

OGGETTO: Incarico per la redazione del progetto di fattibilità tecnico ed economico relativo all'intervento di ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile - PUMS 2030 - del Comune di Modena – Aggiudicazione (NET ENGINEERING Srl)

IL DIRETTORE GENERALE

Premesso:

- che con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 3 del 27/01/2022, il Consorzio ha approvato lo schema di convenzione da stipularsi con il Comune di Modena per l'attuazione della progettazione di fattibilità di quindici infrastrutture previste dal PUMS, e finanziate dal suddetto decreto del MIMS n. 215 del 19 maggio 2021

- che tale convenzione, approvata dal Comune di Modena con delibera della Giunta municipale n. 18 in data 1/2/2022 e sottoscritta dalle parti il 3/2/2022, prevede che il Consorzio, in nome e per conto del Comune stesso, assuma la funzione di Stazione appaltante al fine di affidare i summenzionati progetti di fattibilità tenendo conto che:

- a) la procedura di affidamento delle quindici progettazioni finanziate con il contributo ministeriale stanziato con il D.M. 215/2021, potrà essere attivata dal Consorzio solo ad avvenuta formale stipula mediante sottoscrizione della Convenzione stessa e dovrà concludersi con l'affidamento nel rispetto dei termini indicati ai sensi dell'art. 7 Decreto MIMS 6785/2021 (entro il giorno 1/9/2022);
- b) tutti i progetti di fattibilità dovranno essere completati e consegnati dai Professionisti al Consorzio per essere poi trasmessi al Comune per l'approvazione;
- c) l'approvazione da parte del Comune di Modena dovrà avvenire ai sensi dell'art.10, decreto MIMS 6785/2021;

- che la medesima citata deliberazione n. 3/2022 nominava l'arch. Luca Biancucci, attuale Direttore Generale del Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi, Responsabile Unico del Procedimento ai sensi dell'art. 31 del D.lgs n. 50/2016, conferendogli pieno mandato per l'avvio delle procedure amministrative volte all'affidamento degli incarichi nei tempi previsti e alla definizione delle progettazioni in questione;

- che il Settore Pianificazione Territoriale e Sostenibilità Urbana del Comune di Modena, cui spetta la direzione e responsabilità tecnica della documentazione di gara, ha predisposto l'ultima tranche di ulteriori cinque documenti di indirizzo alla progettazione:

- Rete ciclabile primaria - Progetto di qualificazione delle principali direttrici ciclabili e linee complementari con definizione di interventi per la riconoscibilità della rete ciclabile e dei servizi alla ciclabilità – CUP D92C21003090001 / CIG Z51374CF18 – per un importo di € 40.000,00
- Piani di spostamento casa-lavoro di area - Aree industriali pilota: Torrazzi, Modena Nord e Emilia Ovest – CUP D92C21003110001 / CIG ZD5374CF60 - per un importo di € 35.000,00;
- Piano della mobilità casa-scuola - Piano per gli spostamenti casa-scuola (da scuola

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

dell'infanzia a scuola secondaria di 2° grado) per la transizione della città di Modena verso un modello a maggiore sostenibilità – CUP D94E21001390001 / CIG Z2F374CFBC - per un importo di € 35.000,00;

- Ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta – CUP D92C21003120001 / CIG 9345182027 - per un importo di € 90.000,00;
- Piano di monitoraggio PUMS 2030 - fase 1 – CUP D92C21003100001 / CIG ZAF374CFEB - per un importo di € 50.000,00.

Visto:

- che con determinazione del Direttore n. 59 del 4/6/2020, il Consorzio ha istituito un elenco permanente di professionisti per l'affidamento dei servizi attinenti all'architettura e all'ingegneria e degli altri servizi tecnico-amministrativi di importo inferiore a 100.000,00 euro, ai sensi degli artt. 31, comma 8 e 36, comma 2 lett. a) e b) D.lgs n. 50/2016, approvando, tra l'altro, il relativo regolamento di gestione;

- che i professionisti presenti in questo elenco, suddivisi in due fasce di valore (FASCIA 1 per incarichi inferiori a € 40.000,00 e FASCIA 2 per incarichi superiori a € 40.000,00 e inferiori a € 100.000,00, importo successivamente aggiornato a 139.000,00 a seguito del decreto semplificazioni n. 76/2020 convertito con legge n. 120/2020 e ss.mm.ii.), sono iscritti secondo determinate categorie di specializzazione e in riferimento agli stessi hanno provveduto a depositare i documenti a dimostrazione del possesso dei requisiti di ordine generale, di idoneità professionale nonché i requisiti tecnico-economici minimi richiesti per l'iscrizione;

- che con propria determinazione a contrarre n. 88 del 10/08/2022, si è dato avvio alla procedura di selezione dei professionisti a cui affidare gli incarichi per elaborare i cinque progetti di fattibilità tecnica ed economica dei suddetti interventi previsti dal PUMS di Modena, tra cui quello in oggetto, attingendo tra coloro che risultavano iscritti in elenco alla data della citata determinazione, mediante invito a presentare la migliore offerta sul prezzo a base di gara fissato € 65.917,62 al netto di iva e oneri di legge, essendo designata l'aggiudicazione con il sistema del prezzo più basso;

Dato atto, conseguentemente, che:

- con lettera in data 29/08/2022 - prot. n. 966, 967 e 968 sono stati invitati a presentare loro migliore offerta, rispettivamente lo STIGEA Srl, TeMA Territorio Mobilità Ambiente Srl e NET ENGINEERING Srl;

- entro il termine fissato al 15/09/2022 - ore 13, sono pervenute le seguenti offerte:

- prot. N. 1038 del 15/9/2022 ore 9.30, da TeMA Territorio Mobilità Ambiente Srl – ribasso offerto 1,39% pari a euro 65.001,37 al netto di IVA e oneri di legge;
- prot. N. 1044 del 15/09/2022 ore 11.50, da NET ENGINEERING Srl – ribasso offerto 3,62% pari a euro 63.531,40 al netto di IVA e oneri di legge;

- che nella seduta tenutasi il giorno 15/09/2022 ore 15.00, il Responsabile Unico del Procedimento ha verificato la regolarità della documentazione amministrativa presentata dal suddetto operatore e successivamente aperta l'offerta economica, formalizzato la proposta di aggiudicazione in favore di NET ENGINEERING Srl, con sede a Monselice (PD), Via Squero n. 12 – c.f. 80018830382/p.iva 00090530288, come da verbale di gara posto in atti;

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

- che in data 16/09/2022 il Responsabile Unico del Procedimento ha provveduto a pubblicare i risultati della procedura di selezione sul profilo committente della Stazione Appaltante (sito web del Consorzio).

Considerato:

- che la società NET ENGINEERING Srl è iscritta all'Elenco suddetto per le categorie A2 (Prestazioni nell'ambito della pianificazione urbanistica) ed il possesso dei requisiti generali nonché di idoneità tecnica ed economica per svolgere l'incarico in oggetto sono già stati verificati in sede di iscrizione all'Elenco Professionisti del Consorzio, con particolare riferimento al curriculum vitae e all'elenco dei servizi/progetti realizzati nell'ultimo quinquennio prodotti in atti;

- che l'art. 1, comma 2, della legge 11/9/2020 n. 120 (conversione in legge del decreto semplificazioni n. 76 del 16/7/2020), come modificato dall'art. 51 del D.L. 31 maggio 2021, n. 77, ha rideterminato temporaneamente le soglie previste dall'art. 36, comma 2, lett. a) del D.Lgs n. 50/2016, prevedendo che le stazioni appaltanti procedano all'affidamento di servizi e forniture di importo inferiore a Euro 139.000,00 (sotto-soglia), mediante affidamento diretto;

- che ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. 50/2016, la stipula dei contratti per gli affidamenti sotto-soglia come sopra individuati avviene mediante corrispondenza secondo l'uso del commercio.

Rilevato che i codici identificativi attribuiti alla presente procedura sono i seguenti:

CUP D92C21003120001 – CIG 9345182027

Visto che ai sensi dell'art. 151 comma 4 del Testo Unico D.Lgs. 18.08.2000 n. 267, il Direttore Generale appone il visto di regolarità tecnica e contabile attestante la copertura finanziaria;

Visto l'art. 30 dello Statuto del Consorzio;

D E T E R M I N A

- di aggiudicare, per i motivi di cui in premessa, l'incarico di elaborare il progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 relativo all'ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta, incluso nel Piano Urbano Mobilità sostenibile -PUMS 2030- del Comune di Modena, alla società NET ENGINEERING Srl, con sede a Monselice (PD), Via Squero n. 12 – c.f. 80018830382/p.iva 00090530288, per l'importo di € 63.531,40 oltre contributo Inarcassa 4% di € 2.541,26 e IVA 22% di € 14.535,98 (da sottoporre ad eventuale ritenuta d'acconto 20%), pertanto per un corrispettivo complessivo di **€ 80.608,64**;

- di approvare lo schema di disciplinare di incarico allegato al presente provvedimento per formarne parte integrante e sostanziale;

- di disporre che il contratto venga stipulato mediante l'invio di corrispondenza secondo l'uso del commercio, ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. 50/2016;

- di registrare la somma di € 80.608,64 al conto 05.01.01.05.02 "Prestazioni professionali esterne".

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

IL DIRETTORE GENERALE

Arch. Luca Biancucci

Allegato

Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi

Via C. Razzaboni, 82 - 41122 Modena

Tel. 059/454608 - Fax 059/312109

E- mail: info@capmodena.it - PEC: cap.modena@pec.it

SCHEMA di disciplinare per l'affidamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all'articolo 23 del D.Lgs. 50/2016 relativo all'ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile - PUMS 2030 - del Comune di Modena.

L'anno addì del mese di in Modena,
presso la sede del Consorzio in Via C. Razzaboni, 82, tra i signori:

- ARCH. LUCA BIANCUCCI, Direttore Generale del CONSORZIO ATTIVITA' PRODUTTIVE AREE E SERVIZI, con sede in Modena in Via C. Razzaboni n.82, di seguito indicato per brevità Consorzio;

- SILVIA FURLAN, nata a Monselice (PD) il 14/02/1978, in qualità di amministratore delegato della società NET ENGINEERING Srl, con sede a Monselice (PD), Via Squero n. 12 – c.f. 80018830382/p.iva 00090530288, di seguito indicata per brevità "Professionista"

Codici identificativi della procedura di aggiudicazione

CIG: 9345182027

CUP: D92C21003120001

Art. 1) Premesse

Le premesse della determinazione del Direttore Generale del Consorzio n. ____ in data ____ si intendono qui integralmente richiamate

Art. 2) Oggetto dell'incarico

Si richiede, ai sensi dell'articolo 23 del D. Lgs. 50/2016, la redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica, secondo i principi normativi vigenti, incluso nel piano urbano mobilità sostenibile – PUMS 2030 – del Comune di Modena, riguardante l'ampliamento della ZTL di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della Sosta.

L'attività di progettazione richiesta è meglio specificata nell'allegato 'Documento di indirizzo alla progettazione', parte integrante e sostanziale del presente conferimento.

I documenti ed elaborati richiesti per legge, dovranno essere timbrati e sottoscritti dal Professionista stesso, da un tecnico abilitato che partecipa alla compagine sociale ovvero da un collaboratore abilitato specificamente indicato.

Art. 3) Obblighi generali

1. Il Professionista è obbligato all'osservanza di tutte le norme vigenti ed applicabili in materia di appalti di servizi pubblici. In particolare, i progetti dovranno risultare conformi, sotto il profilo formale e sostanziale, alle disposizioni richiamate all'art. 1, comma 1; gli elaborati tecnici dovranno essere pienamente corrispondenti nella tipologia a quelli stabiliti dalle menzionate norme.

2. Il Professionista deve osservare le norme di cui agli art. 2222 e seguenti del Codice Civile e, limitatamente a quanto non diversamente stabilito dal presente disciplinare di incarico e degli atti dallo stesso richiamati,

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

all'osservanza della deontologia professionale e di ogni altra normativa vigente in materia correlata all'oggetto dell'incarico.

3. Resta a carico del Professionista ogni onere strumentale ed organizzativo necessario per l'espletamento delle prestazioni, rimanendo organicamente esterni e indipendenti dagli uffici e dal Consorzio.

Art. 4) Modalità di svolgimento

1. Il Professionista opererà con personale proprio e/o collaborazioni per tutte le fasi di studio, rilievo, coordinamento e realizzazione degli elaborati progettuali, relazioni e computi metrici.

2. Posto che il Consorzio ricopre il ruolo di committente per conto del Comune di Modena, destinatario del finanziamento ministeriale che copre i costi della progettazione in oggetto, spetterà a Consorzio stesso la gestione amministrativa e contabile di tutto il rapporto contrattuale, mentre all'Ufficio mobilità, traffico e urbanizzazione del Settore Pianificazione Territoriale e Sostenibilità Urbana del Comune di Modena sono attribuite tutte le funzioni di gestione tecnica dell'incarico e della tenuta dei conseguenti rapporti con il Professionista, il quale dovrà a questi rivolgersi per coordinare il lavoro e per chiarire qualsiasi problematica tecnica.

3. Il Professionista è obbligato, senza ulteriori compensi:

- a) a relazionare periodicamente sulle operazioni svolte e sulle metodologie seguite, a semplice richiesta del Responsabile del Procedimento;
- b) a far presente allo stesso Responsabile del Procedimento, evenienze o emergenze che si verificano nella conduzione delle prestazioni definite dall'incarico, che rendano necessari interventi di adeguamento o razionalizzazione.

4. Resta a carico del Professionista ogni onere strumentale e organizzativo necessario per l'espletamento della prestazione; è obbligato ad eseguire quanto affidato secondo i migliori criteri per la tutela e il conseguimento del pubblico interesse e secondo le indicazioni impartite dal Consorzio e dal Comune di Modena.

5. Gli elaborati dovranno essere presentati in duplice copia timbrati e firmati dal professionista abilitato in formato cartaceo e su supporto informatico (PDF) con firma digitale, fornendo altresì copia dei file originali in formato editabile.

La consegna degli elaborati e della documentazione a corredo dovrà essere accompagnata obbligatoriamente con lettera di trasmissione contenente l'elenco della documentazione, il tipo di supporto e il riferimento agli estremi del contratto sottoscritto. Tale consegna potrà avvenire tramite consegna a mano al seguente indirizzo: Via C. Razzaboni n. 82 - 41122 Modena, o in alternativa tramite trasmissione via PEC all'indirizzo seguente: cap.modena@pec.it

6. La fatturazione elettronica dovrà riportare l'esatta indicazione delle attività eseguite e il riferimento dell'articolo contrattuale relativo al corrispettivo previsto e il Codice Identificativo Gara (CIG). Non saranno in ogni caso pagate le attività non effettuate, anche se previste dal Contratto.

7. I termini di pagamento decorreranno dalla data di completamento delle verifiche da parte del Comune di Modena inerenti alla regolare prestazione. Il pagamento delle fatture avverrà a 30 giorni, fatti salvi i tempi richiesti per consentire al Consorzio/Comune le verifiche di legge. Nel caso di inadempienze normative, retributive e assicurative, il Consorzio si riserva di sospendere in tutto o in parte i pagamenti fino alla regolarizzazione della posizione, senza che ciò attribuisca alcun diritto per il ritardato pagamento.

Art. 5) Modifiche alla prestazione prospettata

Il Professionista sarà altresì tenuto, a richiesta del Consorzio/Comune di Modena, ad introdurre alla prestazione le necessarie modifiche determinate da esigenze e/o normative emanate successivamente alla presentazione dei progetti relativi all'opera in oggetto.

Art. 6) Durata e pagamento

1. La prestazione avrà inizio con il conferimento dell'incarico professionale, che avrà corso a far data dal 17 ottobre 2022.

2. Il progetto di fattibilità dovrà essere consegnato al Consorzio nei termini seguenti:

- una bozza, comprensiva di tutta la documentazione tecnica significativa ad illustrare le scelte progettuali di fondo, entro **120 giorni** naturali e consecutivi dall'efficacia dell'incarico, ossia 17 ottobre 2022;
- la versione finale e definitiva di tutti i documenti ed elaborati progettuali entro **240 giorni** naturali e consecutivi dall'efficacia dell'incarico.

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

Nel caso si rendessero necessari pareri o autorizzazioni da parte di enti esterni, i cui tempi non sono dipendenti dal professionista incaricato, quest'ultimo può chiedere e il Consorzio può concedere, proroga motivata.

3. La penale da applicare al soggetto incaricato della progettazione e delle attività ad essa connesse è stabilita in misura giornaliera pari al 1 per mille del corrispettivo professionale. La penale si applica ad ogni giorno naturale consecutivo di ritardo nella consegna del progetto completo in ogni sua parte. Nel caso l'ammontare della penale raggiunga un importo superiore al 10% dell'ammontare del corrispettivo professionale, la stazione appaltante provvederà alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

4. In relazione alla procedura di affidamento, il Professionista ha offerto la somma di € 63.531,40 oltre contributo Inarcassa 4% di € 2.541,26 e IVA 22% di € 14.535,98 (da sottoporre ad eventuale ritenuta d'acconto 20%), pertanto per un corrispettivo complessivo di € 80.608,64.

L'importo del compenso si intende comprensivo delle spese e dei compensi accessori.

Il Consorzio è estraneo ai rapporti intercorrenti tra il Professionista Incaricato e gli eventuali collaboratori, consulenti o tecnici specialisti delle cui prestazioni intenda avvalersi, qualora il ricorso a tali collaboratori, consulenti o specialisti non sia vietato da norme di legge, di regolamento, contrattuali.

Il pagamento del compenso è concordato secondo le seguenti scadenze:

- netti € 19.059,42, **pari al 30% del compenso**, da riconoscere eventualmente all'affidatario quale anticipazione di cui all'art. 35, comma 18, del d.lgs 50/2016, come stabilito dal decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34; specifica richiesta dovrà pervenire a mezzo PEC all'indirizzo: cap.modena@pec.it entro 15 giorni dalla sottoscrizione del presente disciplinare,
- netti € 12.706,28, **pari al 20% del compenso**, ovvero il 50% del compenso in assenza della suddetta anticipazione, alla consegna della bozza del progetto di fattibilità;
- netti € 31.765,70, **a saldo**, alla consegna finale e definitiva del progetto di fattibilità.

Art. 7) Incompatibilità

Il Professionista dichiara espressamente, con la sottoscrizione del presente atto, di:

- essere in possesso di regolarità contributiva;
- di non trovarsi in alcuna situazione di incompatibilità ai sensi della normativa vigente in materia.

Art. 8) Tracciabilità dei flussi finanziari (L. 136/2010)

1. Ai sensi dell'art. 3 della Legge n. 136 del 13/08/2010 i pagamenti a favore dell'affidatario saranno effettuati dal Consorzio Attività Produttive esclusivamente secondo la seguente modalità scelta dalla stessa NET ENGINEERING Srl: accreditamento in c/c bancario.

2. Il conto corrente indicato dovrà essere espressamente dedicato alle commesse pubbliche.

3. Il Professionista, a mezzo come sopra, assume espressamente gli obblighi di tracciabilità dei flussi finanziari di cui alla Legge n. 136/2010 citata.

4. Le transazioni di cui all'art. 3 della Legge n. 136/2010 eseguite dal Professionista senza avvalersi di banche o della Società Poste Italiane SpA comportano la risoluzione di diritto del contratto mediante espressa dichiarazione del Consorzio.

Art. 9) Divieti

Ai sensi del comma 7 dell'art. 24 del D.lgs. 50/2016 il Professionista non può partecipare agli appalti nonché agli eventuali subappalti o cottimi per i quali abbia svolto l'attività di progettazione; ai medesimi appalti, subappalti e cottimi non può partecipare un soggetto controllato, controllante o collegato al professionista. I divieti di cui sopra sono estesi ai dipendenti del professionista, ai suoi collaboratori ed ai loro dipendenti.

Art. 10) Responsabilità verso terzi e danni

1. Il Professionista assume la responsabilità di danni a persone e cose, sia per quanto riguarda i dipendenti e i materiali di sua proprietà, sia quelli che essa dovesse arrecare a terzi in conseguenza dell'esecuzione dei lavori e delle attività connesse.

2. A tale scopo il Professionista, assumendosi piena responsabilità nei confronti del committente per qualsiasi danno che dovesse conseguire alla propria attività professionale, produce in atti specifica cauzione definitiva ex art. 103 del D.lgs n. 50/2016.

Art. 11) Divieto al Professionista di sospendere, fermare o ritardare il servizio tecnico

Determinazione NR. 110 del 11/10/2022

1. Il Professionista non può sospendere, fermare o ritardare il servizio tecnico in oggetto con sua decisione unilaterale in nessun caso, nemmeno quando siano in atto controversie con il Committente.
2. La sospensione, il fermo o il ritardo dei servizi per decisione unilaterale del Professionista costituiscono inadempienza contrattuale tale da motivare la risoluzione del contratto. Tutti gli oneri e le conseguenze derivanti da tale risoluzione graveranno sul Professionista.

Art. 12) Recesso e Risoluzione del contratto

1. Il Responsabile del Procedimento ha facoltà di dichiarare esaurito l'incarico, senza possibilità di opposizione o reclamo da parte del Professionista, in qualunque fase della prestazione, qualora ritenga di non dare seguito al servizio ed esecuzione dell'opera. In tale caso al Professionista è corrisposto il solo compenso relativo alle prestazioni svolte.
2. Il contratto potrà inoltre essere risolto, senza obbligo di preavviso, da parte del Consorzio Attività Produttive nel caso di gravi inadempimenti che rendano non perseguibile il rapporto instaurato.
3. Qualora il Consorzio Attività Produttive intenda far valere il presente articolo dovrà darne motivata comunicazione alla controparte mediate raccomandata A/R, salvo il diritto al pagamento dei compensi maturati fino al momento dell'interruzione.
5. Entro il termine di dieci giorni dal ricevimento della notifica di recesso il Professionista potrà far pervenire le sue controdeduzioni.

Art. 13) Spese contrattuali

Ai sensi dell'art. 32 comma 14 del D.Lgs. n. 50/2016 il contratto verrà stipulato secondo l'uso del commercio, consistente in un apposito scambio di lettere mediante posta certificata.

Art. 14) Foro competente

Per ogni controversia relativa al presente contratto sarà esclusivamente competente il Foro di Modena.

Art 15) Obblighi specifici

1. Il Professionista si obbliga, per quanto compatibile con la natura del presente affidamento, al rispetto degli obblighi di legalità ed integrità enunciati dal Codice di Comportamento approvato con D.P.R. n. 62/2013 e dal Codice di Comportamento adottato dal Consorzio Attività Produttive con deliberazione del Consiglio di Amministrazione n. 6 del 9 marzo 2015, con particolare riferimento agli obblighi inerenti regali ed altre utilità, il rispetto delle misure di prevenzione della corruzione, la trasparenza. Il Professionista dichiara di aver preso visione e accettare i Codici suddetti.
2. Il Professionista è consapevole del fatto che la violazione degli obblighi di legalità e di integrità derivanti dai Codici, se accertata con garanzia del contraddittorio, comporta la risoluzione del contratto.

Art. 16) Disposizioni finali

1. Il Professionista dichiara di aver preso visione dell'informativa di cui agli art. 13 e 14 del Regolamento UE 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (GDPR) esposta per esteso presso gli Uffici del Consorzio.

Titolare del trattamento dei dati è il Consorzio Attività Produttive - Aree e Servizi, e, relativamente agli adempimenti inerenti al Contratto, "Responsabile" del suddetto trattamento è il Direttore Generale, Arch. Luca Biancucci, in qualità di Responsabile della Protezione dei dati Personali.

2. Per tutto quanto non espressamente convenuto le parti fanno riferimento alle norme vigenti in materia.

La presente scrittura viene sottoscritta digitalmente dalle parti ai sensi dell'art 21 D.lgs n 82/2005 e s.m.i.

Per **NET ENGINEERING Srl**

Silvia Furlan

Per il **Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi**

Il Direttore Generale Arch. Luca Biancucci

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

(Art.23 comma 4 D.lgs 50/2016)

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

PUMS2030 - AMPLIAMENTO DELLA ZTL DI MODENA CON REVISIONE DELLA DISCIPLINA CIRCOLATORIA E CONTESTUALE RIMODULAZIONE DEL PIANO DELLA SOSTA

1. Oggetto della progettazione

Si richiede la redazione di un **progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL) di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della sosta**, redatto secondo i principi normativi vigenti e come meglio dettagliato nel presente DIP e nell'Allegato 1 – contenuti minimi.

Come esposto al paragrafo 6 del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030) di Modena (**Allegato 3** al presente DIP), attualmente la zona a traffico limitato (ZTL) di Modena ha un'estensione di 0,75 kmq pari al 60% del Centro Storico. Tale area è caratterizzata dalla **limitazione all'accesso a particolari categorie di veicoli**, permanentemente oppure in determinate fasce orarie, e da un sistema circolatorio interno alla ZTL disciplinato con **limite di velocità di 30 km/h** e, in larga parte, con **sensi unici** che, pur garantendo l'accessibilità di tutte le residenze e dei recapiti carrabili, scoraggia i transiti impropri dei veicoli. Sono inoltre presenti alcune **corsie riservate a trasporto pubblico e velocipedi telecontrollate** (in Corso Duomo e Via Emilia Centro) e un **sistema di controllo elettronico del perimetro della ZTL** che attualmente conta 11 varchi che controllano i veicoli sia in ingresso che in uscita.

Fermo restando che l'attuale **ordinanza ZTL e DLT** (**Allegato 4** al presente DIP) consente l'accesso 0/24h e 7/7gg ai residenti/domiciliati, il **sistema autorizzativo per l'accesso alla ZTL** degli operatori economici conta attualmente diverse tipologie di autorizzazioni, differenziate per fasce orarie e giorni di ingresso nell'ottica di rispondere con adeguata flessibilità alle diverse esigenze.

La **regolamentazione della sosta** nelle aree più centrali, strettamente legata alla disciplina della ZTL, vede la tariffazione degli stalli per fasce concentriche per circa 200m esternamente alla ZTL con forme di abbonamenti o gratuità per alcune categorie.

Il PUMS 2030 prevede un ampliamento della ZTL in **tre fasi**: in una prima fase ricomprendendo **Largo Porta Sant'Agostino e l'area a Nord fino a Monte Kosica – Crispi – Caduti in Guerra** (cd. **addizione Erculea**) a ricalcare l'antica cerchia delle mura, in una seconda fase aggiungendo l'area Nord-Ovest che corrisponde, per gran parte, all'area del **Parco Novi Sad** (già destinata a parco archeologico e area pedonale), e in una terza fase aggiungendo il **Parco delle Mura** nella zona Sud-Est dell'attuale ZTL (quest'ultima fase non è parte del presente progetto). Tali ampliamenti porterebbero l'estensione della ZTL a 1,180 kmq corrispondenti al **94% del Centro Storico** (1,26 kmq).

Coerentemente con quanto esposto nel PUMS 2030, l'ampliamento della ZTL deve necessariamente essere accompagnato da una **revisione globale della disciplina circolatoria** (veicoli autorizzati al transito, sensi unici e segnaletica), un'analisi delle **possibili ricadute dell'ampliamento della ZTL** sul sistema delle autorizzazioni vigenti e una **rimodulazione del sistema della sosta**, che comprende sia i parcheggi concentrati di interscambio sia la sosta su strada.

Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica in oggetto riguarda, in particolare, **l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato di Modena nelle porzioni Nord**, secondo le previsioni del PUMS2030 - fasi 1 (addizione erculea) e 2 (area Novi Sad), comprensivo della predisposizione di varchi di accesso e della revisione della segnaletica di delimitazione, avviso, preavviso e quant'altro si renda necessario per dare piena efficacia al provvedimento.

Il piano dovrà anche **approfondire le ricadute**, in termini quantitativi e qualitativi, **dell'ampliamento della ZTL sul sistema delle autorizzazioni vigenti**, oltre alla **rimodulazione del Piano della Sosta**, anche in relazione al contratto di Concessione della progettazione, costruzione e gestione del parcheggio

interrato nel parco Novi Sad e opere collaterali nonché interventi di riqualificazione del sistema di sosta su strada del comune di Modena.

Il piano dovrà altresì comprendere la **revisione dei sensi di marcia** all'interno della ZTL, con il relativo **progetto di riassetto della segnaletica**, con lo scopo di rendere più lineari e leggibili i percorsi per i ciclisti ma, al contempo, scoraggiare i transiti automobilistici di attraversamento del centro storico.

2. Dati generali

<i>Denominazione intervento</i>	PUMS2030 - AMPLIAMENTO DELLA ZTL DI MODENA CON REVISIONE DELLA DISCIPLINA CIRCOLATORIA E CONTESTUALE RIMODULAZIONE DEL PIANO DELLA SOSTA
<i>Ubicazione intervento</i>	_Ampliamento ZTL: • Largo Porta Sant'Agostino; • Area "addizione erculea" (area Nord attuale ZTL compresa tra Fontanelli, Monte Kosica, Crispi e Caduti in Guerra; • Area Parco Novi Sad (compresa tra Fontanelli, Monte Kosica, Fabriani, Bono da Nonantola, Berengario) _Revisione disciplina circolatoria in ZTL: attuale ZTL + ampliamenti di cui sopra _Rimodulazione Piano della Sosta: area urbana comunale di Modena
<i>Codice CUP</i>	D92C21003120001
<i>Codice CIG</i>	9345182027
<i>Importo a base di gara</i>	€ 65.917,62
<i>Stazione appaltante</i>	Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi
<i>Struttura tecnica referente per la Stazione Appaltante</i>	Settore Pianificazione e Sostenibilità Urbana – Ufficio Mobilità, Traffico e Urbanizzazioni
<i>Struttura amministrativa referente per la Stazione Appaltante</i>	Consorzio Attività Produttive Aree e Servizi
<i>RUP per la selezione e per la fase progettuale</i>	Arch. Luca Biancucci

3. Inquadramento

L'intervento in oggetto di **ampliamento dell'attuale ZTL** si colloca nel centro storico di Modena, e più precisamente nell'area Nord e Nord-Ovest dell'attuale ZTL che comprende:

- **Largo Sant'Agostino** (interno a ZTL);
- **Area addizione erculea** (delimitata da Viale Caduti in Guerra, Via Crispi, Viale Monte Kosica, Viale Fontanelli) che comprende internamente: Via Fontanelli, Via Ganaceto, Via Manifattura Tabacchi, Corso Cavour, Via Sgarzeria, Corso Vittorio Emanuele II, Via Sant'Orsola, Calle Bondesano, Via S. Martino, Via Palestro, Via Galvani, Via Tribraço, Via Bonasi, Via Fiordibello, Via Pallamaglio, Vicolo di Porta Albareto, Vicolo Giardino, Corso Canalgrande, Via S. Giovanni del Cantone;

- **Area Novi Sad** (delimitata da Via Fontanelli, Viale Monte Kosica, Via Fabriani, Via Bono da Nonantola e Viale Berengario) che comprende internamente: Via Bono da Nonantola, Via Berengario, Viale Fontanelli, Parco Piazza D'armi Novi Sad, Via Molza, Via Bacchini.

L'inquadramento dell'intervento è indicato nella planimetria allegata (**Allegato 2**).

Per quanto riguarda il quadro conoscitivo dell'attuale disciplina di accesso alla ZTL è opportuno consultare, oltre a quanto contenuto nel PUMS 2030 (**Allegato 3**), la **vigente Ordinanza ZTL e DLT prot. 91675/2012 e relativi allegati (Allegato 4 al presente DIP)**; per quanto concerne il sistema della sosta si tenga invece presente che, oltre a consultare i sopracitati documenti, occorrerà attivare un'interlocuzione con Modena Parcheggi S.p.A. (attuale concessionario per la gestione del Parcheggio del Centro e della sosta a raso tariffata a Modena) per giungere ad un'ipotesi di fattibilità della rimodulazione del Piano Economico Finanziario posto a base della concessione stessa.

Da notare che l'intervento in oggetto si inserisce con coerenza nel quadro delle previsioni degli strumenti di pianificazione sovraordinati, con particolare riferimento al PUG 2050 (Piano Urbanistico Generale, assunto e in corso di approvazione) e al PUMS 2030 (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) del Comune di Modena, approvato il 16 luglio 2020, oltre a concorrere al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e di incentivazione della mobilità dolce richiesti dai Piani regionali PAIR e PER.

4. Obiettivi generali

Tra gli obiettivi generali del **progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL) di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale redazione del Piano della sosta** vi sono:

- Favorire la condivisione dello spazio tra veicoli, pedoni e ciclisti negli ambiti storici spesso caratterizzati da ridotte dimensioni delle sezioni stradali;
- Tutelare il centro storico limitando i fenomeni di attraversamento improprio dell'area centrale della città, pur garantendo l'accesso a tutte le residenze e i recapiti carrabili;
- Garantire un importante vantaggio competitivo a pedoni, ciclisti e mezzi di trasporto pubblico in centro storico rispetto ai mezzi privati;
- Incentivare il ruolo di spazio aggregativo per cittadini e turisti nei contesti ad elevata valorizzazione storico-culturale e commerciale del centro storico;
- Migliorare la qualità dell'aria riducendo la congestione da traffico e le emissioni di inquinanti in atmosfera in centro storico;
- Incrementare i livelli di sicurezza per l'utenza debole della strada (pedoni e ciclisti) diminuendo il traffico veicolare motorizzato in ZTL;
- Favorire l'incremento della performance e quindi l'attrattività dei servizi TPL, dei percorsi pedonali e della rete ciclabile;
- Efficientare la circolazione interna all'ampliata ZTL attraverso la revisione del sistema circolatorio dei sensi unici, con l'obiettivo di linearizzare i percorsi per i ciclisti e al contempo scoraggiare il traffico da attraversamento della ZTL, con relativa revisione della segnaletica stradale;
- Elaborare una strategia combinata per la revisione del sistema della sosta, anche con lo scopo di dedicare maggiori spazi pubblici alla mobilità sostenibile, che includa le seguenti misure esemplificative: estensione area di regolamentazione della sosta a ridosso della ZTL, maggiore differenziazione delle tariffe per agevolare la rotazione su strada e concentrare in struttura la sosta di lungo periodo e pertinenziale, potenziamento del sistema dei parcheggi concentrati a ridosso della città compatta, etc.

5. Obiettivi funzionali

Il progetto di fattibilità tecnico economica deve considerare in particolare i seguenti obiettivi funzionali:

- Progettazione funzionale ampliamento ZTL: progettazione di un **sistema di controllo dell'accesso alla ZTL** ampliata come indicato nei paragrafi precedenti che implichi un **eventuale adeguamento dei varchi esistenti**, l'implementazione di **nuovi varchi**, l'eventuale implicazione di **nuove tecnologie** (con relativa valutazione economica) e il **progetto della relativa segnaletica** (di avviso e preavviso);
- Revisione **della disciplina circolatoria in ZTL** (sensi di marcia) con il relativo **progetto di riassetto della segnaletica**, con lo scopo di rendere più lineari e leggibili i percorsi per i ciclisti ma, al contempo, scoraggiare i transiti automobilistici di attraversamento del centro storico;
- Valutazione effetti della modifica del sistema di rilascio dei permessi in termini quantitativi e qualitativi approfondendo le ricadute **dell'ampliamento della ZTL sul sistema delle autorizzazioni vigenti**;
- **Ipotesi di rimodulazione del Piano della Sosta**, anche in relazione a quanto contenuto nel *Contratto di concessione della progettazione, costruzione e gestione del parcheggio interrato nel parco Novi Sad e opere collaterali nonché interventi di riqualificazione del sistema di sosta su strada del Comune di Modena*, con definizione di uno o più scenari di rimodulazione della sosta a pagamento con relative ipotesi di riequilibrio del Piano Economico Finanziario (PEF) posto a base della concessione, mediante specifici incontri con il gestore e incaricati dell'Amministrazione Comunale.

6. Obiettivi relativi alla sicurezza

La progettazione dovrà assicurare di fornire il miglior livello di sicurezza per le diverse tipologie di utenti nell'area di progetto identificando i potenziali pericoli, in modo tale che possano essere eliminati o attenuati per mitigarne gli effetti negativi.

7. Obiettivi inerenti alla manutenzione

La progettazione dovrà essere ispirata ai criteri di durabilità, facilità ed economicità della manutenzione e volta al minor impatto possibile nello svolgimento della stessa.

8. Indicazioni per la progettazione e contenuti minimi

Il progettista dovrà attenersi alle indicazioni e alle richieste contenute nel presente Documento di Indirizzo alla Progettazione (DIP) e nel relativo Allegato 1 – contenuti minimi, entrambi parte integrante del Disciplinare di incarico e assunti a riferimento per l'attività di verifica conclusiva della progettazione oggetto di affidamento.

Nello svolgimento delle attività progettuali il professionista dovrà coordinarsi costantemente con il RUP e con la struttura tecnica di riferimento, secondo le specifiche modalità previste dal presente DIP

Tutti gli elaborati progettuali oggetto della consegna finale rimarranno in proprietà al Comune di Modena che potrà quindi utilizzarli in maniera piena ed esclusiva a sua discrezione. Tali elaborati dovranno essere forniti secondo la tempistica che verrà dettagliata all'interno del presente DIP nelle seguenti modalità:

- n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato “.pdf/A” firmato digitalmente su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza;
- n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato “.pdf/A” su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza;
- n. 1 copia dei file finali di ciascun elaborato dovrà essere consegnata in formato editabile su supporto informatico compatibile con i software in uso presso le strutture tecniche della Committenza: file

sorgente originale modificabile in forma non protetta – documenti in formato “.doc”/“.odt”, disegni in formato “.dwg” accompagnati dai relativi stili di stampa in formato “.ctb” e georeferenziati rispetto al sistema di riferimento in uso presso la Committenza (Gauss-Boaga Ovest Fuso 32N - Monte Mario Italy 1 - EPSG: 3003), elaborati contabili in formato aperto “.xls”/“.ods”, presentazioni in formato “.ppt”/“.odp”; Eventuali copie di lavoro del progetto che verranno realizzate dal professionista nel corso della progettazione saranno interamente a carico dello stesso.

Dovranno essere recepite nel progetto tutte le indicazioni provenienti dal Comune di Modena, secondo le procedure descritte e per tramite degli organi identificati dal presente DIP, senza perciò sollevare eccezioni di sorta o richiedere oneri aggiuntivi o speciali compensi.

L’Incaricato dovrà predisporre le pratiche e acquisire, senza ritardo alcuno e con la massima diligenza, tutti i pareri, nulla-osta ed autorizzazioni necessari ai fini della progettazione.

Fanno parte del presente incarico tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma 1 dell’art.23 del D.Lgs 50/2016, nonché gli elaborati grafici per l’individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche.

Il presente progetto, in linea con quanto previsto dalla normativa vigente, ha il compito di definire le caratteristiche qualitative e funzionali dei lavori, il quadro delle esigenze da soddisfare e delle specifiche prestazioni da fornire, nel rispetto delle indicazioni del presente DIP e del relativo allegato 1 – contenuti minimi della progettazione.

Nell’**Allegato 1** sono pertanto indicati i contenuti minimi da predisporre nell’ambito del presente incarico tenendo conto che sono comprese altresì tutte le indagini preliminari necessarie per redigere tali documenti.

9. Tempi

Per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica viene fissato un tempo utile per la consegna del progetto completo in ogni sua parte, in 240 giorni naturali e consecutivi a far data dalla stipula del contratto di affidamento della prestazione.

Si prevede altresì la consegna intermedia di una bozza di progetto (con elaborati da concordare con le strutture tecniche di riferimento) entro 120 giorni naturali e consecutivi a far data dalla stipula del contratto di affidamento della prestazione.

Nel caso si rendessero necessari pareri o autorizzazioni da parte di enti esterni non dipendenti dal professionista incaricato, quest’ultimo può chiedere proroga motivata che il committente valuterà se concedere.

10. Penali per ritardata esecuzione della progettazione

La penale da applicare ai soggetti esterni incaricati della progettazione e delle attività ad essa connesse è stabilita in misura giornaliera pari al 1 per mille del corrispettivo professionale. La penale si applica ad ogni giorno naturale consecutivo di ritardo nella consegna del progetto di fattibilità tecnica economica completo in ogni sua parte. Nel caso l’ammontare della penale raggiunga un importo superiore al 10% dell’ammontare del corrispettivo professionale, la stazione appaltante provvederà alla risoluzione del contratto per grave inadempimento.

11. Verifica della progettazione

Il RUP e i referenti tecnici comunali avranno il compito di verificare la conformità del progetto redatto rispetto al presente DIP ed al relativo allegato 1 – contenuti minimi della progettazione. Il RUP e i referenti

tecnici comunali potranno, anche in corso di redazione, richiedere l'accertamento dei contenuti degli elaborati e lo stato di avanzamento degli stessi.

L'incaricato è tenuto altresì ad effettuare incontri, con cadenza opportuna da concordare con il RUP e i referenti tecnici comunali del Settore "Pianificazione e Sostenibilità Urbana – Ufficio mobilità, Traffico e Urbanizzazioni", al fine di:

- a. consentire il continuo monitoraggio dello stato di avanzamento della progettazione;
- b. identificare tempestivamente le possibili cause che possano influire negativamente sulla progettazione proponendo le adeguate azioni correttive;
- c. identificare tempestivamente la necessità di acquisire ulteriori informazioni, indicazioni tecniche o amministrative, pareri, rispetto a quanto già in possesso del progettista;
- d. verificare le disposizioni progettuali con gli Organi/Strutture interni all'Amministrazione Committente;
- e. agevolare la redazione del progetto seguendone lo sviluppo "passo a passo" e fornendo un supporto continuo al professionista.

Il RUP e i referenti tecnici comunali potranno disporre una frequenza più ravvicinata degli incontri o l'esecuzione di specifici incontri al fine di far fronte a particolari problematiche progettuali, tecniche o amministrative.

L'Incaricato è tenuto a partecipare agli incontri indetti dalla Committenza al fine di fornire le necessarie spiegazioni in merito al progetto elaborato.

L'Incaricato è inoltre tenuto a partecipare agli incontri indetti dall'Amministrazione Committente per l'acquisizione dei pareri da parte di tutti gli Enti preposti fornendo altresì adeguato supporto.

L'Incaricato è obbligato a far presente alla Committenza evenienze, emergenze o condizioni che si verifichino nello svolgimento delle prestazioni definite dall'incarico, che rendano necessari o anche solo opportuni interventi di adeguamento, razionalizzazione o sospensione/proroga dei termini di consegna degli elaborati.

Allegato 1 "Contenuti minimi della progettazione"

Allegato 2 "Planimetria ZTL"

Allegato 3 "Estratto PUMS 2030 – ZTL"

Allegato 4 "Ordinanza ZTL-DLT vigente"

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA
PUMS2030 - AMPLIAMENTO DELLA ZTL DI MODENA CON REVISIONE DELLA DISCIPLINA
CIRCOLATORIA E CONTESTUALE RIMODULAZIONE DEL PIANO DELLA SOSTA

ALLEGATO 1 – CONTENUTI MINIMI DELLA PROGETTAZIONE

Oggetto dell'incarico

Il presente incarico riguarda la redazione di un **progetto di fattibilità tecnica ed economica per l'ampliamento della Zona a Traffico Limitato (ZTL) di Modena con revisione della disciplina circolatoria e contestuale rimodulazione del Piano della sosta.**

Come previsto dall'art.23 del DL 50/2016, il progetto in discorso dovrà essere redatto assicurando la coerenza con i principi normativi in materia di lavori pubblici.

Gli elaborati di progetto ed il loro contenuto tecnico dovranno risultare coerenti con quanto disposto dal presente documento e dal relativo Documento di indirizzo alla Progettazione.

Contenuti della progettazione

Gli elaborati richiesti nell'ambito del presente incarico sono:

N	Documenti/elaborati	Sintesi contenuti
1	Relazione generale e tecnico-descrittiva	descrizione stato di fatto e obiettivi progettazione: descrizione sintetica dello stato di fatto con evidenziazione delle criticità presenti, del quadro di riferimento pianificatorio vigente e degli obiettivi posti a base della progettazione
		quadro normativo di riferimento: riepilogo delle normative vigenti in materia di progettazione di opere pubbliche e di ogni altra norma tecnica specifica (architettoniche, strutturali, impiantistiche, di sicurezza, igienico sanitarie, norme UNI, CEI, CIG, ecc.) assunta a riferimento per l'incarico in oggetto
		progetto della soluzione individuata: descrizione dettagliata degli aspetti tecnico-progettuali legati all'ampliamento fisico della ZTL di Modena con contestuale progetto di revisione dei sensi di marcia e progetto della relativa segnaletica (sistema di controllo accessi, tecnologie impiegate, flussi circolatori, segnaletica, ecc.)
		ipotesi di revisione Piano della sosta: sintesi aspetti relativi alla rimodulazione del Piano della sosta vigente e del conseguente riassetto dell'offerta di sosta con focus sulle ricadute economiche e finanziarie nel rapporto concessorio con Modena Parcheggi
		valutazione effetti: sintesi valutazione delle modifiche del sistema di rilascio dei permessi in termini quantitativi e qualitativi, approfondendo le ricadute dell'ampliamento della ZTL sul sistema delle autorizzazioni vigenti
		indicazioni per la prosecuzione dell'iter progettuale: elenco delle autorizzazioni, concessioni, licenze, pareri, intese, nulla osta e atti di assenso comunque denominati (compresa la descrizione delle relative

		procedure di ottenimento) necessari alla realizzazione dell'intervento, nonché elenco di ulteriori indagini e prove da eseguirsi nei successivi livelli progettuali
		cronoprogramma: indicazione dei tempi previsti di svolgimento delle varie attività di progettazione dei livelli successivi, approvazione, affidamento, esecuzione (compresa indicazione di macrofasi di lavoro) per dar corso all'effettiva entrata in esercizio della nuova infrastruttura
		aspetti economici e finanziari: riepilogo calcoli estimativi giustificativi della spesa e quadro economico complessivo
2	Elaborati grafici relativi all'intervento	a. Planimetria/e stato di fatto riportante/i elaborazioni e/o stralci degli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistici, di settore ed attuativi vigenti , con particolare riferimento alla ZTL vigente, ai flussi circolatori ed al sistema della sosta
		b. Planimetria generale stato di progetto riportante il progetto complessivo dell'ampliamento fisico della ZTL che include il progetto dei varchi di ingresso/uscita (posizionamento nuovi varchi, eventuale revisione esistenti, eventuale implicazione di nuove tecnologie), la relativa segnaletica stradale e gli eventuali lavori edili necessari (scala non minore di 1:1000)
		c. planimetria di progetto disciplina circolatoria in ZTL riportante la nuova circolazione nell'ampliata ZTL e zone limitrofe
		d. planimetrie di dettaglio della segnaletica (di avviso, preavviso, obblighi, ecc.), dei varchi di ingresso/uscita e degli eventuali lavori edili di progetto (scala non minore di 1:500)
		e. planimetria di progetto della sosta riportante la quantificazione dell'offerta di sosta in ZTL e delle aree da sottoporre a tariffazione (con relativo confronto tra stato di fatto e stato di progetto)
3	Calcolo sommario della spesa e relativo quadro economico	calcolo sommario della spesa stimato, ai sensi dell'articolo 23, comma 7, del Codice, sulla base degli ultimi prezzi regionali disponibili, redigendo un computo metrico estimativo di massima con specificazione delle diverse categorie di lavori (opere generali ed eventuali opere specialistiche comprese nell'intervento) con i relativi importi, comprensivo di eventuali costi connessi all'applicazione dei CAM (criteri minimi ambientali) e del quadro di incidenza della manodopera
		quadro economico che comprende l'importo dei lavori, gli oneri della sicurezza e le somme a disposizione della stazione appaltante
4	Piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti	programma di manutenzione indicante un sistema di controlli e di interventi da eseguire a cadenze temporali prefissate, allo scopo di garantire nel tempo il mantenimento delle caratteristiche di qualità e di efficienza dell'infrastruttura, delle relative pertinenze e della segnaletica orizzontale, comprensivo di: - sottoprogramma dei controlli; - sottoprogramma degli interventi di manutenzione, - stima economica

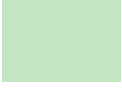
5	Piano della sosta	uno o più scenari di rimodulazione del Piano della Sosta, anche in relazione al vigente <i>Contratto di concessione della progettazione, costruzione e gestione del parcheggio interrato nel parco Novi Sad e opere collaterali nonché interventi di riqualificazione del sistema di sosta su strada del Comune di Modena</i>, con relative ipotesi di dettaglio per il riequilibrio del Piano Economico Finanziario (PEF) posto a base della concessione. Tali scenari, in funzione delle relative ipotesi di rimodulazione del PEF, potranno comprendere variazioni tariffarie e/o valutazioni di trasformazione delle zone di sosta libera in sosta a pagamento
6	Sintesi non tecnica	presentazione illustrativa della soluzione progettuale comprensiva di riepilogo sintetico delle alternative progettuali, dei principali temi approfonditi, dei dati economici e di ogni altro elemento ritenuto significativo per l'illustrazione del progetto oggetto del presente incarico

Gli elaborati soprariportati dovranno essere integrati dal professionista con quanto previsto per legge e non qui espressamente riportato, nonché da ogni ulteriore elaborato che il professionista riterrà utile produrre al fine di meglio dettagliare o esplicitare elementi di progettazione, senza che alcun altro onere per l'Amministrazione.

L'incarico oggetto del presente disciplinare comprende le attività di coordinamento tra le varie progettazioni specialistiche e le attività di coordinamento con gli Enti preposti al rilascio di pareri ed autorizzazioni comunque denominati.



LEGENDA:

-  ATTUALE
ZTL
-  AMPLIAMENTO
fase 1 PUMS
-  AMPLIAMENTO
fase 2 PUMS

N.B. il presente progetto prevede la realizzazione simultanea di fase 1 e fase 2 dell'ampliamento della ZTL previste dal PUMS 2030 di Modena



Comune di Modena



ESTRATTO

PUMS 2030

**Piano Urbano
Mobilità Sostenibile
Modena**

Relazione di Piano

Versione Approvata - Luglio 2020

6 LA ZTL E LA SOSTA IN AMBITO URBANO

6.1 Quadro conoscitivo

6.1.1 LA ZTL DI MODENA

La Zona a Traffico Limitato di Modena (nell'immagine: campitura gialla) ha oggi un'estensione di circa 0,75 kmq e occupa il 60% del Centro Storico (1,26 kmq) come definito dagli strumenti di pianificazione. Tutte le strade comprese all'interno della ZTL e dell'area adiacente a Nord sono disciplinate con il limite dei 30 km/h per favorire la condivisione dello spazio tra veicoli, pedoni e ciclisti, anche in considerazione del fatto che, negli ambiti storici caratterizzati da dimensioni ridotte delle sezioni stradali, risulta spesso impossibile riservare spazi ad una singola categoria di utenti. La gestione dello spazio pubblico in ZTL pone in generale dei temi problematici per la necessità di conciliare le diverse funzioni. Queste caratteristiche, unite alla volontà di limitare i fenomeni di attraversamento improprio dell'area centrale della città, hanno portato ad un consolidato sistema circolatorio disciplinato in larga parte con sensi unici che, pur garantendo l'accessibilità di tutte le residenze e dei recapiti carrabili, scoraggiano i veicoli a transitare per la ZTL.



Per rafforzare ulteriormente questa politica di tutela del centro storico, con particolare riferimento alle pertinenze del sito Unesco (Piazza Grande e Duomo), dal 2016 sono state introdotte nuove corsie riservate telecontrollate in Corso Duomo e Via



Emilia Centro che hanno interrotto, sebbene non fisicamente ma funzionalmente, le due principali direttrici Nord-Sud e Est-Ovest del Centro Storico per la quasi totalità dei veicoli motorizzati. L'obiettivo principale, in sinergia con la disciplina circolatoria vigente in ZTL, è stato quello di rendere strutturale e costantemente monitorato il sistema delle regole volto ad eliminare i flussi impropri in attraversamento. Sono stati ovviamente esclusi dal provvedimento i ciclisti e i mezzi di trasporto pubblico che hanno così acquisito un importante vantaggio competitivo rispetto ai mezzi privati. Nonostante alcune resistenze iniziali da parte degli utenti, questa azione di disciplina circolatoria a favore della mobilità sostenibile ha trovato ben presto un equilibrio; Via Emilia Centro e Corso Duomo hanno recuperato infatti una elevata qualità urbana e, con essa, il ruolo di spazio aggregativo per cittadini e turisti in un contesto di elevata valorizzazione storico-culturale e commerciale del territorio.



Corso Duomo, la nuova pavimentazione e gli esiti della nuova disciplina



Corso Duomo dopo la riqualificazione e l'introduzione delle corsie riservate ai filobus

Il perimetro della ZTL è controllato elettronicamente dal 2008, su 11 varchi di accesso. In occasione dell'ampliamento della ZTL che ha ricompreso anche l'area di Piazza Roma, III Febbraio, Corso Accademia Militare e tutte le pertinenze del Palazzo Ducale nell'Ottobre 2016, il sistema di controllo elettronico degli accessi è stato rinnovato, con l'introduzione del controllo anche in uscita per poter verificare il corretto utilizzo delle tipologie di autorizzazioni vincolate a fascia oraria (es. operatori del centro storico).

L'accessibilità alla ZTL è ovviamente garantita con continuità ai veicoli di tutti i residenti e delle persone diversamente abili anche non residenti a Modena, oltre a biciclette, motocicli, veicoli puramente elettrici, mezzi di trasporto pubblico, taxi, NCC, veicoli di soccorso e forze di polizia.

Per gli operatori economici che hanno necessità di accesso alla ZTL per carico/scarico, consegne, manutenzioni, assistenza, laboratori, ecc. l'accesso alla ZTL è disciplinato in base a fasce orarie per garantire, in parallelo all'efficienza economica delle attività, anche la tutela degli spazi pubblici: negli anni si sono, dunque, stratificate numerose tipologie di autorizzazioni, differenziate per fasce orarie e giorni



di accesso autorizzato, nell'ottica di rispondere con adeguata flessibilità alle diverse esigenze delle categorie professionali. Le fasce orarie di circolazione degli operatori sono generalmente calibrate per evitare la sovrapposizione con le ore di picco del traffico privato, così da riequilibrare i flussi di traffico complessivi nell'area centrale.

Di seguito è riportata una tabella sinottica delle autorizzazioni attive con riferimento all'anno 2018, le categorie sono evidenziate per macro-aggregati:

TIPOLOGIA PERMESSO	NUMERO
permessi verdi	5.089
permessi rossi	1.683
commercio, pubblici esercizi, rappresentanti	524
manutenzioni e pulizie, lavanderie	500
fornitori, corrieri	318
assistenza anziani, accompagnamento bimbi	125
varie (uff. giudiziari, forze polizia, trasporti sociali, vigilanza privata etc.)	934
veicoli elettrici	91
disabili residenti a Modena	5.635
TOTALE PERMESSI	14.899

6.1.2 IL SISTEMA DELLA SOSTA

Le politiche sulla sosta rivestono un ruolo essenziale nella costruzione delle strategie del PUMS per la loro capacità di orientare la scelta dei modi di trasporto nonché come strumento di regolazione e controllo dell'uso dello spazio pubblico.

A Modena, una più puntuale pianificazione della sosta, in particolare negli ambiti limitrofi al Centro storico, ha preso avvio con la definizione del primo documento del Piano Sosta del 2006.

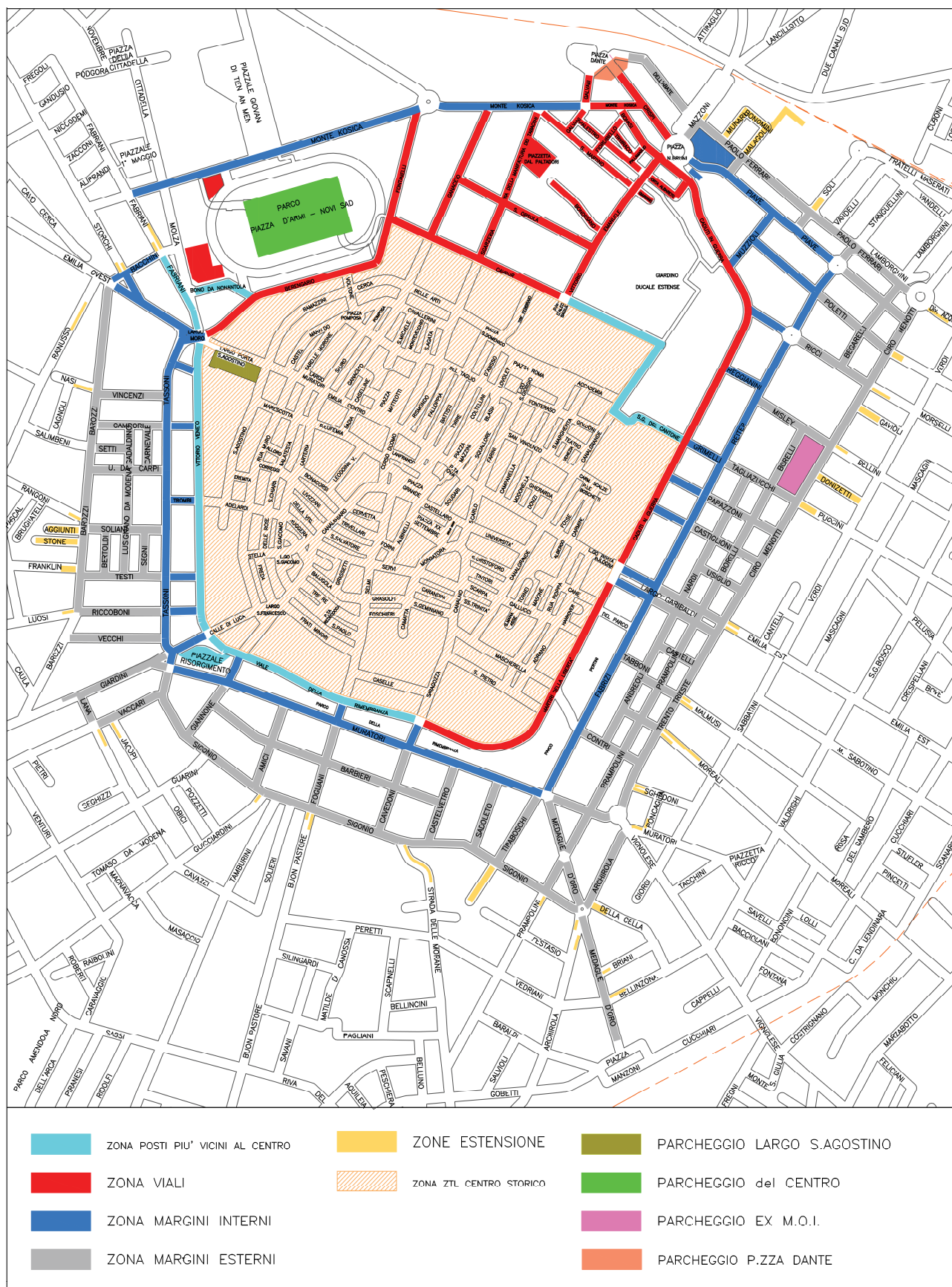


Nel 2008 il Comune ha approvato la Convenzione per la Concessione di progettazione, costruzione e gestione del parcheggio interrato “Novi Sad” (oggi Parcheggio del Centro) ivi compresi gli interventi di riqualificazione degli spazi per la sosta su strada. Il Concessionario è stato individuato, mediante procedura ad evidenza pubblica, nella società Modena parcheggi S.p.A., oggi parte del gruppo europeo Best in Parking - Holding AG.

Alla fine dei lavori, a metà del 2012, è stato dunque dato avvio alla fase attuativa del piano che ha visto l’apertura del grande parcheggio in struttura su Viale Fontanelli/Viale Monte Kosica (circa 1700 posti di cui circa 400 box e posti auto riservati alla vendita) e l’estensione della sosta a tariffa con l’introduzione delle zone Margini Interni e Margini Esterni. L’area di parcheggio tariffata, a partire dai circa 1800 stalli già presenti sui viali di circonvallazione del centro, si è estesa esternamente su una corona di circa 200 metri di profondità, portando il totale attuale dei posti a pagamento a circa 5800. In questa fase, contestualmente alla tracciatura e disciplina della sosta, si è provveduto a riordinare l’organizzazione degli spazi stradali, in particolare negli ambiti residenziali precedentemente soggetti a forte pressione di sosta a causa dell’attestazione mattutina dei lavoratori del centro. La nuova disciplina conseguente alle modifiche all’assetto della sosta ha visto l’introduzione di varie tipologie di abbonamento per la sosta, tra le quali il permesso per i lavoratori del centro storico per la sosta sulle due zone Margini. Sulle zone Margini è stata introdotta la possibilità di usufruire di 15 minuti gratuiti per l’accesso di breve durata alle attività.



Ingresso del Parcheggio del Centro, capienza complessiva 1720 posti



Assetto della sosta a tariffa, rif. anno 2018

Nel 2016, dopo un lungo iter, è stata istituita l'area pedonale di Piazza Roma (con l'eliminazione di circa 180 posti a tariffa) parallelamente al citato ampliamento della ZTL (inclusione Piazza Roma, Via III Febbraio, Corso Accademia Militare) e all'introduzione del controllo elettronico delle manovre in uscita dalla ZTL.



Piazza Roma, da parcheggio tariffato (a sinistra) ad area ciclo-pedonale

Prendendo a riferimento i valori del 2018, risultano attivi circa 5.000 “permessi verdi” (permessi per residenti in ZTL con possibilità di sosta in ZTL e sugli stalli a sosta tariffata) e circa 1700 “permessi rossi” (permessi per residenti in ZTL con disponibilità di spazi di sosta privati). La capacità di sosta in strada in ZTL (regolamentata ma generalmente non tracciata) è stimata attorno ai 2000 posti. Nel 2016 (secondo atto aggiuntivo della Concessione succitata) nell'ambito del generale riequilibrio di molti aspetti della Concessione e del PEF (piano economico finanziario) posto a base della stessa, l'Amministrazione comunale ha ottenuto l'introduzione di una tariffa molto scontata (60 euro/anno) sugli abbonamenti nel Parcheggio del Centro per i titolari di permesso verde; l'iniziativa ha riscontrato un notevole apprezzamento e oggi si contano quasi mille abbonati alla struttura. La discrepanza tra la domanda di sosta dei titolari di permessi verdi e la capacità stimata di sosta in ZTL è dunque attualmente assorbita in parte dagli stalli a raso più prossimi al centro, in parte dal Parcheggio del Centro.



Il parco archeologico Novi Ark, realizzato in copertura del Parcheggio del Centro

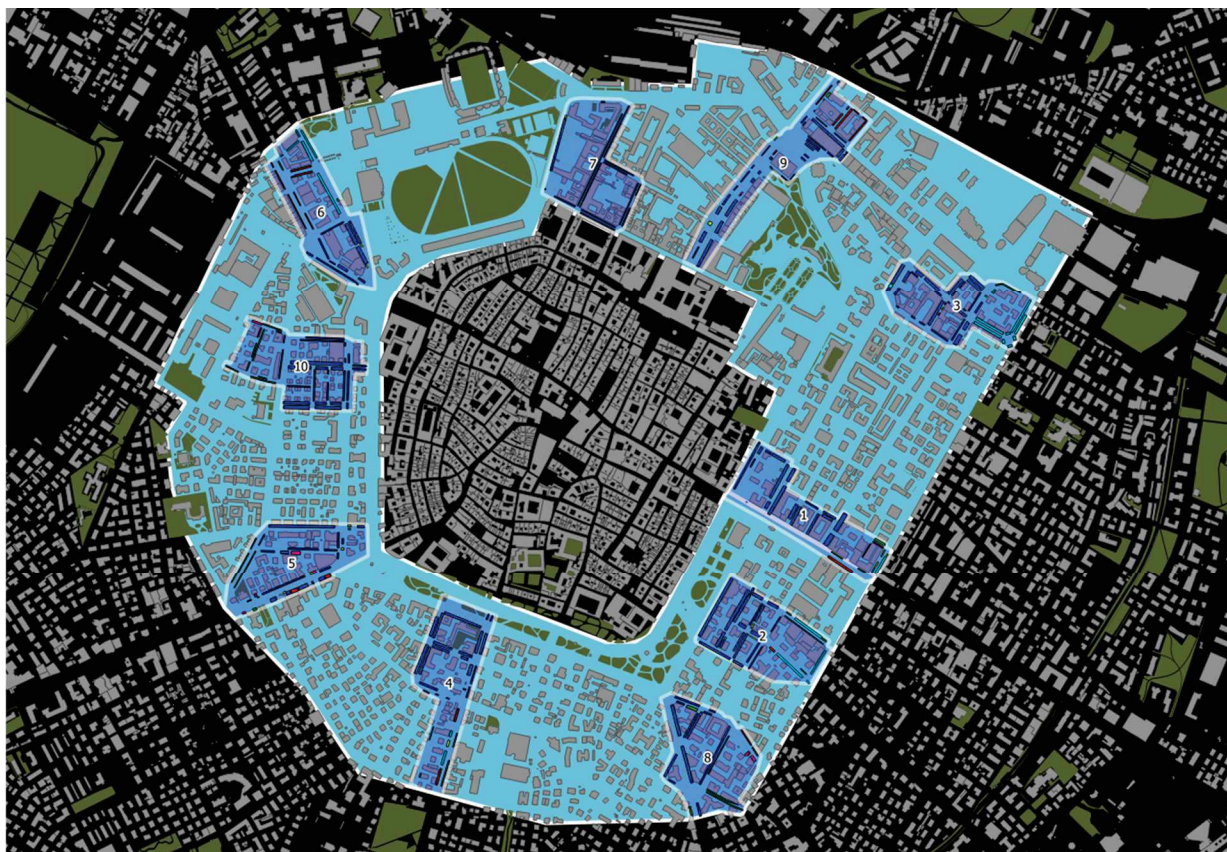
Alla fine del 2018, in esito di una lunga procedura giudiziaria, il Comune di Modena è entrato in possesso del cosiddetto Garage Ferrari, un'altra struttura di parcheggio multipiano con una capienza superiore a 360 posti. Collocato in prossimità della ZTL, il Garage Ferrari si trova in posizione diametralmente opposta al Parcheggio del Centro, dunque in posizione ideale per integrare l'offerta di sosta -alternativa a quella su strada- a servizio del centro storico. Il Consiglio Comunale ha successivamente deliberato di non procedere alla demolizione del fabbricato per ragioni di pubblico interesse. La struttura, che gode di ottime condizioni di accessibilità dalla viabilità principale del quadrante di riferimento, rappresenta dunque una potenziale rilevante risorsa, sia con funzione di autorimessa, sia con modalità di sosta oraria.



L'ingresso del Garage Ferrari su Viale Trento Trieste

6.1.2.1 Sintesi dell'analisi della sosta

Al fine di valutare le dinamiche del sistema della sosta nelle diverse ore di una normale giornata feriale, nell'ambito del lavoro di analisi del presente documento, sono state svolte indagini specifiche su Domanda (occupazione e rotazione) e Offerta (stalli per tipologia) nell'area centrale della città, che è quella che presenta le maggiori criticità potenziali. Indagando l'intera area di corona attorno alla ZTL del Centro Storico, è stato possibile descrivere le principali caratteristiche degli equilibri domanda/offerta.



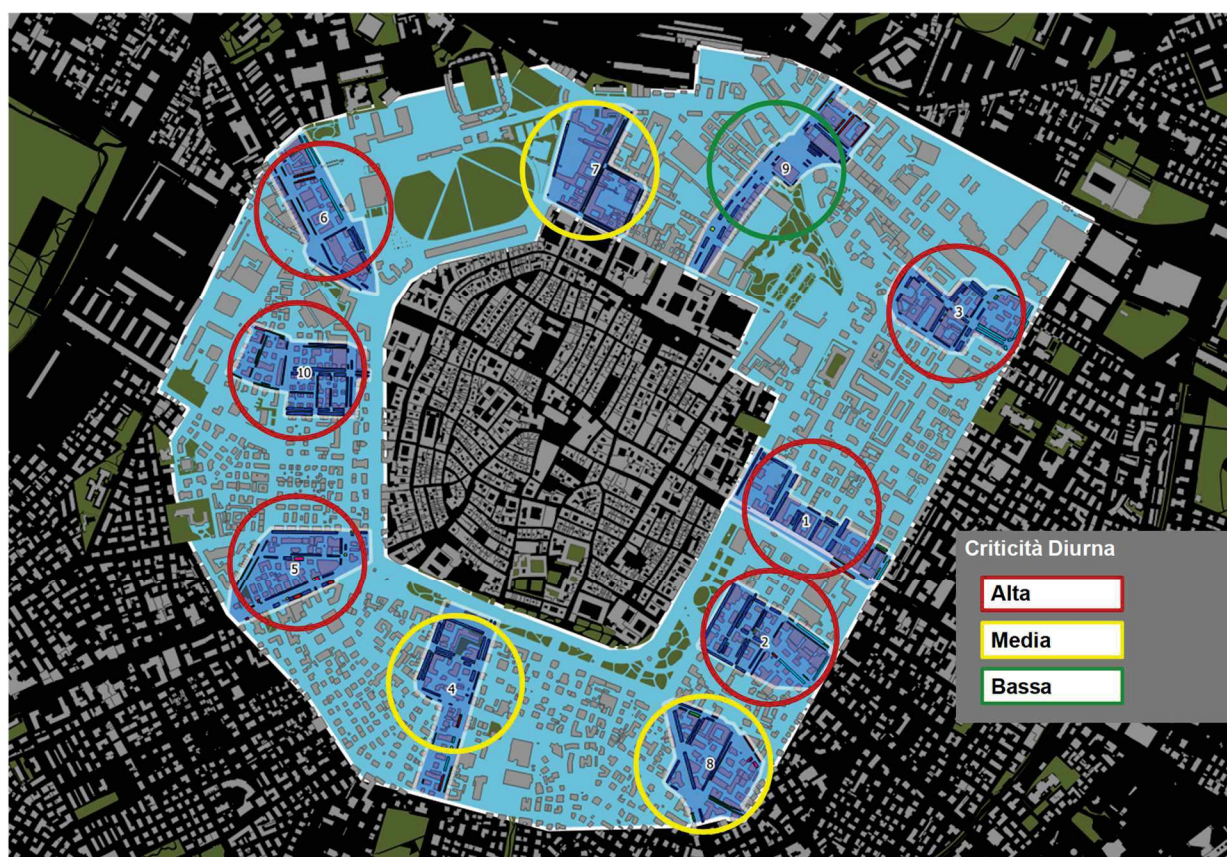
Area oggetto di indagine sulla sosta. In azzurro: rilievo estensivo dell'Offerta. In blu: aree campionarie per rilievo di Occupazione e Rotazione (Settori 1-10)

Sintetizzando le analisi condotte puntualmente, il sistema della sosta riscontra le caratteristiche di seguito descritte.

Per quanto riguarda la **Sosta Diurna**, ovvero quella a servizio dei city users:

- nel territorio indagato circa il 70% delle aree di sosta risulta prossima alla saturazione nelle ore diurne;
- sulla maggior parte dei settori si registra inoltre una rotazione molto scarsa. In altre parole, i numerosi utenti in arrivo nelle prime ore del mattino tendono a occupare il parcheggio su strada almeno fino al primo pomeriggio, rendendo più difficoltoso trovare posto per chi arriva nelle ore successive;
- risultano lontani dalla saturazione diurna i settori 4 Buon pastore/Fogliani/Sigonio, 7 Sgarzeria/Ganaceto, 8 a ridosso di viale Medaglie d'Oro/Archirola e 9 Vittorio Emanuele/Ferrari/Malagoli;

- anche nei settori dove non si raggiunge la piena saturazione, è molto consistente il fenomeno della sosta irregolare, ovvero la presenza di veicoli parcheggiati al di fuori degli spazi regolamentati (su strisce pedonali, su marciapiede, al di fuori degli stalli, ecc.). Questo fenomeno, che ovviamente è tanto più consistente quanto maggiore è la saturazione dell'offerta regolare, può essere in parte assunto come “indicatore” di scarsa consapevolezza degli impatti negativi sulle altre componenti della mobilità da parte degli automobilisti.



Indagini sulla Sosta: Livello di criticità diurna (per i city users)

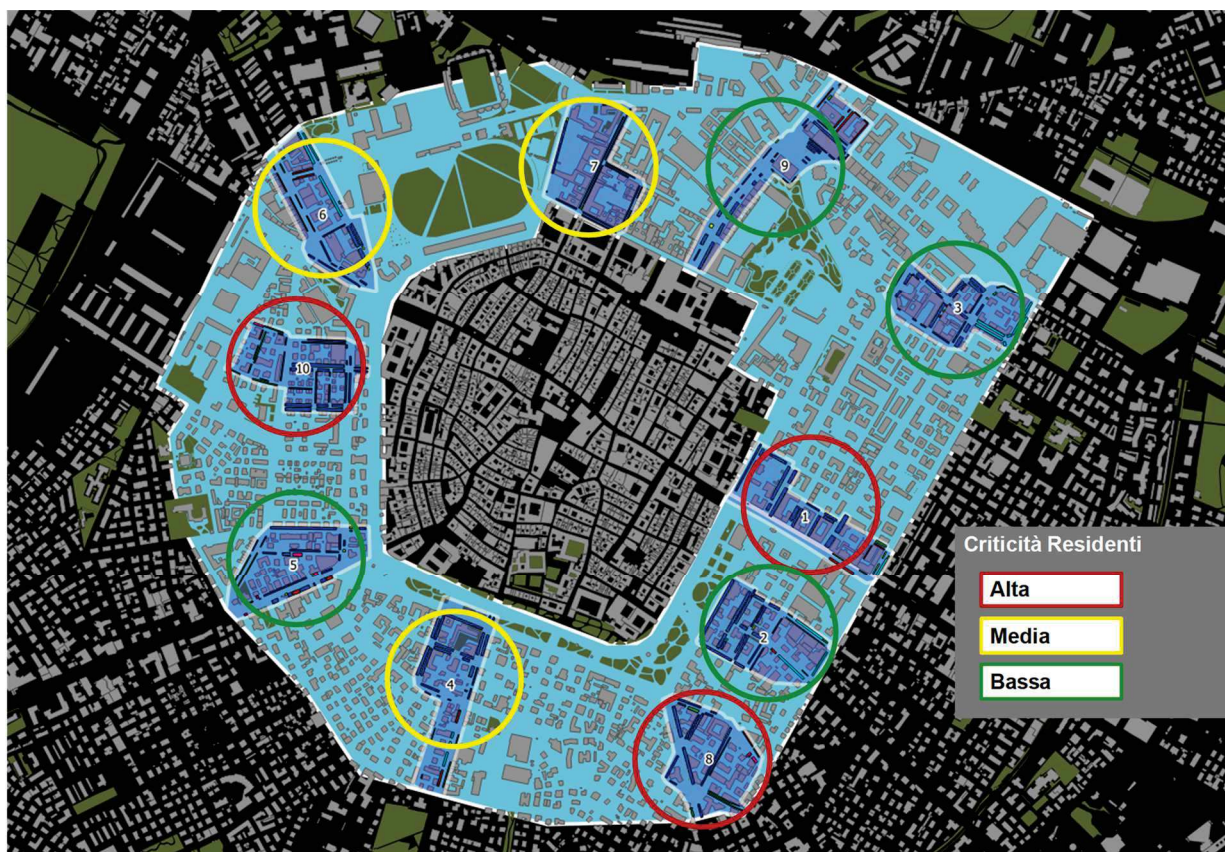
Per quanto riguarda la **Sosta Notturna**, ovvero quella a servizio dei residenti:

- meno del 20% dei settori indagati presenta una saturazione dell'offerta anche nelle ore notturne e ciò si traduce, limitatamente a tali ambiti, in una certa difficoltà da parte dei residenti a trovare parcheggio vicino a casa; in particolare, risulta sostanzialmente satura la sola zona 8 a ridosso



di viale Medaglie d'Oro/Archirola, ove tutti gli stalli regolamentari sono occupati nelle ore notturne;

- situazioni vicine alla saturazione (attorno al 75-80% di stalli occupati) si riscontrano nelle zone 1 Musicisti Sud (a ridosso della Via Emilia), 4 Buon pastore/Fogliani/Sigonio, 6 Storchi/Fabriani, 7 Sgarzeria/Ganaceto e nel settore 10 tra viale Barozzi/Tassoni/Caserma Pisacane;
- un'ottima disponibilità di offerta (occupazione notturna inferiore al 75%) è stata riscontrata per i residenti dei settori 2 Fabrizi/Andreoli/Prampolini, 3 Poletti/Piave/Begarelli, 5 Barozzi/Giardini/Riccoboni e nel settore 9 Vittorio Emanuele/Ferrari/Malagoli.
- in tutti i settori, siano essi saturi o meno, si riscontra una non trascurabile presenza del fenomeno della sosta irregolare anche nelle ore notturne; casi particolarmente evidenti di irregolarità nel parcheggio notturno su strada sono stati riscontrati nei settori 10 tra viale Barozzi/Tassoni/Caserma Pisacane e 4 Buon pastore/Fogliani/Sigonio, ove fino al 30% delle auto non occupa stalli regolamentati.



Indagini sulla Sosta: Livello di criticità notturna (per i Residenti)

Per quanto sopra sintetizzato, va considerato che per quanto riguarda i soli residenti, le zone saturate non sono mai tra loro adiacenti: le criticità che i cittadini possono riscontrare sono sostanzialmente connesse sì alla scarsità di offerta localizzata, ma anche alla comune aspirazione a trovare parcheggio nelle immediate vicinanze del proprio domicilio

6.2 Scenario di Piano

6.2.1 AMPLIAMENTO ZTL

6.2.1.1 *L'addizione erculea*

Il PUMS prevede una prima fase di espansione della ZTL ricomprendendo Largo Porta Sant'Agostino e l'area a Nord fino a Monte Kosica - Crispi - Caduti in Guerra (cd. addizione Erculea) a ricalcare l'antica cerchia delle mura, già nello scenario di breve termine.



ZTL attuale (giallo) e proposta di prima estensione ZTL (verde)

Le nuove aree, in termini generali, hanno caratteristiche omogenee rispetto a quelle già incluse in ZTL: ambito storico e contesto di pregio, dimensioni ridotte degli assi viari, pavimentazioni speciali.

L'ampliamento in questi termini era già previsto dal Piano sosta approvato nel 2006 benché nel 2008, nella fase della definizione del piano attuativo, l'Amministrazione decise di posticipare ad una seconda fase l'inclusione della zona



Nord del centro storico nella ZTL, prevedendo in queste aree tuttavia l'assoggettamento a tariffa degli stalli.

6.2.1.2 L'area del Novi Sad

Il PAIR 2020 propone, tra le diverse azioni di miglioramento della qualità dell'aria, che la ZTL raggiunga estensione pari a quella del Centro Storico; il PUMS pertanto prevede un ulteriore ampliamento della ZTL includendo, nel medio periodo, anche l'area Nord-Ovest che corrisponde, per gran parte, all'area del parco Novi Sad (già destinata a parco archeologico e area pedonale). Questo intervento, analizzata la struttura viaria d'area, dovrà essere necessariamente attuato nel contesto di un riassetto complessivo della viabilità che garantisca una efficiente circolazione perimetrale (continuità itinerari del quadrante più ampio) e, contestualmente, una buona accessibilità al *Parcheggio del Centro* dai diversi ambiti di provenienza; in particolare, la necessità di ottenere un collegamento diretto sulla viabilità principale immediatamente ad Ovest (assi Emilia Ovest e Tassoni, in luogo della fruizione del collegamento Fontanelli-Berengario) lega la fattibilità di questo secondo ampliamento della ZTL allo spostamento dell'attuale autostazione presso il futuro hub intermodale presso l'ex scalo merci della Stazione FFSS. L'ampliamento in oggetto è pertanto inserito nello scenario di medio-lungo periodo.

6.2.1.3 Il Parco delle Mura

Il terzo ampliamento, che porterebbe a far coincidere la ZTL con il Centro Storico, riguarda la porzione a Sud-Est dell'attuale ZTL che comprende anche il Parco delle Mura. Tale intervento determinerebbe evidentemente l'interruzione della continuità del sistema di distribuzione urbana a ridosso del centro storico, costituita dai viali delle mura (asse Martiri della Libertà - Rimembranze), costringendo ad una revisione dell'attuale assetto a senso unico che fa sistema con il contrapposto Viale Muratori. Considerato il riverbero notevole sull'organizzazione attuale della mobilità su un'ampia porzione della fascia pericentrale, questo intervento andrà sottoposto ad uno specifico



studio di fattibilità che valuti la rimodulazione dei percorsi e la ricostruzione di itinerari efficienti tra gli ambiti cittadini dell'area Sud-Est. Per questa ragione la terza fase di ampliamento della ZTL viene esclusa dallo scenario temporale di validità del PUMS, rimandando le valutazioni di opportunità all'analisi delle risultanze dello studio che evidenzierà vantaggi e criticità alla luce delle mutate condizioni di domanda e delle dinamiche di mobilità che si saranno consolidate.

Nella tabella successiva, pertanto, è evidenziata l'evoluzione quantitativa della ZTL, anche in rapporto al Centro Storico:

	Estensione ZTL [mq]	% Centro Storico (1,26kmq)
2014	689.966	55%
2016	749.664	59%
PUMS (scenario breve)	1.034.822	82%
PUMS (scenario medio -lungo)	1.180.482	94%

6.2.2 REGOLAMENTAZIONE DELLA ZTL

Dal punto di vista della disciplina autorizzatoria per l'accesso alla ZTL, il PUMS prevede di poter integrare la classe ambientale dei veicoli tra i criteri per il rilascio delle specifiche autorizzazioni, facendo evolvere la ZTL in una vera e propria **ZTL Ambientale (ZTLA)**. Questa di fatto è una Zona a Traffico Limitato in cui la regolamentazione degli accessi non si limita al possesso di un determinato requisito funzionale (come ad esempio la residenza o la necessità di svolgere attività professionali, consegna merci, ecc.) ma che prende in considerazione anche la classe emissiva di omologazione dei veicoli a motore per cui si richiede l'autorizzazione alla circolazione in ZTL.



Nelle ZTL Ambientali si applicano limitazioni alla circolazione al fine di migliorare la qualità dell'aria in ambito urbano e rispettare i limiti previsti dalle normative europee e nazionali. Sono aree in cui l'accesso e la circolazione dei veicoli è consentita in orari prestabiliti solo per specifiche categorie di utenti e per particolari tipi di mezzi di trasporto.

Gli obiettivi che una regolamentazione di questo tipo si pone sono diversi:

- Ridurre la congestione da traffico;
- Ridurre la domanda di occupazione di suolo pubblico per la sosta su strada;
- Ridurre le emissioni di inquinanti in atmosfera da traffico;
- Ridurre il rischio sanitario legato all'inquinamento atmosferico;
- Aumentare la quota di spostamenti effettuati con modi di mobilità sostenibili;
- Migliorare la qualità urbana e l'attrattività del centro cittadino.

In sintesi, i principali provvedimenti caratterizzanti la ZTLA sono:

- a) Progressiva inibizione a tutti i veicoli non rispondenti alle norme PAIR, negando il rilascio del contrassegno ai veicoli non ambientalmente sostenibili, a partire dagli operatori economici fino a interessare gradualmente anche i residenti;
- b) Fasce orarie specifiche per la consegna delle merci sempre più ridotte per le classi emissive più basse;

Il PUMS dispone che la circolazione dei veicoli in ZTLA possa essere regolamentata con vari gradi di limitazione arrivando, nell'orizzonte temporale di lungo periodo, fino al divieto totale di transito per i veicoli non elettrici, tenendo conto ovviamente delle dinamiche di mercato che scandiranno la transizione verso i veicoli a zero emissioni. Vista la particolare natura di tali restrizioni, è stata prevista un'attuazione del provvedimento modulata per fasi progressive, così da consentire all'utenza di uniformarsi, anche attraverso forme di agevolazione per le fasce sociali meno abbienti.

Va sottolineato che il PUMS lascia aperta la possibilità di valutare in prospettiva, sulla base delle risultanze che saranno contenute nei Report di Monitoraggio della fase



attuativa del PUMS, una rimodulazione temporale della regolamentazione e l'introduzione di criteri via via più selettivi per l'accesso alle aree tutelate.

In questa sede è utile precisare che l'Amministrazione ha da tempo attivato un percorso, già ad uno stato avanzato di definizione, volto ad una prima revisione globale della disciplina dell'accesso alla ZTL. In particolare, attività e obiettivi di questa prima azione (revisione dell'Ordinanza ZTL previa approvazione della Giunta comunale) sono così riassumibili:

- riorganizzazione della struttura compilativa dell'Ordinanza ZTL per mettere a disposizione di operatori (concessionario privato e Polizia Municipale) e cittadini uno strumento esaustivo e di facile consultazione che miri ad una interpretazione univoca dei diversi aspetti;
- definizione di un sistema di regole che, pur rispondendo alle esigenze di accessibilità di imprese e residenti, salvaguardi al meglio la fruizione del contesto di pregio in termini di inquinamento ambientale e acustico e in termini di miglior utilizzo dello spazio pubblico;
- introduzione di alcuni criteri di flessibilità per i permessi per gli operatori che abbia tuttavia un saldo negativo del monte ore complessivo di possibilità di accesso alla ZTL (dato aggregato complessivo operatori);
- introduzione di ulteriori criteri ambientali (in coerenza con la manovra determinata dalle norme PAIR) sui veicoli autorizzabili, pur con modalità di attuazione progressiva (prima fase di transizione verso la ZTLA);
- introduzione di pass a scalare, in luogo di autorizzazioni di durata, nel caso di esigenze di accesso saltuarie;
- ampliamento della possibilità di sosta commisurata alla reale esigenza per funzioni di assistenza anziani/disabili da parte di familiari/operatori;
- definizione di meccanismi (ambiti e modalità) sistematici di verifica dei requisiti soggettivi a base del rilascio delle autorizzazioni.



6.2.3 RIMODULAZIONE DEL SISTEMA DELLA SOSTA

La revisione dell'assetto della rete urbana per dedicare maggiori spazi pubblici alla mobilità sostenibile passa certamente per una revisione dell'assetto della sosta. A tal fine il PUMS propone l'adozione di **strategie sulla sosta** tra loro coordinate:

- estendere progressivamente l'area di regolamentazione della sosta a ridosso della ZTL, sia a tutela dei residenti sia per garantire adeguata rotazione;
- differenziare maggiormente le tariffe, con l'obiettivo specifico di agevolare la rotazione per la sosta su strada e di concentrare la sosta di lungo periodo e pertinenziale (dei residenti) quanto più possibile in struttura piuttosto che su strada; il criterio di fondo è che - come avviene in quasi tutte le città europee - lo spazio su strada è maggiormente "prezioso" e, in quanto tale, va tutelato minimizzandone l'occupazione prolungata;
- potenziamento del sistema di parcheggi concentrati a ridosso della città compatta, per sosta di attestamento e di interscambio.

Considerata la complessità del tema, nonché la necessità di approfondimenti puntuali oltre che quantitativi e gestionali, il PUMS rimanda alla redazione di uno specifico aggiornamento del Piano della Sosta, che costituirà specifico documento attuativo tematico del PUMS e i cui criteri-guida sono illustrati nei paragrafi seguenti.

È utile in questa sede rammentare che, come detto, l'Amministrazione è attualmente legata alla Modena Parcheggi S.p.A. da un contratto di Concessione di lunga durata che riguarda il Parcheggio del Centro e la sosta a raso tariffata. Senza scendere nei dettagli, all'interno del contratto -come avviene in tutte le Concessioni di lungo periodo- è prevista una procedura di rimodulazione contrattuale (già applicata nel 2011 e nel 2016) tesa a ristabilire l'equilibrio del PEF posto a base della Concessione, qualora intervengano modifiche alle condizioni contrattualizzate, in esito di decisioni dell'Amministrazione concedente o, ad esempio, nel caso di modifiche alle norme vigenti. Il criterio generale è che, ove un'azione o un accadimento produca un nocumento o un vantaggio rispetto alle previsioni del PEF, dovrà essere aperta una



negoiazione che consenta di tornare all'equilibrio economico finanziario della Concessione addivenendo ad una novazione contrattuale. Ne consegue che, nell'applicare le politiche del PUMS, si dovrà tenere conto anche dei riverberi sul PEF delle decisioni assunte e, eventualmente, aprire una nuova procedura di riequilibrio.

6.2.3.1 *Potenziamento del sistema dei Parcheggi concentrati*

Il PUMS individua chiaramente l'obiettivo di sviluppare l'accessibilità alla città compatta ricorrendo a modalità "sostenibili" ed in questo ambito evidenzia l'importanza di gestire efficientemente gli accessi dei veicoli privati al Centro Storico, agendo sul coordinamento tra ZTL e sosta del veicolo privato. In un contesto sociale in cui l'utilizzo dell'auto risulta ancora molto diffuso anche sulle brevissime distanze, rendere più evidenti le disutilità dell'uso del mezzo privato per spostamenti "a scarsa utilità intrinseca" deve accompagnarsi ad una necessaria riorganizzazione dell'offerta complessiva. Per questo la pianificazione di un sistema di parcheggi di interscambio e/o attestamento assume una valenza rilevante per l'attuazione delle strategie del PUMS sul trasporto privato.

Gli interventi di potenziamento/valorizzazione delle strutture esistenti o di nuova realizzazione come parcheggi di interscambio e attestamento, si fondano sull'obiettivo di garantire agli utenti la possibilità di parcheggiare l'auto in prossimità di un nodo intermodale o ai limiti del perimetro della ZTL, offrendo negli stessi luoghi i servizi a valore aggiunto necessari per giungere facilmente ai luoghi di destinazione (e.g.: linee urbane del TPL, servizi di bike sharing, connessioni pedonali privilegiate, etc.).

Ad oggi l'offerta di attestamento a ridosso della ZTL consiste in 11 parcheggi concentrati per un totale complessivo di 3.550 posti auto.



Parcheggi di attestamento a ridosso del Centro storico

Il PUMS individua la necessità di:

- potenziare l'utilizzo della sosta concentrata presso i parcheggi di attestamento al centro attraverso il coordinamento tariffario con la sosta su strada e la predisposizione di opportuna segnaletica intelligente e attività di comunicazione/informazione (infomobilità sul territorio e su device personali);
- realizzare nuovi parcheggi di interscambio e attestamento lungo le principali direttrici radiali di accesso/uscita della città compatta.

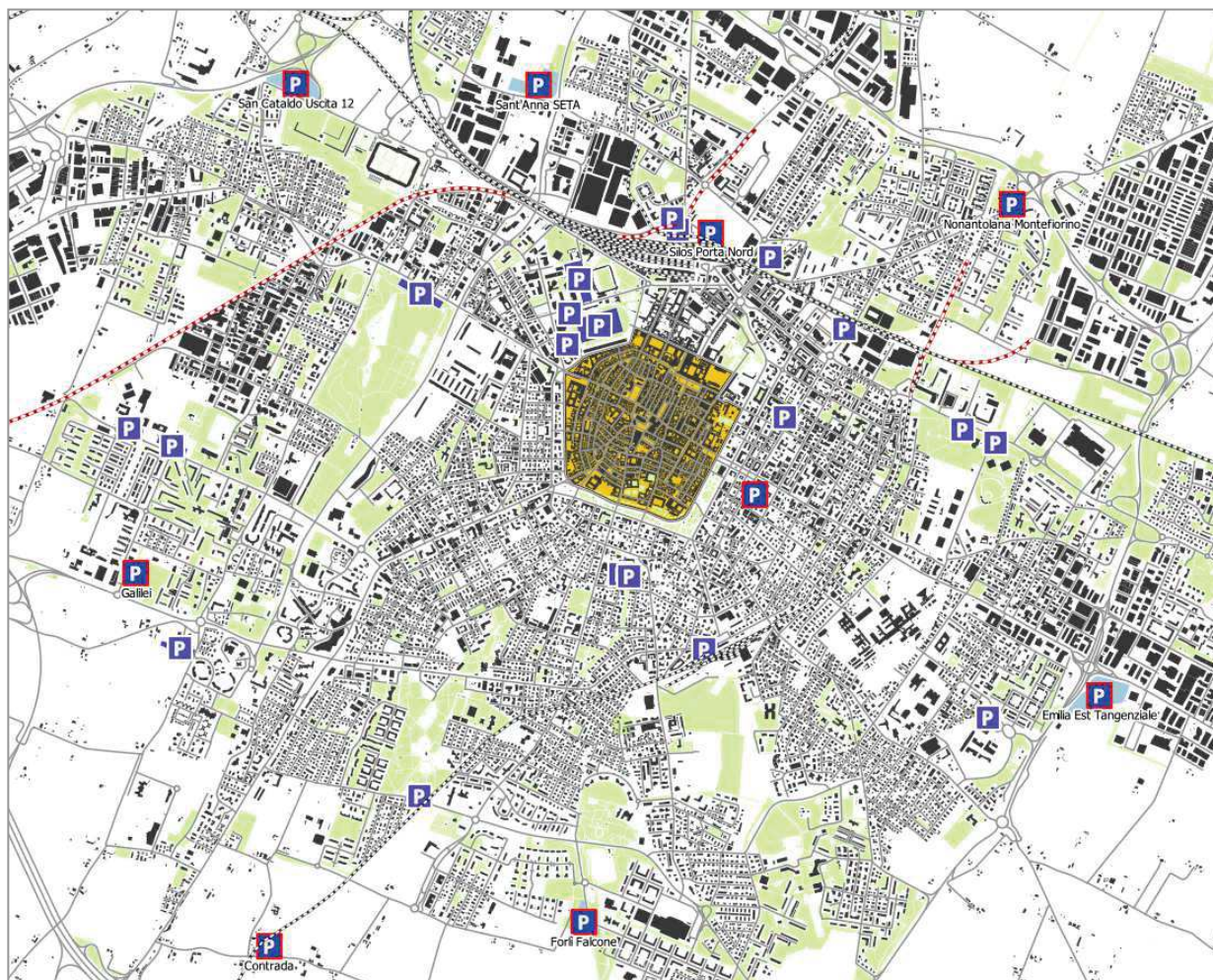
Nell'individuazione degli spazi più idonei per tali realizzazioni, il PUMS ha selezionato una serie di aree potenzialmente candidate, tenendo conto dei vincoli fisici e territoriali esistenti, nonché delle potenzialità di interconnessione con sistemi di mobilità sostenibile. Si tratta di una prima ipotesi di localizzazione, da affinare sia in



termini di fattibilità sia di tempistica realizzativa, durante l'attuazione del PUMS e la redazione del nuovo Piano Sosta.

Si tenga in considerazione che le più probabili ipotesi di sviluppo edilizio e recupero urbanistico introducono importanti modifiche, al momento non ancora confermate, su due aree di interesse. Nell'area dell'ex AMCM è in fase di definizione progettuale un importante intervento di recupero che dovrebbe introdurre nell'area nuovi edifici (funzioni pubbliche e private) con una contrazione importante della sosta a raso a fronte della realizzazione di spazi di sosta in interrato; il recupero dell'area a Nord della stazione FFSS potrebbe vedere l'installazione di nuove funzioni residenziali e commerciali con la contestuale realizzazione, tra le altre cose, di un nuovo parcheggio in struttura negli spazi limitrofi all'area riqualificata di Porta Nord, in parte comunque destinato al soddisfacimento degli standard urbanistici generati dalle nuove funzioni.

Vale la pena di fare un breve focus sul Garage Ferrari, struttura di recentissima acquisizione. Nella prospettiva di prossima evoluzione degli spazi pubblici, come meglio specificato nel seguito del capitolo, le realtà di sosta in struttura esistenti nel tessuto consolidato della città rappresentano opportunità irrinunciabili di riequilibrio dell'offerta, anche in relazione al limitato uso di suolo a fronte di un'elevata capacità di sosta. Ne discende la necessità di inserire il Garage (indipendentemente dal tipo di gestione -in house o esternalizzata- e dell'eventuale soggetto gestore che verranno individuati) nel sistema di offerta della sosta per gli utenti con modalità integrate, prevedendo sin da subito una gestione che massimizzi l'utilizzo della struttura in coerenza con l'attuale assetto della sosta regolamentata su strada e della disciplina d'uso del Parcheggio del Centro.



Parcheggi di Interscambio/Attestamento. Localizzazione delle strutture esistenti e di nuova realizzazione/acquisizione (P “rosso”)

La tabella seguente riepiloga le caratteristiche di massima delle strutture di Interscambio/Attestamento individuate, in cui sono stati adottati standard pari a 25Mq/stallo per i parcheggi a raso e 35mq/stallo per i parcheggi multipiano.



Parcheggi di Interscambio/Attestamento. Caratteristiche di massima delle strutture esistenti e di nuova realizzazione

Nome	Tipo	Attuale/Progetto	Posti Potenziali	Piani
Panni Parco Amendola	Interscambio	Esistente	145	a raso
Raffaello	Interscambio	Esistente	395	a raso
Silos Lamborghini	Attestamento e pertinenziale	Esistente	455	6
Garage Ferrari	Interscambio e Pertinenziale	Esistente da Adeguare	360	4
Contrada	Interscambio	Progetto	380	a raso
Emilia Est Tangenziale	Interscambio	Progetto	1.660	a raso
Forlì Falcone	Interscambio	Progetto	605	a raso
Galilei	Interscambio	Progetto	325	a raso
Nonantolana Montefiorino	Interscambio	Progetto	225	a raso
San Cataldo Uscita 12	Interscambio	Progetto	1.145	a raso
Sant'Anna SETA	Interscambio	Progetto	1.070	a raso
Silos Porta Nord	Interscambio e Attestamento	Progetto	240	4
Virgilio	Interscambio	Progetto	1.050	a raso

Tipo di Parcheggio di Interscambio/Attestamento	Posti Potenziali
Esistente e da Adeguare	1.355
Di Progetto	6.700
TOTALE	8.055

All'interno dei parcheggi di interscambio dovranno essere previste dotazioni e servizi quali aree per il bike sharing e apposite rastrelliere/depositi protetti per le biciclette. Altre strutture dovranno soddisfare l'esigenza di parcheggio e manutenzione dei mezzi cargo-bike, potendo anche prevedere quindi delle "transshipment areas" destinate alla movimentazione delle merci minute (per gli approfondimenti sull'argomento cfr. cap. 7). Tutti i parcheggi dovranno inoltre essere serviti da postazioni di ricarica per veicoli elettrici.

A sostegno delle politiche di sharing mobility, infine, nella progettazione dei parcheggi di interscambio si dovrà considerare l'inserimento di posti riservati e gratuiti per la sosta dei veicoli di car sharing elettrico, nonché stalli riservati per i taxi. Nella progettazione di queste aree, si dovrà ovviamente tenere conto di tutti i dettami



progettuali volti a minimizzare gli impatti sulla permeabilità dei suoli e il riscaldamento superficiale, valutando anche le opportunità per nuove piantumazioni e lo sfruttamento dello spazio per l'installazione di impianti fotovoltaici.

Nella pianificazione puntuale della posizione e della consistenza dei parcheggi di interscambio, si dovrà realizzare un'attenta integrazione con l'offerta di trasporto pubblico e le sue potenziali evoluzioni.

È utile precisare che la pianificazione del tema della sosta dovrà essere guidata da una visione complessiva, al fine di trovare delle politiche efficaci per raggiungere un equilibrio tra domanda e offerta e nell'utilizzo dei parcheggi di interscambio e di attestamento.

6.2.3.2 Regolamentazione della sosta su strada

Il PUMS, a seguito delle criticità rilevate in fase di analisi dello stato attuale (ambiti di congestione e scarsa rotazione nell'arco dell'intera giornata) propone, in via prioritaria per tutto il territorio comunale, la riorganizzazione del sistema di tariffazione della sosta e dello spazio ad essa dedicato, con il fine di garantire, specialmente nelle aree urbane centrali caratterizzate da maggiore domanda, un uso più efficiente dello spazio stradale. A tale scopo prescrive la necessità di definire con lo specifico Piano d'Azione (aggiornamento del Piano Sosta) le modalità con cui attuare questa riorganizzazione.

Per compensare gli spazi sottratti all'auto privata a favore dello sviluppo dei progetti di mobilità sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, delle piste ciclabili, delle pedonalizzazioni) e, al contempo, premiare i cittadini disponibili ad abbandonare la propria auto in favore di nuove forme di mobilità, potranno essere implementati sistemi incentivanti all'utilizzo dei mezzi a basso impatto ambientale, quali:

- contributi per abbonamenti sosta destinati agli utenti disposti a rinunciare alla sosta su strada a favore di quella in struttura. Tale contributo, con l'obiettivo di ottenere un effetto tangibile nell'immediato ma al contempo non essere troppo gravoso a livello economico, è ipotizzato leggermente decrescente negli anni;



- sconti su abbonamento per bus, car sharing e bike sharing per chi decide di rinunciare al contrassegno per la sosta su strada e/o per l'accesso ZTL.

Altro aspetto fondamentale è quello che riguarda la necessità di favorire l'incremento delle performance e quindi dell'attrattività dei servizi TPL, dei percorsi pedonali e della rete ciclabile, ragion per cui si rende necessario ricavare maggiori spazi all'interno del contesto infrastrutturale anche a discapito della dotazione di sosta su strada. Tale aspetto assume un carattere particolarmente rilevante lungo gli assi principali attorno al Centro che, data la loro funzione attuale e le strategie e misure che le interesseranno secondo quanto disposto dal PUMS, risultano essere quelli dove è maggiormente possibile un riequilibrio dello spazio urbano anche in favore della creazione di corridoi ciclabili e pedonali.

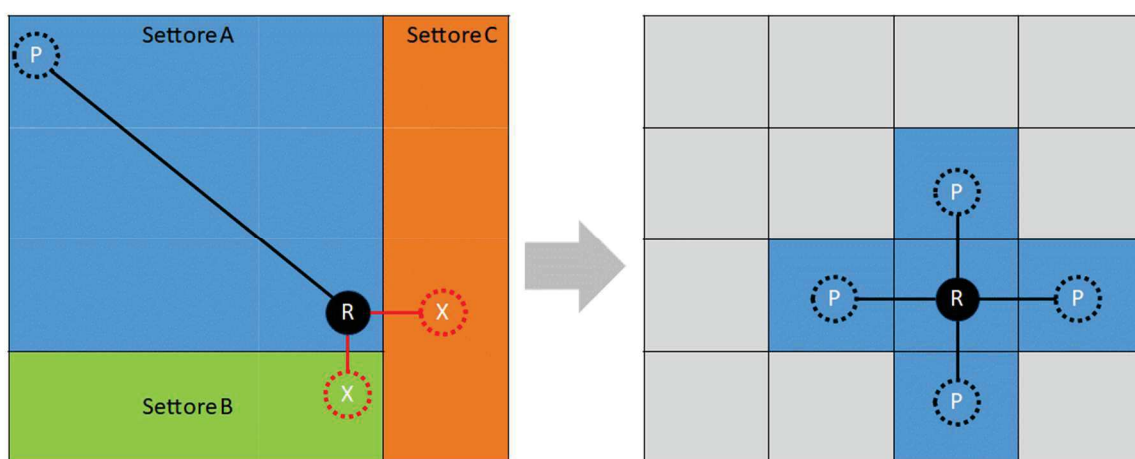
Per tutelare, per quanto possibile, la sosta residenziale, oltre alla diversione modale in origine, ottenibile tramite le azioni orientate ad efficientare la rete dei servizi urbani ed extraurbani del TPL, è necessario indirizzare i city users verso i parcheggi di interscambio attraverso meccanismi incentivanti da un punto di vista economico, quali ad esempio, l'integrazione tariffaria per favorire il Park&Ride.

Le strategie del PUMS per la gestione della sosta veicolare sono dunque le seguenti:

- riorganizzazione del sistema della sosta e della tariffazione attraverso l'aggiornamento del Piano Sosta (che si configura come piano attuativo del PUMS) che dovrà prevedere:
 - la rimodulazione delle aree lungo le strade per favorire politiche di mobilità sostenibile anche attraverso la revisione delle tariffe su strada a favore di un uso più efficiente dello spazio pubblico;
 - forme di tariffazione e regolazione della sosta che incentivino un uso più efficiente dello spazio nelle aree urbane centrali di maggiore qualità e a maggiore domanda;
 - l'introduzione di misure per favorire la rotazione della sosta attraverso una maggiore differenziazione delle tariffe minima e massima;



- la valutazione di un'eventuale estensione temporale della sosta a pagamento, almeno laddove si verificano fenomeni di saturazione serale a danno dei residenti;
- la certezza dell'esenzione dal pagamento della sosta per i veicoli elettrici soltanto negli scenari di Breve e Medio Periodo, valutando quindi la possibilità di introdurre successivamente delle forme di tariffazione specifiche per questi veicoli in funzione della loro effettiva diffusione nel lungo termine;
- l'eventuale sperimentazione di Settori ridotti per la sosta dei residenti: al fine di limitare l'*effetto confine*, che penalizza i residenti a ridosso dei confini delle normali zone di sosta (generalmente molto estese), il PUMS rimanda al Piano Sosta la possibilità di definire dei "micro-settori", da individuare in funzione di una dotazione omogenea di offerta; con questo provvedimento, i residenti di ciascun micro-settore potranno essere autorizzati alla sosta in tutti (e solo) i micro-settori confinanti con quello di residenza, adattando quindi l'offerta disponibile alla localizzazione effettiva del domicilio, secondo una logica "sartoriale". Tale soluzione può inoltre contribuire anche a limitare l'uso del mezzo privato per spostamenti a breve e brevissimo raggio (all'interno della stessa zona).



Dalle zone di sosta ai "micro-settori": permette di adattare le autorizzazioni (per micro-settori) all'offerta (anche adiacente)



- progressiva riduzione dello standard di dotazione di parcheggi pertinenziali per le nuove trasformazioni urbane a fronte di una puntuale valutazione in merito all'accessibilità del trasporto pubblico, orientando le monetizzazioni a favore della mobilità attiva o collettiva;
- definizione di politiche di tariffazione agevolata per l'utilizzo dei parcheggi di interscambio con il TPL urbano;
- incentivi alla diffusione delle forme di pagamento smart (da device) e contactless.



Comune di Modena



ESTRATTO

PUMS 2030

**Piano Urbano
Mobilità Sostenibile
Modena**

ALLEGATO 2. QUADRO CONOSCITIVO INTEGRAZIONE RILIEVI

Versione Approvata - Luglio 2020



Indice

1 RILIEVO DELLA SOSTA.....	3
1.1 Rilievo dell'Offerta di Sosta.....	4
1.1.1 <i>Dettaglio Offerta di sosta per Settore.....</i>	<i>5</i>
1.2 Rilievo della Domanda di Sosta	21
1.2.1 <i>Rilievo dell'Occupazione della sosta.....</i>	<i>21</i>
1.2.2 <i>Rilievo della Rotazione della Sosta.....</i>	<i>28</i>
2 RILIEVO DELLE MANOVRE DI SVOLTA ALLE INTERSEZIONI.....	44
2.1 Metodologia di rilievo	45
2.2 Modalità di lettura degli elaborati	47
2.3 Schede Rilievo alle intersezioni.....	48
2.3.1 <i>2001 - Strada Nazionale per Carpi - Strada Campogalliano.....</i>	<i>49</i>
2.3.2 <i>2002 - Tangenziale Sud Salvatore Quasimodo - SS724 Tangenziale di Modena</i>	<i>60</i>
2.3.3 <i>2003 - Via Carlo Zucchi - Via Emilia Ovest - Viale Italia</i>	<i>67</i>
2.3.4 <i>2004 - Viale Guido Mazzoni - Piazza Natale Bruni - Viale Caduti in Guerra - Corso Vittorio Emanuele II - Viale F. Crispi</i>	<i>78</i>
2.3.5 <i>2005 - Via Ciro Menotti - Via Emilia Est - Viale Trento e Trieste - Largo Garibaldi ..</i>	<i>93</i>
2.3.6 <i>2006 - Viale J. Barozzi - Via P. Giardini</i>	<i>104</i>
2.3.7 <i>2007 - Casello A1 Modena Sud - Strada Vignolese.....</i>	<i>111</i>
3 RILIEVI AUTOMATICI SU SEZIONI CORRENTI	122
3.1 Localizzazione sezioni di rilievo	122
3.2 Conteggi automatici sezioni correnti	124
3.2.1 <i>NU-METRICS HI-STAR NC-97.....</i>	<i>124</i>
3.2.2 <i>TECHTRONIC DTS-COMPACT 1000 PORTATILE.....</i>	<i>126</i>
3.2.3 <i>MIOVISION</i>	<i>127</i>
3.3 Quadro sinottico	128
3.4 Modalità di lettura degli elaborati rilievi automatici.....	130
3.4.1 <i>SINTESI.....</i>	<i>130</i>
3.4.2 <i>Primo elaborato: FLUSSI VEICOLARI</i>	<i>131</i>
3.4.3 <i>Secondo elaborato: DATABASE</i>	<i>132</i>
3.4.4 <i>Terzo elaborato: VELOCITA' - COMPOSIZIONE VEICOLARE</i>	<i>133</i>
3.5 Elaborati Rilievi Automatici	134



1 RILIEVO DELLA SOSTA

Il rilievo della Sosta è stato effettuato sull'area al cordone della ZTL, individuata nell'immagine seguente

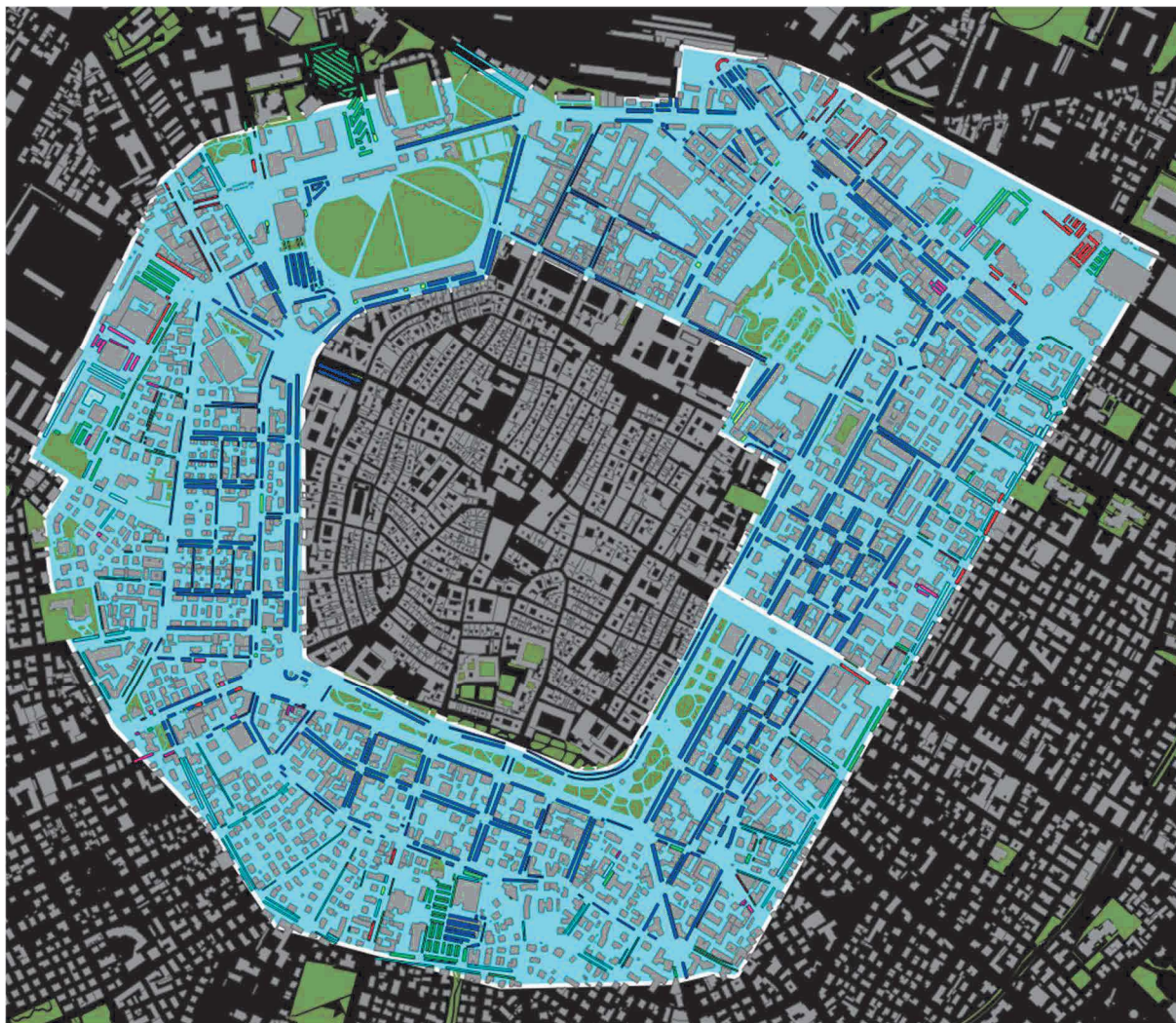


1-1 Area oggetto di indagine sulla sosta

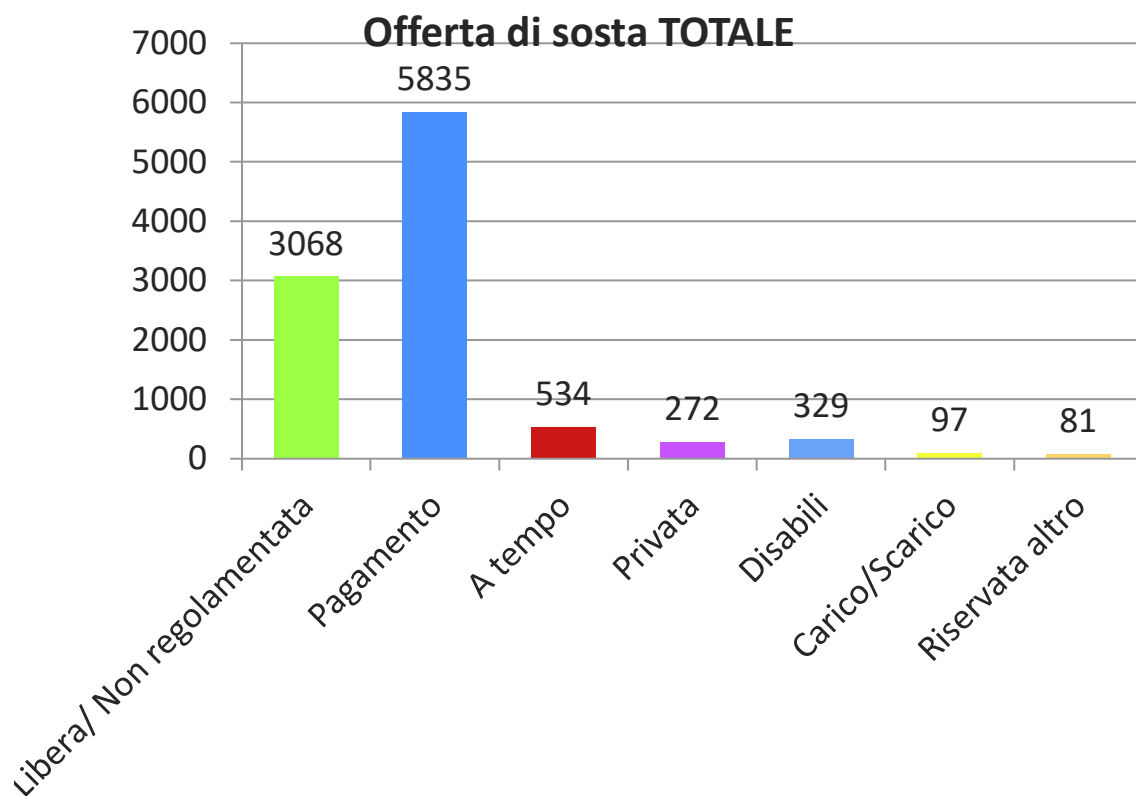


1.1 Rilievo dell'Offerta di Sosta

All'interno dell'area indagata è stata rilevata tutta l'offerta di sosta, distinta per tipologia e caratteristiche.

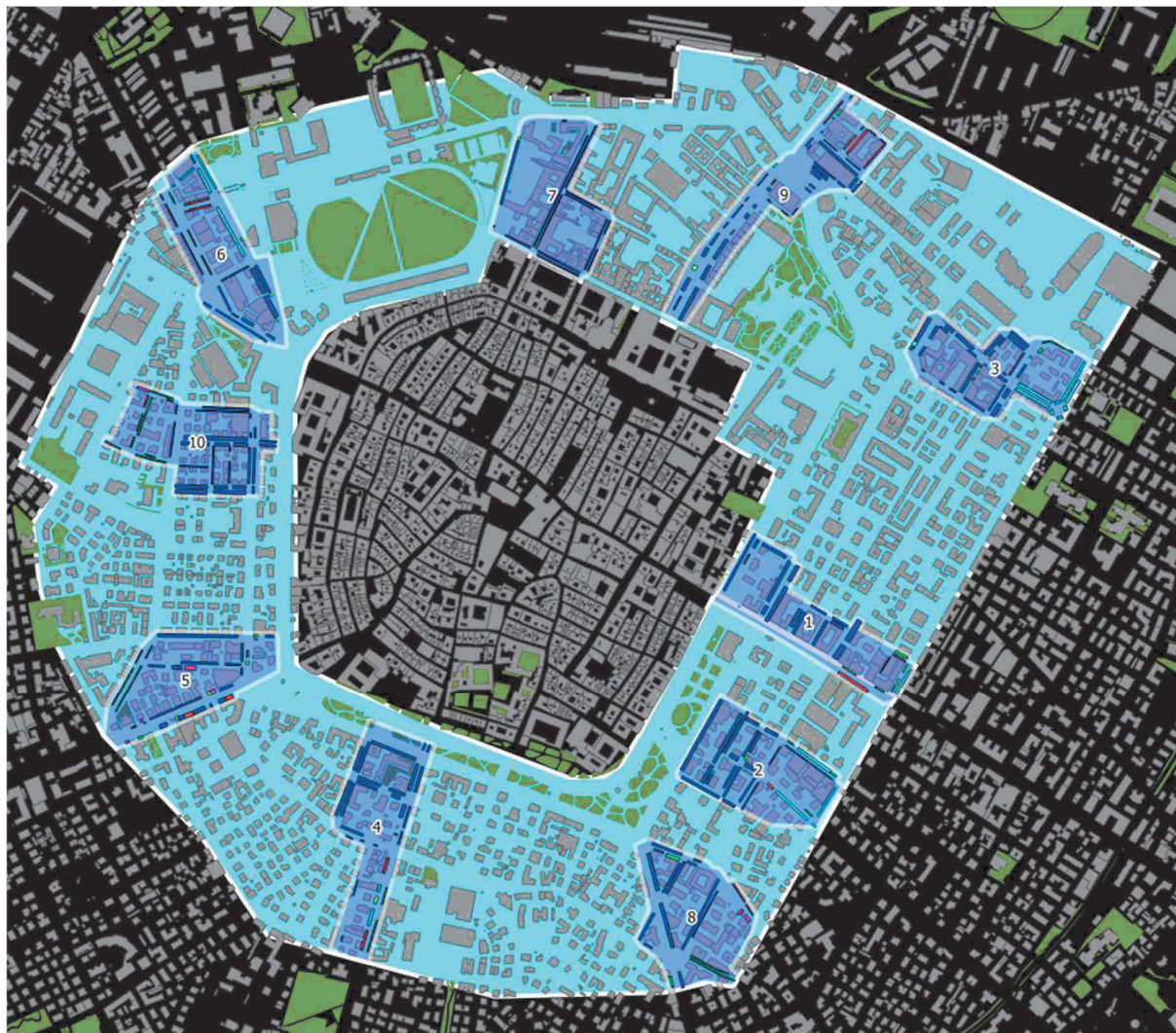


1-2 Rilievo dell'Offerta di sosta



1.1.1 DETTAGLIO OFFERTA DI SOSTA PER SETTORE

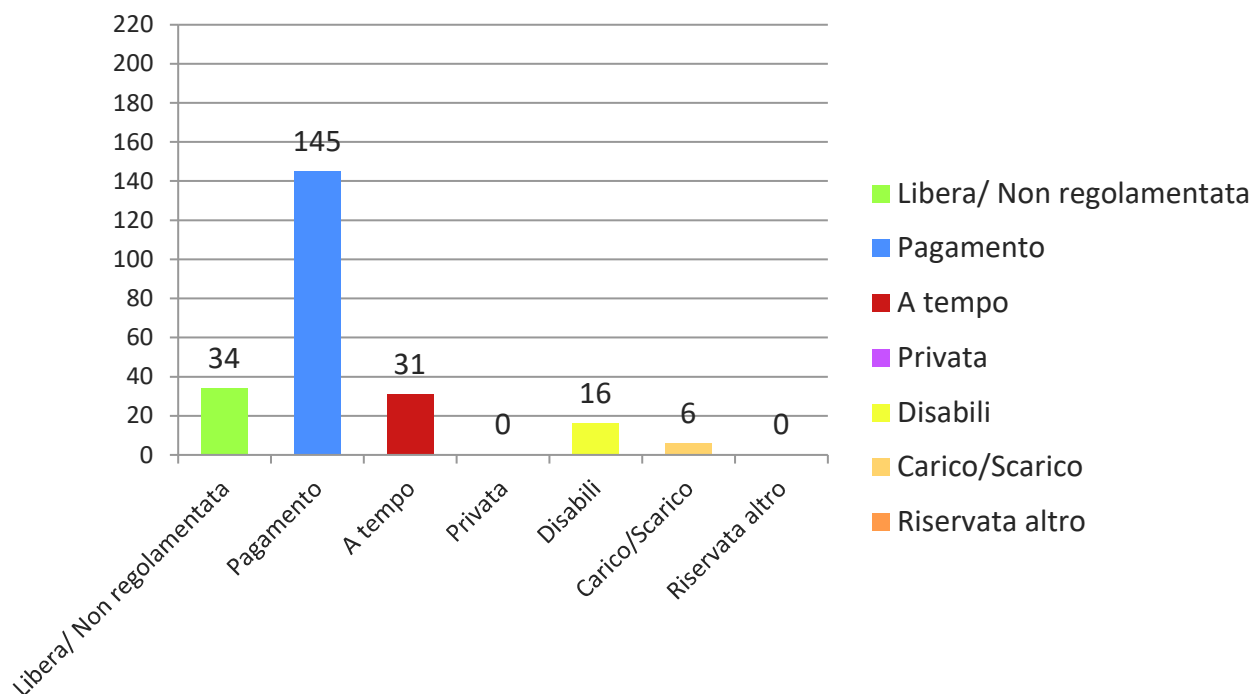
Con riferimento ai settori riportati nell'immagine seguente, si riepiloga l'offerta di presente in ciascun settore, opportunamente classificata.



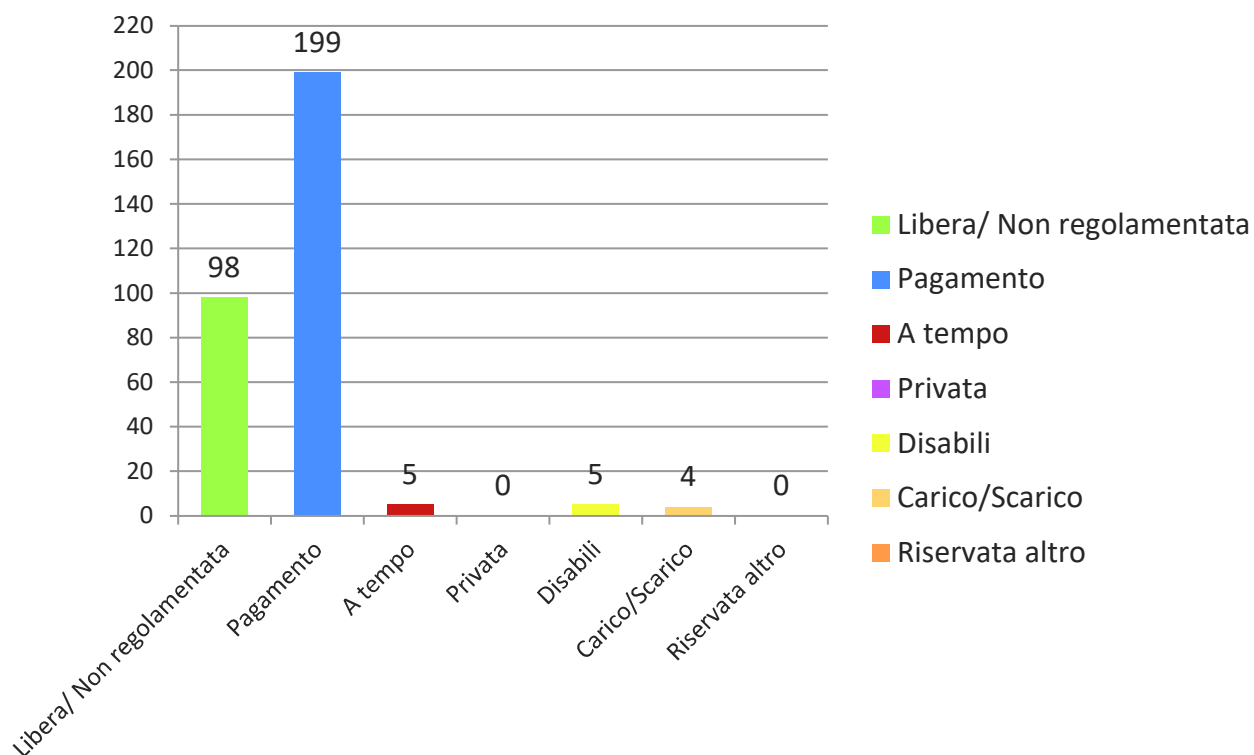
1-3 Settori per il rilievo della sosta



Settore 01

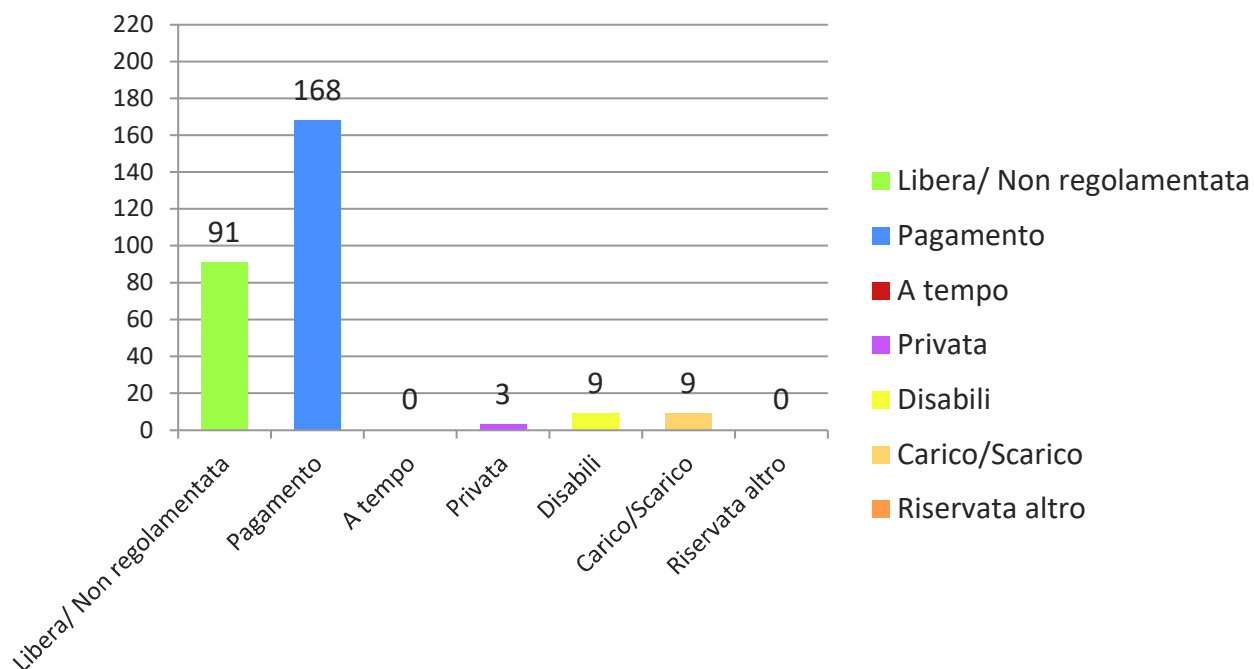


Settore 02

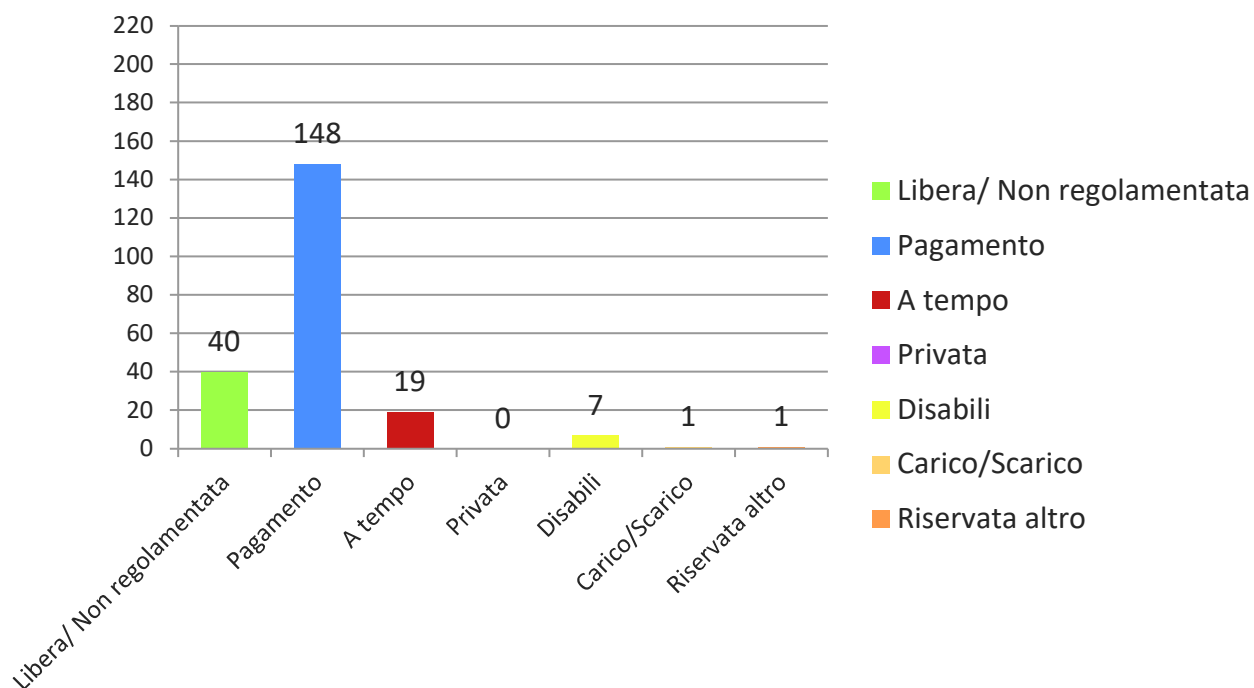




Settore 03

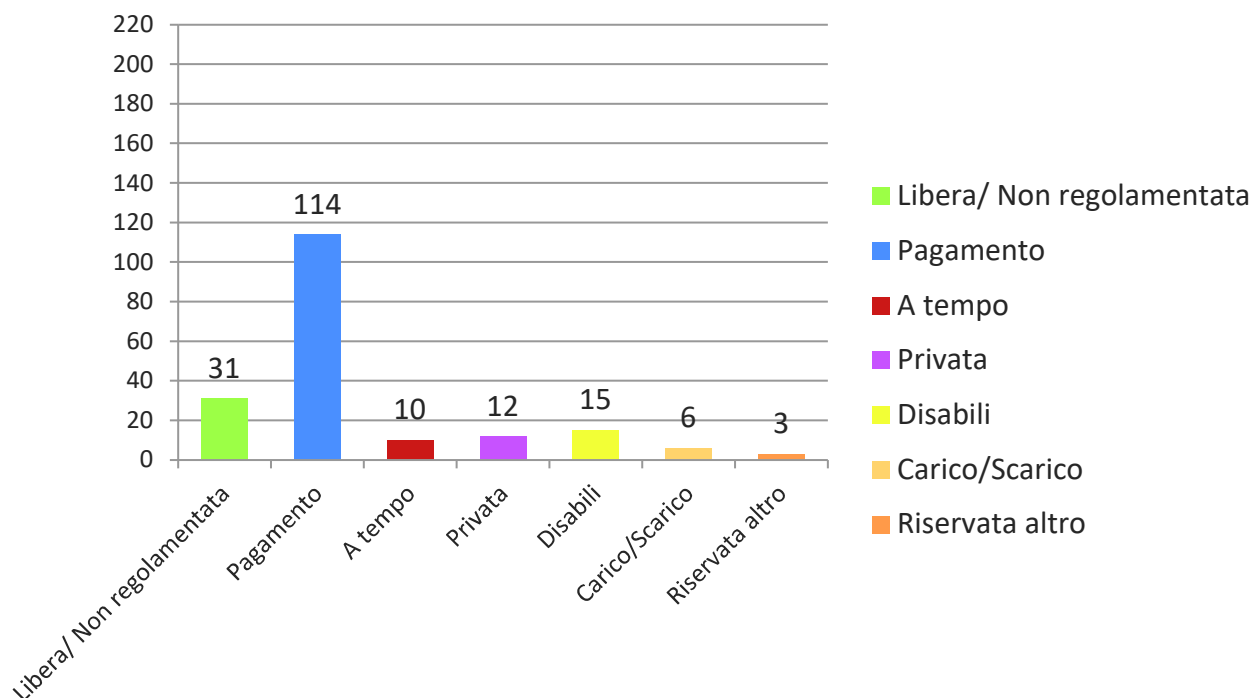


Settore 04

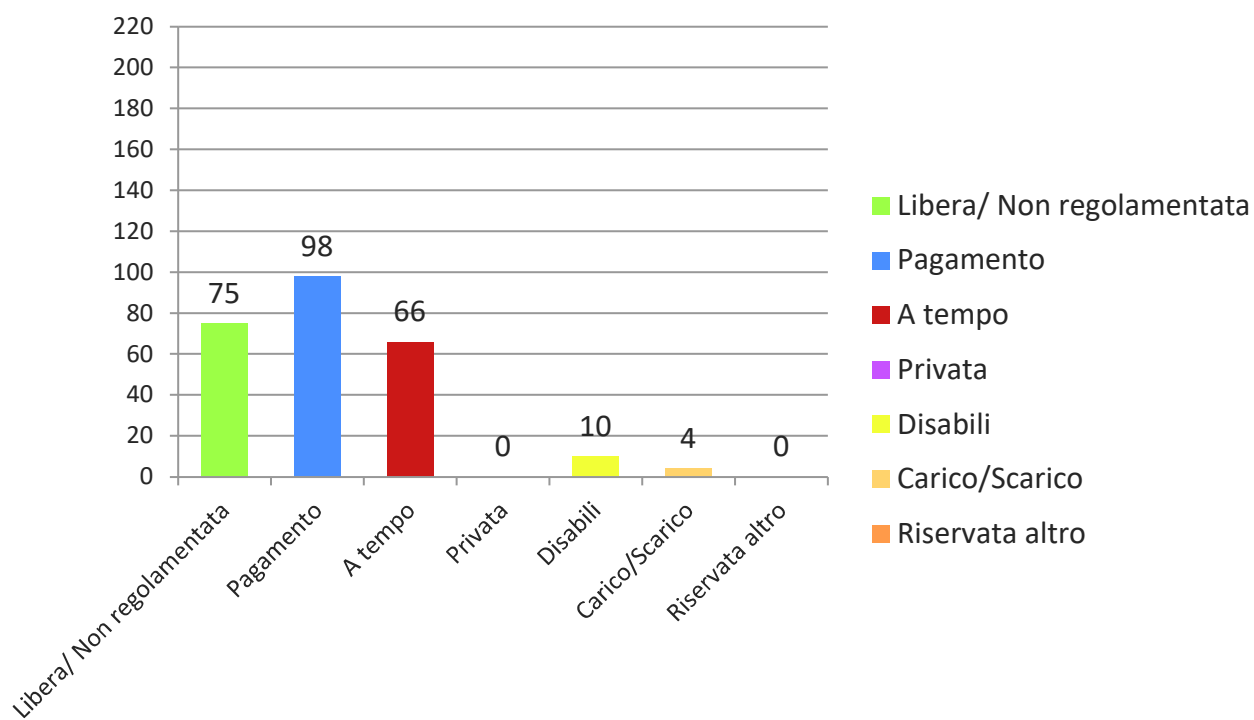




Settore 05

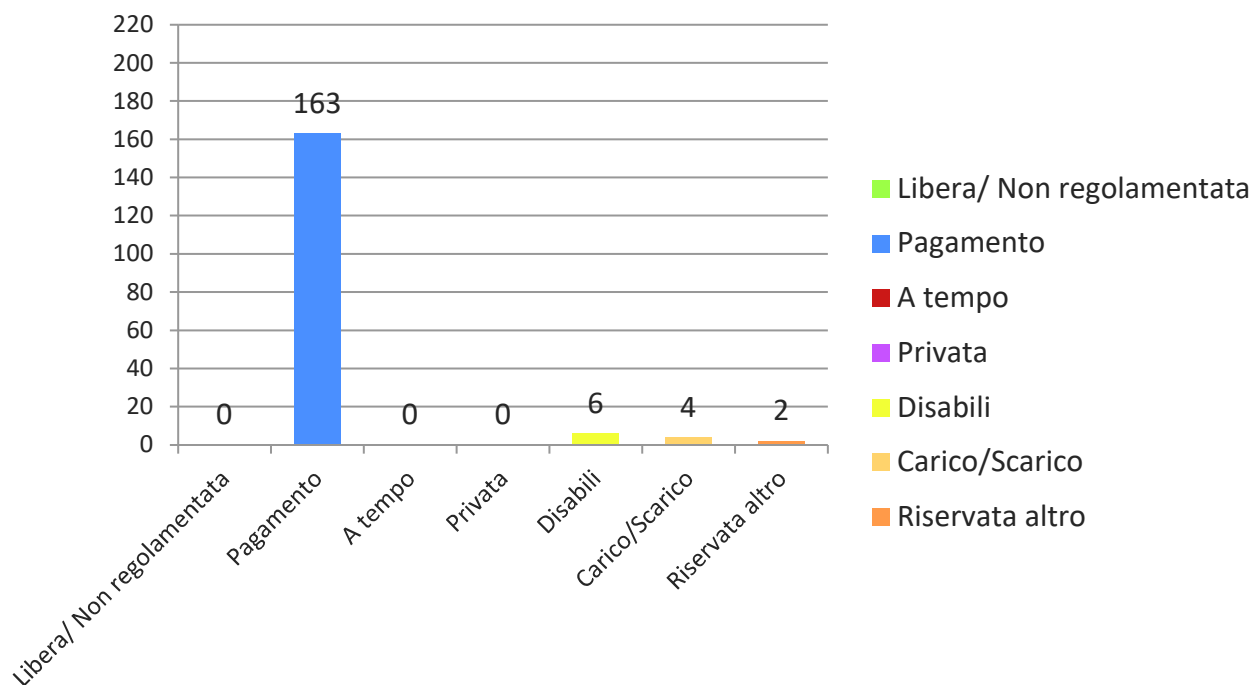


Settore 06

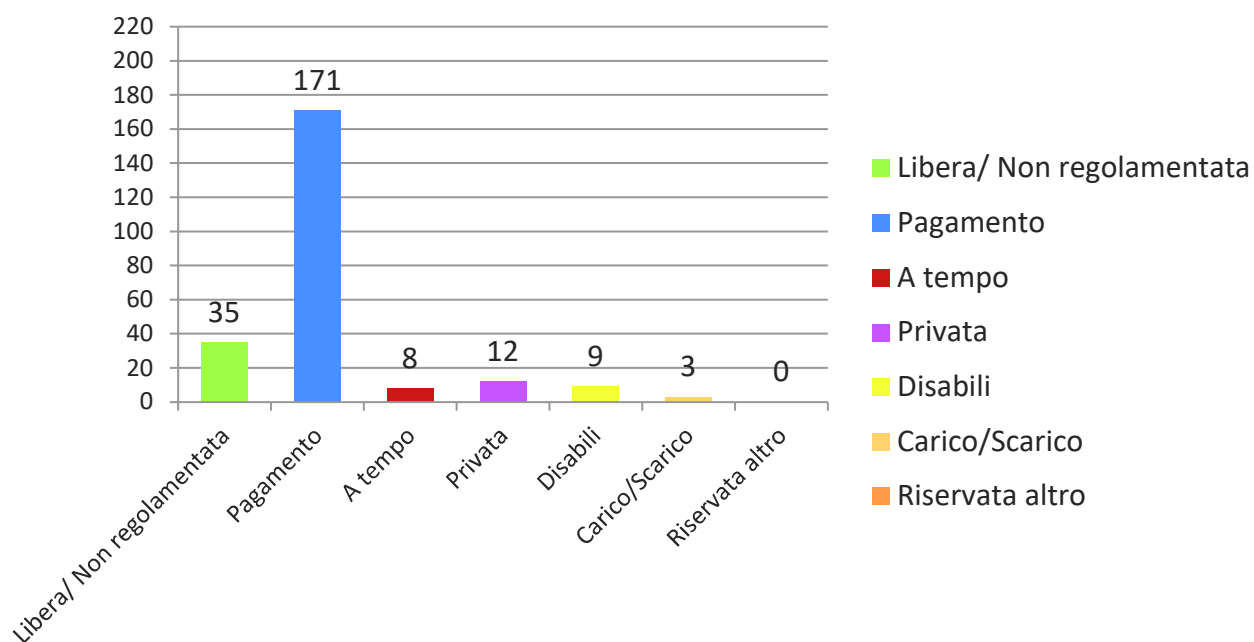




Settore 07

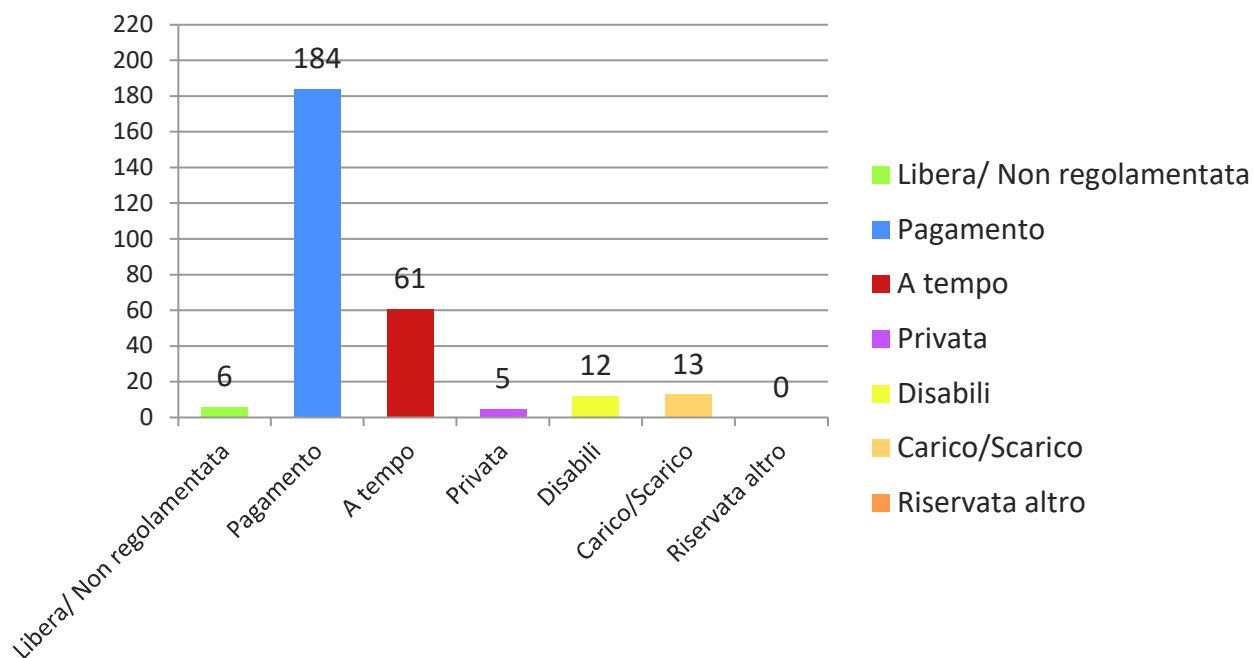


Settore 08

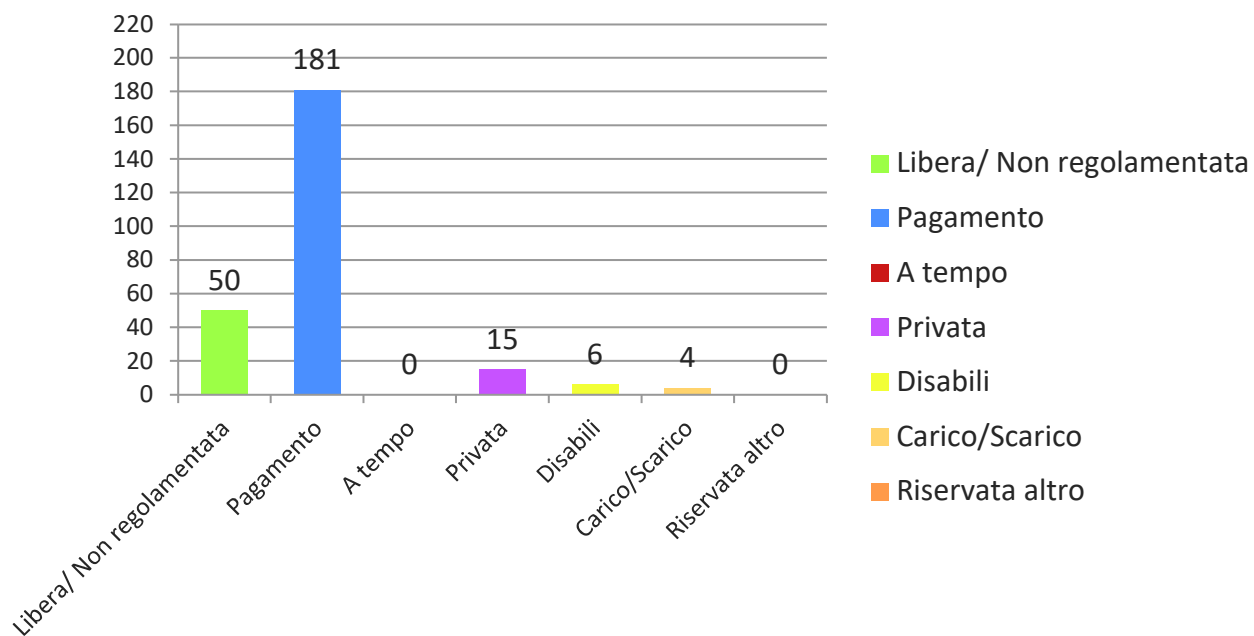




Settore 09



Settore 10





Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
10	CAMPORI	26					1	1		28	pagamento	pettine
6	FABRIANI			4						4	non_regol	pettine
6	FABRIANI			23						23	non_regol	pettine
6	FABRIANI			7						7	non_regol	pettine
6	ALIPRANDI			8						8	non_regol	linea
6	ALIPRANDI			2						2	non_regol	linea
6	MONTE KOSICA				13		1			14	tempo	pettine
6	MONTE KOSICA				15					15	tempo	pettine
6	MONTE KOSICA						1			1	riservata	linea
6	FABRIANI			28				1		29	non_regol	pettine
6	STORCHI				2					2	tempo	linea
6	STORCHI				9					9	tempo	linea
6	STORCHI				15					15	tempo	linea
6	STORCHI				4		1	2		7	tempo	linea
6	STORCHI				8					8	tempo	linea
6	STORCHI			3						3	libera	linea
5	BAROZZI			17						17	libera	linea
5	BAROZZI	5						1		6	pagamento	linea
5	BAROZZI			12			1		3	16	libera	linea
5	BAROZZI	6								6	pagamento	linea
5	GIARDINI				2					2	tempo	linea
5	GIARDINI							1		1	riservata	linea
5	GIARDINI		2							2	privata	pettine
5	GIARDINI		3							3	privata	pettine
5	GIARDINI			2			1			3	libera	pettine
4	SIGONIO	2								2	pagamento	linea
4	SOLIERI			2						2	non_regol	linea
4	SOLIERI			8						8	non_regol	linea
4	SIGONIO	4					1			5	pagamento	pettine
2	MONREALI				4		1			5	tempo	pettine
2	MONREALI			21			1			22	non_regol	pettine
2	MONREALI			4						4	libera	linea
2	MONREALI			3						3	non_regol	linea
2	SABBATINI			21						21	non_regol	pettine
2	MALMUSI			23	1					24	non_regol	linea
2	MALMUSI			2						2	libera	linea
2	MALMUSI			20				1		21	non_regol	pettine
2	MALMUSI			2						2	libera	spina



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
2	TRENTOTRIEST	6						1		7	pagamento	linea
1	EMILIAEST			5						5	libera	linea
1	EMILIAEST			5				1		6	libera	linea
1	EMILIAEST				19		1			20	tempo	spina
1	CANTELLI				8		1			9	tempo	linea
1	CANTELLI				4					4	tempo	linea
1	CANTELLI			10			1			11	libera	pettine
1	VERDI						2			2	riservata	linea
1	VERDI			2						2	non_regol	linea
1	VERDI						2			2	riservata	linea
1	VERDI			12						12	non_regol	pettine
1	VERDI							1		1	riservata	linea
3	VERDI			18			2			20	non_regol	pettine
3	VERDI			13			2			15	non_regol	pettine
3	VERDI			4						4	non_regol	pettine
3	VERDI			3				1		4	non_regol	pettine
3	VERDI			3				1		4	non_regol	pettine
3	VERDI			4						4	non_regol	pettine
3	MONTE GRAPPA			17			1			18	non_regol	pettine
3	MONTE GRAPPA			12				1		13	non_regol	pettine
3	MENOTTI	8								8	pagamento	pettine
3	MENOTTI			6						6	libera	spina
3	MENOTTI			9						9	libera	linea
3	MENOTTI	6						2		8	pagamento	linea
7	GANACETO	32								32	pagamento	linea
7	GANACETO						2			2	riservata	linea
7	GANACETO	17								17	pagamento	linea
7	GANACETO	17						1		18	pagamento	linea
7	MONTE KOSICA	1								1	pagamento	linea
7	SANT'ORSOLA	9								9	pagamento	linea
7	SANT'ORSOLA	7					1	1		9	pagamento	linea
7	SGARZERIA	14					1			15	pagamento	linea
7	SGARZERIA	7								7	pagamento	linea
7	SGARZERIA	5								5	pagamento	linea
8	VIGNOLESE				8		1			9	tempo	linea
8	VIGNOLESE			5						5	libera	linea
8	VIGNOLESE		6							6	privata	spina
8	VIGNOLESE		2							2	privata	linea



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
8	VIGNOLESE		4							4	privata	pettine
8	ARCHIROLA	40					1			41	pagamento	spina
8	ARCHIROLA	14								14	pagamento	linea
8	DELLA CELLA			8			1			9	libera	linea
8	DELLA CELLA			11			2			13	libera	linea
8	MEDAGLIEDORO	12								12	pagamento	pettine
8	ARCHIROLA			5						5	libera	pettine
8	ARCHIROLA			2						2	libera	pettine
9	MAZZONI				10					10	tempo	linea
9	MAZZONI			1						1	libera	linea
9	MAZZONI	4								4	pagamento	linea
9	PAOLOFERRARI	21	3				1			25	pagamento	pettine
9	MUNARI				12			1		13	tempo	pettine
9	MUNARI				2					2	tempo	pettine
9	MUNARI				18			4		22	tempo	pettine
9	BONOMINI				3					3	tempo	linea
9	MUNARI				3					3	tempo	linea
9	MALAGOLI				11			1		12	tempo	linea
9	PAOLOFERRARI	6								6	pagamento	linea
9	PAOLOFERRARI	4								4	pagamento	linea
9	NATALEBRUNI	4								4	pagamento	pettine
9	NATALEBRUNI	6					2	1		8	pagamento	linea
9	NATALEBRUNI	6								6	pagamento	spina
9	NATALEBRUNI	8								8	pagamento	spina
9	NATALEBRUNI	6								6	pagamento	spina
10	SALMIBENI			8						8	libera	linea
10	SALIMBENI			4						4	libera	linea
10	SALIMBENI			5						5	libera	linea
10	CAGNOLI			4						4	libera	linea
10	CAGNOLI			6						6	libera	linea
10	CAGNOLI			10						10	libera	linea
10	NASI			10						10	libera	linea
10	NASI		10							10	privata	spina
10	CAGNOLI		5							5	privata	linea
10	NASI			3						3	libera	linea
10	BAROZZI	10								10	pagamento	linea
10	BAROZZI	3								3	pagamento	linea
4	SIGONIO	1								1	pagamento	linea



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
4	BUON PASTORE				9					9	tempo	pettine
4	BUON PASTORE			3						3	non_regol	pettine
4	BUON PASTORE			2			1		1	4	riservata	pettine
4	BUON PASTORE			10						10	non_regol	pettine
4	BUON PASTORE				9			1		10	tempo	pettine
4	BUON PASTORE			9	1					10	libera	linea
4	BUON PASTORE			6						6	libera	linea
2	TRENTOTRIEST	8								8	pagamento	linea
9	MALAGOLI	3					1			4	pagamento	spina
9	MALAGOLI	4								4	pagamento	spina
9	MALAGOLI	1								1	pagamento	linea
9	MALAGOLI	1								1	pagamento	pettine
1	CADUTIINGUER	14					2			16	pagamento	linea
1	CADUTIINGUER	4								4	pagamento	linea
1	CADUTIINGUER	5								5	pagamento	spina
1	CASTIGLIONI	4								4	pagamento	spina
1	CASTIGLIONI	7								7	pagamento	pettine
1	REITER	24								24	pagamento	pettine
1	REITER	9					1			10	pagamento	pettine
1	REITER	19					2			21	pagamento	pettine
1	REITER	1						1		2	pagamento	pettine
1	NARDI	3					1			4	pagamento	pettine
1	NARDI	6						1		7	pagamento	pettine
1	USIGLIO	3					1			4	pagamento	linea
1	USIGLIO	4								4	pagamento	linea
1	USIGLIO	5								5	pagamento	spina
1	BORELLI	20					1			21	pagamento	pettine
1	CIROMENOTTI	6					1			7	pagamento	pettine
1	CIROMENOTTI	11						2		13	pagamento	pettine
2	MALMUSI	9								9	pagamento	pettine
2	MALMUSI	7					1			8	pagamento	pettine
2	ANDREOLI	10								10	pagamento	pettine
2	ANDREOLI	31								31	pagamento	spina
2	ANDREOLI	8								8	pagamento	pettine
2	ANDREOLI	8								8	pagamento	spina
2	ANDREOLI			2						2	non_regol	
2	ANDREOLI	19								19	pagamento	spina
2	FABRIZI	26					1			27	pagamento	pettine



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
2	CONTRI	12								12	pagamento	linea
2	CONTRI	5								5	pagamento	linea
2	PRAMPOLINI	12								12	pagamento	spina
2	PRAMPOLINI	7								7	pagamento	linea
2	PRAMPOLINI	7								7	pagamento	linea
2	PRAMPOLINI	8								8	pagamento	spina
2	PRAMPOLINI							2		2	riservata	linea
2	TRENTOTRIEST	9								9	pagamento	linea
8	PRAMPOLINI	20								20	pagamento	pettine
8	SIGONIO	2								2	pagamento	linea
8	MEDAGLIEDORO	20					1			21	pagamento	pettine
8	MURATORI	3						1		4	pagamento	linea
8	MURATORI			4						4	libera	pettine
8	PRAMPOLINI	10					1			11	pagamento	linea
8	PRAMPOLINI	15						1		16	pagamento	spina
8	MURATORI	4								4	pagamento	linea
8	MURATORI	3								3	pagamento	linea
8	MURATORI	8						1		9	pagamento	linea
8	MEDAGLIEDORO	20					2			22	pagamento	pettine
4	FOGLIANI	6								6	pagamento	linea
4	FOGLIANI	1								1	pagamento	pettine
4	FOGLIANI	6								6	pagamento	pettine
4	FOGLIANI	6								6	pagamento	linea
4	BARBIERI	7								7	pagamento	pettine
4	BARBIERI	4								4	pagamento	pettine
4	BARBIERI	8								8	pagamento	pettine
4	BARBIERI	9								9	pagamento	pettine
4	AMICI	12					1			13	pagamento	pettine
4	AMICI	12					2			14	pagamento	pettine
4	FOGLIANI	9								9	pagamento	linea
4	FOGLIANI	18					1			19	pagamento	pettine
4	MURATORI	17					1			18	pagamento	pettine
4	AMICI	12								12	pagamento	pettine
4	AMICI	9								9	pagamento	pettine
4	FOGLIANI	2								2	pagamento	linea
4	FOGLIANI	2								2	pagamento	linea
5	GIARDINI	11					1			12	pagamento	linea
5	GIARDINI							2		2	riservata	pettine



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
5	GIARDINI		3							3	privata	pettine
5	GIARDINI	4								4	pagamento	linea
5	GIARDINI				4					4	tempo	spina
5	GIARDINI	4								4	pagamento	spina
5	GIARDINI	1								1	pagamento	spina
5	GIARDINI	11					1			12	pagamento	pettine
5	GIARDINI				4		1			5	tempo	pettine
5	GIARDINI							1		1	riservata	linea
5	GIARDINI	3								3	pagamento	pettine
5	GIARDINI	3								3	pagamento	pettine
5	VECCHI	3					1			4	pagamento	linea
5	VECCHI	3					1			4	pagamento	pettine
5	VECCHI		4							4	privata	pettine
5	VECCHI	10								10	pagamento	linea
5	RICCOBONI	31					4			35	pagamento	spina
10	VINCENZI	8					1	1		10	pagamento	linea
10	VINCENZI	12								12	pagamento	linea
10	CAMPORI	5					1			6	pagamento	pettine
10	CAMPORI	7								7	pagamento	pettine
10	CAMPORI	8								8	pagamento	pettine
10	GADALDINO	9								9	pagamento	linea
10	CARNEVALE	1						1		2	pagamento	linea
10	CARNEVALE	4								4	pagamento	linea
10	TASSONI	8								8	pagamento	linea
10	TASSONI	8								8	pagamento	linea
10	CAMPORI	3					1			4	pagamento	linea
10	CAMPORI	5								5	pagamento	linea
10	TASSONI	2								2	pagamento	linea
10	TASSONI	1						1		2	pagamento	linea
10	TASSONI	4								4	pagamento	linea
10	SETTI	6								6	pagamento	linea
10	DA CARPI	12								12	pagamento	pettine
10	DA CARPI	12					1			13	pagamento	pettine
10	DA CARPI	5								5	pagamento	pettine
10	DA CARPI	6								6	pagamento	pettine
10	DA CARPI	14					1			15	pagamento	pettine
10	TASSONI	2								2	pagamento	linea
6	FABRIANI						1			1	riservata	linea



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
6	BACCHINI	9								9	pagamento	linea
6	LARGO BIAGI	7								7	pagamento	linea
6	EMILIA OVEST	2					1			3	pagamento	linea
6	EMILIA OVEST	8					2	1		11	pagamento	pettine
6	EMILIA OVEST	3								3	pagamento	linea
6	FABRANI	11								11	pagamento	spina
6	FABRIANI	16					1			17	pagamento	pettine
6	FABRIANI						1			1	riservata	linea
6	FABRIANI	22								22	pagamento	spina
6	FABRIANI						1			1	riservata	linea
6	EMILIA OVEST	3								3	pagamento	linea
6	EMILIA OVEST	17								17	pagamento	linea
7	CAVOUR	5					1	2		8	pagamento	linea
7	CAVOUR	12					1			13	pagamento	linea
7	CAVOUR	16								16	pagamento	linea
7	FONTANELLI	1								1	pagamento	linea
7	FONTANELLI	20								20	pagamento	linea
7	FONTANELLI								2	2	riservata	linea
9	VITTORIOEMAN	20								20	pagamento	pettine
9	VITTORIOEMAN						3			3	riservata	pettine
9	VITTORIOEMAN	9								9	pagamento	pettine
9	VITTORIOEMAN	5						1		6	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	7					3	1		11	pagamento	pettine
9	VITTORIOEMAN	11								11	pagamento	pettine
9	VITTORIOEMAN		2							2	privata	linea
9	VITTORIOEMAN	3						1		4	pagamento	pettine
9	PORTAALBARET	1								1	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	3								3	pagamento	pettine
9	PORTAALBARET	3								3	pagamento	linea
9	PORTAALBARET	4								4	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	2								2	pagamento	pettine
9	VITTORIOEMAN				2					2	tempo	linea
9	VITTORIOEMAN	3						1		4	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN							2		2	riservata	linea
9	VITTORIOEMAN	2								2	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	6								6	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	2								2	pagamento	linea
9	VITTORIOEMAN	10					1			11	pagamento	pettine



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
9	VITTORIOEMAN	6								6	pagamento	pettine
9	NATALEBRUNI	6								6	pagamento	pettine
9	NATALEBRUNI	6								6	pagamento	pettine
3	RICCI	3								3	pagamento	linea
3	RICCI	2								2	pagamento	linea
3	RICCI	1								1	pagamento	linea
3	CIROMENOTTI	5						1		6	pagamento	linea
3	CIROMENOTTI	10								10	pagamento	pettine
3	CIROMENOTTI	6								6	pagamento	pettine
3	REITER	4					1			5	pagamento	pettine
3	REITER	2								2	pagamento	pettine
3	REITER			2						2	non_regol	pettine
3	REITER	8					1	1		10	pagamento	pettine
3	REITER	6								6	pagamento	pettine
3	POLETTI	12								12	pagamento	pettine
3	POLETTI	6								6	pagamento	pettine
3	POLETTI	3								3	pagamento	linea
3	POLETTI	2					1			3	pagamento	linea
3	PIAVE	13								13	pagamento	pettine
3	PIAVE	14								14	pagamento	pettine
3	BEGARELLI	16								16	pagamento	spina
3	BEGARELLI	4								4	pagamento	linea
3	BEGARELLI	4								4	pagamento	linea
3	POLETTI	8								8	pagamento	spina
3	POLETTI		1							1	privata	linea
3	BEGARELLI		1							1	privata	linea
3	BEGARELLI							1		1	riservata	linea
3	BEGARELLI		1							1	privata	linea
3	BEGARELLI	18						1		19	pagamento	spina
3	RICCI	6								6	pagamento	linea
9	MAZZONI	1					1			2	pagamento	linea
9	MAZZONI			1						1	non_regol	linea
9	MAZZONI			1						1	non_regol	linea
9	MAZZONI			3						3	libera	pettine
5	RICCOBONI						1			1	riservata	spina
5	VECCHI	5								5	pagamento	linea
5	TASSONI	6					1			7	pagamento	linea
5	TASSONI	1					1			2	pagamento	linea



Settore	NOME	BLU	PRIVATE	FREE	ATEMPO	RES	DIS	CSCARICO	RISERVATA	TOT	TIP_PREV	Disposiz
5	RICCOBONI						1			1	riservata	spina
5	RICCOBONI	4								4	pagamento	spina
5	TASSONI							1		1	riservata	pettine
5	TASSONI	3								3	pagamento	linea
3	CIROMENOTTI						1			1	riservata	pettine
2	MONREALI	4								4	pagamento	spina
2	MONREALI	3					1			4	pagamento	spina
4	SIGONIO	1								1	pagamento	linea
3	POLETTI	1								1	pagamento	linea



1.2 Rilievo della Domanda di Sosta

1.2.1 RILIEVO DELL'OCCUPAZIONE DELLA SOSTA

All'interno di ciascun settore è stata rilevata l'occupazione della sosta in 2 fasce orarie: 1 notturna (rappresentativa della sosta impegnata dai residenti) e 1 mattutina (rappresentativa della do-



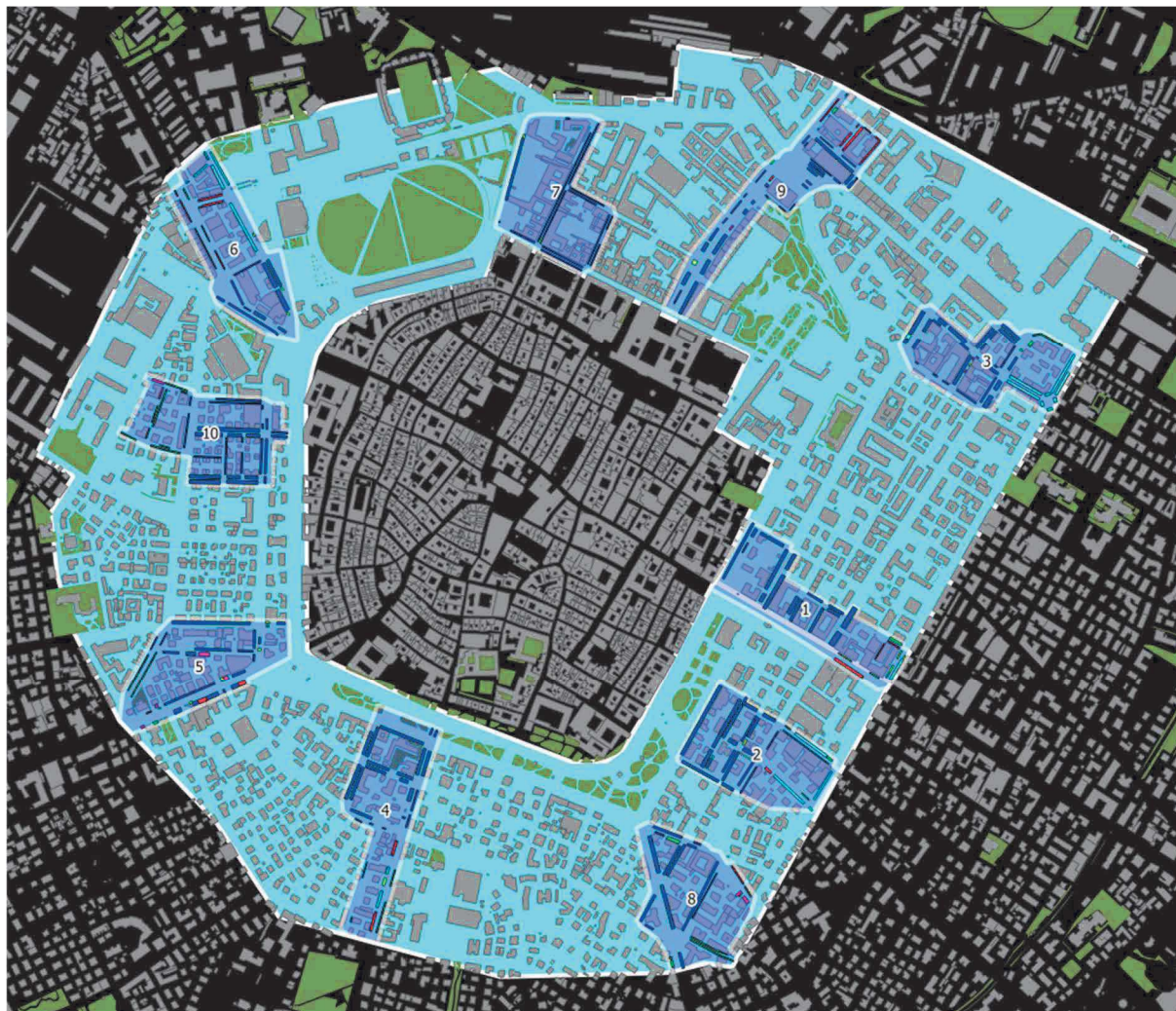
manda operativa). In ogni settore le auto parcheggiate sono state classificate in sosta regolare o irregolare e il loro numero è stato posto a confronto con l'offerta disponibile.

La classificazione base è tra sosta regolare ed irregolare.

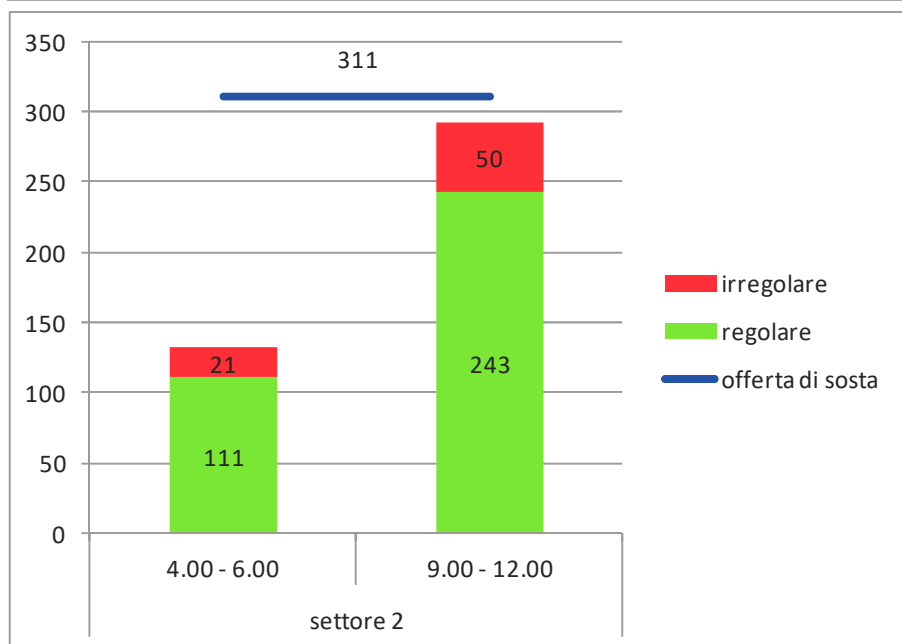
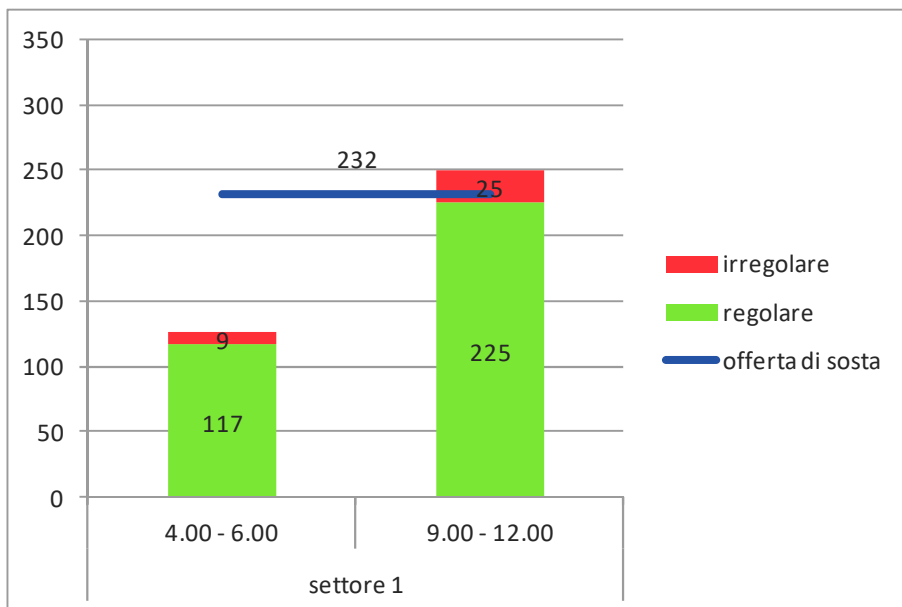
La SOSTA REGOLARE è considerata tale quando il veicolo occupa un parcheggio rilevato nella precedente indagine sull'offerta di sosta. Si considerano in sosta regolare i veicoli parcheggiati durante le ore notturne dove vietato dai segnali di "Divieto di Sosta 8:00 - 22:00" ed in corrispondenza di distributori di carburante durante la loro chiusura.

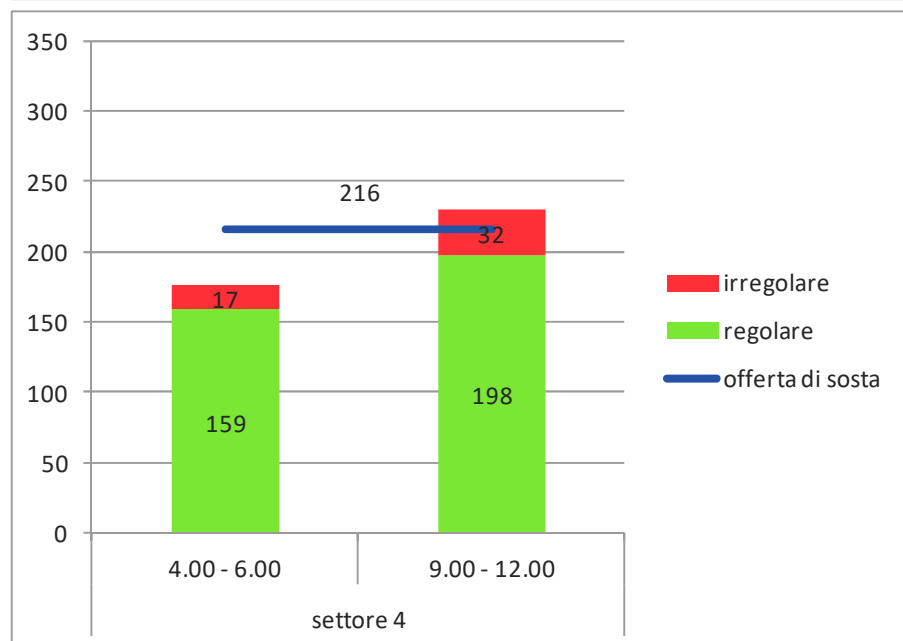
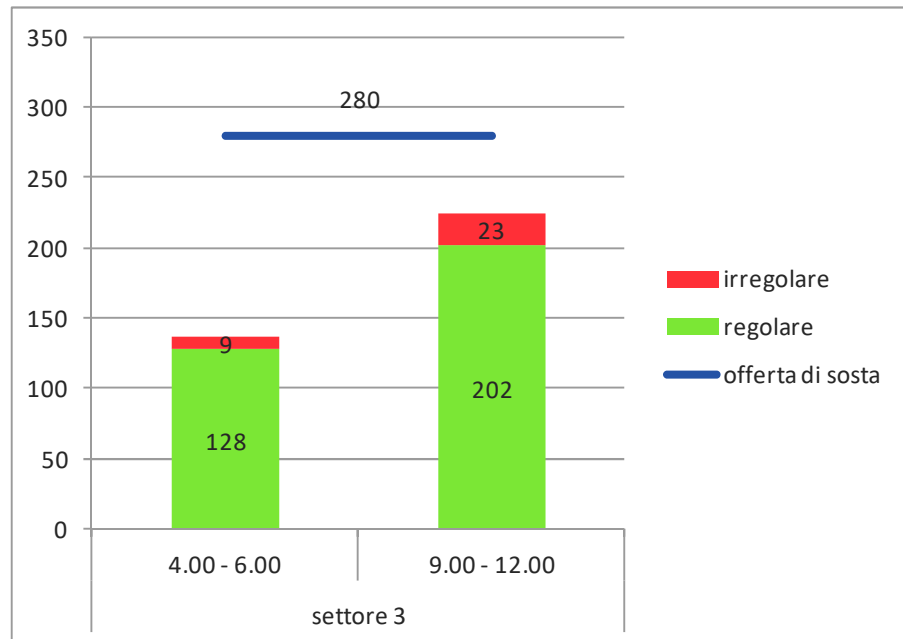
La SOSTA IRREGOLARE è considerata tale quando esplicitamente vietata e nei seguenti casi:

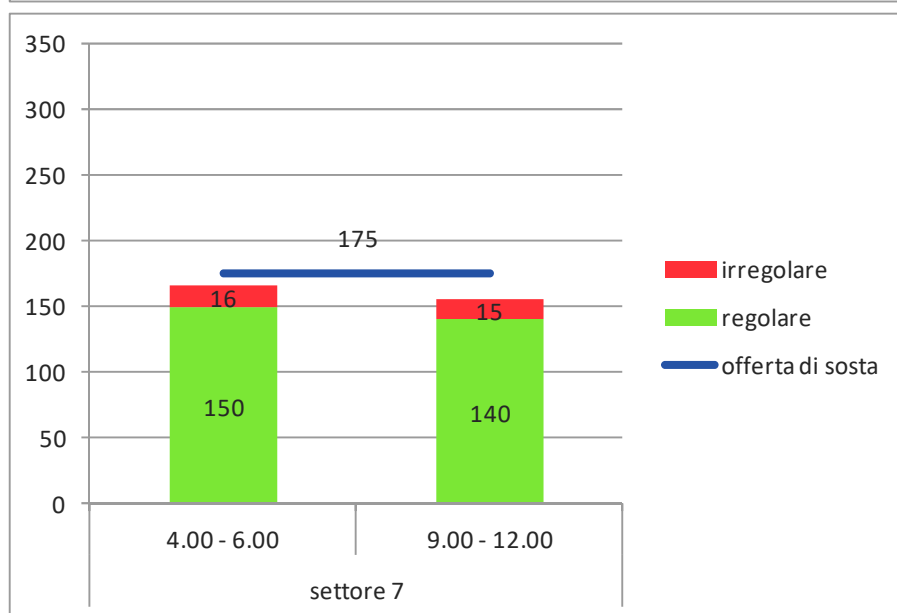
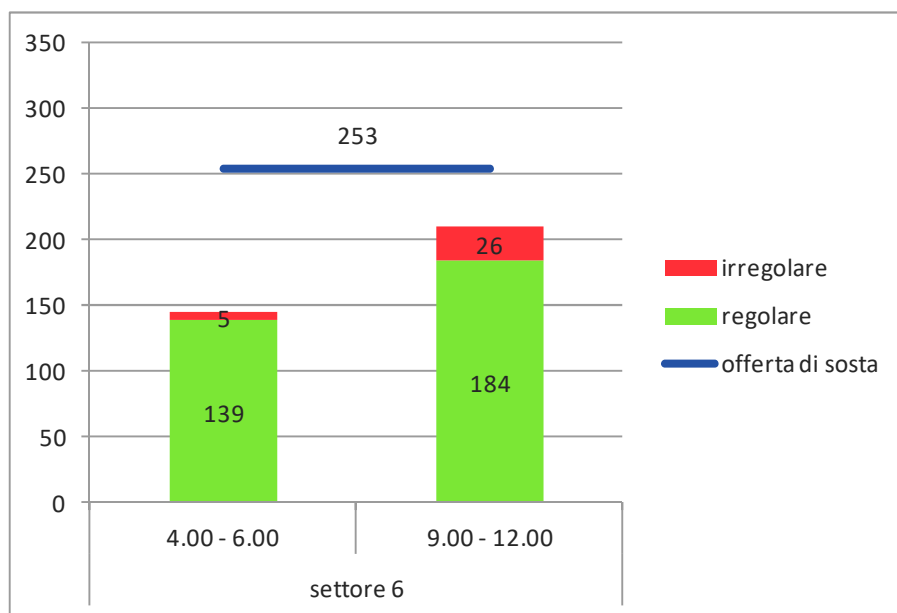
- in corrispondenza delle aree di intersezione o in prossimità delle stesse a meno di 5 metri quando viene limitata la necessaria visibilità;
- sui passaggi ed attraversamenti pedonali;
- allo sbocco dei passi carrabili (anche se il veicolo è del proprietario del passo carrabile);
- dovunque venga impedito lo spostamento di un altro veicolo regolarmente in sosta;
- in seconda fila;
- negli spazi riservati alla fermata/sosta degli autobus;
- davanti ai cassonetti dei rifiuti.

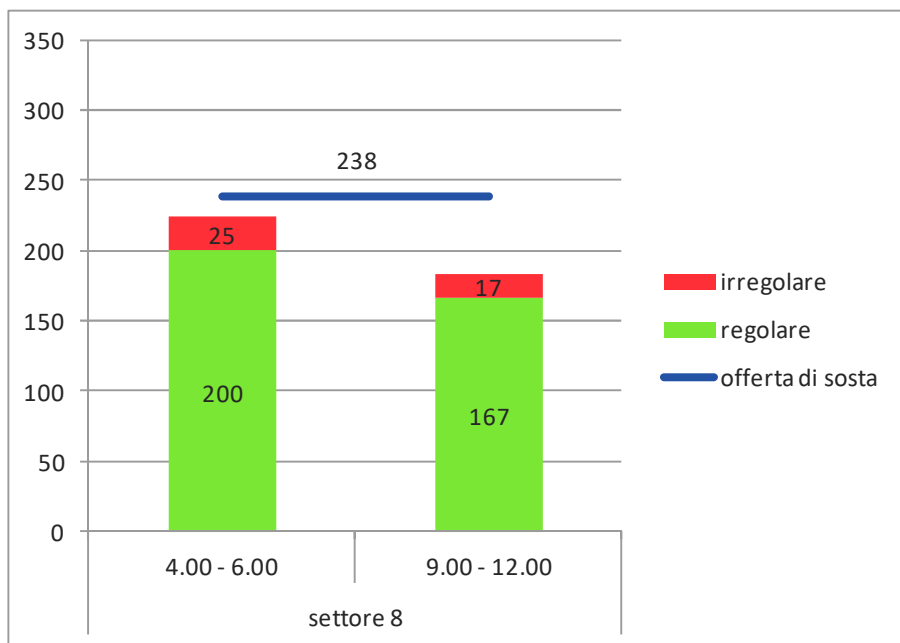
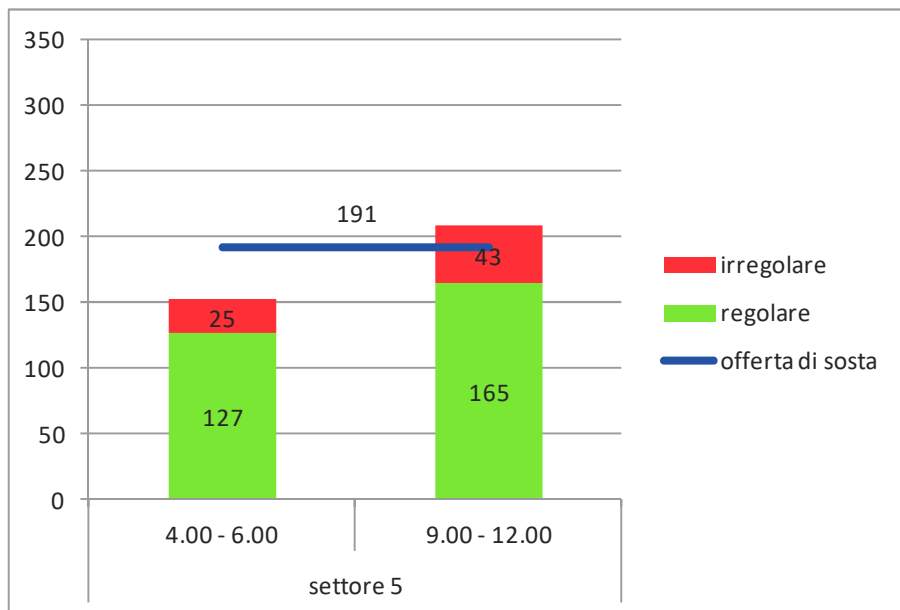


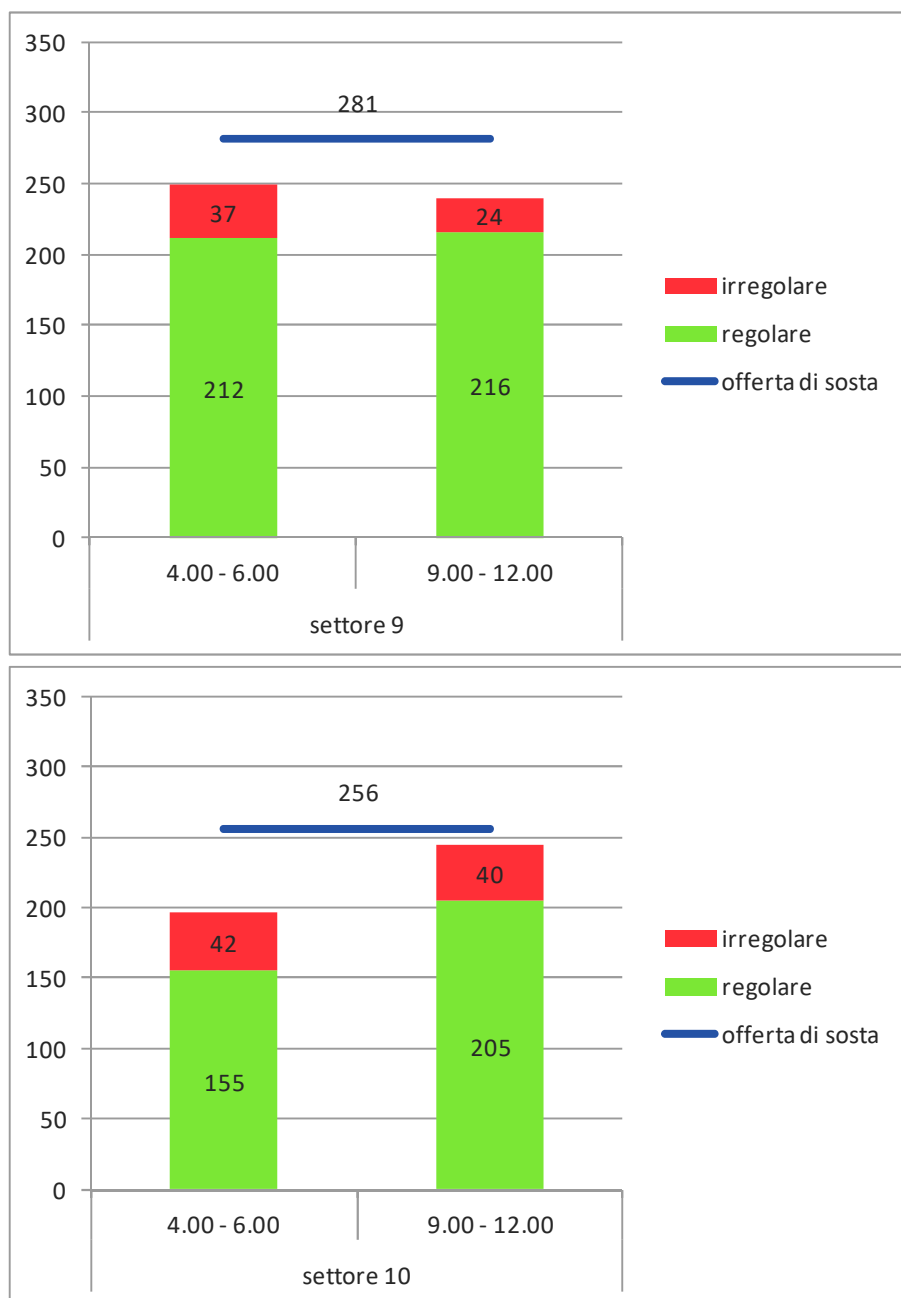
1-4 Settori per il rilievo della sosta











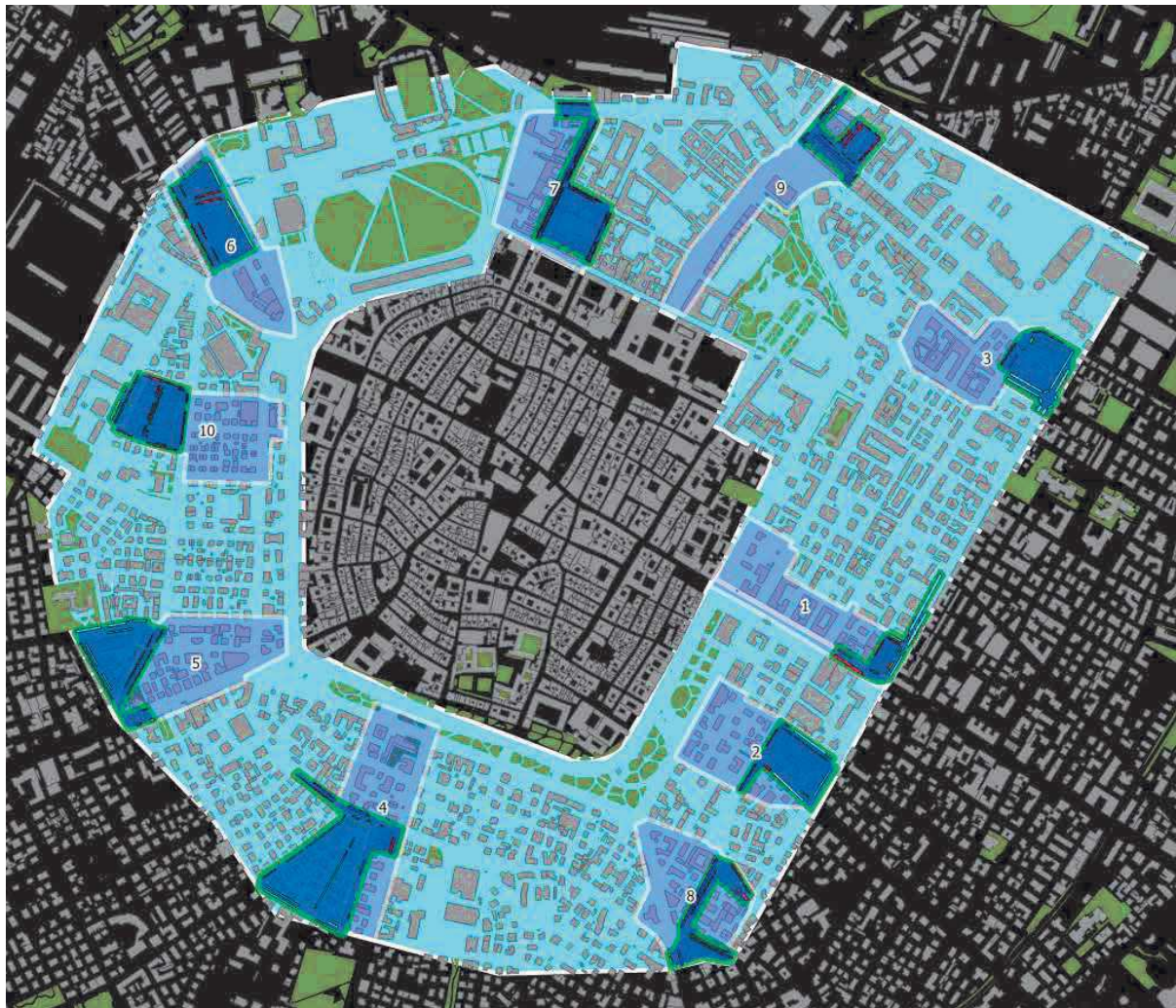
1.2.2 RILIEVO DELLA ROTAZIONE DELLA SOSTA

All'interno di ciascun settore, su un sottocampione significativo di strade è stata condotta un'indagine di maggior dettaglio per individuare le caratteristiche della sosta nelle diverse fasce orarie, attraverso il metodo della targa. Il rilievo è stato effettuato in 7 passaggi nell'arco di una giornata ferialle ordinaria:

- 1 passaggio notturno (sosta residenti)



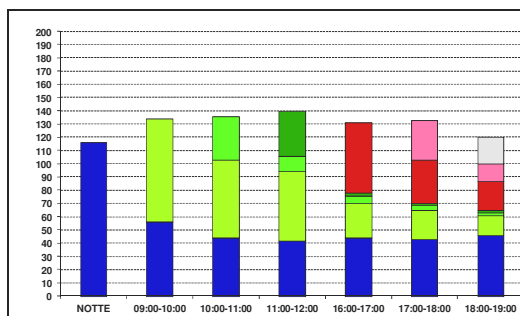
- 3 passaggi mattutini (alle 9:00, 10:00, 11:00)
- 3 passaggi pomeridiani (alle 16:00, 17:00, 18:00)



1-5 Settori oggetto di rilievo della Rotazione della sosta (in blu scuro)

Per ciascun settore vengono presentati 3 grafici distinti, di seguito descritti.

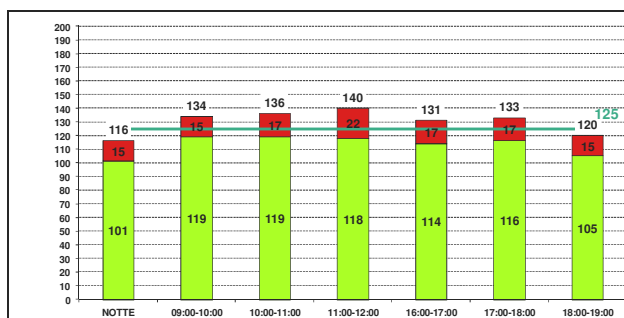
Descrizione dei Grafici



DISTRIBUZIONE ORARIA DELLA DOMANDA DI SOSTA

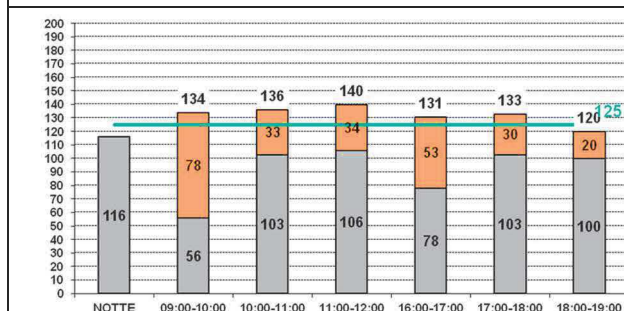
Sosta rilevata nelle ore notturne ed arrivi e partenze nelle sei ore di rilievi dalle 09:00 alle 12:00 e dalle 15:30 alle 18:30. Gli arrivi sono rappresentati, nell'istogramma cumulato, dal rettangolo colorato che si trova in cima alla pila.

Le partenze sono rappresentate dalla differenza tra il totale della colonna antecedente l'intervallo orario considerato e il valore dei veicoli rimasti corrispondenti al totale dei veicoli presenti meno quelli appena arrivati.



EQUILIBRI DI SOSTA REGOLARE/IRREGOLARE

Il grafico ha l'obiettivo di evidenziare gli equilibri tra la domanda e l'offerta di sosta, indica nelle sette fasce di rilievo il numero delle auto in sosta regolare (verde) e quelle in sosta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta



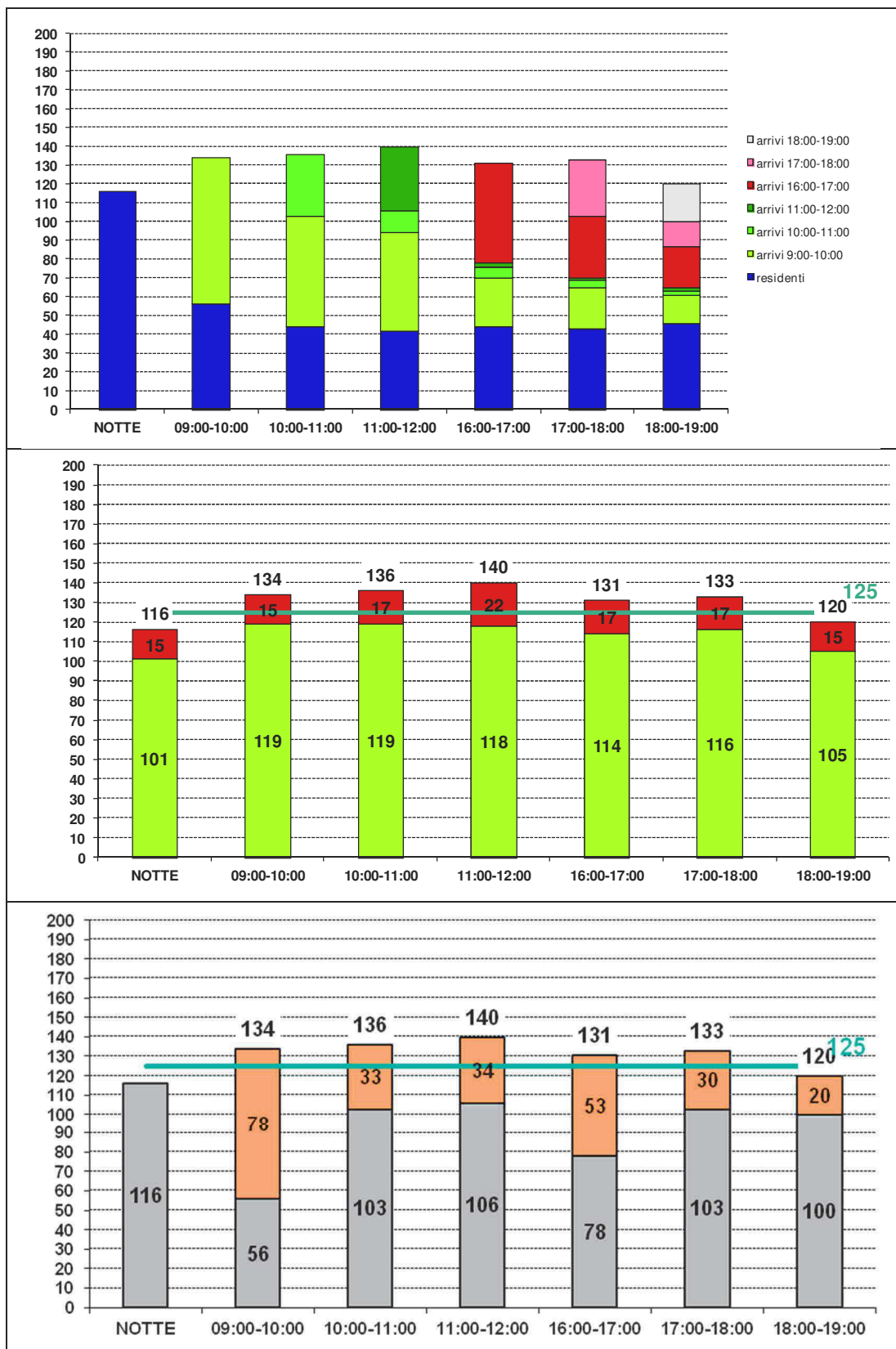
ARRIVI E PARTENZE

Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti dalla fascia oraria precedente, i nuovi arrivi e l'offerta massima di sosta nella zona.

A seguire si riportano i grafici dettagliati per ciascun settore indagato.

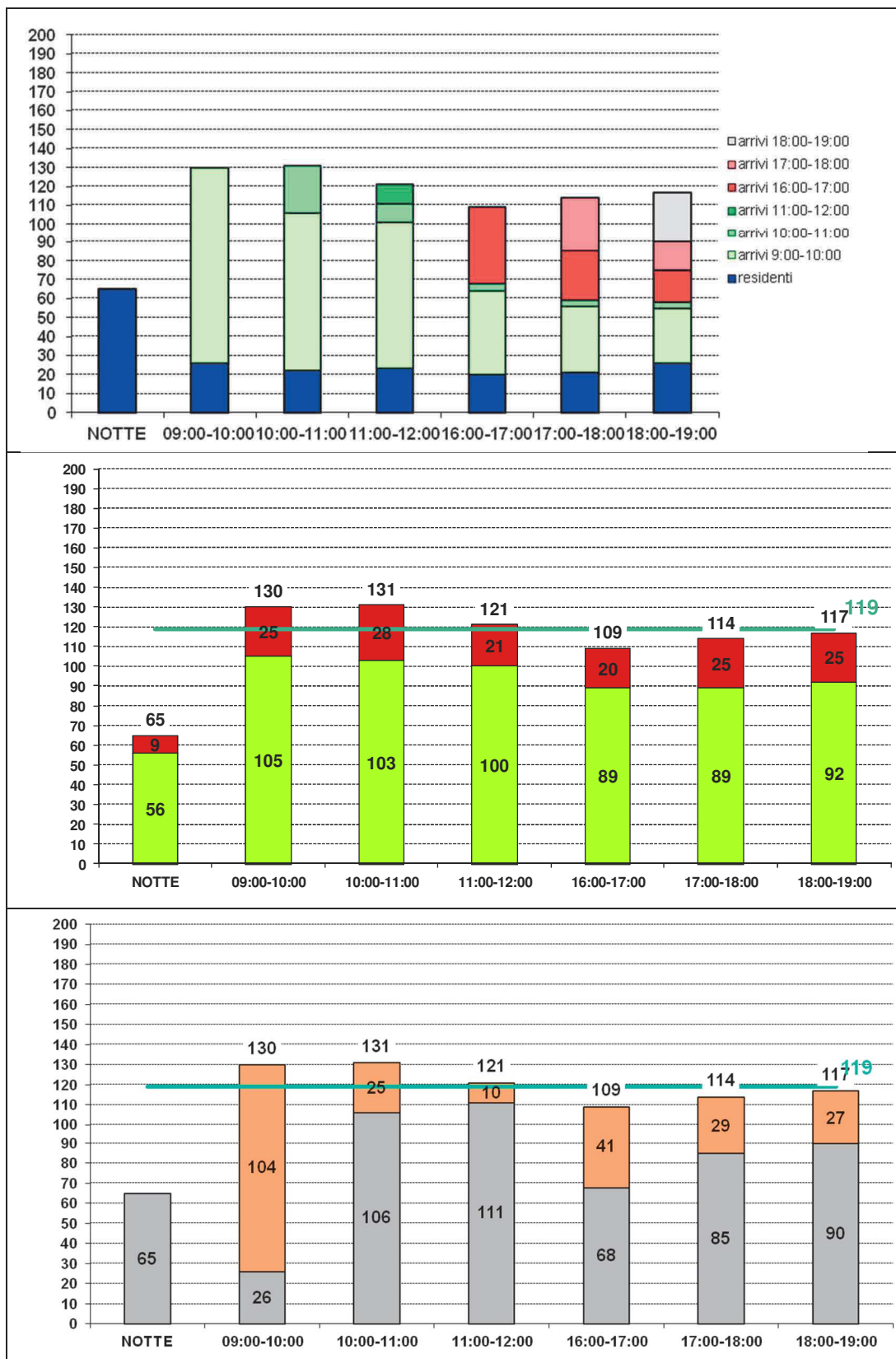


Settore 1



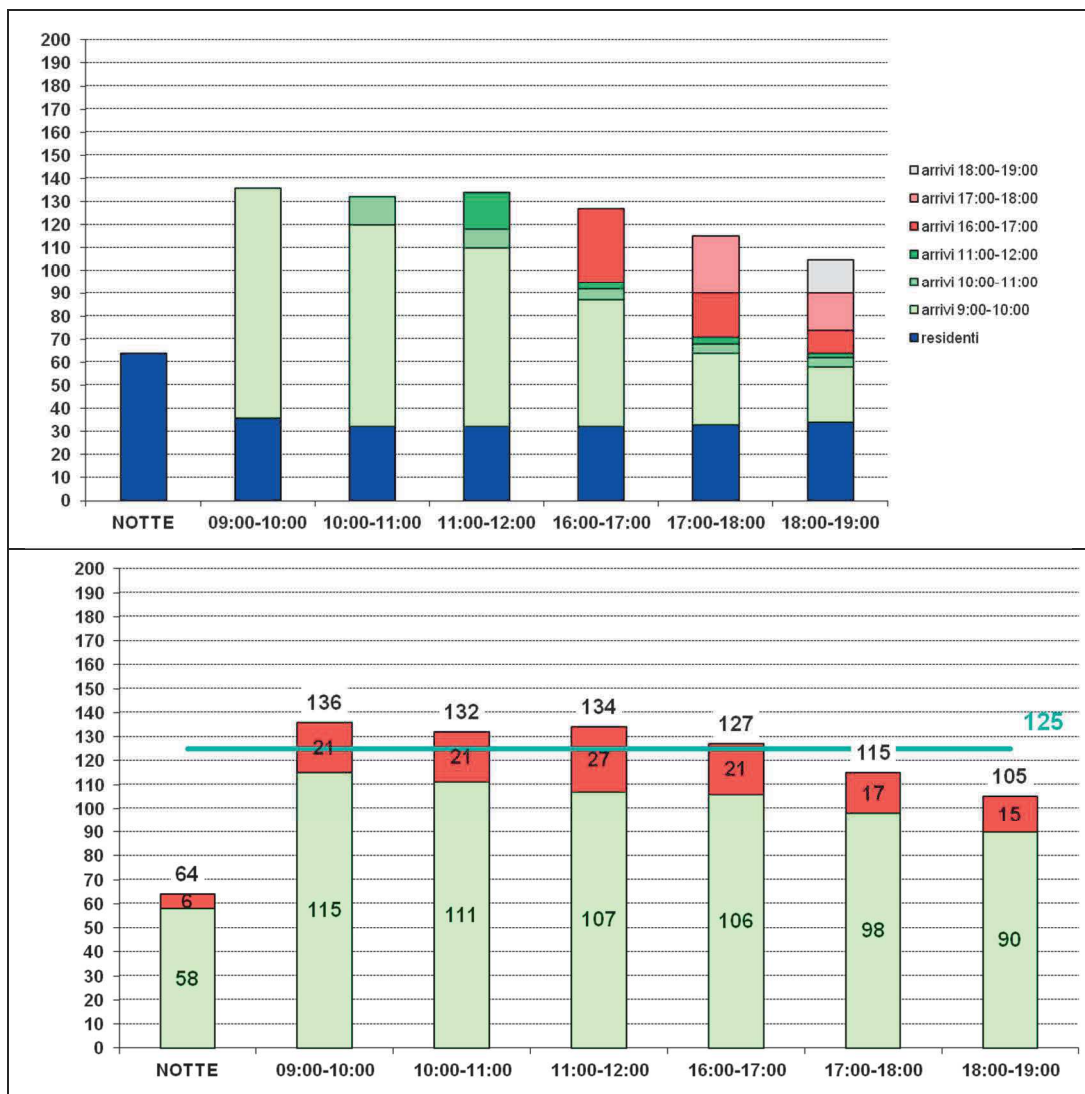


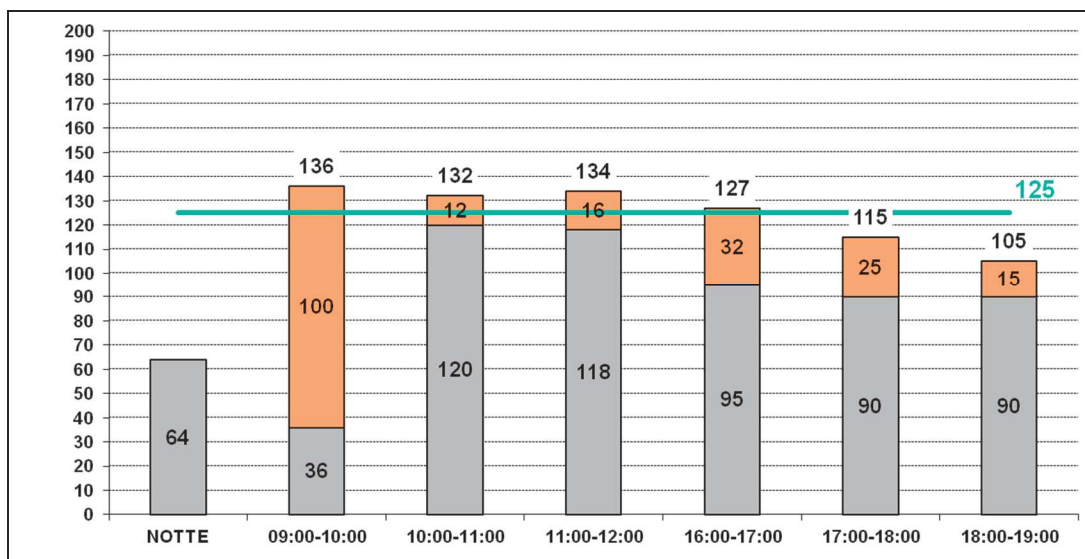
Settore 2



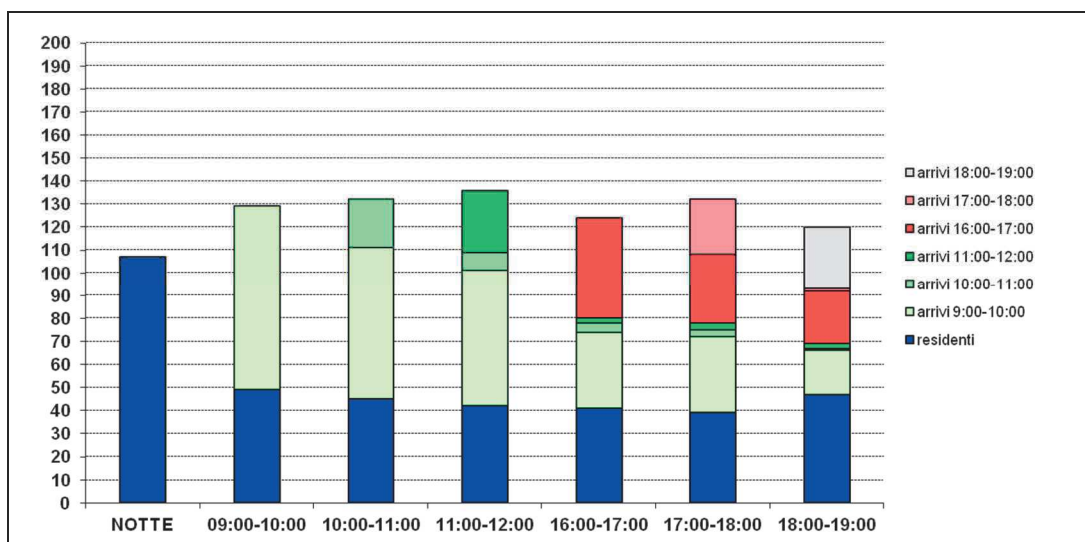


Settore 3





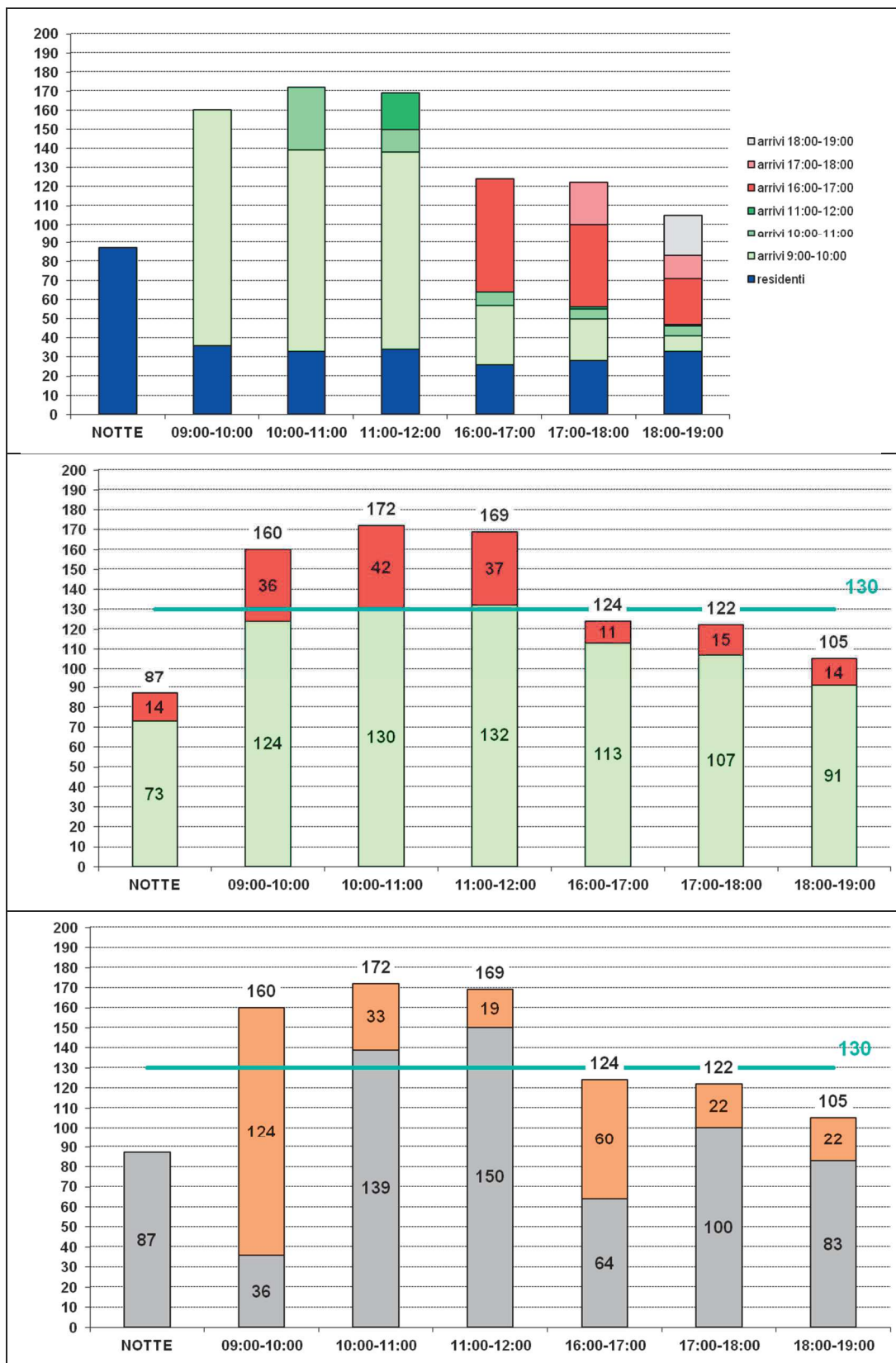
Settore 4





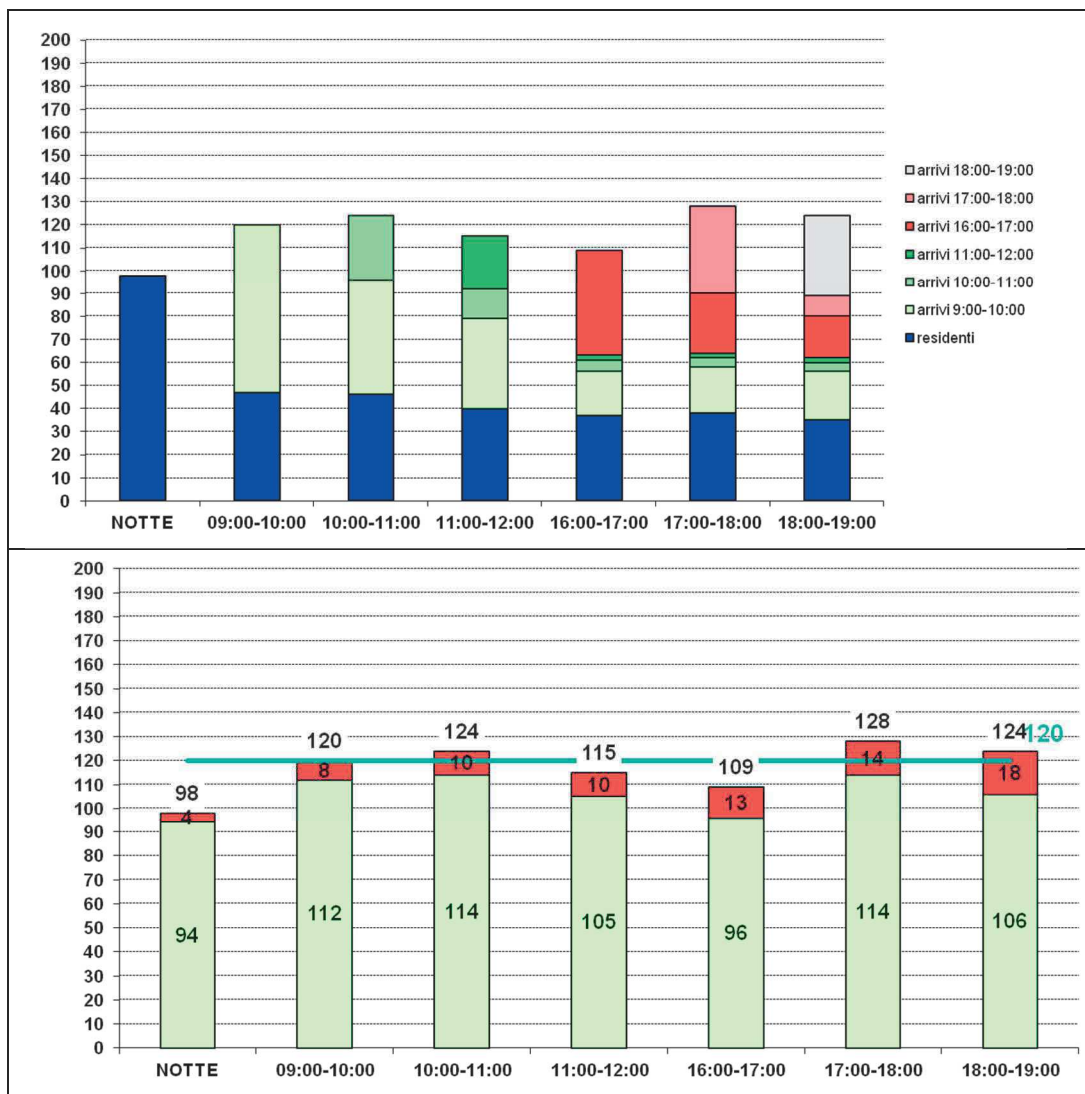


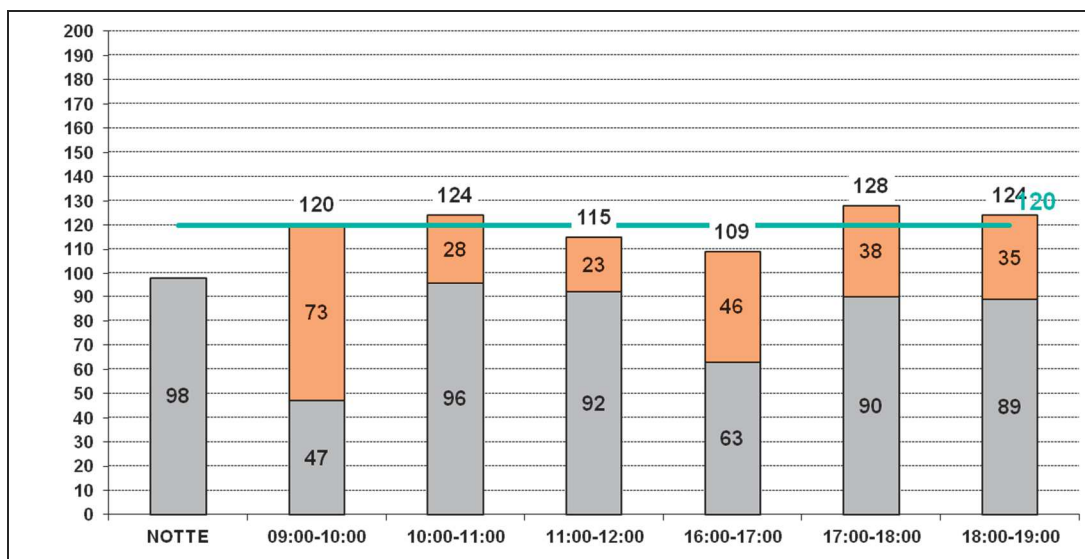
Settore 5



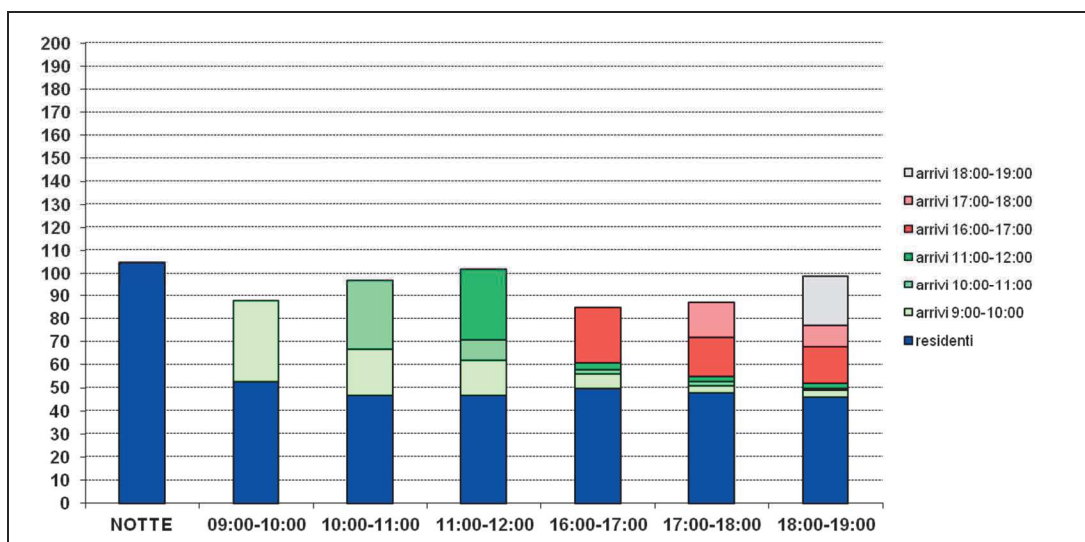


Settore 6





Settore 7





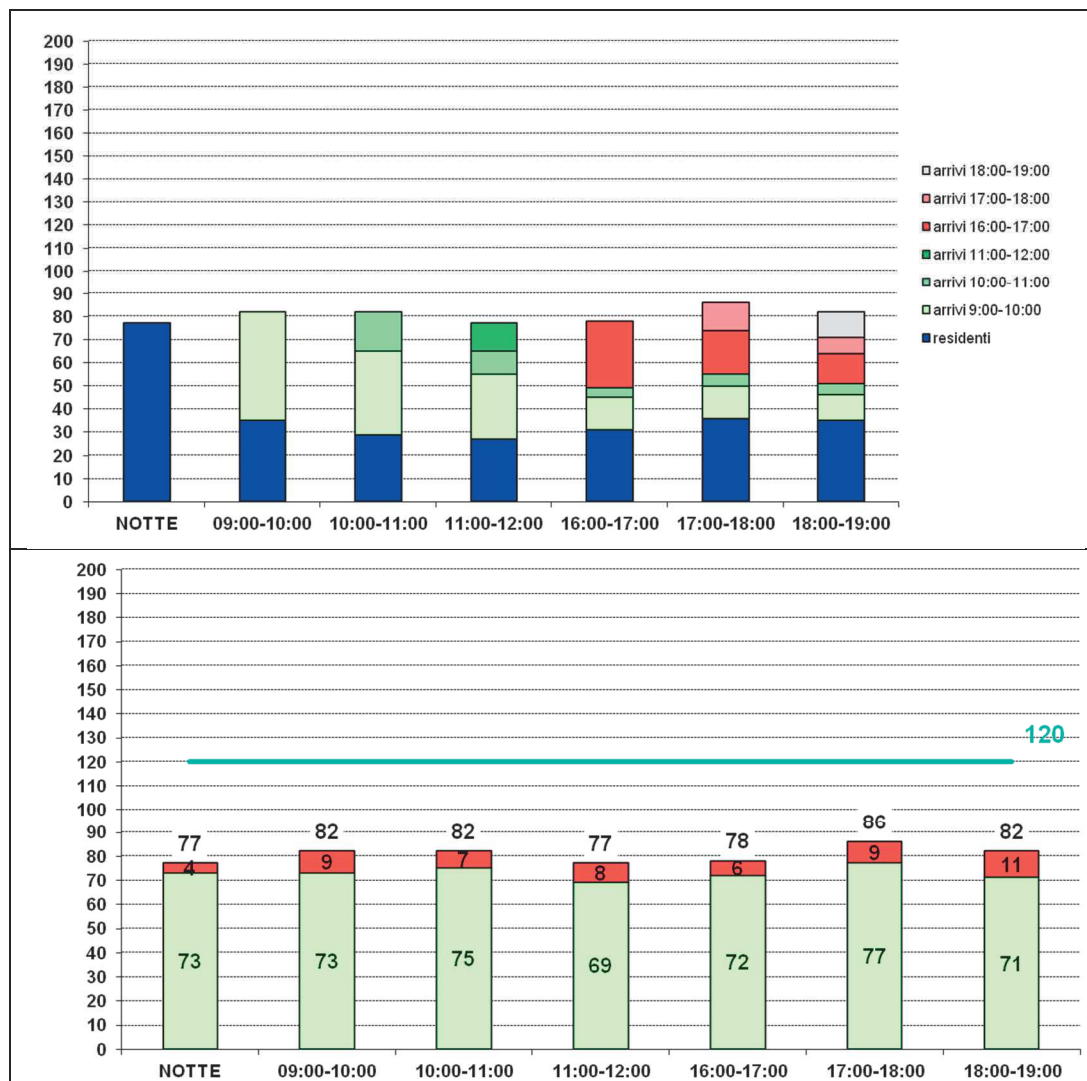


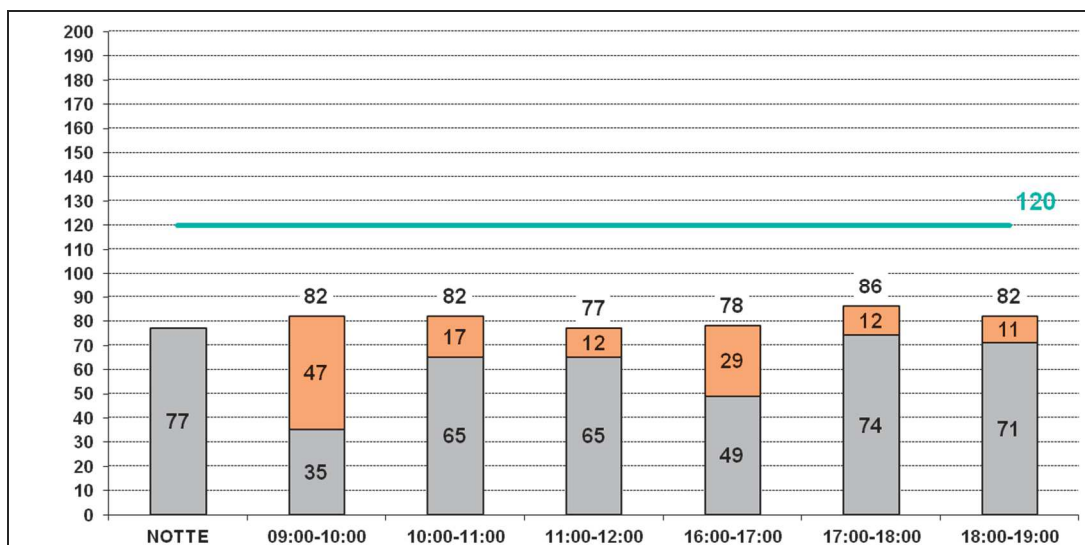
Settore 8



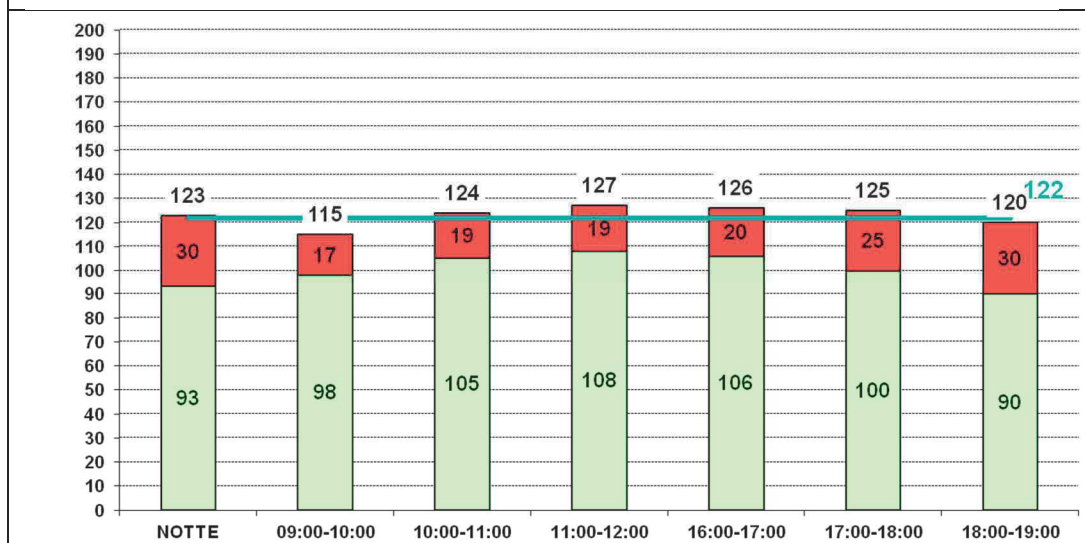
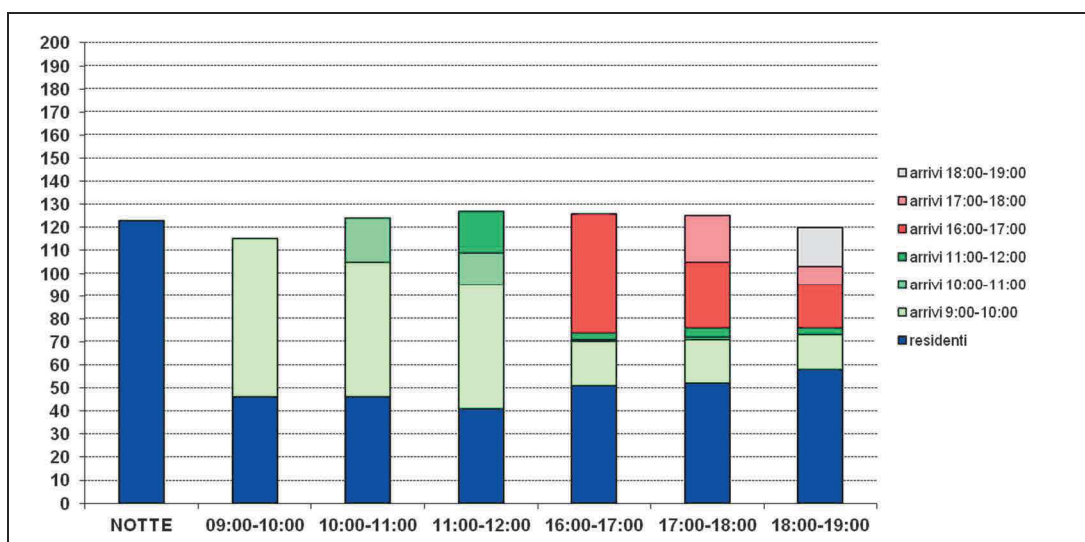


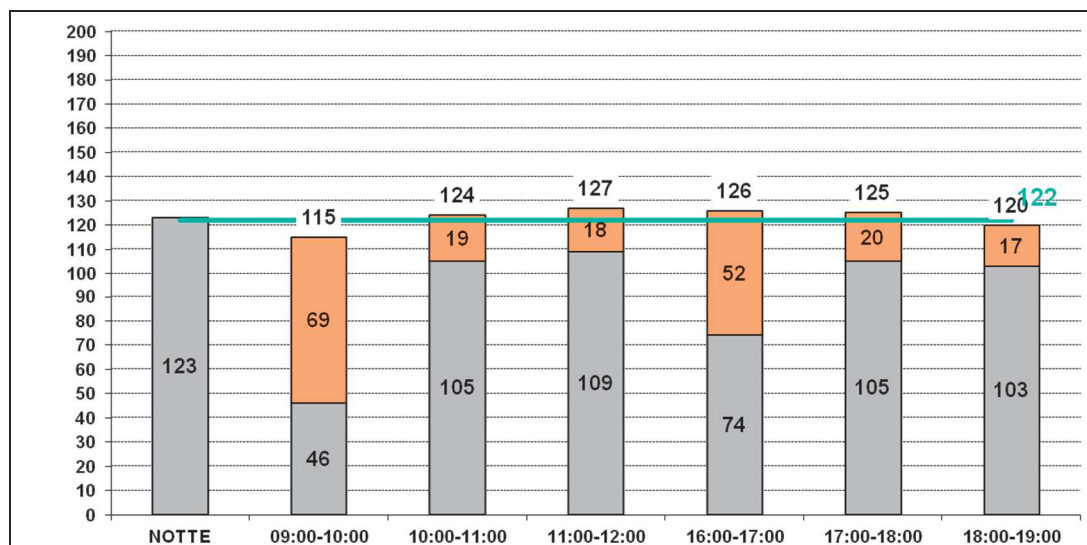
Settore 9





Settore 10







Comune di Modena

Settore Polizia Municipale
e Politiche delle Sicurezza



Corpo Polizia Municipale

Prot. 91675/2012
Modena lì, 02 Agosto 2012

IL DIRIGENTE

Visto l'art. 7, comma 1, lettera f) del D.Lgs. 30.04.1992 n. 285 Codice della Strada e successive modifiche ed integrazioni, ai sensi del quale si provvede a stabilire le aree destinate a parcheggio dei veicoli nelle quali la sosta è subordinata al pagamento di una somma da riscuotere mediante dispositivi di controllo di durata della sosta, anche senza custodia del veicolo, fissando le relative condizioni e tariffe in conformità alle direttive del Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento per le aree urbane;

Vista la Deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 del 26.03.1998, con la quale è approvato il Piano di riorganizzazione della sosta nelle aree urbane centrali;

Viste le Delibere della Giunta Comunale relative al Piano della Sosta del Comune di Modena, NN. 652 del 21.10.2008, 240 del 05.06.2012, 335 del 10.07.2012, esecutive ai sensi di legge;

Vista l'ordinanza PG 24500/98 del 28 luglio 1998 in materia di sosta;

Visto il Testo Coordinato Ordinanza ZTL PG 10900 del 31 Marzo 1998 e successive modificazioni;

Vista la nota n. 25783 del 22.03.2010 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Vista la precedente ordinanza PG 153674 del 17 Novembre 2003;

Vista altresì la precedente ordinanza PG 22302 del 27 Febbraio 2012;

Ritenuto necessario aggiornare la disciplina attualmente vigente in materia di sosta contenuta nelle predette ordinanze, anche a seguito di modifica delle aree per le quali è prevista la sosta in deroga al pagamento o ai limiti di tempo;

Visto l'art. 107 del T.U.E.L. n. 267/2000

Visto l'art. 7 del D. Lgs. 30.4.1992 n. 285 e successive modifiche ed integrazioni;

Sentito il parere del Settore Pianificazione Territoriale, Trasporti e Mobilità e del Servizio Tributi;

Visto il provvedimento di delega di funzioni, adottato in data 14/07/2010 prot. n. 89452/2010;

ORDINA

A) Nelle aree di cui all' "Allegato 1", è possibile sostare in deroga al pagamento della sosta previa autorizzazione rilasciata dall'Ufficio comunale competente, per:

residenti o domiciliati/dimoranti a condizione che il residente o domiciliato/dimorante (o suo familiare convivente) non disponga a qualsiasi titolo di garage o spazio interno di sosta.

Il soggetto che richiede l'autorizzazione deve essere detentore del veicolo a titolo di:

- 1) proprietà, contratti di locazione finanziaria o di noleggio a lungo termine regolarmente registrati;
- 2) uso esclusivo di un solo veicolo ricevuto in qualità di titolare, rappresentante legale, socio o dipendente di impresa proprietaria del veicolo; in questo caso il richiedente deve presentare documentazione probante il rapporto diretto con l'impresa oltre che l'attestato dell'impresa relativa all'uso esclusivo del veicolo a favore del richiedente;
- 3) coniuge, o convivente nell'ambito dello stesso nucleo familiare residente nelle aree indicate nell' "Allegato 1";

In mancanza delle suddette titolarità, il richiedente l'autorizzazione deve essere detentore per uso esclusivo di un solo veicolo ricevuto alternativamente da:

- 4) parente del richiedente;
- 5) familiare convivente (da stato di famiglia) titolare o rappresentante legale dell'impresa proprietaria del veicolo.

Nell'ipotesi di cui ai suddetti punti 4 e 5 il richiedente deve presentare dichiarazione del proprietario del veicolo relativa all'uso esclusivo, a favore del richiedente stesso; in questi casi il veicolo può essere oggetto di autorizzazione solo quando il richiedente non sia già proprietario di veicolo.

Nel caso in cui il veicolo non sia di proprietà del richiedente, come indicato nei suddetti punti 2, 4 e 5, sull'autorizzazione è riportato il numero della patente di guida del richiedente, in quanto unico soggetto titolato alla sosta in deroga.

Ai fini del rilascio dell'autorizzazione per la definizione di "domiciliato/dimorante" si rinvia alla disciplina vigente in materia di circolazione nella ZTL del centro storico.

B) Nelle aree indicate nell' "Allegato 2", è possibile sostare in deroga ai limiti di tempo e/o pagamento previa autorizzazione rilasciata dall'Ufficio comunale competente, per:

residenti o domiciliati/dimorante a condizione che il residente o domiciliato/dimorante (o suo familiare convivente) non disponga a qualsiasi titolo di garage o spazio interno di sosta.

Il soggetto che richiede l'autorizzazione deve essere detentore del veicolo a titolo di:

- 1) proprietà, contratti di locazione finanziaria o di noleggio a lungo termine regolarmente registrati;
- 2) uso esclusivo di un solo veicolo ricevuto in qualità di titolare, rappresentante legale, socio o dipendente di impresa proprietaria del veicolo; in questo caso il richiedente deve presentare documentazione probante il rapporto diretto con l'impresa oltre che l'attestato dell'impresa relativa all'uso esclusivo del veicolo a favore del richiedente;
- 3) coniuge, o convivente nell'ambito dello stesso nucleo familiare residente nelle aree indicate nell'"Allegato 2".

In mancanza delle suddette titolarità, il soggetto che richiede l'autorizzazione deve essere detentore per uso esclusivo di un solo veicolo ricevuto alternativamente da:

- 4) parente del richiedente;
- 5) familiare convivente (da stato di famiglia) titolare o rappresentante legale dell'impresa proprietaria del veicolo.

Nell'ipotesi di cui ai suddetti punti 4 e 5 il richiedente deve presentare dichiarazione del proprietario del veicolo relativa all'uso esclusivo, a favore del richiedente stesso; in questi casi il veicolo può essere oggetto di autorizzazione solo quando il richiedente non sia già proprietario di veicolo.

Nel caso in cui il veicolo non sia di proprietà del richiedente, come indicato nei suddetti punti 2, 4 e 5, sull'autorizzazione è riportato il numero della patente di guida del richiedente, in quanto unico soggetto titolato alla sosta in deroga.

Ai fini del rilascio dell'autorizzazione per la definizione di "domiciliato/dimorante" si rinvia alla disciplina vigente in materia di circolazione nella ZTL del centro storico.

C) Nelle aree indicate nell' "Allegato 3" (zona VIALI e posti auto vicini al centro) è possibile sostare con apposito abbonamento rilasciato dal Gestore, previo versamento annuale della somma stabilita in atto dell'Amministrazione comunale, per:

- **residenti o domiciliati/dimoranti o loro conviventi** a condizione che il residente o domiciliato/dimorante, o suo familiare convivente, non disponga a qualsiasi titolo di garage o spazio interno di sosta, previa autocertificazione dell'interessato;
Il richiedente deve essere detentore del veicolo a titolo di:

- 1) proprietà, contratti di locazione finanziaria o di noleggio a lungo termine regolarmente registrati;
- 2) uso esclusivo di un solo veicolo;

D) Nelle aree indicate nell' "Allegato 4" (zona Margini Interni ed Esterni) è possibile sostare con apposito abbonamento rilasciato dal Gestore, previo versamento annuale della somma stabilita in atto dell'Amministrazione comunale, per:

- **residenti o domiciliati/dimoranti o loro conviventi** previa autocertificazione dell'interessato;
Il richiedente deve essere detentore del veicolo a titolo di:
 1. proprietà, contratti di locazione finanziaria o di noleggio a lungo termine regolarmente registrati;
 2. uso esclusivo di un solo veicolo;
- **lavoratori, collaboratori ed operatori, impiegati nelle imprese pubbliche e private o nelle loro unità locali;**
- **agli addetti delle imprese che svolgono servizi alla casa ed alle attività terziarie (quali ad esempio: manutentori - impiantisti - pulizie) previa autocertificazione dell'attività svolta presso clienti con sede nelle aree indicate negli allegati.**

E) Nelle aree definite come "Margini Interni ed Esterni" (allegato 4), di cui alla delibera della Giunta Comunale n. 240/2012 allegato B, è consentita la sosta gratuita di 15 minuti, previo ritiro ticket dagli appositi parcometri, per i clienti che hanno esigenza di un accesso veloce presso le attività commerciali, pubblici esercizi, edicole, in esse presenti.

F) In tutte le aree indicate negli allegati al presente provvedimento è possibile sostare in deroga ai limiti di tempo e/o pagamento, previa autorizzazione rilasciata dall'Ufficio comunale competente, per:

- **medici di medicina generale, cardiologi, pediatri convenzionati** il cui ambulatorio ha sede in una delle aree indicate, durante le ore di apertura dell'ambulatorio.
- **addetti all'assistenza domiciliare infermieristica dell'Azienda USL di Modena** durante l'espletamento del servizio sanitario; i veicoli possono sostare nelle aree più vicine al luogo di svolgimento del servizio.
- **medici specialisti in servizio presso le strutture ambulatoriali pubbliche dell'Azienda USL di Modena;** all'Azienda USL può essere rilasciato un congruo numero di autorizzazioni in deroga al pagamento o ai limiti di tempo (da consegnare di volta in volta al medico interessato). Ai medici di reperibilità presso le strutture sanitarie modenesi, nei soli giorni di reperibilità, su certificazione e richiesta dell'Azienda stessa;
- **INPS e INAIL;** all'INPS e all'INAIL può essere rilasciato un congruo numero di autorizzazioni in deroga al pagamento o ai limiti di tempo (da consegnare all'Ente stesso);
- **consiglieri, assessori comunali e provinciali, membri roganti del consiglio comunale e provinciale, presidenti di circoscrizione e consiglieri del consiglio circoscrizionale della zona 1 "Centro Storico",** durante l'espletamento delle attività relative al loro mandato.
- **veicoli in uso ai Dirigenti del Comune di Modena** che, per le caratteristiche del loro incarico, debbano intervenire in servizi di emergenza, di Protezione Civile e di pronta reperibilità.

- ai veicoli di coloro che prestano **assistenza a familiari impediti** residenti o domiciliati/dimoranti nelle aree allegate al presente provvedimento, che necessitano di assistenza, sulla base di certificato medico, con l'obbligo di esposizione del disco orario per 60 minuti;

Possono inoltre sostare in deroga ai limiti di tempo o al pagamento della sosta:

- **veicoli al servizio di persone invalide** con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta **detentrici dello speciale contrassegno** ai sensi del D.P.R. 24.7.1996 n. 503, a condizione che sia esposto sul parabrezza, in maniera ben visibile, il contrassegno medesimo.

- **i veicoli adibiti ai servizi di Polizia e di Soccorso**, identificati da apposito logo collocato sul veicolo.

- **i veicoli in uso agli organi di informazione**, nelle sole giornate di seduta del Consiglio Comunale, a condizione che sia esposta sul parabrezza, in maniera ben visibile, la convocazione del Consiglio Comunale.

- **i veicoli di clienti delle strutture ricettive** (alberghi, hotels, bed and breakfast, ostelli, affittacamere etc), aventi sede all'interno della Zona a traffico limitato e nelle aree indicate negli allegati al presente provvedimento a condizione che sia esposto sul parabrezza, in maniera ben visibile, un contrassegno rilasciato dalla struttura ricettiva, secondo le modalità stabilite dalla Polizia Municipale; i veicoli possono sostare nelle aree più vicine alla struttura;

- **i veicoli dei medici in visita domiciliare urgente** per il tempo a ciò strettamente necessario, qualora espongano l'apposito contrassegno rilasciato dall'Ordine dei Medici (di qualsiasi Provincia) e l'indicazione "MEDICO IN VISITA DOMICILIARE URGENTE";

ORDINA ALTRESI' CHE

1. I titolari del Miniticket ZTL per residenti o domiciliati/dimoranti possono sostare, con un solo veicolo, in deroga al pagamento ed ai limiti di tempo nelle zone limitrofe alla via di residenza o domicilio/dimora, con esclusione di: Via Tre Febbraio, Piazza Roma, Piazza Sant'Agostino e Piazza Dante. Per i veicoli alternativi (secondo e terzo) è consentita la sosta nelle zone "Margini Interni ed Esterni" negli orari tariffati previo abbonamento, mentre è vietata la sosta nella zona "Viali";

2. I titolari di abbonamenti residenti o domiciliati/dimoranti di via Bonasi possono sostare in deroga al pagamento ed ai limiti di tempo, oltre che nella via stessa e zone limitrofe, anche in viale Monte Kosica dal civico 2 al civico 24, con esclusione di: Via dell'Abate, Viale Crispi e Piazza Dante.

3. In Via Tre Febbraio possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti o domiciliati/dimoranti.

4. In Piazza Roma possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti o domiciliati/dimoranti, e i residenti o domiciliati/dimoranti in Via Farini e Largo San Giorgio.

5. In Piazza Dante possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti o domiciliati/dimoranti, e i residenti o domiciliati/dimoranti in Via Galvani (tratto Monte Kosica - Piazza Dante).

6. In Via dell'Abate possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti o domiciliati/dimoranti, e i residenti o domiciliati/dimoranti in Viale Crispi.

7. In Via Crispi possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti o domiciliati/dimoranti, e i residenti o domiciliati/dimoranti in Via dell'Abate.

8. In Viale Monte Kosica possono sostare in deroga al pagamento solo i rispettivi residenti e domiciliati/dimoranti dal civico 2 al civico 24.

9. I residenti di piazzale Natale Bruni dal civico 1 al civico 4 possono sostare nelle zone limitrofe dei "Viali".

DISCIPLINA DELLE AUTORIZZAZIONI

Il rilascio delle autorizzazioni (di norma: senza scadenza per i residenti, scadenza locazione per domiciliati o due anni per le altre categorie) è subordinato all'effettuazione ed al superamento del

controllo obbligatorio di manutenzione degli apparati di alimentazione e di combustione.

Al fine di consentire l'attività di vigilanza è fatto obbligo di esporre, quando rilasciato, il contrassegno identificativo, o l'autorizzazione nel caso in cui non sia previsto il contrassegno, in maniera ben visibile, nella parte anteriore del veicolo.

In caso di furto del contrassegno è necessario presentare denuncia agli Organi di Polizia anche al fine di potere richiedere il rilascio di altra autorizzazione; in caso di illeggibilità il contrassegno deve essere sostituito in quanto, in caso contrario, si configura la mancata esposizione.

Qualora vengano a mancare i requisiti che hanno determinato il rilascio dell'autorizzazione, questa non è più valida e decade; e' fatto obbligo al titolare di restituirla unitamente al contrassegno identificativo.

Tale disciplina si applica a tutte le autorizzazioni, comprese quelle vigenti al momento dell'adozione del presente atto.

E' sempre fatta salva, nell'ambito delle verifiche d'ufficio, l'attività di controllo ed adozione dei provvedimenti conseguenti da parte dell'Amministrazione.

Per esigenze particolari, o nelle fattispecie non contemplate nella presente ordinanza, possono rilasciarsi autorizzazioni o abbonamenti agevolati, soltanto in caso di rilevanti e comprovate necessità ed in ogni caso nel rispetto dei principi ispiratori del presente provvedimento.

SANZIONI

Le sanzioni amministrative pecuniarie previste dalla presente ordinanza sono applicate secondo i principi fissati in via generale dalla legge 24.11.1981 n. 689.

Il versamento delle somme sotto indicate deve avvenire entro 60 giorni dalla contestazione o notificazione degli estremi della violazione. Qualora il versamento sia effettuato oltre il termine suddetto la sanzione amministrativa sarà maggiorata del 20% in sede di adozione dell'ordinanza-ingiunzione di pagamento.

Le stesse sanzioni si applicano in concorso con quelle del Codice della Strada.

Oltre a quanto previsto dalla presente ordinanza in tema di sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie, nel caso di modifiche o contraffazione del contrassegno e/o dell'autorizzazione l'agente accertatore procede al sequestro del contrassegno e/o autorizzazione redigendo l'apposito verbale al fine di consentire la redazione dei conseguenti atti di polizia giudiziaria.

Il termine "modifiche" deve essere inteso nei significati di: alterazione (modifica materiale dell'autorizzazione e/o contrassegno per farlo apparire diverso) o manomissione (modifica dell'autorizzazione e/o del contrassegno mediante collage) o falsificazione (inserire sull'autorizzazione e/o contrassegno dati inesistenti o comunque non corrispondenti a quelli veritieri).

Il termine "contraffazione" deve essere inteso nel significato di riproduzione che imita in tutto o in parte i dati del contrassegno identificativo e/o dell'autorizzazione.

SANZIONI PECUNIARIE:

1. la mancata esposizione o l'esposizione parziale (che non consente la lettura dei dati in esso contenuti) del contrassegno identificativo sul parabrezza anteriore del veicolo, è soggetta alla sanzione amministrativa pecuniaria da € 25,00 a € 150,00. Si concretizza la mancata esposizione del contrassegno anche nel caso in cui lo stesso contenga targhe alternative e non sia esposto sul veicolo al momento dell'accertamento.
2. l'utilizzo improprio (es: uso su altro veicolo, sosta di persone estranee all'attività oggetto dell'autorizzazione DLT o DP, sosta per motivi non inerenti l'attività oggetto dell'autorizzazione) dell'autorizzazione e del relativo contrassegno è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da € 77,00 a € 462,00;
3. l'uso di fotocopie del contrassegno identificativo e/o dell'autorizzazione è soggetto alla sanzione amministrativa pecuniaria da € 40,00 a € 240,00;
4. l'inosservanza delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria prevista in assenza di autorizzazione con l'applicazione della disciplina dettata dal Codice della Strada in materia di sosta regolamentata.

SANZIONI ACCESSORIE:

1. in caso di recidiva, oltre la sanzione amministrativa pecuniaria prevista dal presente atto, si applica la sanzione accessoria della sospensione dell'autorizzazione e del contrassegno per mesi uno a decorrere dalla data del ritiro dell'autorizzazione e/o del contrassegno. Per recidiva s'intende l'aver commesso la stessa violazione per due volte in un anno (dodici mesi successivi al primo accertamento) anche se il trasgressore ha provveduto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria.

2. nel caso di accertato utilizzo di fotocopie o di modifiche apportate al contrassegno e/o all'autorizzazione l'agente accertatore procede al ritiro della/e fotocopia/e o del contrassegno e/o autorizzazione modificata

3. nei casi di ritiro e/o sospensione, la restituzione dell'autorizzazione e del relativo contrassegno è subordinata all'accertamento del persistere delle condizioni e dei requisiti che hanno legittimato il rilascio;

4. dopo l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione, in caso di recidiva, si applica la revoca dell'autorizzazione.

DISPOSIZIONI FINALI:

Sono abrogati i provvedimenti per le parti in contrasto con la presente ordinanza.

All'esecuzione della presente ordinanza sono tenuti gli organi di Polizia stradale di cui all'art. 12 del Codice della Strada.

La presente ordinanza si intende automaticamente adeguata in caso di variazioni delle norme di riferimento.

Si allegano come parte integrante gli elenchi delle strade soggette alla regolamentazione del presente provvedimento, dando atto che le successive variazioni degli stessi saranno adottate con disposizione del Dirigente Responsabile.

AVVERTE

che il presente atto viene pubblicato all'albo pretorio per 15 giorni, e reso noto mediante pubblicazione sul sito internet del Comune di Modena.

Che ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3, c. 4, della legge 241/90 e successive modificazioni, avverso il presente provvedimento può essere proposto ricorso amministrativo::

a) ai sensi dell'art. 37 del D.Lvo n. 285/1992, entro 60 giorni al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

b) entro 60 giorni al Tribunale Amministrativo Regionale di Bologna;

Il Comandante
Dott. Franco Chiari

Ordinanza DLT / DLP - ALLEGATO 1 - Elenco strade

DESCRIZIONE	tipologia DLP	definizione tratto	civici - estremi
<i>PIAZZA DANTE ALIGHIERI</i>	tutta - tariffa	Tutta	
<i>VIA NICOLO' DELL'ABATE</i>	tutta - tariffa	Tutta	
<i>VIALE FRANCESCO CRISPI</i>	tutta - tariffa	Tutta	
<i>VIALE MONTE KOSICA</i>	tratto – tariffa	Parziale	da 2 pari a 24 pari (Tariffa)

Ordinanza DLT / DLP - ALLEGATO 2 - Elenco strade

DESCRIZIONE	tipologia DLT	definizione tratto	civici - estremi
VICOLO DI PORTA ALBARETO	tutta - disco		Tutta
VIA DE' BONOMINI	tutta - disco		Tutta
VIA ANTONIO FIORDIBELLO	tutta - disco		Tutta
VIA GIOVANNI GALVANI	tutta – disco	tratto di accesso alla stazione dei treni: a tariffa con sosta delocalizzata; tratto via Palestro-S. Martino: a disco	civici 5, 7, 12, 14: sosta prevista in Piazza Dante
VIA GIOV. BATTISTA MALAGOLI	tutta - disco	tratto tra via P.Ferrari a via De Bonomini	Tutta
VIALE MONTE KOSICA	tratto – disco	scalo merci - viale crispi (entrambi i lati)	da 1 dispari a 5c dispari
VIALE GUIDO MAZZONI	tutta - disco	Tutta la strada eccetto il tratto tra via Ferrari e P.zza N.Bruni	
VIA PALESTRO	tutta - disco		Tutta
VIA PALLAMAGLIO	tutta - disco		Tutta
VIA PELLEGRINO MUNARI	tutta - disco		Tutta
VIA SAN MARTINO	tutta - disco		Tutta
VIA GASPARE TRIBRACO	tutta - disco		Tutta
VIA LICURGO ZANNINI	tutta - disco		Tutta

Ordinanza DLT / DLP - ALLEGATO 3- Elenco strade

N°.	Strade	Segmenti	Lato dispari da.. a..	Lato pari da.. a..	Zone di tariffazione
1	Corso Canal Grande	da s.giovanni cantone a cavour	107 -111	96 - 100	posti vicini al centro
2	P.le Risorgimento		TUTTO	TUTTO	posti vicini al centro
3	V.le della Rimembranza	da saragozza a canalchiario	25 - 55	14 - 56	posti vicini al centro
4	Via Cavour	da canalgrande a vittorio emanuele	1 - 7	2 - 32	posti vicini al centro
5	Via S.Giovanni del Cantone		TUTTO	TUTTO	posti vicini al centro
6	P.zza Roma		TUTTO	TUTTO	progressiva
7	Via Tre Febbraio		TUTTO	TUTTO	progressiva
8	Corso Vittorio Emanuele		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
9	V.le Caduti in Guerra		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
10	V.le della Rimembranza	da martiri a saragozza	3 - 15	2 - 12	ZLC - VIALI
11	V.le Martiri della Libertà		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
12	V.le Molza		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
13	V.le Vittorio Veneto		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
14	Via Berengario		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
15	Via Bonasi		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
16	Via Bono da Nonantola		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
17	Via Cavour	da fontanelli a sgarzeria	23 - 45	60 - 72	ZLC - VIALI
18	Via Fabriani	da aldo moro a bacchini	1 - 27	no civici	ZLC - VIALI
19	Via Fontanelli		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
20	Via Ganaceto	da cavour a monte Kosica	107 - 143	134 - 184	ZLC - VIALI
21	Via S. Orsola		TUTTO	TUTTO	ZLC - VIALI
22	Via Sgarzeria	da s.orsola a cavour	21 - 49	10 - 42	ZLC - VIALI

Ordinanza DLT / DLP - ALLEGATO 4 - Elenco strade

N°.	Strade	Segmenti	Lato dispari da.. a..	Lato pari da.. a..	Zone di tariffazione
1	Largo Garibaldi	da fabrizi-reiter a ciro menotti-trento trieste	5 - 13	2 - 24 (no sosta)	margini esterni
2	V.le Barozzi	da emilia a vecchi	3 - 283	6 - 300	margini esterni
3	V.le Carlo Sigonio		TUTTO	TUTTO	margini esterni
4	V.le Medaglie d Oro		TUTTO	TUTTO	margini esterni
5	V.le Muratori	da fabrizi a trento trieste	113 - 145	76 - 144	margini esterni
6	V.le Reiter	da piave a ferrari	163 - 171	130	margini esterni
7	V.le Trento-Trieste		TUTTO	TUTTO	margini esterni
8	Via Amici		TUTTO	TUTTO	margini esterni
9	Via Andreoli		TUTTO	TUTTO	margini esterni
10	Via Archirola	da vignolese a medaglie d oro	1 - 33	2 - 10	margini esterni
11	Via Barbieri		TUTTO	TUTTO	margini esterni
12	Via Begarelli		TUTTO	TUTTO	margini esterni
13	Via Bertoldi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
14	Via Borelli		TUTTO	TUTTO	margini esterni
15	Via Campori	da tassoni a barozzi	9 - 55	10 - 54	margini esterni
16	Via Carnevale		TUTTO	TUTTO	margini esterni
17	Via Castelli		TUTTO	TUTTO	margini esterni
18	Via Castelvetro		TUTTO	TUTTO	margini esterni
19	Via Castiglioni	da reiter a ciro menotti	19 - 25	2 - 16	margini esterni
20	Via Cavedoni	da muratori a sigonio	1 - 49	2 - 30	margini esterni
21	Via Ciro Menotti	da garibaldi a ferrari	1 - 257	2 - 242	margini esterni
22	Via Contri	da fabrizi a trento trieste	1 - 15	6 - 14	margini esterni
23	Via De Fogliani	da muratori a sigonio	7 - 31	4 - 42	margini esterni
24	Via Gadaldino		TUTTO	TUTTO	margini esterni
25	Via Giardini	da risorgimento a via lana	1 - 81	2 - 114	margini esterni
26	Via Lana	da vaccari a giardini	1 - 1	0 - 0	margini esterni
27	Via Lusignano		TUTTO	TUTTO	margini esterni
28	Via Malmusi	da andreoli a trento trieste	1 - 3	2 - 12	margini esterni
29	Via Misley		TUTTO	TUTTO	margini esterni
30	Via Moreali	da trento trieste a andreoli	1 - 3	2 - 6	margini esterni
31	Via Nardi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
32	Via P. Giannone		TUTTO	TUTTO	margini esterni
33	Via Paolo Ferrari		TUTTO	TUTTO	margini esterni
34	Via Papazzoni	da reiter a ciro menotti	1 - 43	4 - 34	margini esterni
35	Via Piave	da reiter a ciro menotti	125 - 139	132 - 170	margini esterni
36	Via Poletti	da reiter a ciro menotti	77 - 79	16 - 96	margini esterni
37	Via Prampolini	da garibaldi a sigonio	3 - 135	8 - 120	margini esterni
38	Via Ricci	da reiter a ciro menotti	1 - 59	6 - 84	margini esterni
39	Via Riccoboni	da tassoni a barozzi	7 - 61	14 - 52	margini esterni
40	Via Segni		TUTTO	TUTTO	margini esterni
41	Via Setti		TUTTO	TUTTO	margini esterni
42	Via Sodoletto		TUTTO	TUTTO	margini esterni
43	Via Soliani		TUTTO	TUTTO	margini esterni
44	Via Tabboni		TUTTO	TUTTO	margini esterni
45	Via Tagliazucchi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
46	Via Testi	da tassoni a barozzi	23 - 49	4 - 42	margini esterni
47	Via Tiraboschi	da sigonio a muratori	15 - 65	6 - 84	margini esterni
48	Via Trombi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
49	Via U. da Carpi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
50	Via Usiglio		TUTTO	TUTTO	margini esterni
51	Via Vaccari	da lana a muratori	13 - 37	2 - 24	margini esterni
52	Via Vecchi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
53	Via Vincenzi		TUTTO	TUTTO	margini esterni
54	Largo Garibaldi	da martini-caduti in guerra a fabrizi-reiter	15 (no sosta)	26 - 38 (no sosta)	margini interni
56	Largo Moro		TUTTO	TUTTO	margini interni
57	V.le Fabrizi		TUTTO	TUTTO	margini interni
58	V.le Monte Kosica	da molza a crispi	1 - 91	26 - 140	margini interni
59	V.le Muratori	da piazzale risorgimento a viale fabrizi	183 317	146 252	margini interni
60	V.le Reiter	da emilia a piave	13 151	2 126	margini interni
61	V.le Tassoni		TUTTO	TUTTO	margini interni
62	Via Bacchini		TUTTO	TUTTO	margini interni
55	Via Campori	da v.veneto a tassoni	3 7	4	margini interni
63	Via Castiglioni	da caduti in guerra a reiter	33 37	26 34	margini interni
64	Via Cavedoni	da rimembranze a muratori	no civici	no civici	margini interni
65	Via Contri	da martiri a fabrizi	no civici (no sosta)	no civici (no sosta)	margini interni
66	Via De Fogliani	da rimembranze a muratori	1	2	margini interni
67	Via Emilia Ovest	da barozzi ad aldo moro	Solo 61	30 - 54	margini interni
68	Via Grimelli		TUTTO	TUTTO	margini interni
69	Via Muzzioli		TUTTO	TUTTO	margini interni
70	Via Papazzoni	da caduti in guerra a reiter	47 - 55	54 - 58	margini interni
71	Via Piave	da natale bruni a reiter	3 - 119	6 - 98	margini interni
72	Via Poletti	da muzzioli a reiter	7 - 75	2 - 14	margini interni
73	Via Reggianini		TUTTO	TUTTO	margini interni
74	Via Ricci	da caduti in guerra a reiter	65 - 75	86	margini interni
75	Via Riccoboni	da veneto a tassoni	1 - 3	2 - 10	margini interni
76	Via Testi	da veneto a tassoni	3 - 7	2	margini interni
77	Vicolo del Parco		TUTTO (no sosta)	TUTTO (no sosta)	margini interni
78	P.le Natale Bruni		TUTTO	TUTTO	margini interni
79	Via Mazzoni	Tratto tra via Ferrari e P.zza natale Bruni			margini interni