

**Adeguamento normativo e Assunzione di
Responsabilità dei Progettisti
in base al punto 7.4 pag. 10 della norma UNI 11248:2012
in riferimento al P.I.C.I.L. del Comune di Calvene (VI).**

Visto il cambiamento di normativa UNI avvenuto nel mese di Ottobre 2012 con il relativo passaggio dalla UNI 11248:2007 alla UNI 11248:2012, con questo documento si va a specificare la determinazione delle classificazioni illuminotecniche contenute all'interno del P.I.C.I.L. di Calvene (VI) e la relativa assunzione di responsabilità da parte dei professionisti.

La metodologia usata per la classificazione illuminotecnica di progetto deriva da una adeguata analisi dei rischi secondo la norma UNI 11248:2012 che ha come primo scopo quello di rendere efficiente l'impianto in termini di consumi elettrici.

Visto il significativo impatto che l'impianto di pubblica illuminazione ha sui consumi elettrici dell'Ente Comunale, è stato deciso di assegnare una classificazione illuminotecnica di progetto alle arterie stradali nel pieno rispetto della normativa vigente, evitando il sovrailluminamento di alcune vie e garantendo al contempo la sostenibilità economica della riqualificazione e messa a norma dell'illuminazione pubblica.

Pag. 1 a 7

La metodologia, i criteri e i parametri di influenza utilizzati, sono elencati in seguito.

L'analisi dei rischi.

L'analisi dei rischi è stata suddivisa nelle seguenti fasi:

- *sopralluogo con l'obiettivo di determinare una gerarchia tra i parametri di influenza rilevanti per le strade esaminate.*
- *individuazione dei parametri decisionali e delle procedure gestionali richieste da eventuali leggi dalla presente norma e da esigenze specifiche.*
- *studio preliminare del rischio, determinando gli eventi potenzialmente pericolosi, in base a incidenti pregressi ed al rapporto fra incidenti diurni e notturni, e classificazioni in funzione della frequenza e della gravità.*
- *creazione di una gerarchia di interventi per assicurare a lungo termine i livelli di sicurezza richiesti da leggi, Direttive e norme.*
- *determinazione di una programmazione strategica, con scala di priorità per le azioni più efficaci in termini di sicurezza per gli utenti.*

Precisazioni P.I.C.I.L. Calvene (VI)

Vista la tipologia e struttura della rete viaria del comune, è stato deciso di suddividere le strade in base alle Vie o, in sottovie (parti delle Vie). Nel cap. 4 del P.I.C.I.L. si ha l'elenco completo.

Analizzate le peculiarità del territorio comunale di Calvene (VI) e, nello specifico, viste le ridotte dimensioni del comune e i bassi flussi veicolari transitanti in questo, i parametri di influenza utilizzati per l'analisi dei rischi sono:

- **Complessità del campo visivo**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

Complesso (0), Non complesso (-1)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "complesso" solo nelle strade più importanti o più trafficate o dove sulla stessa carreggiata c'era la presenza della sede ciclopedonale con la sede dedicata al traffico motorizzato. Sono queste strade infatti che la cartellonistica stradale e pubblicitaria-privata può disturbare il campo visivo. Nelle altre strade, la complessità è insignificante.

- **Condizioni non conflittuali**

Pag. 2 a 7

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

Conflittuale (0), Non conflittuale (-1)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "conflittuale" nella quasi totalità delle sezioni/ambiti stradali considerati. Questo perché, vista la natura del comune, capita frequentemente che l'utilizzo stradale si mescoli con quello pedonale e ciclabile. Per garantire la massima sicurezza ai pedoni e ciclisti è stato quindi deciso di non attuare la declassificazione.

- **Flusso di traffico < 50% rispetto alla portata di servizio**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

> 50 % (0), < 50% (-1)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato per avvalorare le altre declassificazioni e/o per calcolare la categoria illuminotecnica di esercizio.

Precisazioni P.I.C.I.L. Calvene (VI)

- **Flusso di traffico < 25% rispetto alla portata di servizio**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

> 25 % < 50 % (-1), < 25% (-2)

Descrizione:

All'interno della declassificazione il parametro < 25 % è stato utilizzato per arrivare a calcolare la categoria illuminotecnica di progetto ME6. Anche se la norma UNI 11248:2012 da un lato non consente di declassare per più di n. 2 classi e di utilizzare il parametro "flussi di traffico", dall'altro lato suggerisce che dove ci sia l'impossibilità che questo vari nel tempo o dove il progettista rilevi, in precisi ambiti, delle condizioni tali di assenza di pericoli per gli utenti della strada, possa essere utilizzata la classificazione illuminotecnica ME6 congiuntamente alla assunzione di responsabilità del progettista.

Visto le caratteristiche del comune e della arterie stradali, sono state considerate ME6:

- **le strade senza sbocco (chiuso)**
- **le strade che servono fino ad un massimo di qualche decina di abitazioni e quindi utilizzate solo da quei limitati residenti**
- **le strade di campagna e/o rurali che servono esclusivamente alcune case sparse dislocate lungo di esse**
- **le strade sterrate e di collegamento esclusivo ai fondi agricoli**
- **alcune strade di collegamento verso piccoli borghi dislocati sui versanti montuosi poco trafficate e con velocità inferiori ai 50 km/h vista la ristrettezza della carreggiata o vista la tortuosità della strada stessa.**

Pag. 3 a 7

Questo nell'ottica che risulterebbe inutile e non efficiente dal punto di vista economico installare dei corpi lampada dimensionati per una ME5 con l'integrazione dei regolatori di flusso che illuminano come ME6 per tutta la durata di accensione dell'impianto visto che i flussi di traffico sono al di sotto del 25% previsto dalle norme.

La prescrizione in merito è che, mentre per le strade chiuse si ha la certezza che non possano variare i flussi di traffico nel tempo, per le strade di campagna e/o su strade dove un futuro vengano realizzate delle espansioni urbane non previste nell'attuale PRG (situazione che si potrebbe verificare tra più di 10-15 anni), sarà compito del progettista della nuova lottizzazione o dell'arteria stradale, provvedere alla nuova classificazione illuminotecnica di progetto del tratto di strada interessato.

- **Segnaletica cospicua nelle zone conflittuali**

Importanza all'interno della declassificazione:

Bassa

Valore della declassificazione:

Cospicua (-1), Non cospicua (0)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "non cospicua" nella quasi totalità delle sezioni/ambiti stradali considerati. Questo perché, vista la natura del comune,

Precisazioni P.I.C.I.L. Calvene (VI)

capita frequentemente che ci siano continui incroci o attraversamenti pedonali segnalati in maniera adeguata ma non cospicua. Per garantire la massima sicurezza veicolare e pedonale è stato quindi deciso di non attuare la declassificazione.

- **Assenza di pericolo di aggressione**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

Assenza (-1), Presenza (0)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "assenza" nella quasi totalità delle sezioni/ambiti stradali considerati. Questo perché, vista la natura del comune, è difficile avere un rischio di aggressione rilevante nelle zone centrali o nelle periferie.

- **Assenza di svincoli e/o intersezioni a raso**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

Assenza (-1), Presenza (0)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "presenza" nella quasi totalità delle sezioni/ambiti stradali considerati. Questo perché, vista la natura del comune, capita frequentemente che ci siano continui incroci o uscite carrabili nelle careggiate stradali. Per garantire la massima sicurezza veicolare è stato quindi deciso di non attuare la declassificazione.

Pag. 4 a 7

- **Assenza di attraversamenti pedonali**

Importanza all'interno della declassificazione:

Media

Valore della declassificazione:

Assenza (-1), Presenza (0)

Descrizione:

All'interno della declassificazione questo parametro è stato utilizzato come "presenza" nella quasi totalità delle sezioni/ambiti stradali considerati. Questo perché, vista la natura del comune, capita frequentemente che ci siano attraversamenti pedonali nelle careggiate stradali. Per garantire la massima sicurezza dei pedoni è stato quindi deciso di non attuare la declassificazione.

Infine si ricorda che, dove è prevista l'istallazione dei regolatori di flusso, si deve sempre garantire al suolo un flusso luminoso minimo pari a 0,3 cd/mq e quindi diventa non sempre possibile l'istallazione in quelle arterie stradali classificate ME6.

Precisazioni P.I.C.I.L., Calvene (VI)

I valori ed il peso dei parametri di influenza sono stati concertati tra i tecnici del Comune di Calvene (VI) e i progettisti del P.I.C.I.L. La griglia dei parametri di influenza e delle relative classi illuminotecniche sono elencate nella seguente tabella.

VIA	CATEGORIA STRADALE	LIMITE DI VELOCITA' Km/h	CATEGORIA ILLUMINOTECNICA DI INGRESSO	COMPLESSITA' CAMPO VISIVO	CONDIZIONI DI CONFLITTUALITA'	SEGNALETICA COSPICUA NELLE ZONE CONFLITTUALI	PERICOLO DI AGGRESSIONE	ASSENZA DI SVINCOLI E/O INTERSEZIONI A RASO	ASSENZA PASSAGGI PEDONALI E/O DISPOSITIVI RALLENTATORI	FLUSSI DI TRAFFICO (I valori dei flussi veicolari possono variare nel tempo)	<25% rispetto alla portata di servizio (-2)	<50% rispetto alla portata di servizio (-1)	>50% rispetto alla portata di servizio (0)	CATEGORIA ILLUMINOTECNICA DI PROGETTO	ORARIO DI POSSIBILE ATTIVAZIONE REGOLATORI DI FLUSSO	CATEGORIA ILLUMINOTECNICA DI ESERCIZIO
Piazza Resistenza	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Complesso (0)	Non conflittuale (-1)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via 25 Aprile	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Bisozzo	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Complesso (0)	Non conflittuale (-1)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Bissoli	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Complesso (0)	Non conflittuale (-1)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Bordogni	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Busatonte	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Cappelozzi	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Castellan	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Castellaro	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Castellaro Di Sopra	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Chiessi	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Dell'emigrante	Strada urbana locale - F -	50	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)
Via Giarre	Strada Extraurbana locale - F -	50 < 70	ME3b	Normale (-1)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Conflittuale (0)	Cospicua (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Presente (0)	Assente (-1)	Non cospicua (0)	Assente (-1)	Assente (-1)	Assente (-1)

Firmato

I redattori della classificazioni stradali ed illuminotecniche del P.I.C.I.L.

Dr. Urb. Diego Pellizzaro

Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori Provincia di Vicenza

**DIEGO
PELLIZZARO**
n° 2197

Sezione A/b

PIANIFICATORE
TERRITORIALE



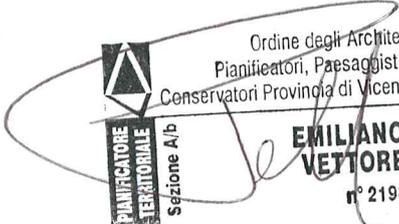
Dr. Urb. Emiliano Vettore

Ordine degli Architetti
Pianificatori, Paesaggisti e
Conservatori Provincia di Vicenza

**EMILIANO
VETTORE**
n° 2198

Sezione A/b

PIANIFICATORE
TERRITORIALE



Verona (VR), li 15/09/2014