COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA

PROVINCIA DI TREVISO

REGIONE DEL VENETO

COMMITTENTE: COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA
Via Postumia Centro, n. 71
31048 San Biagio di Callalta (TV)

OGGETTO: PIANO DELL'ILLUMINAZIONE PER IL CONTENIMENTO DELL'INQUINAMENTO LUMINOSO - P.I.C.I.L.
Elaborato redatto ai sensi della L.R. n°17 del 07.08.2009

PROGETTISTA: MICHIELIN Per. Ind. GUIDO
Ordine dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati della Provincia di Treviso al n.158

Allegato C	CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DEL TERRITORIO		
COMMESSA: 06.082	SCALA: /	DATA: Dicembre 2022	MODIFICATO:
ELETTROSTUDIO S.R.L. Società Tra Professionisti Parco Munari, 2 - 31041 CORNUDA (TV) - Tel 0423 639630 E-MAIL : info@elettrostudiosrl.eu - P.IVA 04978940262		IL R.U.P. : GIOVANNI ARCH. BARZAZI	IL PROGETTISTA : MICHIELIN PER. IND. GUIDO

PROPRIETA' RISERVATA: SENZA ESPRESSA AUTORIZZAZIONE DELLA DITTA MEDESIMA QUESTO DISEGNO NON PUO' ESSERE RIPRODOTTO NE' COMUNICATO A TERZI
VERIFICARE SEMPRE IN CANTIERE LE MISURE E NEL DUBBIO DOMANDARECHIARIMENTI

INDICE

1. CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DEL TERRITORIO 2

1.1 Introduzione 2

1.3 Strade a traffico motorizzato 2

2. CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA 3

2.1 Linee guida per la classificazione 4

2.2 Fasi della classificazione 4

3. CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE IN AMBITO STRADALE 5

3.1 Determinazione categoria illuminotecnica di ingresso/riferimento: 5

3.2 Determinazione categoria illuminotecnica di progetto e di esercizio: 8

3.3 Apparecchi di illuminazione isolati: 10

4. CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE IN AMBITO NON STRADALE 11

5. PARAMETRI ILLUMINOTECNICI PROGETTUALI 13

5.1 Requisiti illuminotecnici di progetto in altri ambiti: 14

5.3 Illuminazione delle intersezioni a rotatoria: 16

5.4 Illuminazione delle intersezioni a raso lineari ed a livelli sfalsati: 16

6. CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO 17

6.1 Criteri di classificazione delle strade 17

7. CLASSIFICAZIONE PISTE CICLABILI E PARCHEGGI 18

1. CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA DEL TERRITORIO

1.1 Introduzione

Fra gli obiettivi del PICIL vi è la classificazione dell'intero territorio al fine di permettere la futura progettazione illuminotecnica di strade, piazze, giardini, piste ciclabili, incroci principali.

1.2. Piano urbano del traffico

Il Comune di San Biagio di Callalta non dispone del PUT (piano urbano del traffico). Pertanto la classificazione della strada, sulla base della quale procedere per la determinazione delle categorie illuminotecniche di ingresso, è stata condotta in base ad una valutazione circa la tipologia di traffico, presenza di interferenze, presenza di passaggi pedonali, presenza di svincoli ed intersezioni.

1.3 Strade a traffico motorizzato

La classificazione delle strade risulta fondamentale per pianificare al meglio l'illuminazione, in quanto le caratteristiche che gli impianti dovranno soddisfare dipendono strettamente dal tipo di strada che si intende illuminare. Il Codice della Strada prevede le seguenti classificazioni:

A - AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da siti segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere

previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

F - STRADA LOCALE: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

Per ogni tipo di strada esistono precisi parametri che devono essere, per quanto possibile, rispettati.

Ad esempio le strade urbane di scorrimento, categoria D, hanno due o più corsie per senso di marcia, un limite di 70 km/h, ammettono anche i ciclomotori, mentre le biciclette possono circolare solo esternamente alla carreggiata.

La norma UNI 11248 permette di fare una classificazione ai fini illuminotecnici.

2. CLASSIFICAZIONE ILLUMINOTECNICA

Risulta fondamentale, sia ai fini della stesura di un piano della luce sia della progettazione illuminotecnica, definire i parametri di progetto e quindi classificare correttamente il territorio in ogni suo ambito.

La determinazione delle categorie illuminotecniche non implica l'obbligo di illuminare quanto classificato, semplicemente determina che, se in futuro si deciderà di intervenire, i parametri di progetto sono già definiti a uso degli uffici tecnici comunali e dei progettisti.

2.1 Linee guida per la classificazione

Si premette che la classificazione espressa nel presente PICIL risulta indicativa e dovrà essere dettagliatamente rivalutata dal progettista per ogni singolo intervento attenendosi alle linee guida sotto riportate e ai futuri ampliamenti urbanistici nonché ai futuri sviluppi normativi.

2.2 Fasi della classificazione

- √ **Categoria illuminotecnica di ingresso/riferimento:** Categoria illuminotecnica determinata, per un dato impianto, considerando esclusivamente la classificazione delle strade.
- √ **Categoria illuminotecnica di progetto:** Categoria illuminotecnica ricavata, per un dato impianto, modificando la categoria illuminotecnica di ingresso in base al valore dei parametri di influenza considerati nella valutazione del rischio.
- √ **Categorie illuminotecniche di esercizio:** Categoria illuminotecnica che descrive la condizione di illuminazione prodotta da un dato impianto in uno specifico istante della sua vita o in una definita e prevista condizione operativa. In relazione all'analisi dei parametri di influenza (analisi dei rischi) e ad aspetti di contenimento dei consumi energetici, sono quelle categorie che tengono conto del variare nel tempo dei parametri di influenza, come in ambito stradale, e del variare dei flussi di traffico durante la giornata.

Nella definizione della categoria illuminotecnica di progetto il progettista dovrà individuare i parametri di influenza applicabili e definire le categorie illuminotecniche di progetto/esercizio attraverso una valutazione dei rischi, con evidenza dei criteri e delle fonti d'informazioni che giustificano le scelte effettuate.

L'analisi dei rischi consiste nella valutazione dei parametri di influenza per garantire la massima efficacia del contributo degli impianti di illuminazione alla sicurezza degli utenti della strada, minimizzando al contempo i consumi energetici, i costi di installazione e di gestione e l'impatto ambientale.

L'analisi si suddivide in più fasi:

- ⇨ sopralluogo per valutare i parametri di influenza e la loro importanza;
- ⇨ individuazione dei parametri e delle procedure richieste da leggi, norme di settore e esigenze specifiche;
- ⇨ studio degli eventi potenzialmente pericolosi classificandoli in funzione della frequenza e della gravità;

- identificazione degli interventi a lungo termine per assicurare i livelli di sicurezza richiesti da leggi e norme;
- determinazione di un programma di priorità per le azioni più efficaci in termini di sicurezza per gli utenti.

3. CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE IN AMBITO STRADALE

La classificazione illuminotecnica in ambito stradale ha come fine ultimo la definizione dei valori progettuali di luminanza che devono rispettare i progetti illuminotecnici definiti nel prospetto 1 della UNI EN 13201-2.
A tal fine, la classificazione di una strada può essere effettuata da un professionista in accordo con il Comune sulla base del seguente approccio metodologico:

- In caso di presenza di PUT: Utilizzare la classificazione illuminotecnica definita nel Piano della luce e/o la classificazione del Piano Urbano del Traffico (PUT). Verificare che la classificazione del PUT sia coerente con quanto definito dal Codice della Strada (D.Lgs. 285 del 30/4/1992 e successive modifiche) e sulla base al D.M. n. 6792 del 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, perché talvolta la classificazione riportata nel PUT è imprecisa ai fini dell'illuminazione del territorio.
- In mancanza di strumenti di pianificazione: Identificare la classificazione illuminotecnica applicando la norma italiana UNI 11248 e la norma UNI EN 13201.

3.1 Determinazione categoria illuminotecnica di ingresso/riferimento:

Dipende dal tipo di strada della zona di studio ed è sintetizzata nella tabella sotto riportata in funzione del Codice della Strada e del DM 6792 del 5/11/2001. L'errore più comune (che raddoppia il valore della classificazione e di conseguenza i costi) è quello di classificare scorrettamente le strade urbane locali (oltre il 60% delle strade) in quanto le si definisce genericamente "strade urbane di Quartiere". Come precisa il D.M. 6792/2001 però le strade urbane di quartiere sono solo le "strade della rete secondaria di penetrazione che svolgono funzione di collegamento tra le strade urbane locali (facenti parte della rete locale, di accesso) e, qualora esistenti, le strade urbane di scorrimento (rete principale, di distribuzione)". Pertanto le strade urbane di quartiere sono strade che entrano nel centro

urbano e che nel tracciato extraurbano erano di tipo C "extraurbane secondarie" o più semplicemente S.P. o S.S.

Classificazione Strada	Carreggiate indipendenti (min)	Corsie per senso di marcia (min)	Altri requisiti minimi
A- autostrada	2	2+2	
B- extraurbana principale	2	2+2	tipo tangenziali e superstrade
C- extraurbana secondaria	1	1+1	- con banchine laterali transitabili - S.P. oppure S.S
D- urbana a scorrimento veloce	2	2+2	limite velocità >50Km/h
D- urbana a scorrimento	2	2+2	limite velocità <50 Km/h
E- urbana di quartiere	1	1+1 o 2 nello stesso senso di marcia	-solo proseguimento strade C -con corsie di manovra e parcheggi esterni alla carreggiata
F- extraurbana locale	1	1+1 o 1	Se diverse strade C
F- urbana interzonale	1	1+1 o 1	Urbane locali di rilievo che attraversano il centro abitato
F- urbana locale	1	1+1 o 1	Tutte le altre strade del centro abitato

Tabella esemplificativa per la corretta classificazione di una strada secondo il Codice della Strada.
Esulano da questa esemplificazione le sole strade urbane su cui si svolgono regolari servizi di trasporti pubblici (autobus di linea), che non possono essere classificate come F-urbane locali.

Di seguito il prospetto 1 della norma UNI 11248, che partendo dalla tipologia di strada, assegna la categoria illuminotecnica di ingresso.

prospetto 1 **Classificazione delle strade e individuazione della categoria illuminotecnica di ingresso per l'analisi dei rischi**

Tipo di strada	Descrizione del tipo della strada	Limiti di velocità [km h^{-1}]	Categoria illuminotecnica di ingresso
A_1	Autostrade extraurbane	Da 130 a 150	M1
	Autostrade urbane	130	
A_2	Strade di servizio alle autostrade extraurbane	Da 70 a 90	M2
	Strade di servizio alle autostrade urbane	50	
B	Strade extraurbane principali	110	M2
	Strade di servizio alle strade extraurbane principali	Da 70 a 90	M3
C	Strade extraurbane secondarie (tipi C1 e C2)[1)]	Da 70 a 90	M2
	Strade extraurbane secondarie	50	M3
	Strade extraurbane secondarie con limiti particolari	Da 70 a 90	M2
D	Strade urbane di scorrimento[2)]	70	M2
		50	
E	Strade urbane di quartiere	50	M3
F[3)]	Strade locali extraurbane (tipi F1 e F2)[1)]	Da 70 a 90	M2
	Strade locali extraurbane	50	M4
		30	C4/P2
	Strade locali urbane	50	M4
	Strade locali urbane: centri storici, isole ambientali, zone 30	30	C3/P1
	Strade locali urbane: altre situazioni	30	C4/P2
	Strade locali urbane: aree pedonali, centri storici (utenti principali: pedoni, ammessi gli altri utenti)	5	C4/P2
	Strade locali interzonali	50	M3
		30	C4/P2
Fbis	Itinerari ciclo-pedonali[4)]	Non dichiarato	P2
	Strade a destinazione particolare[1)]	30	

1) Secondo il Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 N° 6792[10].
2) Per le strade di servizio delle strade urbane di scorrimento, definita la categoria illuminotecnica per la strada principale, si applica la categoria illuminotecnica con prestazione di luminanza immediatamente inferiore o la categoria comparabile con questa (prospetto 6).
3) Vedere punto 6.3.
4) Secondo la legge 1 agosto 2003 N° 214 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 27 giugno 2003 N° 151, recante modifiche e integrazioni al codice della strada".

Strade di tipo F rurali o in strade locali extraurbane: Se in prossimità di incroci sono previsti apparecchi di illuminazione, singoli o limitati con funzione di segnalazione visiva, non sono richieste prescrizione per i livelli di illuminazione (categoria ill. S7) ma solo per la categoria ill. G3 per limitare l'abbagliamento, valutato nelle condizioni di installazione degli apparecchi (gli apparecchi conformi alla L.R. 17/09 sono già conformi a questa categoria).

Strade non calcolabili con UNI EN 13201-3: Qualora non sia calcolabile il parametro di luminanza della strada secondo la UNI EN 13201-3, si deve utilizzare la categoria illuminotecnica C di livello luminoso comparabile.

3.2 Determinazione categoria illuminotecnica di progetto e di esercizio:

L'analisi dei rischi è obbligatoria e parte integrante del progetto illuminotecnico.
L'analisi dei parametri di influenza viene condotta dal progettista all'interno dell'analisi del rischio, e quest'ultimo può anche decidere di non definire la categoria illuminotecnica di ingresso e determinare direttamente quella di progetto. Nello specifico la valutazione della complessità del campo visivo è di responsabilità del progettista ed è elevata nel caso di strada tortuosa, con numerosi ostacoli alla visione anche in funzione di alte velocità.
La norma UNI 11248 introduce e propone nel prospetto, alcuni possibili parametri di influenza, ovviamente non tutti applicabili in ciascun ambito illuminotecnico.

prospetto 2 **Indicazione sulle variazioni della categoria illuminotecnica di ingresso in relazione ai più comuni parametri di influenza costanti nel lungo periodo**

Parametro di influenza	Riduzione massima della categoria illuminotecnica
Complessità del campo visivo normale	1
Assenza o bassa densità di zone di conflitto [1) 2)]	1
Segnaletica cospicua [3)] nelle zone conflittuali	1
Segnaletica stradale attiva	1
Assenza di pericolo di aggressione	1

1) In modo non esaustivo sono zone di conflitto gli svincoli, le intersezioni a raso, gli attraversamenti pedonali, i flussi di traffico di tipologie diverse.
2) È compito del progettista definire il limite di bassa densità.
3) Riferimenti in CIE 137[5].

prospetto 3 **Indicazione sulle variazioni della categoria illuminotecnica di progetto in relazione ai più comuni parametri di influenza variabili nel tempo in modo periodico o casuale**

Parametro di influenza	Riduzione massima della categoria illuminotecnica
Flusso orario di traffico <50% rispetto alla portata di servizio	1
Flusso orario di traffico <25% rispetto alla portata di servizio	2
Riduzione della complessità nella tipologia di traffico	1

Nello specifico il prospetto 2 identifica quelli fondamentali applicabili in ambito stradale e per piste ciclabili, che possono essere integrati previa adeguata analisi dei possibili rischi, in ambiti stradali, o pedonali misti con alcuni dei parametri di influenza, allo scopo di declassare ulteriormente l'ambito da illuminare e quindi di favorire il risparmio energetico.

N.B. Nel prospetto 2 della UNI 11248 si introducono diversi parametri utili per ridurre o incrementare la classificazione del territorio ai fini del risparmio energetico, e in particolare i seguiti applicabili a seconda dell'ambito specifico. I valori sono inseriti esclusivamente a titolo indicativo e possono anche essere diminuiti dal progettista in quanto, se le condizioni lo permettono, è necessario favorire il risparmio energetico.

La categoria illuminotecnica di progetto deve essere valutata per la portata di servizio massima della strada, indipendentemente dal flusso orario di traffico effettivamente presente e considerando i parametri del prospetto 2.

Il decremento massimo della categoria illuminotecnica di progetto a partire dalla categoria illuminotecnica di ingresso potrà essere pari a due categorie.

Nel caso in cui dati storici, statistici o previsionali evidenzino che condizioni di traffico minori del 50% o al 25% della portata di servizio massima siano reali e continuative per la vita prevista dell'impianto, la categoria illuminotecnica di progetto può essere ridotta, in accordo con il committente, di una categoria illuminotecnica nel caso di flussi di traffico stabilmente minori del 50% e di due categorie illuminotecniche nel caso di flussi di traffico stabilmente minori del 25%. Se per questa ragione si riduce di due categorie illuminotecniche la categoria illuminotecnica di ingresso, le eventuali categorie di esercizio dovranno fare riferimento ad altri parametri di influenza variabili nel tempo in modo periodico o casuale.

Il decremento massimo per la categoria illuminotecnica di esercizio a partire dalla categoria illuminotecnica di progetto potrà essere pari ad una categoria qualora la riduzione della categoria illuminotecnica di progetto sia pari a due categorie illuminotecniche, altrimenti il decremento non potrà essere superiore a due categorie illuminotecniche.

Le regole ora definite sono esplicitate nel prospetto 4.

prospetto 4 Possibili casi di riduzione della categoria illuminotecnica di ingresso

Impianto	Riduzione adottata per la categoria illuminotecnica di progetto rispetto alla categoria di ingresso	Riduzione massima adottata per la categoria illuminotecnica di esercizio	Riduzione massima della categoria di esercizio rispetto alla categoria di ingresso
Normale	0	0	0
		1	1
		2	2
	1	0	1
		1	2
		2	3
	2	0	2
		1	3
Condizioni di traffico stabilmente minori rispetto alla portata di servizio massima	1 (flusso di traffico stabilmente minore del 50%)	0	1
		1	2
		2	3
	2 (flusso di traffico stabilmente minore del 25%)	0	2
		1 (per altri paramenti di influenza variabili nel tempo in modo periodico o casuale)	3
Impianti adattivi FAI	0	0	0
		1	1
		2	2
		3 (per flusso di traffico minore del 12,5%)	3
	1	0	1
		1	2
		2	3
		3 (per flusso di traffico minore del 12,5%)	4
	2	0	2
		1	3
		2 (per flusso di traffico minore del 12,5%)	4

3.3 Apparecchi di illuminazione isolati:

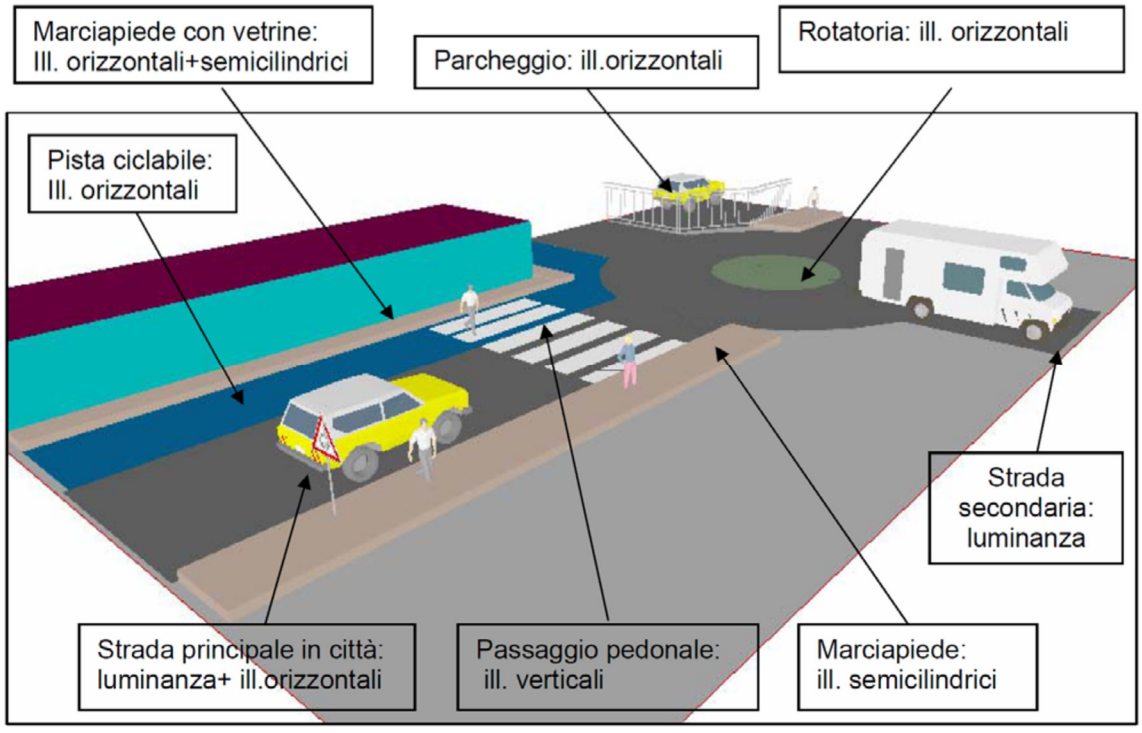
Se in prossimità di incroci in zone rurali o in strade locali extraurbane sono previsti apparecchi di illuminazione, singoli o in numero molto limitato con funzione di segnalazione visiva, limitatamente per quella zona non si richiede alcuna prescrizione per i livelli di illuminazione (categoria illuminotecnica P7) e si richiede almeno la classe di intensità luminosa G4 per la limitazione dell'abbagliamento, valutata nelle condizioni di installazione degli apparecchi di illuminazione.

4. CRITERI PER LA CLASSIFICAZIONE IN AMBITO NON STRADALE

La classificazione del resto del territorio può essere eseguita mediante le norme tecniche UNI EN 13201 che permettono di assegnare determinati valori progettuali a ciascun ambito territoriale con particolare destinazione.

Nell'ambito del Piano della luce, verranno classificate diverse categorie di ambiti territoriali di particolare rilevanza per il territorio.

In questo paragrafo si riportano i principi guida della classificazione del Comune. È infatti necessario capire e conoscere quanto e come è stato classificato il territorio, al fine di procedere in maniera analoga, qualora un professionista fosse incaricato di progettare l'illuminazione di un particolare ambito comunale di nuova concezione e non preventivamente identificato dal piano stesso, alle successive necessità classificatorie.



prospetto 2 **Categorie illuminotecniche C basate sull'illuminamento del manto stradale**

Categoria	Illuminamento orizzontale	
	$\bar{E}$ [minimo mantenuto] lx	U_o [minimo]
C0	50	0,40
C1	30	0,40
C2	20,0	0,40
C3	15,0	0,40
C4	10,0	0,40
C5	7,50	0,40

La norma UNI EN 13201-2 indica i valori richiesti per **gli illuminamenti orizzontali classe C** (prospetto 2) il cui impiego ricorre nei seguenti casi:

- Incroci importanti, rotatorie e svincoli; strade di aree commerciali; corsie di incolonnamento e decelerazione; sottopassi pedonali.

Non viene utilizzata nei casi di strade con incroci su strade secondarie che non modificano la visione del conducente; in strade con banchine laterali o corsie di emergenza che fanno parte della banchina principale.

Si applica inoltre nelle seguenti condizioni

- Quando le convenzioni per la luminanza non sono applicabili (in generale aree complesse con molteplici direzioni di osservazione)
- Come classe aggiuntiva per situazioni in cui siano presenti più utenti della strada.

La norma UNI EN 13201-2 indica inoltre i valori richiesti per le **categorie P e HS** (vedi prospetti 3 e 4 pag.15) riguardanti pedoni e ciclisti su marciapiedi, piste ciclabili, corsie di emergenza e altre zone della strada separate o lungo la carreggiata di una via di traffico, nonché a strade urbane, strade pedonali, parcheggi, cortili scolastici, ecc.

Questi valori possono essere di riferimento anche per piccole circolazioni interne veicolari o pedonali.

La norma UNI EN 13201-2 indica inoltre i valori richiesti per gli **illuminamenti delle categorie SC e EV** (vedi prospetti 5 e 6 pag.15) complementari per le aree pedonali ai fini del riconoscimento facciale e dell'aumento della sicurezza.

I parametri definiti nella classe EV sono riferimenti aggiuntivi da utilizzare congiuntamente alle altre classi base.

Si applica quando il calcolo della classe EV è un parametro aggiuntivo ed integrativo in alcune condizioni alle classi M e C.

Non si applica invece per illuminazione di sicurezza, in particolare in aree sottoposte a video sorveglianza; per piazze ed aree pedonali come alternativa o variante agli illuminamenti semicilindrici; in incroci o svincoli per verificare i valori nei punti limite.

Una buona percezione di una figura a una distanza adeguata consente, per la maggioranza degli individui, di accrescere il senso di sicurezza e quindi il piacere di permanere in un determinato luogo.

Il suo utilizzo non è richiesto in zone non frequentate da pedoni. Si precisa che per quanto la percezione di un volto sia di qualche utilità e gradita, tale preferenza, non può prevaricare le condizioni fondamentali di sicurezza ottenibili con le classi basi M e C.

Piste ciclabili e intersezioni: Le categorie illuminotecniche individuate per i tratti in curva sono generalmente applicabili anche per le zone di intersezioni a raso con strade con traffico veicolare, e qualora fossero presenti dispositivi rallentatori.

5. PARAMETRI ILLUMINOTECNICI PROGETTUALI

Definiti i requisiti illuminotecnici di progetto per la conformità alla L.R.17/09 della progettazione illuminotecnica, si devono minimizzare (a meno della tolleranza di misura indicata nelle norme):

- la luminanza media mantenuta in ambiti stradali.
- gli illuminamenti orizzontali medi mantenuti negli altri ambiti.

prospetto 1 **Categorie illuminotecniche M**

Categoria	Luminanza del manto stradale della carreggiata in condizioni di manto stradale asciutto e bagnato				Abbagliamento debilitante	Illuminazione di contiguità
	Asciutto			Bagnato	Asciutto	Asciutto
	$\bar{L}$ [minima mantenuta] cd × m²	U_o [minima]	U_l a) [minima]	U_{ow} b) [minima]	f_{TI} c) [massima] %	R_{EI} d) [minima]
M1	2,00	0,40	0,70	0,15	10	0,35
M2	1,50	0,40	0,70	0,15	10	0,35
M3	1,00	0,40	0,60	0,15	15	0,30
M4	0,75	0,40	0,60	0,15	15	0,30
M5	0,50	0,35	0,40	0,15	15	0,30
M6	0,30	0,35	0,40	0,15	20	0,30

a) L'uniformità longitudinale (U_l) fornisce una misura della regolarità dello schema ripetuto di zone luminose e zone buie sul manto stradale e, in quanto tale, è pertinente soltanto alle condizioni visive su tratti di strada lunghi e ininterrotti, e pertanto dovrebbe essere applicata soltanto in tali circostanze. I valori indicati nella colonna sono quelli minimi raccomandati per la specifica categoria illuminotecnica, tuttavia possono essere modificati allorché si determinano, mediante analisi, circostanze specifiche relative alla configurazione o all'uso della strada oppure quando sono pertinenti specifici requisiti nazionali.

b) Questo è l'unico criterio in condizioni di strada bagnata. Esso può essere applicato in aggiunta ai criteri in condizioni di manto stradale asciutto in conformità agli specifici requisiti nazionali. I valori indicati nella colonna possono essere modificati laddove siano pertinenti specifici requisiti nazionali.

c) I valori indicati nella colonna f_{TI} sono quelli massimi raccomandati per la specifica categoria illuminotecnica, tuttavia, possono essere modificati laddove siano pertinenti specifici requisiti nazionali.

d) Questo criterio può essere applicato solo quando non vi sono aree di traffico con requisiti illuminotecnici propri adiacenti alla carreggiata. I valori indicati sono in via provvisoria e possono essere modificati quando sono specificati gli specifici requisiti nazionali o i requisiti dei singoli schemi. Tali valori possono essere maggiori o minori di quelli indicati, tuttavia si dovrebbe aver cura di garantire che venga fornito un illuminamento adeguato delle zone.

5.1 Requisiti illuminotecnici di progetto in altri ambiti:

Classe C: Riguardante i conducenti di veicoli motorizzati e altri utenti della strada in zone di conflitto come strade in zone commerciali, incroci stradali di una certa complessità, rotonde, zone con presenza di coda, ecc.

Classe P e HS: Riguardanti pedoni e ciclisti su marciapiedi, piste ciclabili, corsie di emergenza e altre zone della strada separate o lungo la carreggiata di una via di traffico, nonché a strade urbane, strade pedonali, parcheggi, cortili scolastici, ecc.

Classe SC e EV: Consistenti in categorie complementari per le aree pedonali ai fini del miglioramento del riconoscimento facciale e dell'aumento della sensazione di sicurezza.

prospetto 2 **Categorie illuminotecniche C basate sull'illuminamento del manto stradale**

Categoria	Illuminamento orizzontale	
	$\bar{E}$ [minimo mantenuto] lx	U_o [minimo]
C0	50	0,40
C1	30	0,40
C2	20,0	0,40
C3	15,0	0,40
C4	10,0	0,40
C5	7,50	0,40

prospetto 3 **Categorie illuminotecniche P**

Categoria	Illuminamento orizzontale		Requisito aggiuntivo se è necessario il riconoscimento facciale	
	$\bar{E}$ a) [minimo mantenuto] lx	E_{min} [mantenuto] lx	$E_{v,min}$ [mantenuto] lx	$E_{sc,min}$ [mantenuto] lx
P1	15,0	3,00	5,0	5,0
P2	10,0	2,00	3,0	2,0
P3	7,50	1,50	2,5	1,5
P4	5,00	1,00	1,5	1,0
P5	3,00	0,60	1,0	0,6
P6	2,00	0,40	0,6	0,2
P7	Prestazione non determinata	Prestazione non determinata		

a) Per ottenere l'uniformità, il valore effettivo dell'illuminamento medio mantenuto non deve essere maggiore di 1,5 volte il valore minimo di $\bar{E}$ indicato per la categoria.

Nota 4 Una resa dei colori elevata contribuisce a un migliore riconoscimento facciale.

prospetto 4 **Categorie illuminotecniche HS**

Categoria	Illuminamento emisferico	
	$\bar{E}_{hs}$ [minimo mantenuto] lx	U_o [minimo]
HS1	5,00	0,15
HS2	2,50	0,15
HS3	1,00	0,15
HS4	Prestazione non determinata	Prestazione non determinata

prospetto 5 **Categorie illuminotecniche SC**

Illuminamento semicilindrico	
Categoria	$E_{sc,min}$ [mantenuto] lx
SC1	10,0
SC2	7,50
SC3	5,00
SC4	3,00
SC5	2,00
SC6	1,50
SC7	1,00
SC8	0,75
SC9	0,50

prospetto 6 **Categorie illuminotecniche EV**

Illuminamento del piano verticale	
Categoria	$E_{v,min}$ [mantenuto] lx
EV1	50
EV2	30
EV3	10,0
EV4	7,50
EV5	5,00
EV6	0,50

5.3 Illuminazione delle intersezioni a rotatoria:

Le intersezioni a rotatoria, per le loro caratteristiche geometriche e funzionali possono essere illuminate applicando le categorie illuminotecniche della serie C, integrate dai requisiti sull'abbagliamento debilitante.

- *Strade di accesso (bracci di ingresso e di uscita) alla rotatoria illuminate:* La categoria illuminotecnica selezionata dovrebbe essere maggiore di un livello rispetto alla maggiore tra quelle previste per le strade di accesso, facendo riferimento al prospetto. Per esempio, se le strade di accesso hanno al massimo classe M3, nell'intersezione dovrebbe essere applicata la categoria illuminotecnica C2.

Strade di accesso (bracci di accesso e di uscita) alla rotatoria non illuminate: Si raccomanda di assumere la categoria illuminotecnica C1. Se una o più delle strade di accesso non fossero illuminate, il riferimento è la categoria illuminotecnica prevista per dette strade. Si raccomanda di adottare una illuminazione decrescente nella zona di transizione tra la zona buia e quella illuminata. La lunghezza di questa zona, su ogni strada di accesso non illuminata, non dovrebbe essere minore dello spazio percorso in 5 s alla velocità massima prevista di percorrenza dell'intersezione.

5.4 Illuminazione delle intersezioni a raso lineari ed a livelli sfalsati:

Le intersezioni, per le loro caratteristiche geometriche e funzionali possono essere illuminate applicando le categorie illuminotecniche della serie C, integrate dai requisiti sull'abbagliamento debilitante.

- *Strade principali (delle quali gli elementi di intersezione vi fanno parte) illuminate:* La categoria illuminotecnica selezionata dovrebbe essere maggiore di un livello rispetto alla maggiore tra quelle previste per le strade di accesso, facendo riferimento al Prospetto 2. Per esempio, se le strade di accesso hanno al massimo classe M3, nell'intersezione dovrebbe essere applicata la categoria C2.
- *Strade principali non illuminate: Si raccomanda di assumere la categoria illuminotecnica C1. Si raccomanda di adottare una illuminazione decrescente nella zona di transizione tra la zona buia e quella illuminata. La lunghezza di questa zona, su ogni strada di accesso non illuminata, non dovrebbe essere minore dello spazio percorso in 5 s alla velocità massima prevista di percorrenza dell'intersezione.*

prospetto A.1 **Categorie di intensità luminosa**

Categoria	Intensità luminosa[a] massima in direzioni al di sotto della linea orizzontale in cd/klm del flusso di emissione dell'apparecchio di illuminazione			Altri requisiti
	a 70° e oltre[b]	a 80° e oltre[b]	a 90° e oltre[b]	
G*1		200	50	Nessuno
G*2		150	30	Nessuno
G*3		100	20	Nessuno
G*4	500	100	10	Intensità luminose per angoli maggiori di 95° [b] pari a zero[c]
G*5	350	100	10	Intensità luminose per angoli maggiori di 95° [b]) pari a zero[c]
G*6	350	100	0 [c]	Intensità luminose per angoli maggiori di 90° [b] pari a zero[c]

a) Le intensità luminose sono indicate per qualsiasi direzione formante l'angolo specificato dalla verticale verso il basso, con l'apparecchio di illuminazione installato per l'uso.
b) Qualsiasi direzione formante l'angolo specificato dalla verticale verso il basso, con l'apparecchio di illuminazione installato per l'uso.
c) Le intensità luminose fino a 1 cd/klm possono essere considerate pari a zero.

Nota 1 Per apparecchi di illuminazione muniti di lampade di flusso luminoso maggiore può essere necessario limitare anche le intensità luminose assolute.

Nota 2 G*1, G*2 e G*3 corrispondono ai concetti di "semi cut-off" e "cut-off" di uso tradizionale, con requisiti tuttavia modificati in funzione dell'uso prevalente delle sorgenti luminose e degli apparecchi di illuminazione. G*4, G*5 e G*6 corrispondono alla schermatura totale.

6. CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO

6.1 Criteri di classificazione delle strade

In base all'applicazione della normativa come sopra precisata è stata determinata per ciascuna strada la categoria illuminotecnica di progetto tenendo conto di:

- Limite velocità (Km/h)
- Classificazione secondo Codice della Strada
- Calcolo con metodo luminanza non applicabili (distanza osservatore <60m dal 1° apparecchio)
- Categoria illuminotecnica di ingresso
- Complessità del campo visivo (normale-elevata)
- Condizioni conflittuali
- Pericolo di aggressione (normale/elevato)
- Presenza svincoli/intersezioni a raso
- Presenza passaggi pedonali
- Presenza dispositivi rallentatori

Le risultanze di tali determinazioni sono state esplicitate sugli appositi elaborati grafici "Planimetria categorie illuminotecniche"

Come specificatamente richiesto nella Norma UNI 11248 nel presente PICIL viene redatto un adeguato e dettagliato piano di manutenzione per salvaguardare la funzionalità degli impianti ed il rispetto delle categorie illuminotecniche di esercizio definite nel piano in ciascuna condizione operativa.
Il piano definisce le classificazioni del territorio in quanto condivisa dall'Amministrazione Comunale ma i futuri progetti d'illuminazione oltre ad assolvere alla classificazione definita nel piano dovranno rispettare i requisiti prescritti per legge e dalla UNI 11248 in merito ai contenuti di un progetto illuminotecnico ed alla definizione delle attività manutentive che preservano i requisiti di progetto.

Per la puntuale classificazione delle strade relative al Comune si rimanda come sopra precisato alle tav. "Planimetria categorie illuminotecniche".

Nelle schede che seguono viene evidenziata la metodologia per la determinazione della categoria illuminotecnica per alcune strade tipiche ed i parametri in base ai quali la categoria medesima è stata individuata.
Si precisa che tale metodologia è stata applicata alla totalità delle strade e come già precisato le risultanze sono quelle indicate agli elaborati grafici "Planimetria categorie illuminotecniche".

7. CLASSIFICAZIONE PISTE CICLABILI E PARCHEGGI

Sulla base dei criteri sopra esposti si è provveduto alla classificazione delle piste ciclabili e dei parcheggi pervenendo alle seguenti determinazioni:

Piste ciclopedonali:

- categoria illuminotecnica di progetto 100% tratti rettilinei S3
- categoria illuminotecnica di esercizio 50% S4
- categoria illuminotecnica esercizio 25% S5
- categoria illuminotecnica di progetto per le curve S2

Parcheggi importanti:

- categoria illuminotecnica di progetto 100% S2

Parcheggi minori:

- categoria illuminotecnica di progetto 100% S3

8. ALLEGATO CATEGORIE ILLUMINOTECNICHE

Nel presente allegato vengono fornite le tabelle che riportano la categoria illuminotecnica di progetto e di esercizio per le varie strade.

I valori richiesti dalle individuate "categorie illuminotecniche di ingresso", possono essere modificati passando alla "categoria illuminotecnica di esercizio" in relazione all'analisi dei rischi, ad aspetti di contenimento dei consumi energetici, tenendo conto del variare dei parametri di traffico durante la giornata.

Sulla base di quanto sopra esposto risulta possibile individuare l'entità della riduzione del flusso luminoso dei vari regolatori nonché la fascia oraria nella quale tale riduzione viene attivata.

L'ufficio tecnico del Comune di San Biagio di Callalta in collaborazione con la Polizia Municipale ha provveduto a redigere la classificazione stradale approvata con Verbale del Consiglio Comunale – Deliberazione n.60 del 28/12/2021.

Si riporta di seguito la classificazione recepita e la Delibera di approvazione:

CLASSIFICAZIONE VIABILITA' DEL TERRITORIO COMUNALE

STRADA STATALE N. 53 "POSTUMIA"				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Postumia Centro	2.400	C	Strada locale urbana	M4
Postumia Est	5.600	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Postumia Ovest	4.621	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.

STRADE PROVINCIALI				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
1° Maggio Viale	700	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M3.
25 Aprile Via	1.736	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2) e urbana secondaria	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2 e M3.
Agozzo Via	2.630	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Argine Piave Via	2.260	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Argine San Marco Via	840	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Baracca Via	1.132	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Borgo Cattanei Via	2.415	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Bredariol Via	980	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Casaria Via	650	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Cavrie Via	890	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Conciliazione p.zza	590	C	Strada extraurbana secondaria	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M3.
De Gasperi Via	1.000	C	Strada locale urbana	M2
Diaz Via	900	C	Strada extraurbana secondaria	M3
Grande Via	1.040	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Manzoni Via	760	C	Strada locale urbana	M4
Maretti Via	290	C	Strada extraurbana secondaria	M3
Matteotti Via	890	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Montello Via	290	C	Strada locale urbana	M4

STRADE PROVINCIALI				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Pellico Via	1.016	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M3.
Pordenone Via	390	F	Strada locale urbana	M4
Sant'Antonio Via	760	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Solstizio Via del	2.190	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Treviso Mare Via	670	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Verdi Via	110	C	Strada extraurbana secondaria	M3

PIAZZE COMUNALI				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Berlinguer	4.450	E	Strada urbana di quartiere	M3
Da Prà	1.660	E	Strada urbana di quartiere	M3
Enzo Venturini	3.750	E	Strada urbana di quartiere	M3
Marcinelle	2.600	E	Strada urbana di quartiere	M3
Municipio	1.120	E	Strada urbana di quartiere	M3
Tobagi	5.200	E	Strada urbana di quartiere	M3

STRADE DI PROPRIETA' COMUNALE				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
2 Giugno Via	120	E	Strada urbana di quartiere	M3
4 Novembre	350	E	Strada urbana di quartiere	M3
47° Reggimento Artiglieria Via	750	F	Strada locale urbana	M4
A. Ligabue via	105	E	Strada urbana di quartiere	M3
A. Moro via	91	E	Strada urbana di quartiere	M3
Agozzo Via	1.245	E	Strada urbana di quartiere	M3
Altino Vicolo	152	E	Strada urbana di quartiere	M3
Angeli Via	640	E	Strada urbana di quartiere	M3
Aquileia Via	1.040	E	Strada urbana di quartiere	M3
Argine 24 Maggio Via	2.148	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.
Argine Piave Via	550	C	Strada urbana secondaria (tipo C1 o C2)	M2
Argine San Marco Via	580	F	Strada locale urbana	M4
Asiago Via	530	E	Strada urbana di quartiere	M3
Augusta Via Claudia	356	E	Strada urbana di quartiere	M3
Bagnon Via	1.840	F	Strada locale extraurbana	M4
Battaglia Via della	235	E	Strada urbana di quartiere	M3
Battisti Via	585	E	Strada urbana di quartiere	M3
Bellini Via	103	E	Strada urbana di quartiere	M3
Boito Via	1.000	F	Strada locale urbana	M4
Bolzano Via	90	E	Strada urbana di quartiere	M3
Borgo Chiesa Via	516	E	Strada urbana di quartiere	M3
Borgo Furo Via	1.775	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.

STRADE DI PROPRIETA' COMUNALE				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Bortolozzi Via	863	E	Strada urbana di quartiere	M3
Bosco Via	4.435	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.
Ca' Lion Via	2.090	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Cadore Via	360	E	Strada urbana di quartiere	M3
Calbassa Via	980	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Callaltella Via	3.676	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Calvi P.F. Via	150	E	Strada urbana di quartiere	M3
Canareggio Via	1.190	E	Strada urbana di quartiere	M3
Canova Via	600	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Cap. Dalla Pasqua Via	150	E	Strada urbana di quartiere	M3
Caravaggio Via	100	E	Strada urbana di quartiere	M3
Carlo Alberto Via	110	E	Strada urbana di quartiere	M3
Castello Piave Via	312	E	Strada urbana di quartiere	M3
Cavour Via	190	E	Strada urbana di quartiere	M3
Cavrie Via	380	E	Strada urbana di quartiere	M3
Ciro Menotti	45	E	Strada urbana di quartiere	M3
Colomban Via	1.120	E	Strada urbana di quartiere	M3
Como Via	36	E	Strada urbana di quartiere	M3
Creta Via	550	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Cucca Via	612	E	Strada urbana di quartiere	M3
D'Annunzio Via	1.280	E	Strada urbana di quartiere	M3
Da Vinci L. Via	523	F	Strada locale urbana	M4
Dalì Via	130	E	Strada urbana di quartiere	M3
De Chirico Via	161	E	Strada urbana di quartiere	M3
De Gasperi Via	570	F	Strada locale urbana	M4
Dei Bersaglieri Via	240	E	Strada urbana di quartiere	M3
Del Molino Via	367	E	Strada urbana di quartiere	M3
Duca D'Aosta Via	480	E	Strada urbana di quartiere	M3
Eraclea Via	300	E	Strada urbana di quartiere	M3
F.lli Cairoli Via	56	E	Strada urbana di quartiere	M3
F.lli Lazzerima Via	860	F	Strada urbana di quartiere	M3
Fermi Via	350	E	Strada urbana di quartiere	M3
Firenze Via	519	E	Strada urbana di quartiere	M3
Fornasata Via	2.250	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana (centro storico, isola pedonale, zona 30. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: C3/P1. Fuori centro abitato: M2.
Foscarine Via	2.180	F	Strada urbana di quartiere	M3
Francescata Via	1.198	F	Strada urbana di quartiere	M3
Galilei Via	560	F	Strada locale urbana	M4
Garibaldi Via	200	E	Strada urbana di quartiere	M3
Genova Via	275	E	Strada urbana di quartiere	M3
Ghiaie Via	96	E	Strada urbana di quartiere	M3
Giacomini Via	2.750	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Giorgione via	60	E	Strada urbana di quartiere	M3
Goito Via	1.200	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Goldoni Via	100	E	Strada urbana di quartiere	M3
Gorizia Via	1.735	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Grado via	263	F	Strada locale urbana	M4

STRADE DI PROPRIETA' COMUNALE				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Greguoli Via	1.515	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Indipendenza Via	345	E	Strada urbana di quartiere	M3
Isoelle Via	220	F	Strada urbana di quartiere	M3
L. di Aosta	255	E	Strada urbana di quartiere	M3
Levada Via	1.430	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Madonna Via	2.270	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Mameli Via	110	F	Strada urbana di quartiere	M3
Mantova via	110	E	Strada urbana di quartiere	M3
Marche Via	410	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Marconi Via	1.060	E	Strada urbana di quartiere	M3
Maretti Via	205	E	Strada urbana di quartiere	M3
Mariani Via	150	E	Strada urbana di quartiere	M3
Mario Del Monaco Via	75	E	Strada urbana di quartiere	M3
Maroncelli via	155	E	Strada urbana di quartiere	M3
Mazzini Via	650	C	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Manzoni Via	410	F	Strada urbana di quartiere	M2
Meolo Vicolo	270	E	Strada urbana di quartiere	M3
Meucci Via	105	E	Strada urbana di quartiere	M3
Michelangelo Via	125	E	Strada urbana di quartiere	M3
Milano Via	330	E	Strada urbana di quartiere	M3
Molino Sega Via	140	E	Strada urbana di quartiere	M3
Molino Soligon Via	2.103	F	Strada urbana di quartiere	M3
Montegrappa Via	1.800	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Mozart Via	297	E	Strada urbana di quartiere	M3
Olimpia Via	400	F	Strada locale urbana	M4
Padroncino Via	1.040	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Paganini Via	180	E	Strada urbana di quartiere	M3
Palmanova via	92	E	Strada urbana di quartiere	M3
Partisioni Via	1.670	E	Strada urbana di quartiere	M3
Pascoli Via	1.440	F	Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Pola Via	60	E	Strada urbana di quartiere	M3
Postumia Vicolo	140	E	Strada urbana di quartiere	M3
Pra' Roveri Via	216	E	Strada urbana di quartiere	M3
Prandecino Via	170	E	Strada urbana di quartiere	M3
Prati Via	533	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Quarto dei Mille Via	150	E	Strada urbana di quartiere	M3
Raffaello Via	280	E	Strada urbana di quartiere	M3
Redentore Vicolo del	80	E	Strada urbana di quartiere	M3
Resistenza Viale della	180	E	Strada urbana di quartiere	M3
Risorgimento Via	530	E	Strada urbana di quartiere	M3
Risorgive via	1.347	F	Strada locale urbana	M4
Rizzo Via	860	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Roma Via	1.225	E	Strada urbana di quartiere	M3
Roncade Via	1.644	F	Strada locale extraurbana	M4

STRADE DI PROPRIETA' COMUNALE				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Rosi Via	1.120	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.
San Floriano Via	630	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Francesco Via	1.530	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.
San Lorenzo	370	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Marco via	90	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Martino Via	2.929	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
San Mauro Via	330	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Pio X	280	E	Strada urbana di quartiere	M3
Santo Menna Via	1.080	F	Strada urbana di quartiere	M3
Serenissima Repubblica via	45	E	Strada urbana di quartiere	M3
Sottochiesa Via	472	E	Strada urbana di quartiere	M3
Speri Tito Via	670	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Tagliamento Via	631	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Torricelli Via	75	E	Strada urbana di quartiere	M3
Toti Via	1.240	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M4.
Trieste Via	1.500	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Valdemoneghe Via	334	E	Strada urbana di quartiere	M3
Valdrigo Via	1.700	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Varese Via	115	E	Strada urbana di quartiere	M3
Venier Via	525	E	Strada urbana di quartiere	M3
Virgilio Via	1.000	F	Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	M2
Vittorio Alfieri via	220	E	Strada urbana di quartiere	M3

STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
2 Giugno Via	660	E	Strada urbana di quartiere	M3
4 Novembre	65	E	Strada urbana di quartiere	M3
A. Moro via	170	E	Strada urbana di quartiere	M3
Alpini Via degli	190	E	Strada urbana di quartiere	M3
Aquileia Via	1.080	F	Strada locale urbana	M4
Ariosto Via	110	E	Strada urbana di quartiere	M3
Asiago Via	430	F	Strada urbana di quartiere	M3
Belluno Via	80	E	Strada urbana di quartiere	M3
Bixio Via	105	E	Strada urbana di quartiere	M3
Bologna Via	300	E	Strada urbana di quartiere	M3
Cadorna Via	330	E	Strada urbana di quartiere	M3
Callalta Vecchia Via	310	E	Strada urbana di quartiere	M3
Calvi P.F. Via	475	E	Strada urbana di quartiere	M3
Cavour Via	286	E	Strada urbana di quartiere	M3
Ciro Menotti	35	E	Strada urbana di quartiere	M3
Colomban Via	500	E	Strada urbana di quartiere	M3
Conegliano Via	170	E	Strada urbana di quartiere	M3
Dalla Chiesa Via G.C.A.	231	E	Strada urbana di quartiere	M3

STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO				
Denominazione	**Lunghezza ml.**	**Classificazione ai sensi del C.d.S.**	**Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**	**Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"**
Dante Via	180	E	Strada urbana di quartiere	M3
De Amicis Via	155	E	Strada urbana di quartiere	M3
Emilia Via	143	E	Strada urbana di quartiere	M3
F.lli Bandiera Via	65	E	Strada urbana di quartiere	M3
F.lli Cairoli Via	58	E	Strada urbana di quartiere	M3
F.lli Rosselli Via	113	E	Strada urbana di quartiere	M3
Falcone Via	192	E	Strada urbana di quartiere	M3
Foscolo Via	115	E	Strada urbana di quartiere	M3
Friuli Via	314	E	Strada urbana di quartiere	M3
Garibaldi Via	285	E	Strada urbana di quartiere	M3
Ghiaie Via	423	E	Strada urbana di quartiere	M3
Giorgione via	76	E	Strada urbana di quartiere	M3
Giotto Via	107	E	Strada urbana di quartiere	M3
Isoelle Via	760	F	Strada urbana di quartiere	M3
Lazio Via	95	E	Strada urbana di quartiere	M3
Lepanto Via	360	E	Strada urbana di quartiere	M3
Liguria Via	90	E	Strada urbana di quartiere	M3
Lombardia Via	180	E	Strada urbana di quartiere	M3
Longhin Via	210	E	Strada urbana di quartiere	M3
Loschi Via	487	E	Strada urbana di quartiere	M3
Mameli Via	276	F	Strada urbana di quartiere	M3
Manin Via	230	E	Strada urbana di quartiere	M3
Marco Polo Via	95	E	Strada urbana di quartiere	M3
Mattei Via	206	F	Strada urbana di quartiere	M3
Milano Via	135	E	Strada urbana di quartiere	M3
Montegrappa Via	85	F	Nel centro abitato: Strada locale urbana. Fuori centro abitato: Strada locale extraurbana (tipo F1 o F2)	Nel centro abitato: M4. Fuori centro abitato: M2.
Nenni Via	207	E	Strada urbana di quartiere	M3
Nievo Via	93	E	Strada urbana di quartiere	M3
Ortigara Via	165	E	Strada urbana di quartiere	M3
Padova Via	405	E	Strada urbana di quartiere	M3
Perinotto Via	100	E	Strada urbana di quartiere	M3
Petrarca Via	80	E	Strada urbana di quartiere	M3
Piemonte Via	121	E	Strada urbana di quartiere	M3
Pisa Via	158	E	Strada urbana di quartiere	M3
Postumia Vicolo	177	E	Strada urbana di quartiere	M3
Redipuglia Via	115	E	Strada urbana di quartiere	M3
Rosmini Via	1.082	F	Strada urbana di quartiere	M3
Rossini Via	60	E	Strada urbana di quartiere	M3
Rovigo Via	93	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Marco via	219	E	Strada urbana di quartiere	M3
San Nicolò Via	110	E	Strada urbana di quartiere	M3
Santa Caterina Via	272	E	Strada urbana di quartiere	M3
Serenissima Repubblica via	35	E	Strada urbana di quartiere	M3
Toniolo Vicolo	126	E	Strada urbana di quartiere	M3
Torcello Via	355	E	Strada urbana di quartiere	M3
Trento Via	310	E	Strada urbana di quartiere	M3
Turazza Via	175	E	Strada urbana di quartiere	M3
Turazza Vicolo	120	E	Strada urbana di quartiere	M3
Udine Via	196	E	Strada urbana di quartiere	M3
Vallio Via	190	E	Strada urbana di quartiere	M3
Vecellio Via	136	E	Strada urbana di quartiere	M3
Veneto Via	130	E	Strada urbana di quartiere	M3
Venezia Via	470	E	Strada urbana di quartiere	M3
Venier Via	195	E	Strada urbana di quartiere	M3
Verona Via	315	E	Strada urbana di quartiere	M3
Vicenza Via	200	E	Strada urbana di quartiere	M3
Vittorio Veneto Via	120	E	Strada urbana di quartiere	M3
Vivaldi Via	75	E	Strada urbana di quartiere	M3
Volta Via	215	E	Strada urbana di quartiere	M3
STRADE PRIVATE AD USO PUBBLICO				

Denominazione	Lunghezza ml.	Classificazione ai sensi del C.d.S.	Descrizione del tipo di strada secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"	Categoria illuminotecnica di ingresso secondo norma UNI 11248 "illuminazione stradale"
Zanin Via	55	E	Strada urbana di quartiere	M3
Zara Via	87	E	Strada urbana di quartiere	M3

COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA

PROVINCIA DI TREVISO

COPIA

Deliberazione n. 60
del 28-12-2021

Verbale di Deliberazione del Consiglio Comunale

OGGETTO: AGGIORNAMENTO DELL'ELENCO DELLE STRADE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO RICADENTI ALL'INTERNO DEL TERRITORIO AMMINISTRATIVO DEL COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA, RELATIVA CLASSIFICAZIONE AI SENSI DEL CODICE DELLA STRADA E DELLA NORMATIVA UNI 11248-2016 SULL'ILLUMINAZIONE STRADALE.

L'anno duemilaventuno, addì ventotto mese di dicembre alle ore 19:00 nella Sala Consiliare sita nell'edificio comunale di Piazza W. Tobagi, per determinazione del Sindaco, si è riunito il Consiglio Comunale.

Eseguito l'appello risultano:

COGNOME E NOME	PRES./ASS.		COGNOME E NOME	PRES./ASS.
Cappelletto Alberto	P		De Giusti Mariacristina	P
Cancian Martina	P		Crosato Eva	P
Piaia Fiore	P		Golfetto Gianluigi	P
Mion Marco	P		Catto Andrea	P
Zangrando Giulia	P		Pillon Valentina	A
Moretto Luca Giancarlo	A		Zerbato Luca	P
Sartorato Marta	P		Lisetto Rino	P
Favaro Pino	P		Fuga Martina	A
Pasqualato Giacomo	P			

(**P**)resenti n. 14 - (**A**)ssenti n. 3

Assiste all'Adunanza il SEGRETARIO GENERALE Dott.ssa Luisa Greggio.
Cappelletto Alberto nella sua veste di Sindaco pro-tempore, constatato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta e, previa designazione a Scrutatori dei Consiglieri:

- Sartorato Marta
- Golfetto Gianluigi
- Catto Andrea

invita il Consiglio a discutere sull'oggetto sopraindicato, compreso nell'odierna adunanza.

OGGETTO : AGGIORNAMENTO DELL'ELENCO DELLE STRADE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO RICADENTI ALL'INTERNO DEL TERRITORIO AMMINISTRATIVO DEL COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA, RELATIVA CLASSIFICAZIONE AI SENSI DEL CODICE DELLA STRADA E DELLA NORMATIVA UNI 11248-2016 SULL'ILLUMINAZIONE STRADALE.

IL CONSIGLIO COMUNALE

UDITA la relazione del Responsabile della 3^ Area “Programmazione e gestione opere pubbliche e patrimonio" Arch. Barzazi nonché gli interventi che seguono registrati su supporto magnetico la cui trascrizione viene riportata in allegato;

PREMESSO che:
- l'articolo 2 del Codice della Strada D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 e del Regolamento D.P.R. 16 novembre 1992 n. 495, classificano le strade in relazione alle loro caratteristiche tecniche, funzionali e amministrative, secondo la procedura di cui al comma 4 del Regolamento;
- ai sensi dell'articolo 94 comma 2 della Legge Regionale n. 11/2001, sono delegate ai Comuni ed alle Province le “funzioni relative alla classificazione e declassificazione amministrativa della rete viaria di rispettiva competenza…”;
- il Comune di San Biagio di Callalta ha disposto la classificazione delle strade comunali con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 172 del 20.11.1972 e successiva n. 14 del 09.05.1994;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 92 del 14.06.2007 è stata approvata la delimitazione dei centri abitati nel rispetto di quanto previsto dall'art. 4 D. Lgs. 285 del 1992 (Codice della strada);
- negli anni la struttura urbanistica, residenziale, produttiva, del Comune di San Biagio di Callalta è andata notevolmente modificandosi, anche a seguito dell'espansione dei centri abitati e dell'istituzione di nuove viabilità anche mediante espropri;

CONSIDERATO per quanto sopra che è opportuno e necessario aggiornare la classificazione delle strade comunali secondo quanto previsto dalla normativa vigente ed in particolare dall'art. 2 del D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992 “Nuovo codice della strada” e s.m.i.;

DATO ATTO che nel medesimo contesto di elencazione delle strade è opportuno attribuire alle stesse, oltre che alla specifica classificazione ai sensi del Codice della Strada, anche la classificazione delle tipologia della strada ai sensi della normativa UNI 11248-2016 sull'illuminazione stradale, in attesa di elaborare il Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (P.I.C.I.L.) ai sensi della Legge Regionale 7 agosto 2009, n. 17;

CONSIDERATO che la classificazione delle strade comunali è funzionale a stabilirne la competenza in capo all’Amministrazione Comunale, da intendersi come quel complesso di poteri e obblighi di polizia amministrativa e manutenzione del manufatto stradale;

RILEVATO che le strade sono sostanzialmente suddivise in due macrocategorie costituite dalle strade di proprietà pubblica e quelle di proprietà privata gravate di uso pubblico;

RILEVATO, con riguardo alle viabilità private classificate di uso pubblico:
- che l’uso pubblico può essere riconosciuto innanzitutto in forza di criteri sintomatici, confortati da consolidata giurisprudenza, quali il passaggio esercitato da una collettività di persone non determinata o determinabile, la concreta idoneità della strada a soddisfare esigenze di carattere generale, la sussistenza di un titolo idoneo ad affermarne l’uso pubblico, identificabile anche nella protrazione ultradecennale del pubblico passaggio;

- che il pubblico passaggio sia ravvisabile qualora la strada sia funzionale alla circolarità della rete stradale pubblica, dia accesso diretto o necessario a siti pubblici di fruizione collettiva, colleghi due o più nuclei abitativi;
- che per talune superfici stradali di ambito urbano (ossia interne al centro abitato, così come definito dall'articolo 4 del D. Lgs. 285/1992) il criterio per l'assoggettamento ad uso pubblico si fonda anche su:
  a) analisi delle caratteristiche indefettibili, derivanti dal fatto che sia iscritta nella toponomastica comunale, che sia aperta al transito pacifico e non interdetto, che, in difetto di soluzione di circolarità della rete pubblica stradale, costituisca accesso a servizio dei nuclei abitati urbani di carattere residenziale, che colleghi strade comunali, che conduca a servizi pubblici comunali, che sia dotata di idoneo fondo stradale con manto o simile che sia di larghezza tale da consentire il transito di persone, cicli motocicli e mezzi, anche agricoli, che sia dotata di illuminazione pubblica;
  b) altre circostanze come il fatto che sia allibrata e graficamente individuabile al Catasto terreni quale viabilità a servizio plurimo, che sia frazionata adeguatamente, che derivi da lottizzazioni in cui l'Amministrazione Comunale ha espressamente trattato la viabilità nell'ambito di convenzioni urbanistiche, che la strada sia stata inserita come tale negli strumenti urbanistici generali e attuativi;

RICORDATO che non fanno parte delle superfici stradali di uso pubblico, e quindi di competenza comunale, le strade o aree che siano espressamente individuate dai proprietari o aventi titolo quali "strade o aree private" mediante conforme segnaletica, le aree di accesso a lotti frontisti conservate tali dagli aventi titolo (ad esempio gli arretramenti dei cancelli) o le aree di accesso specifico a lotti, le aree interne alle corti, le aree di servizio carburanti, le aree di viottoli e camminamenti su cui possono circolare solo i pedoni (salvo che siano di proprietà comunale), le cosiddette "capezzagne", le fasce di rispetto stradale in quanto trovano una loro specifica regolamentazione in sede urbanistica a norma del codice della strada e quindi sono estranee alla presente classificazione;

RILEVATO per quanto sopra che i requisiti presuntivi dell'uso pubblico possono essere così riassunti:
- passaggio esercitato da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale;
- concreta idoneità della strada a soddisfare, anche per il collegamento con la via pubblica, esigenze di generale interesse;
- protrazione dell'uso stesso da tempo immemorabile ad opera di una collettività indeterminata di soggetti quali titolari di un pubblico interesse di carattere generale che la utilizzano "uti cives" e non "uti singuli";
- accertata costituzione sulla strada di proprietà privata di una servitù di uso pubblico a mezzo della cosiddetta dicatio ad patriam, costituitasi anche per il comportamento dei proprietari che hanno messo spontaneamente ed in modo univoco il bene a disposizione di una collettività indeterminata di cittadini, producendo l'effetto istantaneo della costituzione della servitù di uso pubblico, ovvero attraverso l'uso del bene da parte della collettività indifferenziata dei cittadini, protratto per il tempo necessario all'usucapione;
- comportamento del Comune che ha provveduto alla manutenzione ordinaria, custodia, vigilanza oltre alla estensione di pubblici servizi (es: illuminazione pubblica, rete del gas etc...);

RITENUTO di aggiornare l'elenco delle strade ricadenti all'interno del territorio amministrativo del Comune di San Biagio di Callalta mediante i criteri sopra esposti ricomprendendo inoltre le viabilità che sono state acquisite nel corso degli anni anche a seguito della realizzazione di nuove lottizzazioni;

RILEVATO in particolare con riguardo a via A. Moro, in località Fagarè della Battaglia, che, in esito alla relativa istruttoria, è pervenuta nota definitiva da parte dell'ATER, in atti al n. 28786

del 21.12.2021, con la quale viene formalmente chiesto al Comune di riconoscerne l'uso pubblico per tutta la sua estensione, visto il notevole carico di utenti e la presenza di sottoservizi che determinano una funzione di viabilità pubblica della stessa;

OSSERVATO, con riguardo a detta viabilità:
- che oltre ad essere in prosecuzione del primo tratto di proprietà pubblica è stata realizzata nel corso degli anni per ricavare la viabilità di accesso ai fabbricati di proprietà dell'ATER, con frazionamento a carico del Comune e lavori di realizzazione da parte dell'ATER;
- che detto tratto di viabilità, visto il notevole carico di utenti e la presenza di sottoservizi pubblici quali acquedotto e linee elettriche assolve ormai da diversi anni ad una funzione di viabilità pubblica ancorché il sedime dello stesso risulti proprietà privata ed in quanto tale è corretto riclassificarlo come viabilità privata ad uso pubblico;

RILEVATO inoltre con riguardo a vicolo Ossario, in località Fagarè della Battaglia, che la stessa era stata classificata strada privata di uso pubblico con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 71 del 25.10.1999 ma a seguito del ricorso dei privati proprietari il Tribunale di Treviso con sentenza n. 1120 del 26.02.2001, poi riconfermata dal secondo grado con sentenza della Corte d'Appello di Venezia in data 30.06.2009, ha stabilito che non può ritenersi in capo al Comune il diritto di servitù ad uso pubblico sulla stessa, e pertanto non viene riportata nell'elenco aggiornato che si approva con la presente deliberazione;

VISTA la tabella predisposta dall'ufficio tecnico Lavori Pubblici, in collaborazione con la Polizia Locale, che riporta:
- l'elenco delle viabilità pubbliche di uso pubblico aggiornato secondo quanto sopra esposto;
- l'indicazione della lunghezza delle viabilità anche per singoli tratti di viabilità pubblica e di uso pubblico, in quanto numerose strade presentano entrambe le fattispecie;
- la classificazione ai sensi del Codice della Strada;
- l'indicazione del tipo di strada di cui al prospetto 1 della normativa UNI 11248 sull'illuminazione stradale;

RICHIAMATI:
- il Codice della Strada D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 ed in particolare l'art. 2;
- il Regolamento di attuazione del codice della strada D.P.R. 16 novembre 1992 n. 495 ed in particolare gli artt. 2, 3 e 4;
- la normativa UNI 11248-2016 "Illuminazione stradale - Selezione delle categorie illuminotecniche;
- l'articolo 94 comma 2 della Legge Regionale n. 11/2001;
- la Legge Regionale 7 agosto 2009, n. 17;
- l’art. 42 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 – Testo Unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali;

RILEVATO che la presente deliberazione comporta riflessi indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell’ente e pertanto è soggetta al parere in ordine alla regolarità contabile;

VISTI gli allegati pareri, tecnico e contabile, resi dai Responsabili dei Servizi competenti ai sensi dell’art. 49, comma 1, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 – Testo unico delle leggi sull’ordinamento degli enti locali;

Con votazione palese espressa per alzata di mano, con il seguente esito:
presenti 14
votanti 13
astenuti 1 (Lisetto)
favorevoli 13
contrari 0

DELIBERA

1. **DI APPROVARE** l'elenco delle strade pubbliche e di uso pubblico ricadenti all'interno del territorio amministrativo del Comune di San Biagio di Callalta, relativa classificazione ai sensi del Codice della Strada e della normativa UNI 11248-2016 sull'illuminazione stradale, come da tabella che si allega alla presente deliberazione per formarne parte integrante e sostanziale.
2. **DI DARE ATTO** che:
   - la classificazione amministrativa di cui all'elenco sopra citato non costituisce titolo idoneo ad attribuire carattere demaniale alle strade elencate essendo atto dichiarativo e non costitutivo dell'uso pubblico ma che ad ogni modo, rappresenta "una presunzione iuris tantum di uso pubblico";
   - l'elenco delle strade del Comune di San Biagio di Callalta ha la funzione di determinare la competenza passiva della spesa di costruzione e di manutenzione, nonché le regole di polizia stradale.
3. **DI STABILIRE** che la classificazione amministrativa come deliberata con il presente atto avrà efficacia dalla data di esecutività della presente deliberazione.
4. **DI DARE ATTO** che la classificazione delle viabilità approvata in allegato alla presente sostituisce integralmente quella approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n 172 20.11.1972, la successiva n. 14 del 09.05.1994 e n. 71 del 25.10.1999.
5. **DI DARE ATTO** che l'oggetto della presente Deliberazione rientra nella competenza del Consiglio Comunale, ai sensi dell'art. 42 del Decreto Legislativo 18 agosto 2000, n. 267 – Testo Unico delle sull'ordinamento degli Enti locali.
6. **DI DARE ATTO** che sono stati acquisiti i pareri tecnico e contabile, resi dal Responsabile del Settore interessato e dal responsabile di Ragioneria, ai sensi dell'art. 49 comma 1, del Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267, "Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti locali".

TRASCRIZIONE INTERVENTI

SINDACO: “Aggiornamento dell'elenco delle strade pubbliche e di uso pubblico ricadenti all'interno del territorio amministrativo del Comune di san Biagio di Callalta, relativa classificazione ai sensi del Codice della Strada e della normativa UNI 11248/2016 sulla illuminazione stradale”.
Prego, lascio a Lei la parola, architetto Barzazi, per l’illustrazione. Grazie.

ARCH. BARZAZI: Grazie. Buonasera a tutti. Parliamo di aggiornamento dell'elenco delle strade e la competenza sul… come si dice… la classificazione e declassificazione delle strade è delegata in base alla Bassanini regionale - che è la 11/2001 - alle Province e ai Comuni per le strade di relativa competenza. In realtà, anche prima la normativa assegnava ai Comuni questa competenza, per cui ci sono già delle classificazioni, l'ultima che aveva fatto il Comune di San Biagio risale al 1994 ed è quella che è oggetto di aggiornamento.
La classificazione si divide in macro categorie: le strade statali, la Postumia, le strade provinciali che ovviamente sono di competenza della Provincia, però vengono in qualche modo recepite; le strade comunali che si dividono in strade comunali pubbliche e di uso pubblico. La distinzione fondamentale tra queste due categorie è il fatto che sulle strade di uso pubblico il sedime è ancora di proprietà privata, ma sono strade che a tutti gli effetti sono assimilate alle strade pubbliche per quanto riguarda le competenze di Polizia amministrativa, di Polizia stradale e le competenze sulla manutenzione. Come si dice, i requisiti per classificare una strada di uso pubblico sono meglio enunciati nel testo della delibera. In realtà, consistono in una serie di elementi che devono essere spesso compresenti che sono: l'utilizzo da parte di una categoria indistinta di cittadini, quindi a servizio della collettività, il fatto che siano presenti sottoservizi, l'illuminazione pubblica, la rete del gas e che il Comune ne abbia fatto manutenzione per diversi anni.
Ecco, allora, sostanzialmente, il lavoro che è stato fatto, è stato preso l'elenco quello del 1994, ovviamente, da quella data in poi sono sorte numerose strade nuove all'interno del Comune anche per via delle nuove lottizzazioni, per cui è stato preso l'elenco che è depositato in Anagrafe, è stato fatto un riordino dell'elenco delle strade comunali e sono state inserite tutte quelle nuove. Ci tengo a precisare che il mancato aggiornamento fino alla data odierna dell'elenco delle strade non è che ha impedito al Comune una corretta gestione delle strade del territorio, si tratta di una formalità che, però, era giusto… alla quale era giusto adempiere.
Ci sono due casi particolari all'interno dell'elenco delle strade comunali che sono via Aldo Moro e Vicolo Ossario. Allora, via Aldo Moro è una strada che compariva già nel 1994, perché è una strada che per il primo tratto è una strada di proprietà comunale. Per chi non la conosce, è una strada nella frazione di Fagarè che si diparte dalla statale, per il primo tratto è pubblica e poi si è sviluppata nel corso degli anni per la costruzione dell'edificazione di vari condomini - tra cui gli ultimi in fondo sono di proprietà dell'ATER - attraverso la realizzazione dei privati. Però per il carico di utenza, per la presenza dei sottoservizi, per il fatto che sono presenti questi condomini anche di proprietà dell'ATER che, come sappiamo tutti, insomma, in qualche modo svolge anche attività di interesse pubblico, l'ATER ha fatto una richiesta - è partito da lì il discorso - di classificare anche questo secondo tratto come di uso pubblico.
A seguito della richiesta dell'ATER, insomma, è stata fatta un'istruttoria, valutato che ci siano i requisiti il Comune è in grado di inserirla e di dichiarare… dichiarare, non è che viene costituito, viene dichiarata la sussistenza dei presupposti per l'uso pubblico. Questo con riguardo a via Aldo Moro.
Invece Vicolo Ossario è una questione un po’ diversa. Vicolo Ossario era stato nel ‘94 impropriamente classificata come strada pubblica, in realtà è sempre stata una strada privata per cui il privato quando ha eccepito questa cosa, il Comune ha approvato con una modifica, una delibera nel ’99, correttamente a classificarla come di uso pubblico ma il privato, il proprietario del primo tratto, ha fatto ricorso e al secondo grado di… come si dice… sentenza, la Corte d'Appello ha dichiarato che non sussistevano i presupposti “per” e quindi

da quel momento in poi il Comune - che era il 2001 credo - il Comune ha dovuto fare marcia indietro e adesso correttamente, siccome non era mai stato aggiornato l'elenco, viene stralciata dall'elenco delle strade di uso pubblico.
Va bene, questo per quanto riguarda l'elenco delle strade, però nella classificazione che abbiamo aggiornato sono stati anche riportati degli elementi nuovi che sono la lunghezza delle strade, delle varie viabilità, ma per comodità è una lunghezza che è stata misurata su Google Earth, così, tanto per avere un riferimento quando si parla dei tratti interessati per capire bene a cosa si fa riferimento. E una classificazione ai sensi del Codice della Strada che è stata fatta di concerto con la Polizia locale. Da questa, che è una cosa abbastanza… come posso dire… senza alcuna discrezionalità, si prende in considerazione la tipologia di strada e viene assegnata la categoria che va dalla A alla E; le A sono le autostrade e le E sono le strade locali, il Codice della Strada le classifica in base a dei requisiti che sono determinati dalla larghezza, i sensi di marcia e via discorrendo. La cosa, invece, importante è che dalla classificazione del Codice della Strada abbiamo derivato quelle che sono le categorie illuminotecniche, si chiamano categorie illuminotecniche di ingresso ai sensi della norma UNI sulla illuminazione stradale.
Abbiamo voluto fondere queste due cose, cioè l'elenco delle strade, l'approvazione dell'elenco delle strade come era stato fatto in passato, abbiamo aggiunto questa ulteriore specifica perché ci è utile a dare ad ogni strada quella che è una, chiamiamola, categoria base illuminotecnica che è un requisito base che ogni strada deve avere. Questo intanto in vista del PICIL, che è il Piano dell'illuminazione per il contenimento dell'inquinamento luminoso, un documento che il Comune è tenuto ad approvare e che sicuramente farà, ma che dovrà essere fatto con un incarico a tecnici esterni perché richiede un'alta specializzazione. Ma nel frattempo è stato comunque utile, come base, assegnare queste categorie - che sono quelle illuminotecniche - che derivano dalla classificazione del Codice della Strada e che assegnano ad ogni strada un grado di illuminazione.
Utilissimo questo discorso anche nel caso in cui il Comune volesse, in qualche modo, per esempio, dare in concessione o in gestione l'illuminazione pubblica, perché diventano requisiti fondamentali il rispetto di questi parametri per garantire una corretta illuminazione sulle strade. In realtà, prima di arrivare alla concessione bisognerà fare il PICIL per cui ci saranno ulteriori passaggi che sono tutte le analisi di rischio e queste categorie vengono mediate, diventano categorie di progetto, però questa è la base.
Sostanzialmente, quindi, il lavoro che è stato fatto rispetto il lavoro di aggiornamento rispetto all'elenco delle strade è questo. Rispetto all'elenco, lo riassumo brevemente, l'elenco che era stato approvato nel '94, sono state inserite le nuove viabilità comunali dichiarando uso pubblico un tratto di via Aldo Moro, stralciata Vicolo Ossario ed inserita la lunghezza, la classificazione ai sensi del Codice della Strada e le categorie illuminotecniche. Ecco, questo è sostanzialmente il lavoro che è stato fatto e che si chiede al Consiglio di approvare come elenco.

SINDACO: Prego, Consiglieri, se c'è qualche domanda.

CONS. ZERBATO: Beh, intanto una curiosità. Buonasera a tutti.
La strada 53 è una strada statale o regionale?

ARCH. BARZAZI: Regionale, scusi.

CONS. ZERBATO: Ah, okay, perché è citata come strada statale.

ARCH. BARZAZI: Ho sbagliato.

CONS. ZERBATO: No no, ma è più una curiosità.
Poi, invece, sull'aspetto di via Moro, su via Moro ATER ha fatto questa richiesta, è una richiesta---naturalmente è plausibile ciò, nel senso tecnicamente ci sono anche le evidenze che non ci sono problemi per poter dichiararla ad uso pubblico; ma questo per comprendere

meglio cosa significa per l'Amministrazione Comunale il fatto di considerare questa strada ad uso pubblico, quindi dove gli oneri - se ho capito bene - della viabilità, della manutenzione, ecc. ecc..

ARCH. BARZAZI: Passano in capo all'Amministrazione.

CONS. ZERBATO: E l'altra domanda che mi faccio è: come mai l'ATER ha chiesto proprio ora questo tipo di modifica e non l'ha fatta prima? C'è un motivo, c'è qualcosa?

ARCH. BARZAZI: No, guardi, non lo so, cioè è arrivata una richiesta a maggio ancora, che era arrivata via mail, così, informale e sulla base della quale abbiamo iniziato un'istruttoria. Dopodiché l'hanno anche formalizzata ma… sì, non c'è un motivo particolare.

CONS. ZERBATO: E quindi, diciamo…

ARCH. BARZAZI: in realtà, fino all'altro giorno fino, sì, fino a che… sì, fino ad ora, era l'ATER che faceva la manutenzione quantomeno del tratto prospiciente ai condomini. Però siccome ci sono i presupposti, è utilizzata da una collettività, insomma, da un insieme di cittadini che è consistente, c'è anche l'illuminazione pubblica tra l'altro su quella strada là, non è che sia…

CONS. ZERBATO: Quindi, da un punto di vista dei servizi che sono predisposti, quelli che ci sono sono già soddisfacenti per la necessità a livello di servizi per la comunità che vive lì, in quel tratto lì.

ARCH. BARZAZI: Sì, non ho avuto altre richieste a riguardo.

CONS. ZERBATO: Come?

ARCH. BARZAZI: Non ho avuto altre richieste a riguardo tipo di implementazione di servizio dell'illuminazione pubblica, credo sia sufficiente. Il discorso è che da questo momento in poi la manutenzione di quella strada… ma anche la responsabilità ai fini della Polizia stradale passa in capo al Comune.

CONS. ZERBATO: Okay. Un'altra domanda di carattere tecnico. Per quanto riguarda l'aspetto illuminotecnico delle strade, quindi classificate secondo quella classificazione stabilita dalla normativa vigente, questo implica che nel momento in cui verrà fatto il Piano, l'analisi di tutta la faccenda legata all'inquinamento illuminotecnico, ci dovrà essere un adeguamento dove c'è poca luce o troppa luce, eventualmente?

ARCH. BARZAZI: Sì, sì, anche questo, certo.

CONS. ZERBATO: Okay, quindi diciamo che questa… questo è un documento dove si è dato il battesimo illuminotecnico.

ARCH. BARZAZI: Sì, diciamo di sì. In realtà, le categorie però hanno, come dicevo prima… almeno l'attribuzione di queste categorie che va di pari passo con la classificazione e i limiti di velocità, ha molto poco di discrezionale – okay - quindi è solo una specie di presa d'atto. In realtà, invece, dopo diventa più oggetto di valutazioni specifiche all'interno del PICIL quello che sarà l'analisi di rischio; cioè queste categorie qua che sono chiamiamole base possono essere modificate in più o in meno a seconda dell'analisi che si farà col PICIL, per cui là vengono studiate tutte le intersezioni, i casi particolari. Può anche darsi che in qualche zona del Comune ci sia troppa luce per cui non è, come diceva Lei, il caso. Dopo, la finalità comunque del PICIL dovrebbe essere quella di garantire un'illuminazione corretta ai fini della sicurezza stradale, ma anche di capire dove posso illuminare meno senza mettere in pericolo le persone per risparmiare. Questo è un po' il senso.

CONS. ZERBATO: Grazie.

ARCH. BARZAZI: Niente.

SINDACO: Prego, Consigliere Lisetto.

CONS. LISETTO: Per capire, quando si dice “classificazione nuova” volevo capire se c'era anche la vecchia classificazione, cioè per vedere quali sono le strade che sono state inserite dal 1994 ad oggi, perché qui - leggo quello che c'è scritto - ma non so se queste strade c'erano anche prima inserite…

ARCH. BARZAZI: Non ho capito, scusi, la domanda. Quelle nuove sono state inserite *ex novo*, non le ho evidenziate, è logico che mettendo vicino le due liste uno deve andare a vedere quali sono.

CONS. LISETTO: Allora, siccome io non ho le due liste, ma ne ho una sola, leggo quella che ho.

ARCH. BARZAZI: Ah, mi spiace, ho capito.

CONS. LISETTO: Tutto qua.

ARCH. BARZAZI: Non sapevo.

CONS. LISETTO: Se avevo anche l’altra potevo fare la comparazione.

ARCH. BARZAZI: Mi spiace, ma era depositata in cartellina, credo, comunque in Segreteria.

CONS. LISETTO: No, no, qua non c'è niente.

ARCH. BARZAZI: Mi spiace.

CONS. LISETTO: Io ho solo la nuova classifica delle strade suddivise per aree, okay? Non ho quelle vecchie, perciò non so se qui vi siano strade nuove o se siano pari pari quelle di prima. Punto uno.
Secondo. Proprio oggi.. ieri, non oggi, ieri, sono venuto a conoscenza… perché leggendo qui via Rosmini è inserita in una strada ad uso pubblico, che c'è una variante su via Rosmini perché via Rosmini era una strada privata. Allora, domando: com’è che si può cambiare una strada privata in una strada ad uso pubblico? Dove sta il nesso di differenza o cos'è che differenzia, al di là di quello che Lei mi ha spiegato adesso che riguarda l'illuminazione? Qui ho letto anche altre considerazioni che inducono a classificare diversamente una strada, com'è che oggi via Rosmini viene classificata in modo diverso?

ARCH. BARZAZI: No, allora, scusi, via Rosmini, se posso, è sempre stata classificata di uso pubblico e resta tale, non è stato cambiato nulla. Non so dirle sulla base di che considerazioni, di che elementi all'epoca via Rosmini sia stata classificata o giudicata di uso pubblico; io l'ho presa per buona, quindi non siamo entrati nel merito di queste cose qua. Dopodiché Lei mi parla della variante, la variante è un altro discorso.

SINDACO: È un’altra cosa, non è oggetto del punto, non è oggetto del punto, scusate.
Prego, Consigliere.

CONS. LISETTO: Capisco che non è all'ordine del giorno, ma non avete capito la mia domanda allora: cosa devo fare, o cosa deve fare un cittadino che ha una strada privata

perché questa diventi ad uso pubblico? Dal momento che via Rosmini non vi siete posti il problema, mi dice Lei…

SINDACO: No, non è che non si…

CONS. LISETTO: È sempre stata così?

SINDACO: Scusi, Consigliere Lisetto, non è che via Rosmini non ci si è posti il problema, se è strada pubblica prevede interventi a carico dell'Amministrazione di manutenzione e di illuminazione, quello che serve, perché è a carico dell'Amministrazione Comunale. Via Rosmini non è stata modificata.
Visto che ha chiesto, non ha l'elenco, la comparazione, se andrà a vedere vedrà che… se ritiene di voler passare presso gli Uffici quindi le daranno anche la delibera del 1994 per quanto riguarda la classificazione delle strade, vedrà che era presente anche prima. Quello che una volta…

ARCH. BARZAZI: Scusa, Sindaco, se posso interrompere un secondo.

SINDACO: Prego.

ARCH. BARZAZI: Guardavo la delibera del ’94 - dopo gliela farò avere in qualche modo al Consigliere, se fa la domanda - via Rosmini era stata classificata di uso pubblico addirittura nel ’72, quindi non saprei proprio dirle le valutazioni, ecco.

SINDACO: Gliela fornisco io, tutto qua, Consigliere Lisetto, così può prenderne visione e anche tenerla.
Quindi nello stesso momento in cui oggi viene ceduta una… in modo particolare oggi stiamo parlando di cessione di arterie che diventano di uso pubblico è prevalentemente… può essere stato nel recente passato, perché vi sono arterie di lottizzazioni, perché vi sono arterie che possono far riferimento a delle lottizzazioni; sicuramente c'è una valutazione che deve avere un presupposto di uso pubblico. Non può essere - giusto per capirci, le faccio capire la differenza - non può essere una strada di accesso che termina presso una, due o tre abitazioni, bisogna che vi siano alcuni dati significativi per poter anche accogliere o meno una richiesta. Perché l'uso pubblico, poi, diventa anche un carico per l'Amministrazione Comunale in termini, come dicevo prima, di manutenzione e di gestione di quella arteria stradale.

CONS. LISETTO: Non voglio addentrarmi perché diventerei pesante, dal momento che…

SINDACO: Ma se ritiene… guardi, Consigliere, se ritiene di eventuale approfondire alcuni aspetti volentieri, adesso io le ho dato quella che aveva una copia io, ma non è un problema, può anche recarsi presso gli Uffici…

CONS. LISETTO: No, no, ma non è, non è…

SINDACO: …e fare approfondimenti, voglio dire, vari.

CONS. LISETTO: No, no, gli approfondimenti non ne vale la pena perché se la mettiamo sul piano del costo, ripeto che anche dove ci sono tre, o quattro, o cinque, o sette famiglie queste pagano le tasse come tutti quanti gli altri perciò… non mi addentro in altro, finisco qua non voglio discutere altro. Grazie.

SINDACO: No no, ma concordo con Lei.

CONS. LISETTO: Grazie, grazie.

SINDACO: Va bene, Consigliere Lisetto, comunque concordo con Lei che sono tutte doverose di attenzione, tutte. Dopo di che ci sono dei requisiti che non possiamo… oggi come oggi, se facessimo qualcosa di sbagliato andremo alla Corte dei Conti.
Va bene, ci sono altre domande… se no procederei col voto. Bene, signori procediamo con la votazione del punto 2: Aggiornamento dell'elenco delle strade pubbliche e di uso pubblico ricadenti all'interno del territorio amministrativo del Comune di San Biagio di Callalta, relativa classificazione ai sensi del Codice della Strada e della normativa UNI 11248/2016 sull'illuminazione stradale. Favorevoli? Contrari? Astenuti? Un astenuto.
Grazie, ringrazio anche l'architetto.

ARCH. BARZAZI: Grazie a voi, buona serata.

SINDACO: Nel frattempo chiedo al Responsabile dell'Ufficio ragioneria se si può accomodare, Rocchetto, e passiamo al punto successivo.

COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA

PROVINCIA DI TREVISO

Deliberazione n. 60 del 28-12-2021

OGGETTO : AGGIORNAMENTO DELL'ELENCO DELLE STRADE PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO RICADENTI ALL'INTERNO DEL TERRITORIO AMMINISTRATIVO DEL COMUNE DI SAN BIAGIO DI CALLALTA, RELATIVA CLASSIFICAZIONE AI SENSI DEL CODICE DELLA STRADA E DELLA NORMATIVA UNI 11248-2016 SULL'ILLUMINAZIONE STRADALE.

PARERI PREVENTIVI

Parere di regolarità tecnica
Visto l'art. 49 comma 1, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 "testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

Visto il provvedimento Sindacale n. 7 del 20.05.2019 con il quale si è provveduto alla nomina del Responsabile del Servizio.

Esprime parere: **Favorevole**

S. Biagio di Callalta, lì 23-12-2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Arch. Giovanni Barzazi

Parere di regolarità contabile
Visto l'art. 49 comma 1, del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267 "testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";

Visto il provvedimento Sindacale n. 6 del 20.05.2019 con il quale si è provveduto alla nomina del Responsabile del Servizio.

Esprime parere: **Favorevole**

S. Biagio di Callalta, lì 23-12-2021

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
F.to Rag. Fiorangela Rocchetto

Il presente verbale viene letto e sottoscritto come segue:

IL PRESIDENTE	IL SEGRETARIO GENERALE
F.to Alberto Cappelletto	F.to Dott.ssa Luisa Greggio

N. Reg. Pubblicazioni 65

REFERTO DI PUBBLICAZIONE
(art. 124- 1° c. D.Lgs.267/00)

Il sottoscritto Messo Comunale, certifica che copia del presente verbale viene affissa all'Albo Pretorio on-line il giorno 17-01-2022 e vi rimarrà per 15 giorni consecutivi.

F.to IL MESSO

CERTIFICATO DI ESECUTIVITÀ
(Art. 134 – comma 3° – D.Lgs. n. 267/00)

Si certifica che la suestesa deliberazione non soggetta al controllo preventivo di legittimità è stata pubblicata nelle forme di legge all'Albo Pretorio on-line, per cui la stessa è divenuta esecutiva il .

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Dott.ssa Maria Gloria Loschi

Copia conforme all'originale, in carta libera ad uso amministrativo.

Lì _____

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
Dott.ssa M. Gloria Loschi