

STRADE

Il nuovo Codice della Strada (art. 2, *Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285*) classifica la viabilità in funzione delle "...caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali" delle strade. Le strade sono distinte in :

- A Autostrade;
- B Strade extraurbane principali;
- C Strade extraurbane secondarie;
- D Strade urbane di scorrimento;
- E Strade urbane di quartiere;
- F Strade locali
- F bis Itinerari ciclopedonali

Il codice continua descrivendo le caratteristiche minime che ciascun tipo di strada deve avere:

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 appositi 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.

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.

Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

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 estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

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.

Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada

Oltre a questa classificazione, il codice distingue le strade anche in base alla proprietà: in tal caso le strade si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali".

Ciascun tipo di strada ha caratteristiche geometriche proprie che la distinguono dalle altre. Secondo le norme del CNR e il codice della strada queste sono le caratteristiche di ciascuna tipologia

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE			Larghezza min, dello spartitraffico (m)	Larghezza min, della banchina in sinistra (m)	Larghezza min, della banchina in destra (m)
1	2	3			9	10	11
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	3,75	2,6	0,70	2,50 ****
			eventuale strada di servizio	3,50 **	-	0,50	1,25
		URBANO	strada principale	3,75	1,8	0,70	2,50 ****
			eventuale strada di servizio	3,00 * **	-	0,50	0,50
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	3,75	2,50 ***	0,50	1,75
			eventuale strada di servizio	3,50 **	2,00 ****	0,50	1,25
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	3,75	-	-	1,50
			C2	3,50	-	-	1,25
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	3,25*	1,8	0,50	1,00
			eventuale strada di servizio	2,75 **	-	0,50	0,50
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		3,00 * **	-	-	0,50

Un'ulteriore classificazione si ha per la rete stradale ad opera del CNR:

RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	in ambito extraurbano	in ambito urbano
a - rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - rete principale (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - rete secondaria (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - rete locale (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

Le strade **primarie** “raccolgono e distribuiscono ... il traffico di scambio tra territorio urbano ed extraurbano; possono disimpegnare il traffico di transito rispetto all’area urbana...”¹

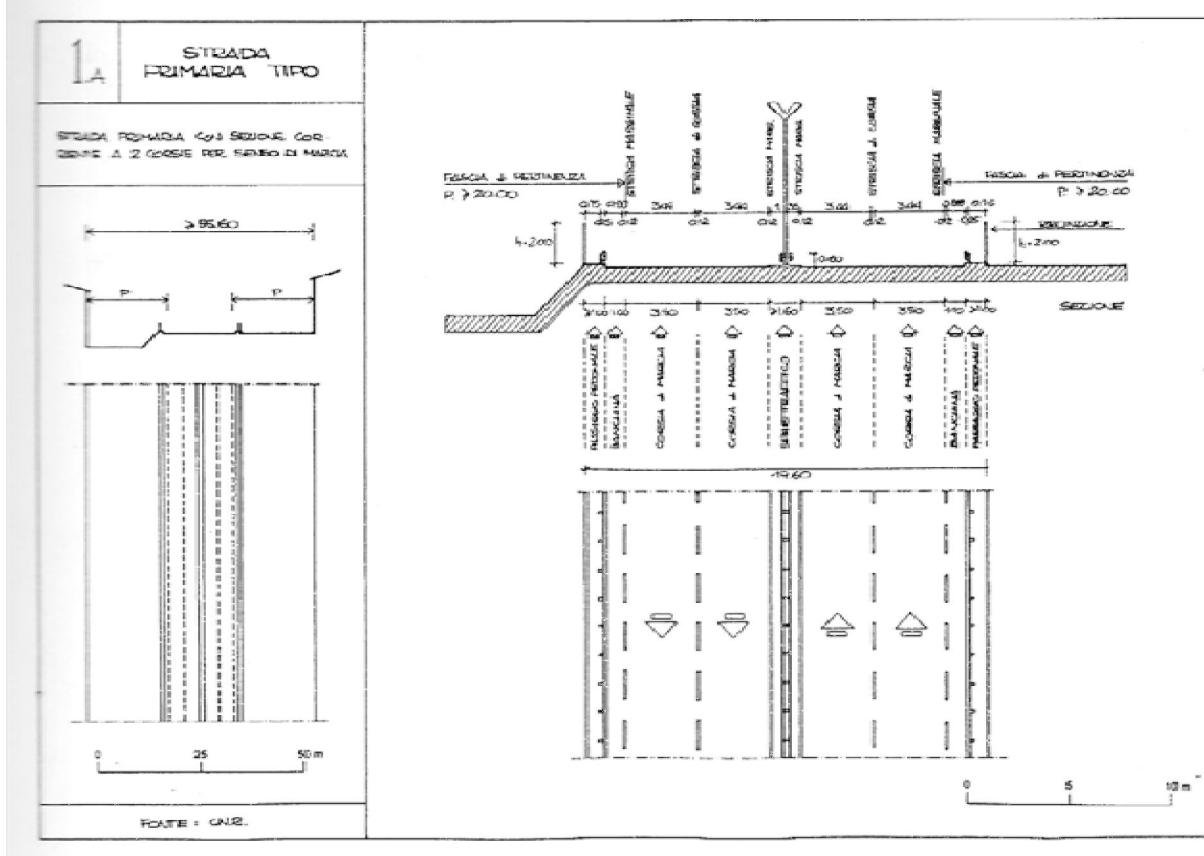
Le altre tre tipologie sono strettamente urbane: le strade di **scorrimento** distribuiscono il traffico delle strade primarie e raccolgono quello delle strade di quartiere. Le strade di **quartiere** sono comprese in un settore dell’area urbana, servono da collegamento tra quartieri e distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento e raccolgono quello delle strade locali. A questa categoria appartengono anche quelle strade destinate a servire gli insediamenti interni al quartiere. Le strade **locali** sono strade interamente comprese all’interno di un quartiere; esse raccolgono il traffico per rimetterlo sulle strade di quartiere.

E all’interno del singolo insediamento si possono, inoltre, distinguere²:

- strade principali di attraversamento;
- strade principali di penetrazione;
- strade secondarie di distribuzione diffusa;
- piste ciclabili, percorsi pedonali, ecc.

Le strade urbane, inoltre, possono essere distinte in base alla caratteristiche delle funzioni che su di essa prospettano: strada commerciale, strada di tipo industriale (traffico costituito solo da automezzi pesanti, veicoli addetti e trasporto merci...), strada centrale o principale....³

Fig. 6- Esempio di strada primaria



¹ Wallach R. (2000), *La strada. Elemento costitutivo della qualità urbana*, Cingemi, Roma, pag. 17

² Wallach R. (2000), *op. cit.*, pag. 12.

³ Ivi, pag. 39 e sgg.

Fig. 7- Esempio di strada di scorrimento

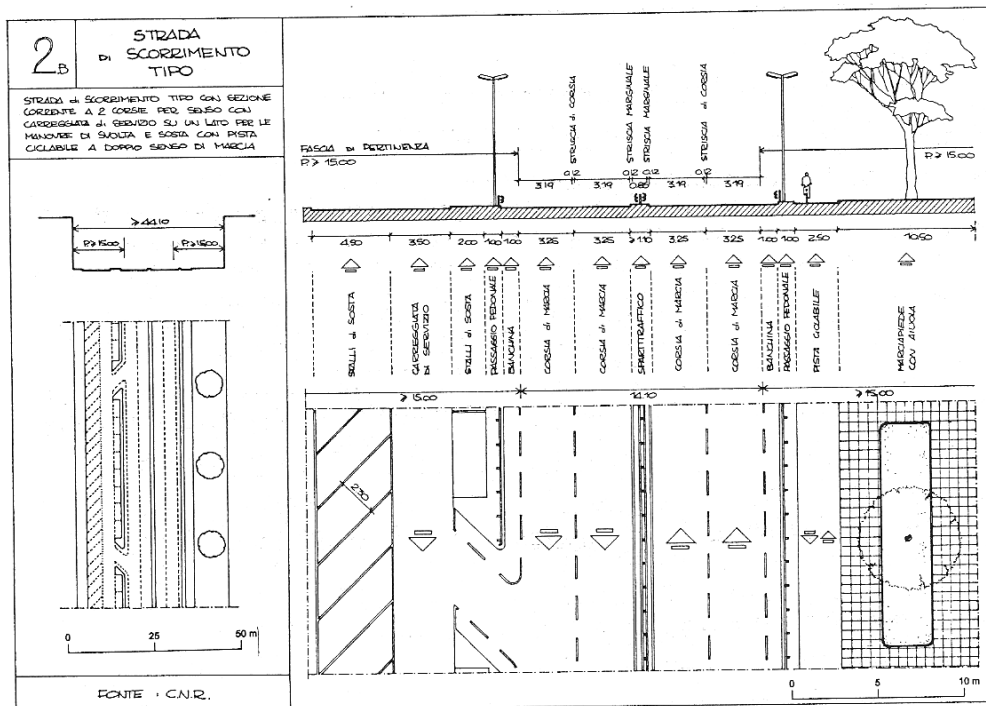
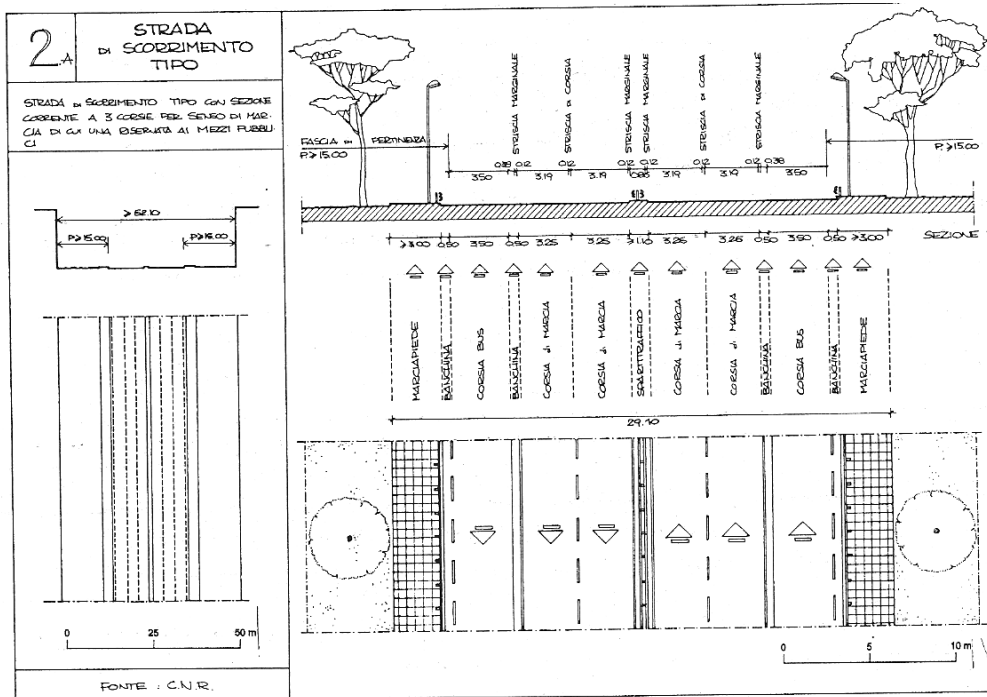


Fig. 8- Esempio di strada di quartiere

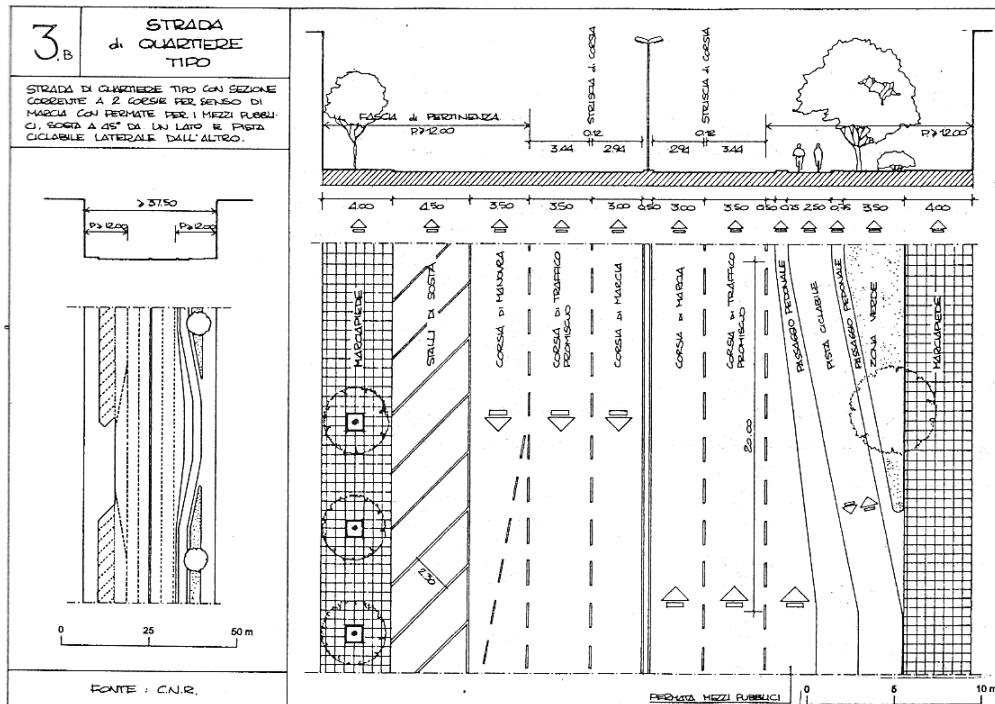
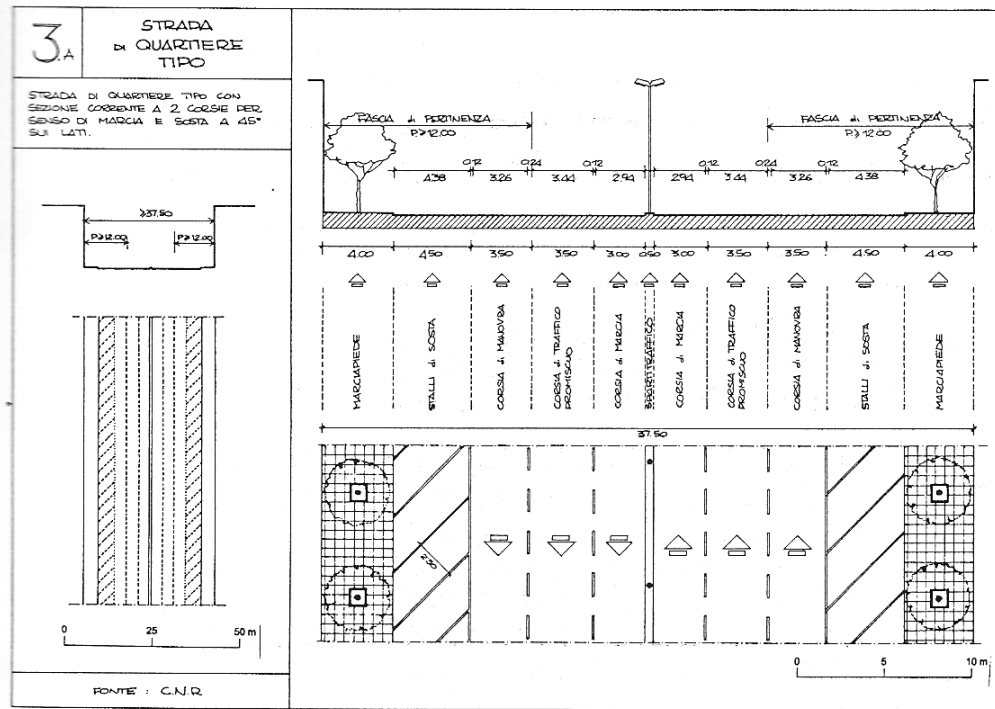
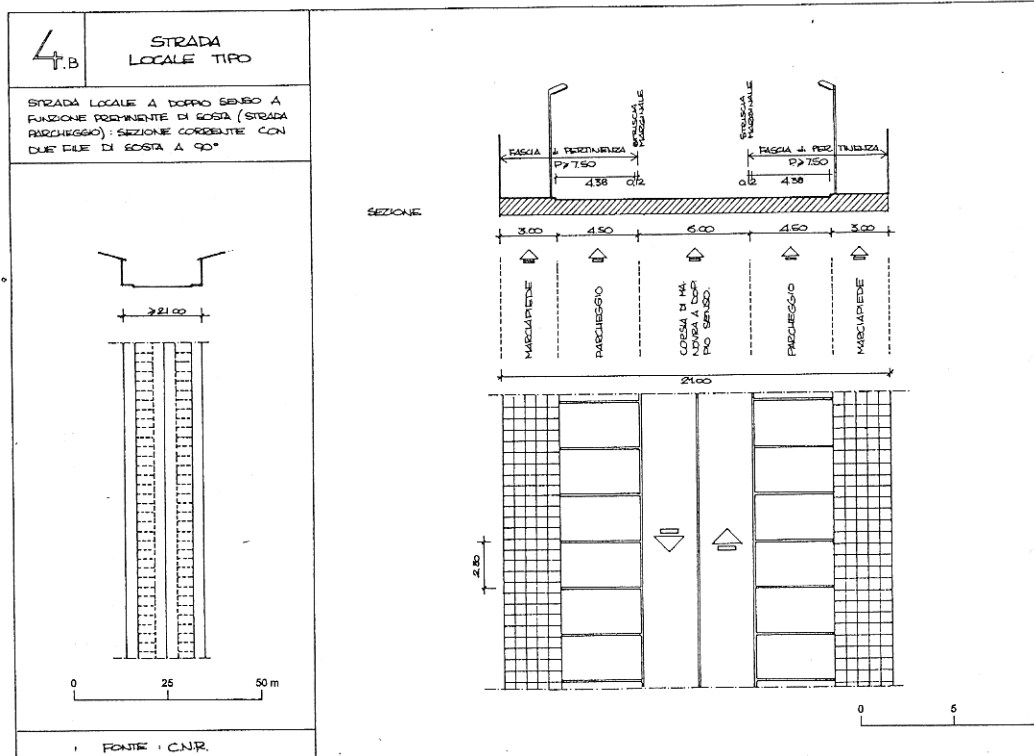
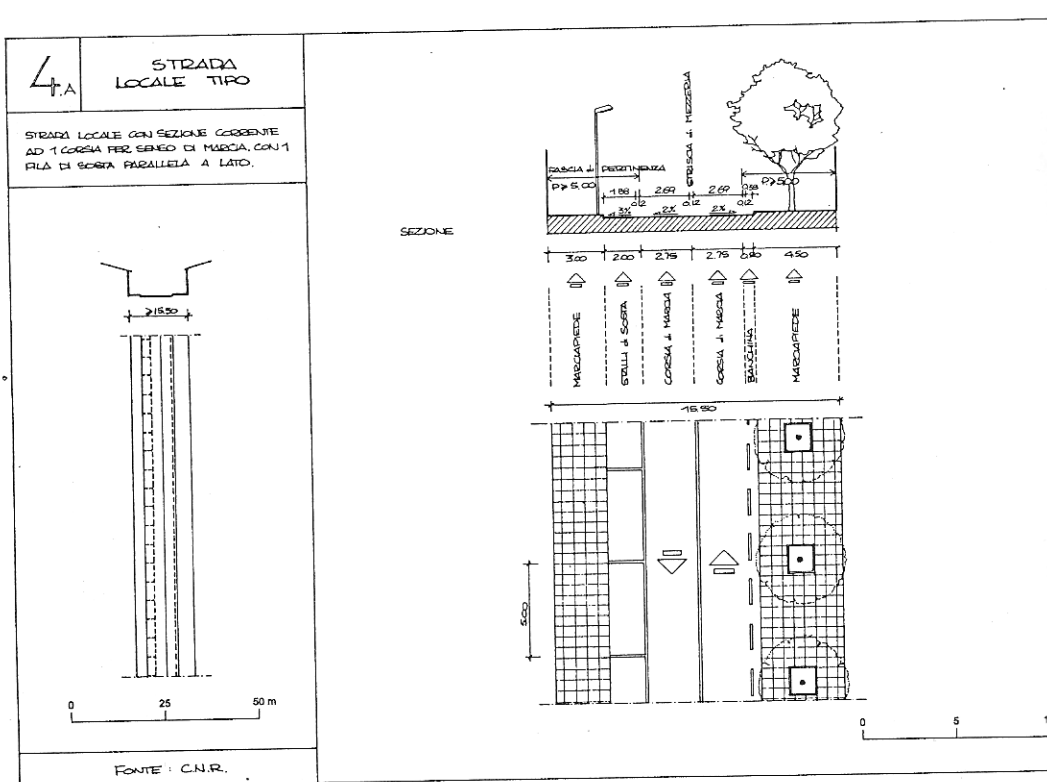


Fig. 8- Esempio di strada locale



Uno degli elementi principali da prevedere nelle strade urbane è il **marciapiede**, le cui norme geometriche sono definite dal DM 5-11-2000.

La larghezza di un marciapiede, al netto di strisce erbose o di alberature, è pari ad 1.50 m. su un marciapiede possono, comunque, trovare collocazione servizi di “modesto impegno”, quali semafori, colonne di chiamata soccorso, pali, supporti per illuminazione e per la segnaletica, cartelloni pubblicitari.⁴

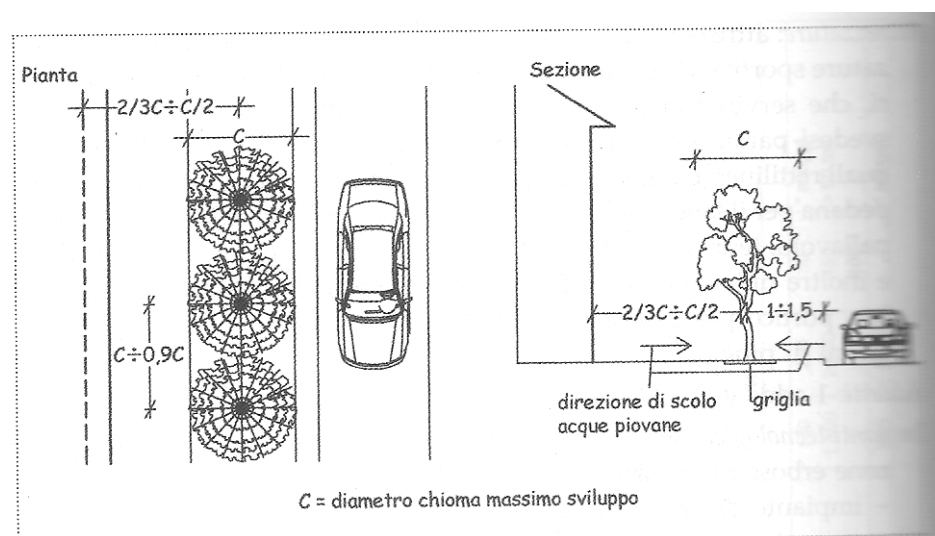
Fig. 9- Esempio di marciapiedi “occupati”



Nel caso in cui sul marciapiede siano, invece, previste strutture che occupano grandi quantità di spazio pubblico, quali edicole, cassonetti, chioschi, ... la larghezza deve essere di 2 m. in ogni caso per tutti i tipi di strada urbana, la larghezza del marciapiede deve essere determinata dai flussi di traffico previsti.

Insieme ai marciapiedi, lungo le strade comunali è possibile prevedere anche il **verde filtro e verde viario**.

Fig. 10- Esempio di verde viario



⁴ Wallach (2005), *Il bisogno di città. Strumenti e metodi per la costruzione della qualità urbana*, Kappa, pag. 63 e sgg.

Il verde filtro ha la funzione “di separazione spaziale, visiva e acustica”⁵ tra zone con destinazione d’uso diversa. A volte in questo tipo di verde si possono trovare le attrezzature già viste nella scheda A.

Il verde viario, invece, svolge funzione di arredo urbano e di mitigazione dell’impatto delle infrastrutture viarie stesse; non può ospitare al suo interno le attrezzature per il gioco e lo sport. In particolare, per questo tipo di verde, bisogna prevedere alberature resistenti all’inquinamento (conifere); distanziare il tronco dal ciglio stradale (minimo 75 cm), l’interasse tra gli alberi deve essere pari o di poco inferiore alla larghezza della chioma e contornare il piede dell’albero con uno spazio protetto verso cui dirigere l’acqua.

Fig. 11- Caratteristiche di alcune essenze di verde viario

Essenze	Altezza massima [m]	Diametro chioma [m]	Durata [anni]	Crescita	Resistenza
Platano	30+35	20	100+150		alle intemperie e alla polvere
Ippocastano	30+35	20+24		rapida	al vento e alla polvere ma non tanto
Pioppo	30+35		40+50	rapida	per terreni umidi, poco resistente al vento
Tiglio	20+25	10+12	non longevo		poco resistente al vento
Robinia	20+25	10+12	non longevo	rapida	ottimo per consolidare i pendii
Frassino	15+20				per terreni umidi, sensibile alla polvere

Fonte: L. Dodi, *Elementi di urbanistica*, Tamburini, Milano, 1953

⁵ Mercandino A. (2006), *Urbanistica tecnica. Pianificazione generale*, 2006, Il sole 24ore, pag. 403 e sgg.