



Comune di Rimini

Settore Mobilità
Dirigente Ing. Carlo Michelacci

Aggiornamento della classificazione delle strade e della conseguente definizione delle fasce di rispetto, ai sensi del D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992 e del D.P.R. n.495 del 16/12/1992

Allegato **1**

Relazione nuova classificazione strade

Proposta deliberativa n. 75 del 09/06/2022

Il Dirigente
Settore Mobilità
Ing. Carlo Michelacci



RELAZIONE NUOVA CLASSIFICAZIONE STRADE

CONSIDERATO che:

La classifica funzionale delle strade è un adempimento obbligatorio, richiesto dall'art. 13 c.5 delCdS, solitamente effettuato all'interno del Piano Generale del Traffico Urbano; a questo proposito nelle Direttive Ministeriali del 1995 si afferma che (punto 3.1): "la riorganizzazione della circolazione stradale richiede in primo luogo la definizione di un'ideale classifica funzionale delle strade"

Sempre nelle sopracitate Direttive , al punto 3.1.2 si definisce:

- rete principale urbana l'insieme di tutti i tipi di strade classificate come Autostrade urbane, strade di scorrimento e strade di quartiere (classi A, D, E ed eventuali classi intermedie);
- rete locale urbana l'insieme delle strade locali (F e F bis).

Il punto 3.1.2 specifica ulteriormente il concetto di "rete" ed introduce quello di "Isole ambientali"; si dice infatti: "La viabilità principale (cioè la rete principale urbana) così definita, viene a costituire una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali (isole in quanto interne alla maglia di viabilità principale, ambientali in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani)".

Si ritiene importante sottolineare che reti stradali ed isole ambientali costituiscono l'ideale matrice alla quale riferire le strategie di mobilità sostenibile e di riqualificazione/rigenerazione urbana.

Il D.M. 5/11/2001 (decreto Lunardi), al Capitolo 2 riprende il concetto di rete, con qualche modifica rispetto alle direttive del 1995, in particolare introducendo la categoria di rete primaria e quella di rete secondaria, intermedia tra rete principale e rete locale, senza distinguere tra rete urbana ed extraurbana; si ha quindi:

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



Comune di Rimini
Direzione Generale

Settore Mobilità
Dirigente Ing. Carlo Michelacci

Via Rosaspina, 21- 47900 Rimini
tel. 0541 704507
c.f.-p.iva 00304260409
www.comune.rimini.it
dipartimento3@pec.comune.rimini.it

Il D.M., sempre nel capitolo 2, insiste soprattutto sul fatto che, per classificare le strade, è preliminarmente necessario individuarne la funzione all'interno della organizzazione della circolazione urbana.

Nel Capitolo 3 si introducono le caratteristiche compositive degli spazi stradali, definendo numero e larghezza delle corsie, disposizione degli spazi di sosta, ecc.

Tutte le leggi, decreti, direttive, norme in generale, precisano che:

- gli standard definiti sono cogenti per le strade di nuova costruzione;
- gli stessi standard sono obiettivi da raggiungere per le strade esistenti;
- nel caso in cui particolari condizioni locali ambientali, paesaggistiche, archeologiche ed economiche non consentano il pieno rispetto delle norme, possono essere adottate soluzioni progettuali diverse a condizione che le stesse siano supportate da specifiche analisi di sicurezza.

Le direttive ministeriali del 1995, al punto 1.2 dell'Allegato, richiamano l'importanza, ai fini della classifica delle strade, dello studio delle intersezioni viarie; in particolare si precisa che:

- le interconnessioni viarie sono ammesse esclusivamente con altre strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente.

In termini pratici, secondo le direttive le intersezioni urbane possibili sono:

- per le Autostrade (A) con Autostrade (A) e con strade di scorrimento (D)
- per le strade di scorrimento (D) con Autostrade (A), strade di scorrimento (D) e strade di quartiere (E);
- per le strade di quartiere (E) con strade di scorrimento (D), strade di quartiere (E) e strade locali (F);
- per le strade locali (F) con strade di quartiere (D) e strade locali (F)

L'Amministrazione, al fine di garantire la sicurezza stradale per pedoni e ciclisti nei quartieri residenziali più popolosi, intende pensare alla realizzazione delle "zone 30".

La diminuzione della velocità costituisce un'importante opportunità per migliorare in modo durevole la qualità della vita di quartiere ed una convivenza più sicura delle automobili con gli altri utenti della strada: pedoni, biciclette, ecc.. L'istituzione di tali zone contribuisce a ridurre gli incidenti e le conseguenze degli stessi, a ridurre il "traffico di attraversamento" da parte degli automobilisti che abbandonano le strade più trafficate alla ricerca di una scorciatoia per raggiungere più rapidamente la propria destinazione e a ridurre le emissioni inquinanti e acustiche;

IL DIRIGENTE
Infrastrutture Mobilità
Ing. Carlo Michelacci
(firmato digitalmente)

