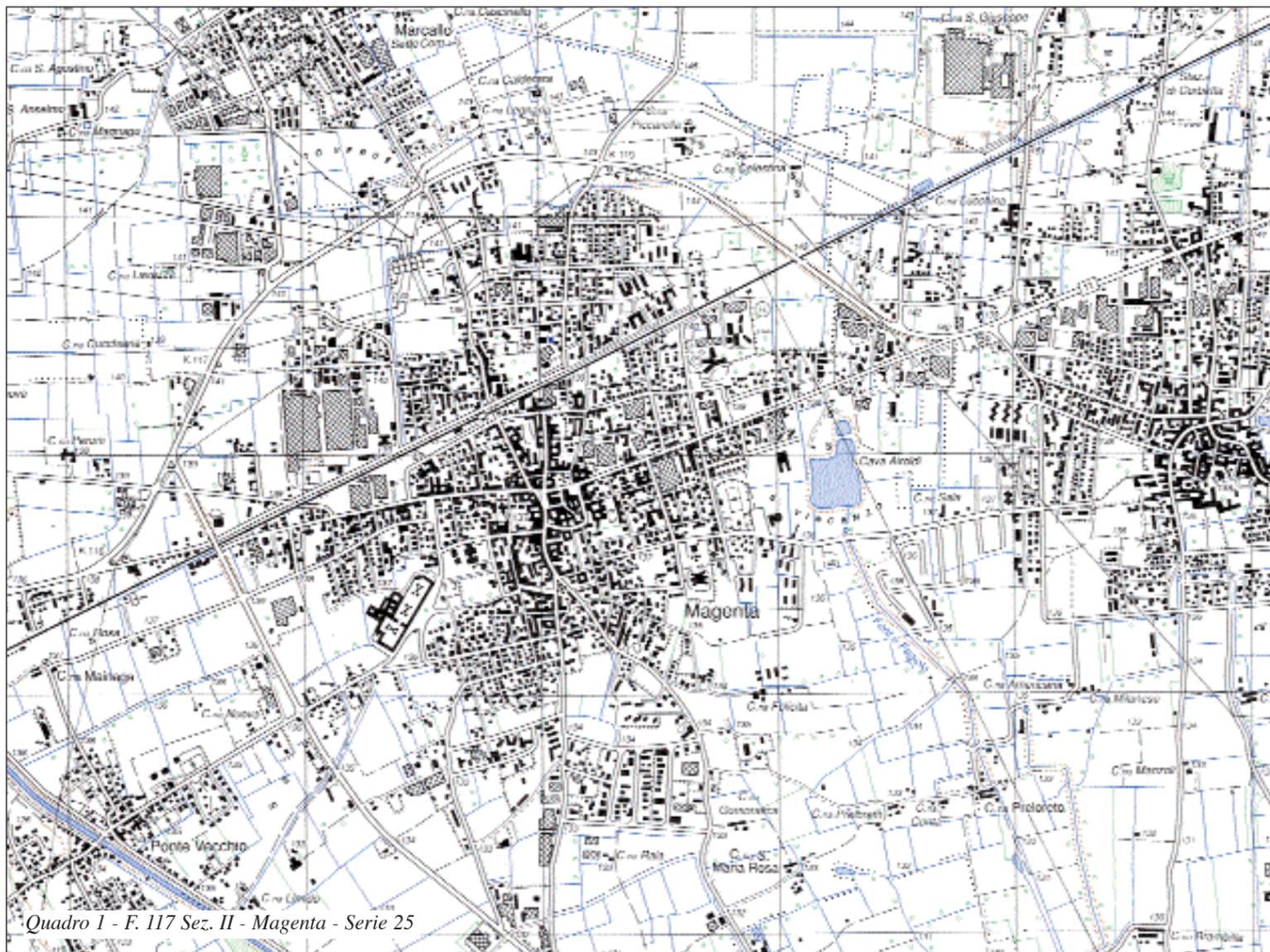


125. Viabilità ordinaria

PAOLO GHELARDONI

Università degli Studi di Pisa



La viabilità ordinaria viene generalmente differenziata in due categorie: la «viabilità principale», caratterizzata da strade utilizzabili in tutte le stagioni e con percorribilità rispondente pienamente alle esigenze logistiche e di comunicazione, e la «viabilità secondaria», con vie non contemplate dalla precedente categoria.

La viabilità principale viene a sua volta classificata in strade a quattro corsie, strade ordinarie a doppio transito (oltre 7 m di larghezza) e strade ordinarie a semplice transito; mentre la viabilità secondaria comprende: rotabili secondarie e carrarecce (percorribili da automezzi, anche se con difficoltà nel secondo caso), mulattiere, sentieri e tratturi.

La cartografia I.G.M. a scala 1:25 000 nelle edizioni nuove (serie 25) adotta, a questo riguardo, segni convenzionali opportuni, la cui esemplificazione è riportata nella parte inferiore di ogni singola sezione.

Nel **quadro 1** è rappresentato un tratto della strada statale n. 11 «Padana Superiore», che nel nuovo tracciato passa a nord di Magenta per un migliore scorrimento, anziché attraverso il centro cittadino. Sono evidenti gli insediamenti industriali sorti presso la statale.

Nel **quadro 2** è riportato un tratto della strada statale n. 67 «Tosco-Romagnola» poco a nord dell'Arno, mentre a sud del fiume è rappresentata la strada a quattro corsie che collega la stazione di Firenze Sud dell'autostrada A1 con il viadotto di Varlungo sull'Arno. Tra il fiume e l'abitato di Bagno a Ripoli sono rappresentate altre strade principali e secondarie, oltre ad alcune carrarecce.

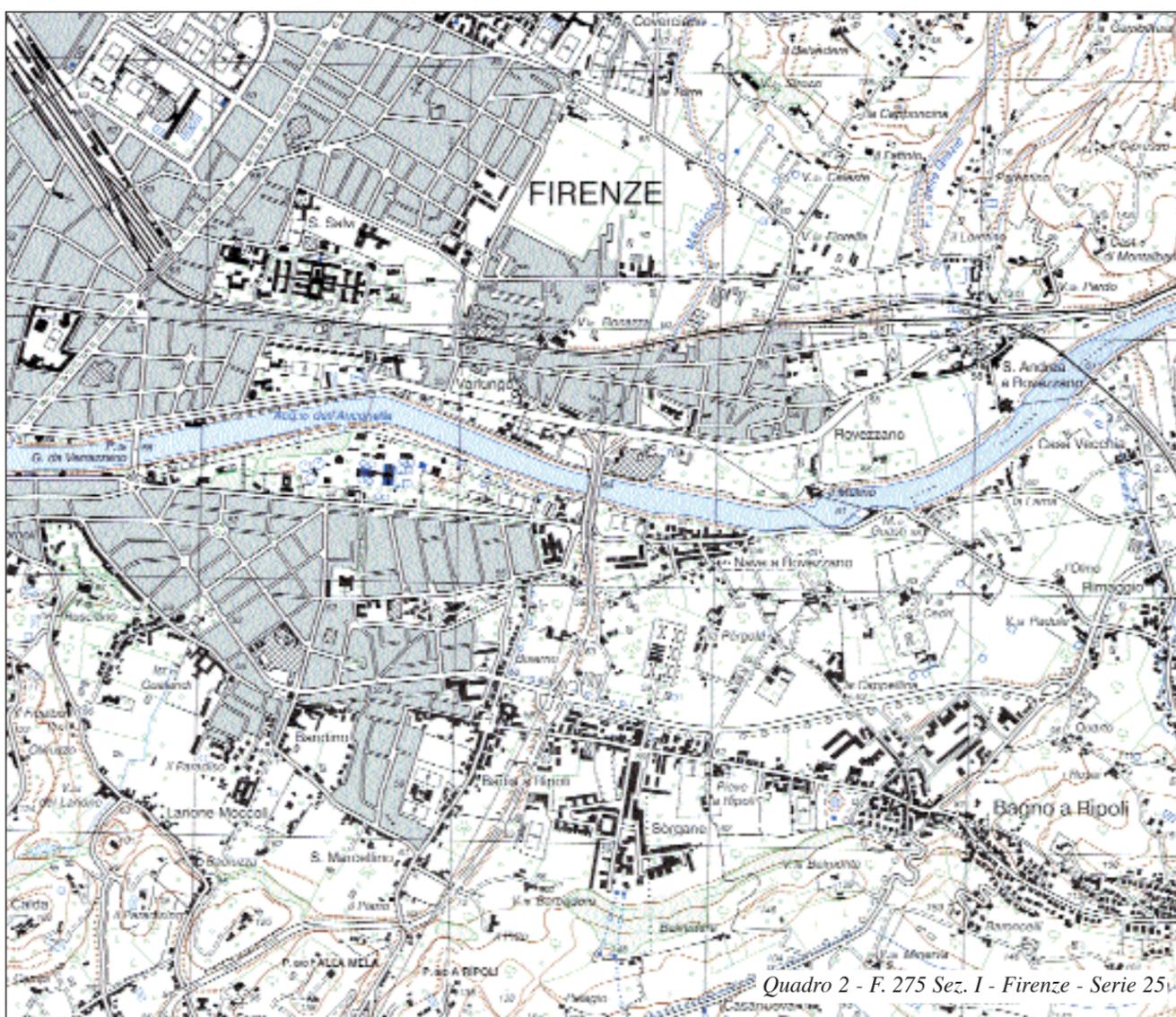
Nel **quadro 3** sono evidenti la strada statale n. 166, altre strade principali e secondarie, molte carrarecce che proseguono come mulattiere nelle aree meno abitate e di rilievo più elevato.

Questi tipi di viabilità secondaria sono molto più frequenti dove i rilievi sono più consistenti ed elevati, come quelli rappresentati nel **quadro 4**. Da Treppo Carnico per salire alla Casera Tersadia (1 372 m) in direzione sud-est, si notano sia una mulattiera, che collega le due località, sia più ad ovest un percorso che inizia con una mulattiera, quindi si trasforma in sentiero dapprima facile e poi difficile nella parte più erta del rilievo. Anche nella zona nord del quadro la viabilità è costituita solo da mulattiere e sentieri.

Il **quadro 5** rappresenta una parte di tratturo, tipico tracciato percorribile dalle greggi, che in questo caso va da Celano a Foggia, qui riportato tra gli abitati di Morrone del Sannio e Ripabottoni, che si mantiene ad una quota prossima ai 600 m.

Le norme di legge italiane suddividono le strade di uso pubblico in «strade statali», la cui costruzione e manutenzione spetta allo Stato con la funzione di collegare le principa-

li città italiane o gli stati confinanti; in «strade provinciali», la cui costruzione e manutenzione spetta ad una o più province e che collegano il capoluogo di provincia con le altre confinanti oppure hanno grande importanza a livello provinciale; ed in «strade comunali», di spettanza al singolo comu-





Quadro 3 - F. 488 - Polla - Serie 50

ne, all'interno di luoghi abitati o colleganti tra loro i maggiori centri abitati del comune.

Questa tradizionale divisione delle vie di comunicazione stradali nel nostro Paese ha subito una modificazione importante nel 1998, quando un decreto legislativo (n. 112 del 31 marzo 1998) ha conferito funzioni e compiti amministrativi fino ad allora propri dello Stato alle regioni ed agli enti locali in materia di programmazione, progettazione, esecuzione e manutenzione di grandi reti infrastrutturali. Successivamente il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000 ha stabilito quali settori della viabilità statale dovevano passare alle Regioni ed a loro volta le Regioni hanno definito la viabilità di competenza provinciale. Come conseguenza in ognuna delle regioni italiane non vi è più una semplice suddivisione in strade statali, provinciali e comunali, ma si ha un numero piuttosto limitato di strade statali, alcune strade di competenza regionale, un consistente numero di strade provinciali e molte strade comunali.



Quadro 4 - F. 32 - Tolmezzo - Serie 50



Quadro 5 - F. 394 - Casacalenda - Serie 50

Generalmente le attuali strade «regionali» sono le strade statali, che in precedenza collegavano parti importanti dell'Italia, o strade di grande comunicazione di nuovo disegno; mentre sono rimaste di competenza statale quelle che ricalcavano nel percorso le antiche strade consolari romane e alcune strade interregionali.

Per i quattro tipi di viabilità anzidetti viene effettuata la manutenzione dalla singola amministrazione da cui dipendono, mentre per altri due tipi di strade, quelle vicinali (o carreggiabili) e quelle campestri, non è prevista alcuna manutenzione.

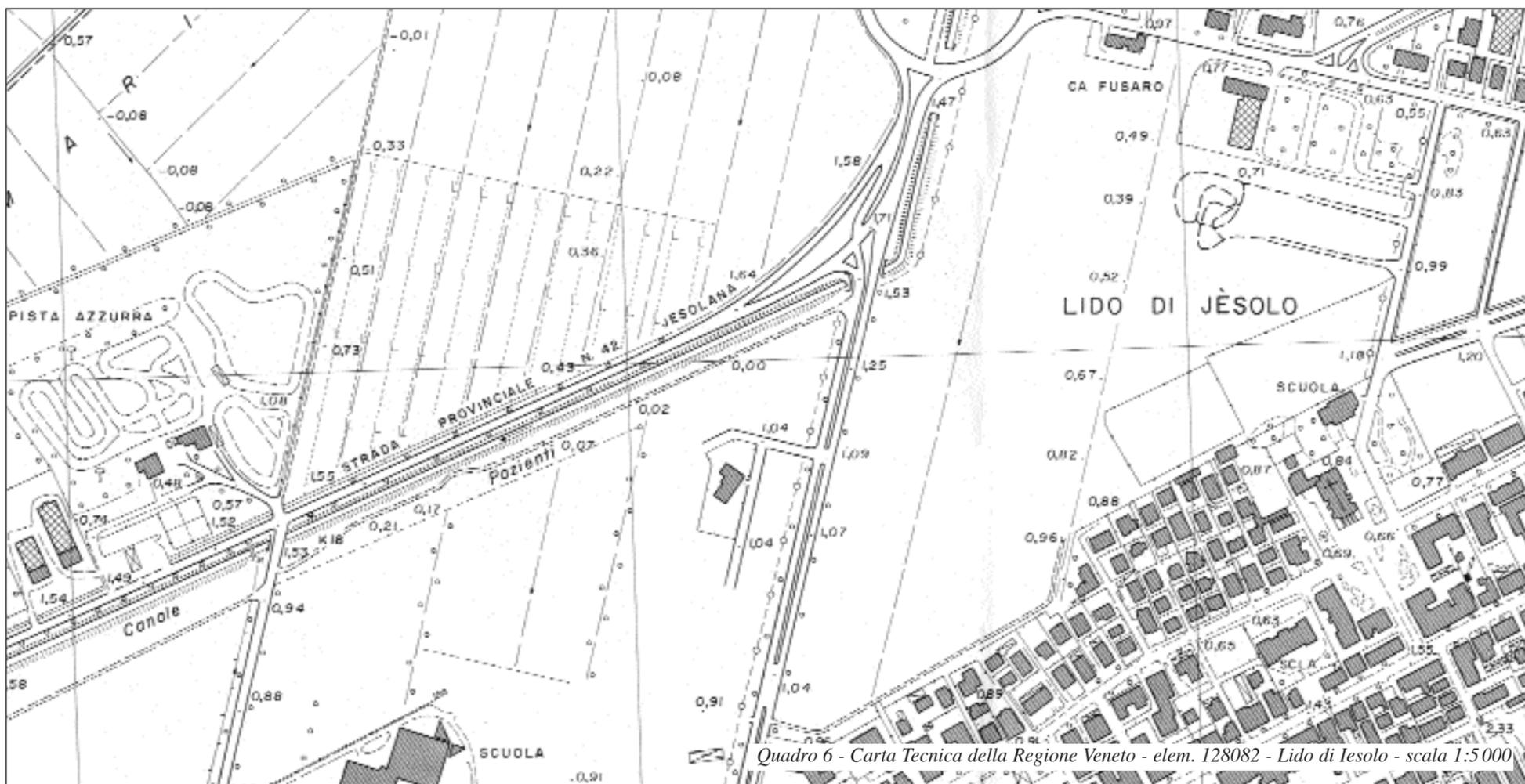
Le esigenze dei vari servizi infrastrutturali di competenza locale hanno spinto le amministrazioni regionali e provinciali a dotarsi di cartografia a grande scala, miranti a rendere evidenti i dettagli del territorio e quindi la viabilità che con l'aumentare della scala viene meglio rappresentata. Le varie amministrazioni locali dispongono infatti di cartografia alla scala di 1:10 000, 1:5 000 e talvolta anche 1:2 000.

Nel **quadro 6** è riportato un tratto della strada provinciale n. 42 «Jesolana» parallela alla costa e poco a sud del tratto terminale del fiume Sile.

Nel **quadro 7**, riguardante un'area della provincia di Pisa, è rappresentata l'intersezione ortogonale della strada statale n. 439 «Sarzanese-Valdera» (dal 2000 divenuta strada regionale con lo stesso

nome) con la strada provinciale di San Pietro Belvedere (n. 26).

Il **quadro 8**, tratto anch'esso dalla Carta Tecnica Regionale, rappresenta una zona a sud ovest di Pisa con sopra riportato il grafo viario, distinto anche attraverso l'uso di colori differenti, con le nuove competenze gestionali; si nota infatti all'estremità ovest un tratto dell'autostrada «Genova-Livorno» in corrispondenza del superamento dell'Arno; nella parte di sud est un tratto della strada statale «Aurelia» (n. 1); in senso nord est - sud ovest la parte terminale della strada regionale di grande comunicazione «Firenze-Pisa» alla stazione autostradale di Pisa centro, da cui inizia lo svincolo statale in direzione sud. Parallelamente all'Arno corre presso la sponda sinistra la strada provinciale n. 224 di Marina di Pisa (fino al 1998 strada statale con lo stesso nome e numero). Gli abitati di Luicchio e di La Vettola sono attraversati da strade comunali.

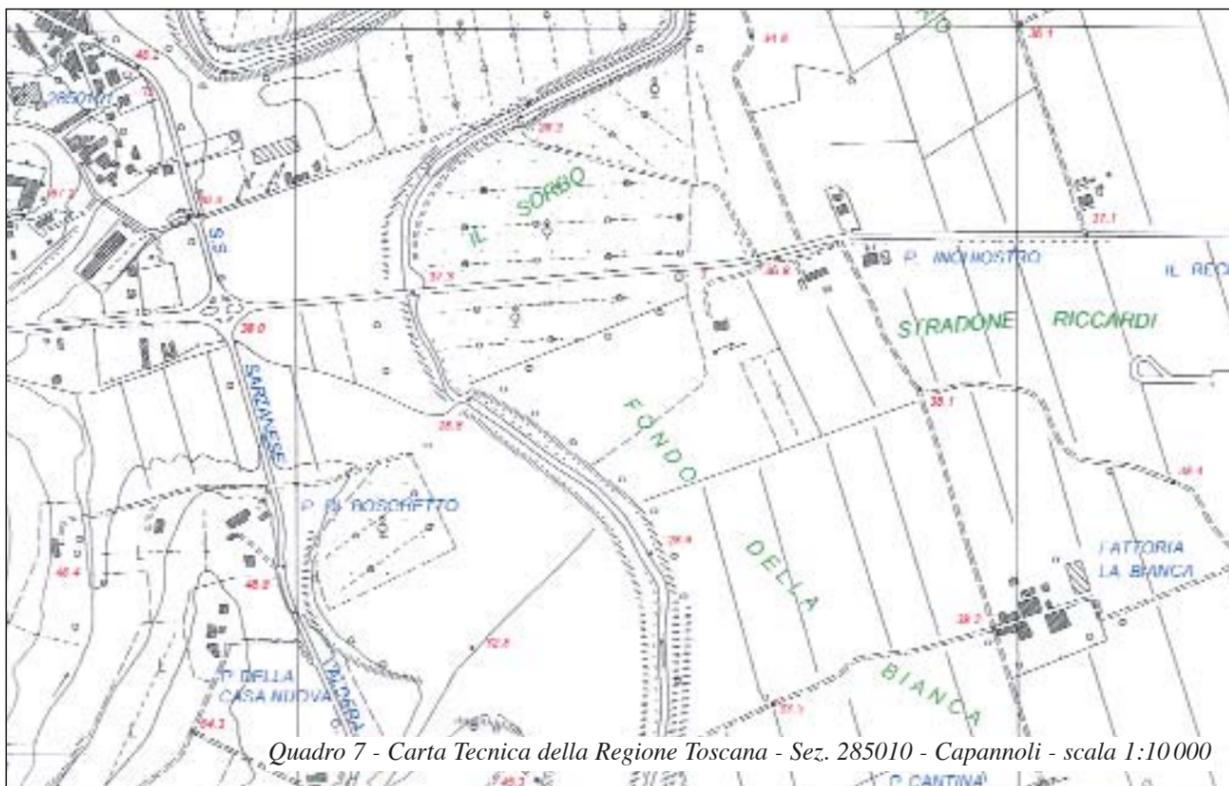


Quadro 6 - Carta Tecnica della Regione Veneto - elem. 128082 - Lido di Jesolo - scala 1:5 000

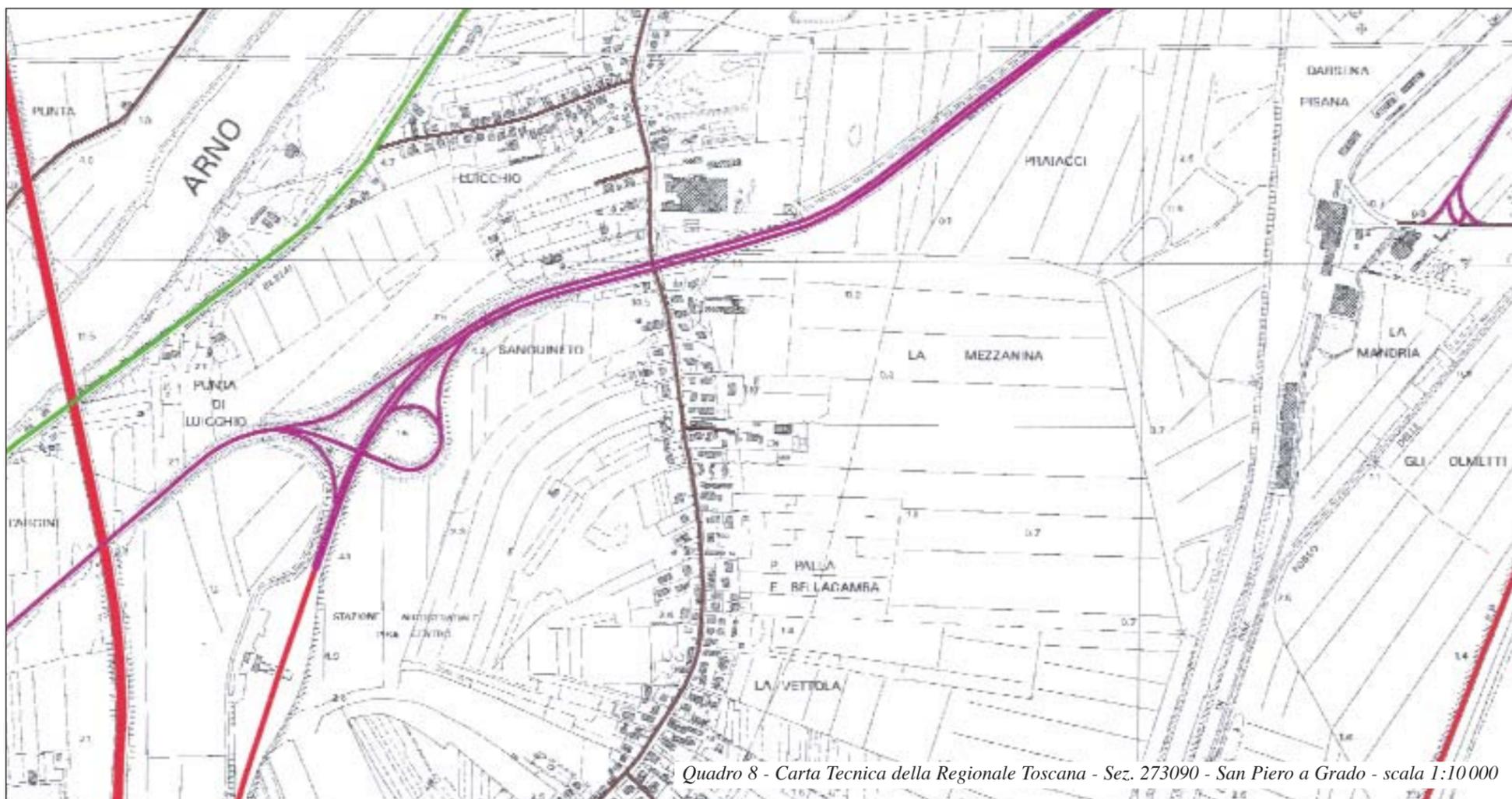
BIBLIOGRAFIA

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, *Segni convenzionali per le sezioni della Carta d'Italia alla scala 1:25 000 e norme sul loro uso*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 1995.

REGIONE TOSCANA, GIUNTA REGIONALE, *Trasferimento della viabilità statale alla Regione Toscana in attuazione del Decreto Legislativo n. 112/98 secondo gli elenchi allegati al DPCM del 21.02.2000*, Firenze, Dipartimento Politiche Territoriali, 2000.



Quadro 7 - Carta Tecnica della Regione Toscana - Sez. 285010 - Capannoli - scala 1:10 000



Quadro 8 - Carta Tecnica della Regione Toscana - Sez. 273090 - San Piero a Grado - scala 1:10 000