

- Strade di tipo A - Autostrada**
Autostrada urbana: strada 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.
La funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dal suo traffico di attraversamento, traffico che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazione degli spostamenti.
Nel caso di vaste dimensioni del centro abitato, alcuni tronchi terminali delle autostrade extraurbane, in quanto sede autostradale di penetrazione urbana, hanno la funzione di consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale (o iniziale) degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano.
- Strade di tipo A - Autostrada - opere previste o in fase di realizzazione**
- Strade di tipo 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 veicoli 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.
- Strade di tipo C - Strada extraurbana secondaria**
Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
La funzione è di collegamento tra porzioni di centro abitato non contigue tra loro e appartenenti ad ambiti amministrativi differenti con il fine di soddisfare gli spostamenti di medie distanze all'interno di ambiti extraurbani.
- Strade di tipo C - Strada extraurbana secondaria - opere previste o in fase di realizzazione**
- Strade di tipo 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 concordate.
La funzione, oltre a quella di soddisfare il traffico di attraversamento e il traffico di scambio, sta assolvendo completamente o parzialmente nei casi rispettivamente di assenza o di contemporanea presenza delle autostrade urbane, e quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza propri dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato).
per questa categoria di strade è prevista dall'articolo 142 del codice la possibilità di elevare il limite generalizzato di velocità per le strade urbane, pari a 50 km/h, fino a 70 km/h, per le strade le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentono, per l'applicazione delle direttive vengono individuati gli itinerari di scorrimento costituiti da serie di strade, le quali nel caso di presenza di corsie o sedi riservate ai mezzi pubblici di superficie devono comunque disporre di ulteriori due corsie per senso di marcia.
- Strade di tipo E - Strada urbana di quartiere**
Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchina pavimentata e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposite corsie di manovra, esterne alla carreggiata.
La funzione è di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone esterne di un modesto settore o quartiere spaccamenti di minore lunghezza rispetto a quelle degli altri tipi di strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato).
In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (scuole, attrezzature, ecc.), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.
- Strade di tipo F - Strada locale**
Strada urbana ed extraurbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione non facendo parte degli altri tipi di strade.
La funzione è di servire direttamente gli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio oltre alle strade con le funzioni tipiche della categoria E e della categoria C a cui mancano uno o più requisiti per essere classificate come tali.
- Percorsi ciclopedonali esistenti**
- Percorsi ciclopedonali - opere previste**
- Perimetro centro abitato - RIFERIMENTO TAVOLA PGT PR-P2**
- Confine comunale**

IPOTESI DI CAMBIO DI COMPETENZA



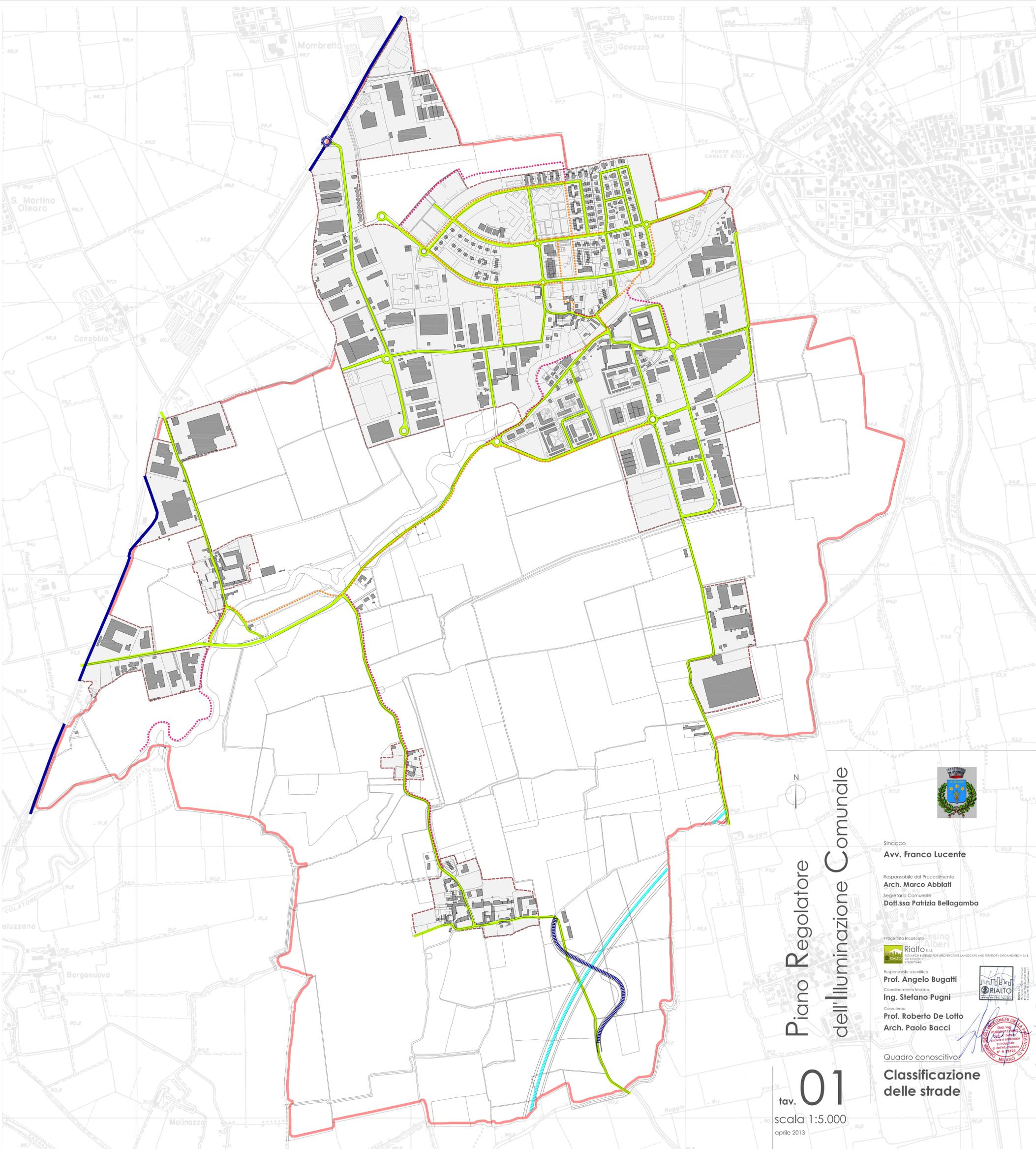
Stato attuale

- Strada Comunale
- Strada Provinciale
- Percorsi ciclopedonali esistenti
- Percorsi ciclopedonali in previsione



Scenario futuro

- Strada Comunale
- Strada Provinciale
- Percorsi ciclopedonali esistenti
- Percorsi ciclopedonali in previsione



Piano Regolatore
dell'Illuminazione Comunale

01
tav.
scala 1:5.000
aprile 2013



Sindaco
Avv. Franco Lucente

Responsabile del Procedimento
Arch. Marco Abbati
Segretario Comunale
Dott.ssa Patrizia Bellagamba

Progettista incaricato
Assin Alberi
Rialto S.r.l.
ASSISTENZA PROGETTUALE PER ARCHITETTURA, LANDSCAPE AND TERRITORY ORGANIZATION S.r.l.
Via Milano 10 - 20121 Milano

Responsabile scientifico
Prof. Angelo Bugatti
Coordinamento tecnico
Ing. Stefano Pagni

Consulenza
Prof. Roberto De Lotto
Arch. Paolo Bacci

Quadro conoscitivo
Classificazione delle strade

