

La progettazione stradale sulla rete italiana alla soglia del terzo millennio

Aurelio Amodéo

PROFESSORE ORDINARIO DI COSTRUZIONI DI STRADE, FERROVIE ED AEROPORTI
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI TRIESTE

The new Italian Road Code (1992) replaces road infrastructure legislation of which the most recent is more than 40 years old. It provides new rules in particular in relation to the new planning criteria. These rules are necessary if the infrastructure is to satisfy new needs in a context that has been modified over time because of an increase in traffic volume and a greater sensibility to environmental and safety issues. An essential part of the new road code is the institution of a functional classification of the road hierarchy necessary to correctly specify the technical characteristics of each new project in relation to the function that the road should have. In this article an outline is given of the aspects of greatest interest which regard the practical application of the principles of the new code. Particular reference is made to the problems relative to the quality of planning in light of the new legislation. The necessity to increase the level of detail in projects even in the early phases to allow a correct macro economic evaluation is highlighted.

alla domanda di mobilità di persone e di trasporto di cose, è stato regolato fondamentalmente da quelle Norme, certamente con aggiunte e modificazioni, ma strutturalmente non cambiate. Rileviamo di proposito che il contenuto di quelle Regole, in particolare di quelle sulla progettazione, si riferisce soprattutto a opere viarie, stradali o ferroviarie, cioè a quelle che erano preminenti per le necessità e gli obiettivi di allora. A cambiare quelle Norme ci stiamo provando adesso, sotto la spinta di alcuni eventi e trasformazioni che riconosciamo ma che non riusciamo ancora a tradurre in vere nuove Regole, anche perché più ci pensiamo e più ci accorgiamo che le vecchie regole erano piene di buon senso e sotto molti aspetti ancora attuali. Ritorneremo più in là su questo argomento.

Se affrontiamo l'esame della consistenza della rete stradale italiana, in base alla sola pertinenza amministrativa, e la progressione del suo evolversi negli anni successivi all'ultimo evento bellico mondiale (Fig.

È un fatto consolidato nella convinzione di ciascuno di noi che negli anni immediatamente successivi all'Unità d'Italia il Governo di allora abbia avuto degli Amministratori e dei Tecnici di grande valore e grande lungimiranza. Lo confermano una successione di leggi di preciso interesse per quei tempi e delle quali una buona parte resiste ancora nella sua sostanza, nonostante le bufere delle guerre e le trasformazioni sociali.

Ricordiamo in particolare la "Legge sulle opere pubbliche" del 1865, la "Legge sulle espropriazioni per causa di utilità pubblica" del 1865, la "Legge sul risanamento della Città di Napoli" del 1885, la "Legge sulla perequazione fondiaria" del 1886, il "Regolamento per la compilazione di progetti di opere dello Stato" del 1895 ed il "Regolamento per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato" pure del 1895.

Certamente sono leggi collocate nello scenario di allora, in cui le preoccupazioni del nuovo Regno erano sostanzialmente tre:

- legare i nove compartimenti territoriali con una rete di viabilità, sostanzialmente su rotaia ma anche stradale, che favorisse l'effettiva unione fisica dell'Italia e ne promuovesse la produzione e la distribuzione dei prodotti;
- perequare le imposte necessarie alla quadratura del bilancio dello Stato;
- affrontare grossi problemi di igiene sociale.

Il trasformarsi negli anni dell'ambiente sociale, l'evolversi della sua organizzazione e del suo modo di vivere e di utilizzare il territorio, in particolare per quanto riguarda il formarsi di una rete di infrastrutture che rispondesse

	1950	1960	1970	1980	1990	1995
Autostrade (km)		1.169	3.913	5.960	6.193	6.396
Statali (km)	21.546	25.457	42.444	44.612	46.247	44.756
Provinciali (km)	41.639	47.582	91.311	101.521	109.361	113.063
Comunali extraurbane (km)	107.965	108.546	149.079	141.666	141.666	141.666
Totale (km)	171.150	182.751	286.747	293.699	303.467	305.881
Abitanti (n°x10 ³)	47.159	49.904	53.745	56.336	56.765	57.203
Veicoli (n°x10 ³)	1.365	5.767	12.705	17.655	33.279	38.681
km strade/10 ³ di territorio	568	607	951	974	1.007	1.015
km strade/10 ⁵ abitanti	363	366	533	521	534	535
n° veicoli/km strade	8	32	44	60	110	126
n° veicoli/10 ³ abitanti	29	116	236	313	586	676

Figura 1: consistenza amministrativa ed evoluzione della rete stradale italiana negli ultimi 45 anni (rete extraurbana)

FONTE: DATI ISTAT