

popolazione comunale che si sposta giornalmente nello stesso comune di dimora abituale è 3300, quella che si sposta fuori dal comune è circa 1/5 del totale (868 su 4168) dei pendolari.]; in ogni caso fra le “alternative disponibili” deve essere sempre considerata la possibilità di non intervento, ovvero il mantenimento dello status quo del sistema.

* Responsabile scientifico della Convenzione: prof. Francesca Moraci, gruppo di ricerca: prof. Ing. Giovanni Leonardi, arch. Carmelina Bevilacqua, ing. Francis Cirianni, arch. Celestina Fazio. Le attività conoscitive da fornire all'Ufficio Tecnico del Comune di Polistena (RC), riguardano la predisposizione di “Analisi finalizzate alla redazione del Piano Urbano del Traffico del Comune di Polistena”, Convenzione DSAT, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria. Le attività sono in corso.

L'infrastrutturazione trasversale come porta di accesso a nuovi territori

di Maurizio Francesco ERRIGO¹
e Nicola TUCCIP

Nell'attuale trasformazione degli assetti urbani e territoriali il “sistema delle infrastrutture”, di mobilità e reti tecnologiche, sia nuove che esistenti, vanno affrontate nei piani non solo in funzione dell'efficienza e della fattibilità tecnico-economica ma anche in rapporto alla compatibilità ambientale, in una logica di progettazione globale, integrata e di definizione di vere e proprie strutture urbane-territoriali che contribuiscono a determinare la nuova forma della città e del territorio.

Da un'attenta analisi infrastrutturale risulta che la Calabria è deficitaria di collegamenti trasversali che, viste le condizioni geomorfologiche del territorio, sono infrastrutture strategiche per

¹ Dottore di Ricerca in Pianificazione Territoriale, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

² Dottorando di Ricerca in Pianificazione Territoriale, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria

la valorizzazione e sviluppo del territorio; ciò si evince anche da alcune considerazioni del PON trasporti che, all'interno dell'asse I “Sviluppo del Sistema a rete delle direttrici principali di collegamento del Mezzogiorno” e dell'asse II “Potenziamento delle connessioni fra le aree locali e le direttrici principali”, cerca di promuovere ed incrementare la progettazione e l'implementazione di dette trasversali. Tali interventi, coerenti con indirizzi e le priorità definite negli strumenti di programmazione nazionali (PGTL, SNIT, SOM) e regionali (PRT) sono finalizzati in particolar modo al miglioramento dell'accessibilità dei territori del mezzogiorno, e contribuiscono al riequilibrio modale; inoltre tali interventi sono indirizzati a sanare uno dei punti di maggiore criticità del sistema dei trasporti calabrese che è appunto quello della mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti e del basso grado di integrazione delle diverse modalità; e contribuiscono alla riduzione del grado di marginalità delle zone interne e dello stato di emarginazione sociale delle popolazione.

Lo sviluppo della rete stradale interna, costituita prevalentemente di trasversali in grado di collegare le aree marginali di montagna con le direttrici di trasporto sulla costa, abbassando il grado di isolamento, costituiscono il presupposto per una progressiva riduzione del livello di marginalità ed emarginazione, limitando gli effetti dannosi di tipo sociale ed ambientale associati in genere ai fenomeni di spopolamento ed abbandono di territori antropizzati.

La Calabria dispone di due importanti trasversali che, progettate di recente, già costituiscono l'ossatura portante del sistema dei trasporti regionale; la Rosarno-Gioiosa, già ultimata ed in pieno esercizio e la Tropea-Soverato, altrimenti detta SS182 “Trasversale delle Serre” che, interessando le provincie di Vibo Valentia e Catanzaro, costituirà, una volta ultimata, uno dei principali itinerari per il collegamento veloce tra la costa tirrenica e quella ionica, facilitando gli scambi con le aree costiere e favorendo i flussi turistici. Inoltre, collegandosi con la A3 e con la

SS 106, ma anche con il Corridoio I Berlino-Palermo e con il Corridoio VIII Mar Nero-Bari-Palermo, assumerà un ruolo altamente strategico anche nel contesto europeo.

Negli ultimi anni, per le considerazioni suddette, si è rilevato importante procedere alla infrastrutturazione trasversale del territorio anche attraverso una terza infrastruttura che collega, in un tratto più a sud delle altre, ancora le due fasce ionico e tirrenica e contribuisce alla creazione di una rete integrata di infrastrutture di trasporto, con l'obiettivo di bypassare la barriera appenninica e di avvicinare i versanti opposti della costa promuovendo di fatto gli scambi culturali e i rapporti fra paesi con caratteristiche geografiche, culturali, economiche e di attrazione completamente diversi. Quest'opera, denominata Bagnara-Bovalino dal nome dei due comuni estremi che collega, ha come obiettivo quello di collegare i centri preaspromontani tirrenici e pianeggianti, che attualmente non dispongono di una sufficiente rete viaria, e che sono perciò penalizzati nello sviluppo economico e sociale. L'infrastruttura è connessa tramite lo svincolo di Sitizano alla Delianuova-Gioia Tauro, che, a sua volta, immettendosi nella pedemontana della Piana, agevola anche i collegamenti con gli altri centri della piana di Gioia Tauro. L'intero tracciato è stato concepito con moderni criteri per garantire la massima sicurezza e la salvaguardia dell'ambiente.

Il sistema di interconnessione con le strade e i centri urbani esistenti si attua attraverso la realizzazione di 8 svincoli e 4 innesti; da Bagnara Calabria a Bovalino Marina l'opera si snoda per circa 39 Km utilizzando in parte un percorso già esistente (da Platì a Bovalino) dove sono già in itinere ammodernamenti e migliorie, e in parte (da Bagnara Calabria a Platì) si è progettato un tracciato completamente nuovo.



Fig. 1 Planimetria Bagnara Calabria

Il nuovo tracciato sarà realizzato con una sezione a singola carreggiata: 2 corsie da 3,75 metri più banchine da 1,50 metri. All'interno del traforo, le corsie si sdoppiano riducendo le banchine ma includendo una corsia di emergenza larga 3,50 metri. Nei tratti di nuova costruzione si susseguono quasi ininterrottamente 23 viadotti, 3 gallerie naturali, 11 gallerie artificiali ed 1 traforo a doppia canna lungo circa 6 km, decima lunghezza in assoluto in Italia. L'intero progetto è stato diviso in cinque lotti, i tempi previsti per la consegna dei manufatti sono entro il 2015 ed il costo globale dell'opera, che costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali della Calabria in quanto connette a circuito la provincia di Reggio Calabria con le due più importanti opere di viabilità del meridione di Italia: l'Autostrada A3 e la S.S. 106 Jonica, è stimato intorno a 835 milioni di euro.

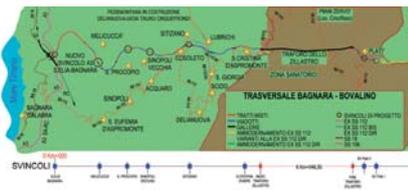


Fig. 2 Corografia Infrastruttura

L'opera, al pari della SGC Rosarno- Gioiosa Jonica posta circa 30 km più a Nord, porterà, come certamente è stato per l'altra trasversale, ad un'incontenibile replica dello sviluppo socio-economico del territorio, notoriamente ricco di risorse naturali e potenziale serbatoio di iniziative artigianali e commerciali, con conseguenze immediate sullo sviluppo

antropologico, commerciale, industriale e quindi anche occupazionale.

Vista l'importanza e le difficoltà progettuali intrinseche già note dagli studi dei primi anni Settanta, nel 2003 l'Ente banditore predispose un originale concorso di progettazione al fine di acquisire le migliori idee tecniche, soprattutto quelle dirette al superamento della naturale barriera appenninica che separa la Calabria nelle due fasce ionica e tirrenica; al raggruppamento vincitore STI Srl, è affidata la progettazione definitiva dell'opera. L'infrastruttura, costituita da cinque lotti funzionali (A-B-C-D-E) - comprende tratti in nuova costruzione (lotti A-B-C) e tratti in ammodernamento della ex S.S. 112 con parziali varianti (lotti D-E), laddove è stato necessario by-passare alcuni centri urbani attraversati dalla vecchia statale.

La costruzione è iniziata a partire dai due lotti meno onerosi, il lotto E (da Natile Nuovo a Bovalino) e successivamente anche il lotto D, da Platì a Natile Nuovo.

L'apertura al traffico di questi due lotti è prevista rispettivamente per il secondo semestre 2007 e la prima metà del 2008, mentre i costi complessivi stimati ammontano nell'ordine a 12.292.095 e 12.600.000 di Euro.

Complessivamente, sull'asse principale vi sono ventitre viadotti lunghi complessivamente 8.632,97 m, quattro gallerie naturali (tra cui il traforo a doppia canna) per un totale di 12.713,50 m, comprendendo anche i 5.980 m del fornice in direzione Bagnara-Bovalino.

Oltre alle gallerie naturali, vanno citate le undici artificiali, dieci delle quali sono nel lotto "A" (lunghe in tutto 1.184,57 m, alcune delle quali nei rami di svincolo), mentre l'altra è prevista nel lotto "B" ed è lunga 180 m. Si noti che il lotto "A" è quello più esteso con i suoi quasi 12 km e costituisce il 30% dell'intero tracciato e il 50% della parte in variante (lotti A-B-C).

Le unità di paesaggio che caratterizzano l'area vasta sono:

- fascia costiero-collinare della Costa Viola (lotto A);

- fascia costiero-collinare della Piana di Gioia Tauro (lotti A e B);
- fascia submontana del versante Tirrenico (lotti B e C);
- fascia montana del versante settentrionale e occidentale dell'Aspromonte;
- fascia submontana del versante orientale dell'Aspromonte (lotto C);
- fascia costiero-collinare della vallata della fiumara Careri (lotti D ed E).

L'analisi dell'area locale ha permesso di determinare come il tracciato del solo lotto C ricada interamente nell'ambito territoriale del Parco Nazionale dell'Aspromonte, ma è altresì evidente come la progettazione dell'opera sia stata sviluppata sulla base di un attento esame delle criticità ambientali puntuali, indotte da punti nodali quali sono le gallerie ed in particolare il traforo dello Zillastro: l'indagine, il controllo e la verifica dei percorsi migratori e degli spostamenti faunistici lungo corridoi ecologici hanno condotto, di riverbero, a prevedere appositi accessi in grado di consentire il passaggio delle specie faunistiche locali, nell'ottica di minimizzare l'interferenza dell'opera con l'esistente maglia ambientale.

La strada, uno strumento di costruzione del paesaggio toscano

di Emanuela MORELLI,
Università degli Studi di Firenze

Strade come autostrade, percorsi, vie, sentieri e cammini, su cui si sono mosse e tutt'oggi si muovono (non solo fisicamente) intere generazioni inducono a pensare quale sia il legame che esse hanno con il paesaggio.

Negli ultimi cinquant'anni le infrastrutture viarie, purtroppo, si sono presentate come una delle principali cause di profondi e non radicati processi di trasformazione del territorio alterando l'assetto paesistico, ovvero come fonti di gravi processi di degrado (perdita di ricchezza delle risorse naturali e delle relative funzioni ecologiche, di diversità, riconoscibilità e identità, eccetera).