



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.

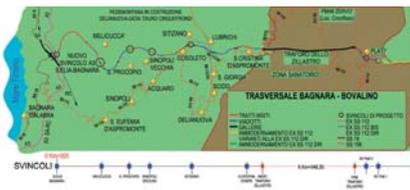


Fig. 2 Corografia Infrastruttura

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).

Tutto ciò è avvenuto in ragione di una visione settoriale e miope, che ha usato la strada solo per risolvere problemi di mobilità, che niente aveva a che vedere con il contesto “attraversato”, cercando di spezzare lo storico rapporto “strada-paesaggio”. Da una parte l’arroganza di un progetto infrastrutturale basato sull’esclusivo concetto di velocità che ha inteso il paesaggio solo come un “peso”, un insieme di oggetti da scansare e/o da forzare e lo spazio aperto un vuoto privo di peculiarità facilmente colmabile; dall’altra un paesaggio “sottomesso e oppresso” sia dai nuovi processi di trasformazione contemporanei, che lo omettevano in quanto componente progettuale, sia da posizioni estreme di conservazione che lo hanno recepito, quando di natura “eccezionale”, in un regime vincolistico come sola “veduta”, come bene immutabile, immobile e statico.

Per quanto il paesaggio possa essere stato dimenticato all’interno del processo progettuale, questo si è modificato ed il risultato è oggi visibile sotto i nostri occhi. Il paesaggio è soggetto vivo, ha natura sistemica ed è in continua trasformazione, essendo costituito da una molteplicità di elementi relazionati tra loro, spazi aperti e spazi costruiti, vuoti che non sono superfici piatte da colmare ma “contenitori” di risorse. Anche la strada, intesa non solo come opera utile a facilitare il transito di persone, animali e merci, ma anche come cammino, itinerario, struttura organizzatrice dello spazio, è qualcosa di più di una semplice soluzione ad un problema di mobilità.

All’interno di una ricerca svolta presso il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del Territorio dell’Università degli Studi di Firenze, finanziata dal Dipartimento delle Politiche Territoriali e Ambientali della Regione Toscana³, le strade si sono rivelate come componenti fondamentali del paesaggio antropico.

Il “bel paesaggio” della Toscana è anche frutto dell’evoluzione di un’antica e fitta trama viaria che si è trasformata nel corso dei secoli con modalità distinte secondo i luoghi, le popolazioni, le

3 I cui esiti sono pubblicati nel libro: EMANUELA MORELLI, *Strade e paesaggi della Toscana: il paesaggio dalla strada, la strada come paesaggio*, Alinea, Firenze 2007.

epoche, strutturandone e influenzandone i continui processi di stratificazione. L’insieme “strada-paesaggio” si è pertanto mostrato nel corso della storia come un’opera complessiva, quale prodotto *della e per la* collettività.

Leggendo la struttura della regione si trovano, immediatamente, le grandi direttrici (a partire dalle antiche strade romane e dalla Via Francigena) che attraversano vasti territori relazionandosi a più ambiti paesistici. Leggendo la struttura della regione si incontra, altresì, un rapporto strada-paesaggio particolare e complesso, che mette in comunicazione il locale con il sovralocale, ponendosi come sistema territoriale di area vasta⁴ dotato di una sua organicità in quanto percorso/viaggio, essendo costituito da un susseguirsi di luoghi⁵.

Osservando più attentamente la struttura del paesaggio si individua, inoltre, un minuto reticolo di strade locali e minori (fino alle strade bianche, poderali, vicinali, eccetera) cui corrisponde un disegno complessivo che detiene un’importante capacità organizzativa per l’insediamento umano (in confronto, ad esempio, alle grandi infrastrutture) in quanto porta a *fruire* e a *costruire*, direttamente, il paesaggio cui il sistema stesso appartiene (la maglia viaria regolare e geometrica delle terre bonificate, la razionalità e l’estetica della rete insediativa della campagna mezzadrile, eccetera)⁶.

Le più recenti opere infrastrutturali presentano invece tracciati, manufatti, rotatorie, scarpate rinverdite, muri di ripa di cemento utilizzati a prescindere dal ruolo territoriale che la stessa infrastruttura possiede⁷ e con modalità non curanti dei connotati del contesto paesaggistico

4 Determinando la fortuna di molti centri urbani. Si veda, ad esempio, la città di Siena chiamata “figlia della strada” poiché grazie alla via Francigena ebbe un notevole impulso economico.

5 Si pensi ai pellegrini, ai viandanti, ai mercanti e alla felice epoca del *Gran tour*.

6 In questo caso la funzione non è quella di collegare punti distanti ma di fornire una fruizione capillare all’interno di un territorio, rendendolo così accessibile in “ogni suo punto”.

7 Cambiano, infatti, solo le dimensioni dei componenti del manufatto e le caratteristiche geometriche del tracciato.

attraversato, tendendo così a banalizzare, omologare o addirittura distruggere i luoghi che incontrano.

Quindi, a nostro avviso, la domanda da porsi è la seguente: se le “nostre” strade, concepite come “male inevitabile”, non sono più in grado di contribuire alla qualità del paesaggio o viceversa, laddove esse occorrono, possono essere un’occasione *per fare paesaggio, di progettare con il paesaggio?*

Se alla strada è riconosciuto il ruolo di costruttrice del paesaggio risulta evidente che la già menzionata visione “monobiettivo” non è più sufficiente. Occorre ribaltare tale approccio e comprendere *dove, cosa e come trasformare*, grazie ad una conoscenza approfondita del funzionamento del paesaggio stesso e alla creazione di un insieme di obiettivi da perseguire.

Quali sono i nuovi obiettivi da raggiungere? Quali le problematiche emerse dalle esperienze passate e recenti? Quali i temi per la valorizzazione e le risorse per la progettazione paesistica delle strade?

La ricerca in oggetto mette a fuoco le principali problematiche inerenti la questione “strade e paesaggi della Toscana” e, in forma di sintesi, ipotizza una serie di finalità e di temi per la progettazione stradale nel paesaggio regionale, coerentemente alle disposizioni e agli obiettivi del Piano di Indirizzo Territoriale.

Ciò avviene perseguendo alcuni obiettivi che riguardano:

- La valorizzazione mediante il loro attraversamento (se e dove passare, quali i paesaggi attraversati e da attraversare, promozione e riscoperta del paesaggio, eccetera);
- Continuità della matrice paesaggistica attraverso la forma e disegno della strada e/o del sistema viario (linea o insieme di linee, come queste si rapportano alla struttura del paesaggio e conseguentemente alle linee dominanti, eccetera);
- Istituzione di processi di “relazione” con il loro contesto sia sotto l’aspetto ecologico-ambientale, storico-culturale che percettivo-

visivo, gestendo i numerosi processi di trasformazione che esse possono innescare, come ad esempio: il controllo dei processi di urbanizzazione; la permeabilità e la continuità trasversale del tracciato stesso che non deve porsi come barriera; costituzione di “punti” strategici, ovvero luoghi appartenenti alla strada che si relazionano visivamente con l’intorno; rapporto strada come percorso e la storia che il paesaggio racconta, eccetera.

Gli indirizzi pertanto sono orientati:

- al sistema viario a scala regionale e, in particolare, a quella di grande comunicazione per l’individuazione delle principali problematiche e potenzialità, ovvero alla definizione di un metodo progettuale riconosciuto e condiviso che esprima il senso della collettività nonché la reversibilità-irreversibilità delle opere infrastrutturali;
- al mantenimento e alla valorizzazione della viabilità minore intesa come struttura portante, strumento di fruizione, forma di presidio per la diversità paesistica;
- alla fruizione del paesaggio (alle diverse scale) per la promozione turistica dei luoghi (ivi compresi gli itinerari turistico-culturali);
- alla progettazione della nuova viabilità riguardante ambiti metropolitani, periurbani, aree industriali, nuove aree residenziali e commerciali, con il compito di costruire nuovi luoghi e, quindi, nuovi paesaggi.

Non si tratta di mettere in discussione la sicurezza del tracciato, ma neanche di disegnare in modo astratto una linea su una carta geografica - una linea che cerca di scansare o forzare la morfologia, i centri urbani e il complesso di caratteristiche presenti - bensì di costituire un insieme di obiettivi cui la strada può rispondere contemporaneamente, arricchendo così il progetto creativo che dovrebbe caratterizzare ogni opera dell’uomo.

La densa stratificazione storica del paesaggio toscano, fortemente condizionata dalle vie di comunicazione, indica la Toscana come un luogo esemplificativo per evidenziare due concetti-chiave: *per* operare nel paesaggio si deve

progettare con il paesaggio stesso; per poter guidare le trasformazioni future in modo innovativo, ma anche coerentemente alla propria storia, è opportuna una profonda conoscenza dei connotati paesaggistici presenti e delle leggi che li regolano e li tengono uniti.

Infrastrutture e paesaggio. Terza corsia dell’Autosole e trasformazioni urbane

di *Lorenzo VALLERINI,*
Università degli Studi di Firenze

Premessa

Le attività legate alla realizzazione di infrastrutture “lineari”, come elettrodotti, viabilità di grande comunicazione, strade ferrate-collegamenti ferroviari, generalmente sono riferite a quattro fasi distinte temporalmente: attività legate alla preparazione del sito e alla sua investigazione; attività di costruzione; attività di mantenimento; attività future e indotte.

Gli impatti più significativi sono relativi alla qualità dell’aria, al rumore, all’idrologia, all’assetto urbanistico, all’assetto socioeconomico ed ai valori del paesaggio. Eppure, proprio gli aspetti connessi ai valori del paesaggio e all’inserimento di infrastrutture “lineari” sembrano essere quelli meno indagati-risolti e, al contempo, i più colpiti da questo tipo di opere. Di fatto, questo tipo di infrastrutture risulta essere il principale soggetto delle più importanti trasformazioni del paesaggio. La sensibilità della “gente comune” o di alcune pubbliche amministrazioni per una tutela del paesaggio nei confronti di tali infrastrutture ne è la riprova.

Tuttavia, le previsioni di sviluppo, pur se in genere assoggettate a verifiche ambientali e paesistiche, spesso non sembrano tener conto della diversa “sensibilità” dei luoghi attraversati (anche se in verità esistono molti esempi che dimostrano il contrario), sia in relazione al tessuto urbano-edificato che a quello morfologico-paesaggistico, considerati in buona parte come ambiti indifferenziati-uniformi. I

progetti, in ultima analisi, sono improntati più ad una “progettazione standardizzata”, ispirata soprattutto al contenimento dei costi, piuttosto che all’inserimento ambientale, unificando o standardizzando l’immagine complessiva del paesaggio.

La questione principale, però, non sta in un diniego in toto o in una accettazione tout court dei progetti realizzati-proposti, quanto piuttosto in un loro inserimento nell’ambito territoriale e paesaggistico il più possibile improntato su fattori di qualità, di ricucitura con il contesto, di ricomposizione del nuovo tessuto.

Obiettivo chiave potrebbe davvero essere quello di far diventare tali infrastrutture parte qualitativamente integrata del paesaggio di domani, così come in passato lo sono state altre notevoli-pesanti trasformazioni paesistiche dovute alla realizzazione degli insediamenti umani e/o ai cambiamenti delle coltivazioni e delle tecniche agrarie (come i vigneti, i terrazzamenti, gli oliveti, le fattorie, eccetera).

Gli interventi di paesaggio per la Terza Corsia dell’A1 nel contesto urbano di Casellina

L’abitato di Casellina (provincia di Firenze, Comune di Scandicci) è parte integrante, senza soluzione di continuità, del centro urbano di Scandicci che, a sua volta, si salda al più vasto sistema metropolitano dell’area fiorentina in una conurbazione caratterizzata da commistione di residenza, impianti produttivi ed infrastrutture di collegamento.

Uno degli elementi che maggiormente caratterizza il centro di Casellina è l’Autostrada A1⁸ che taglia il sistema urbano attraversandolo longitudinalmente e che, tramite il tessuto urbano, si connette alla Superstrada Firenze-Pisa-Livorno (FI-PI-LI). La Stazione di uscita-ingresso dell’A1 permette l’immissione sulla FI-PI-LI ingenerando un pesante traffico di attraversamento entro il centro abitato, che si somma all’intenso traffico locale, dovuto

⁸ Autostrada “A1”, Milano – Napoli, tratta Firenze Nord – Firenze Sud, Comune di Scandicci (Firenze).