

BAGNARA-BOVALINO: LA NUOVA TRASVERSALE JONIO-TIRRENO

ST GLOBAL SRL - PRO-GINEER SRL

1° CLASSIFICATO CONCORSO DI PROGETTAZIONE - SVILUPPO PROGETTO PRELIMINARE, DEFINITIVO (LOTTI A-B-C-D-E) ED ESECUTIVO (LOTTI D-E)

BOVALINO, CARERI, PLATÌ, S.CRISTINA D'ASPROMONTE, OPPIDO MAMERTINA, COSOLETO, SAN PROCOPIO, MELICUCCÀ, BAGNARA CALABRA – ANNI 2003-2005

TRASVERSALE, INFRASTRUTTURA, ACCESSIBILITÀ, EFFICIENZA, TRASPORTO, CONNESSIONE, SVILUPPO, SEGNO ANTROPICO



The Bagnara-Bovalino is a highway which, presenting itself as an arterial road of communication and exchange between the western slopes (Bagnara) and the eastern (Bovalino), is one of the most important cross-connections of Calabria, connecting as a circuit the province of Reggio Calabria with the two most important infrastructural work in the south of Italy: the A3 and the S.S.106 Jonica. The road, total length of about 39 km, serves over 15 towns for a user base of 45,000 inhabitants.

La Bagnara-Bovalino è una strada extraurbana¹ che, proponendosi come arteria di scambio e di comunicazione fra i versanti occidentale (Bagnara) ed orientale (Bovalino), costituisce uno dei più importanti collegamenti trasversali della Calabria, connettendo a circuito la provincia di Reggio Calabria con le due più importanti opere di viabilità del meridione di Italia: l'A3 e la S.S. 106 Jonica.

La trasversale è un'arteria essenziale per la fascia tirrenica centrale della Provincia di Reggio Calabria, che penetrando nella complessa morfologia territoriale, riconfigura con la propria giacitura il paesaggio incontaminato aspromontano. Tale intervento va a definire uno scenario del tutto nuovo per una fascia di territorio che versa in uno stato di abbandono, vista la fatiscenza della ex S.S. 112.

Questo nuovo segno identitario e antropico porterà ad uno sviluppo socio-economico del territorio, notoriamente ricco di risorse naturali e potenziale serbatoio di iniziative artigianali e commerciali, con risvolti immediati sullo sviluppo antropologico, commerciale, industriale e quindi occupazionale, tramite l'abbattimento dei tempi di percorrenza attuali (25 min. alla media di 90 km/h contro 120 min. attuali), ma soprattutto aumentando il livello di servizio, gli standard di sicurezza ed anche il comfort dell'utilizzatore.

Grazie alla rinnovata accessibilità sarà inoltre possibile un'adeguata fruizione delle risorse naturali e turistiche del Parco Nazionale dell'Aspromonte che viene attraversato per il 99% del tracciato

L'arteria, lunga complessivamente circa 39 km, si compone di 5 lotti funzionali (A-B-C-D-E) con 8 svincoli, 4 innesti, 23 viadotti, 3 gallerie naturali ed anche 11 gallerie artificiali. Serve oltre 15 centri abitati per un bacino d'utenza pari a 45.000 abitanti. Il costo complessivo dell'opera è di circa 840M€ di cui 24M€ già finanziati ed utilizzati per la realizzazione dei primi due lotti appaltati (lotto E in servizio, lotto D in fase di costruzione).

Note

1. Strada secondaria (cat. C1 da D.M. 5_11_2001).

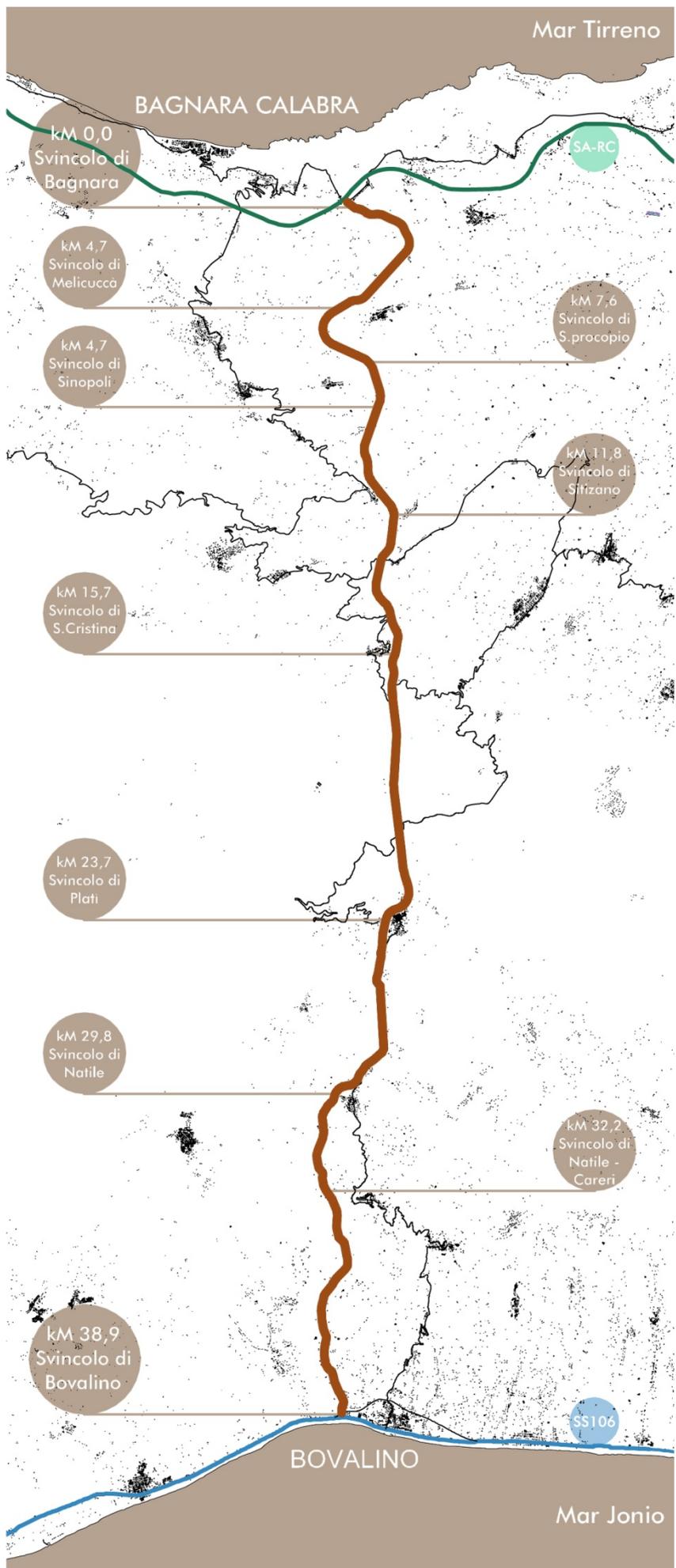


Figura 1 . Il tracciato della nuova arteria Bagnara-Bovalino con l'individuazione dei vari svincoli innestati lungo la strada e le rispettive progressive dal punto di partenza. L'idea originaria di collegare tramite una nuova arteria le due fasce costiere dello Jonio e del Tirreno nei pressi di Bovalino e di Bagnara è da attribuire all'ing. Brath che per primo negli anni '70 sviluppò tale scenario.

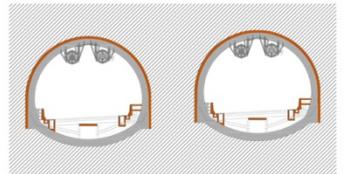




Figura2 . Svincolo di Melicuccà posto nel lotto A dell'infrastruttura – permette di collegare il centro e la Strada Provinciale Bagnara-Melicuccà con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria in pochi minuti di percorrenza.

Figura3 . Foto del viadotto Platì I (in fase di costruzione) posto nel lotto D – fa parte di un tratto dell'infrastruttura che ha anche valenza di circoscrizione al centro abitato omonimo (Platì).

Figura4 . Foto del carro ponte per il getto del solaio del viadotto Platì II (in fase di costruzione) – posto nel lotto D, in continuità con il Platì I.

Figura5 . Sezione tipo dei viadotti a conci in c.a.p. nei lotti A-B-C – Questo tipo di viadotto raggiunge altezze di 110 metri e campate di 120 metri non in rettilineo.

Figura6 . Sezione tipo a doppia canna del traforo dello Zillastro – Le gallerie sono lunghe circa 6 Km e si posizionano al decimo posto delle gallerie più lunghe d'Italia – concepite con i più recenti criteri di sicurezza europei.

Figura7 . Travi di acciaio dei viadotti Platì I e II - varate dal basso - il completamento dell'impalcato avviene mediante un cassero mobile progettato ad hoc per i suddetti viadotti.

Figura8 . Prospetto del viadotto Lizzati nel lotto A – Uno dei più grandi ponti strallati d'Italia con concezione mista acciaio/c.a.p.

