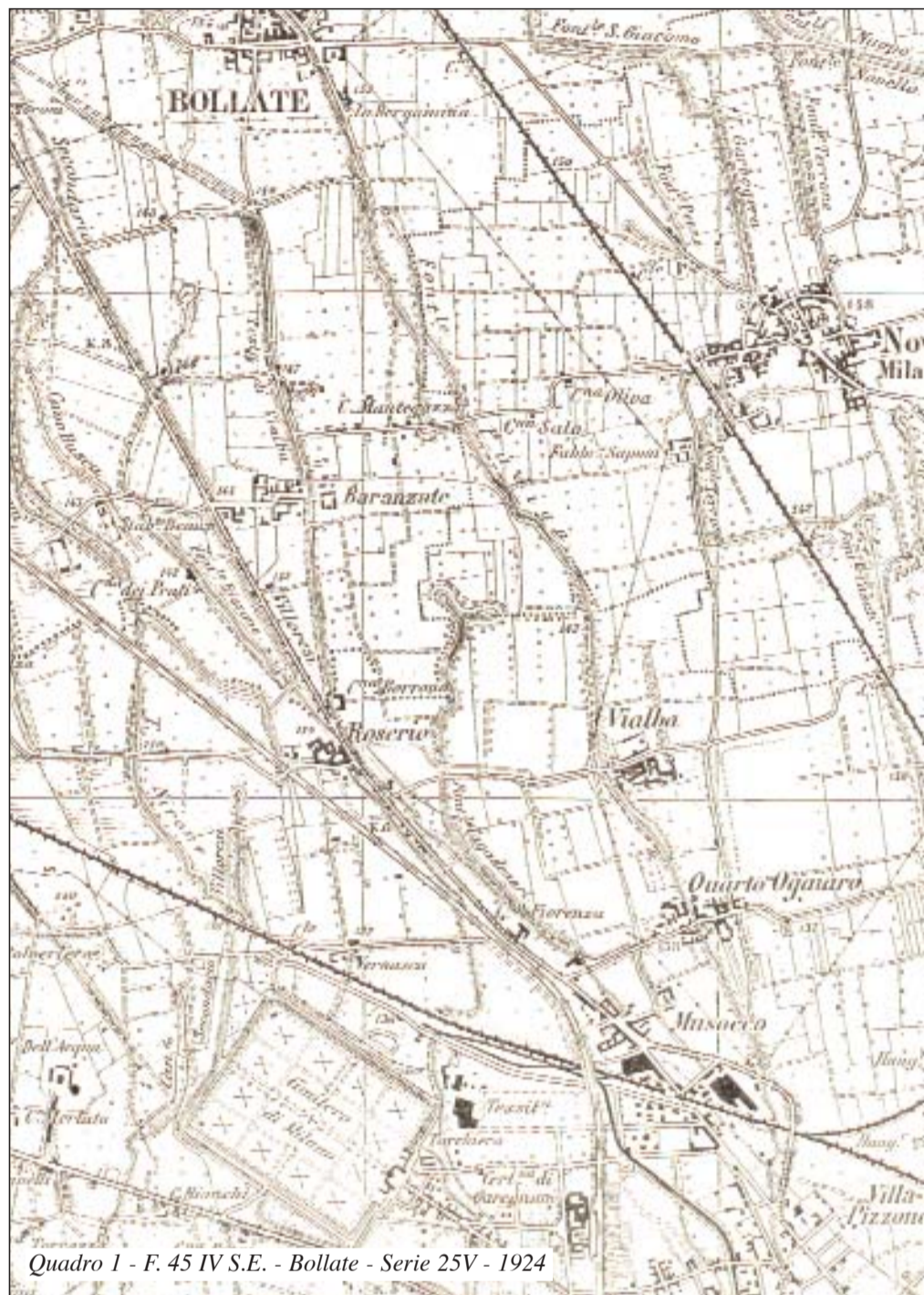


124. Viabilità di grande comunicazione

PAOLO GHELARDONI

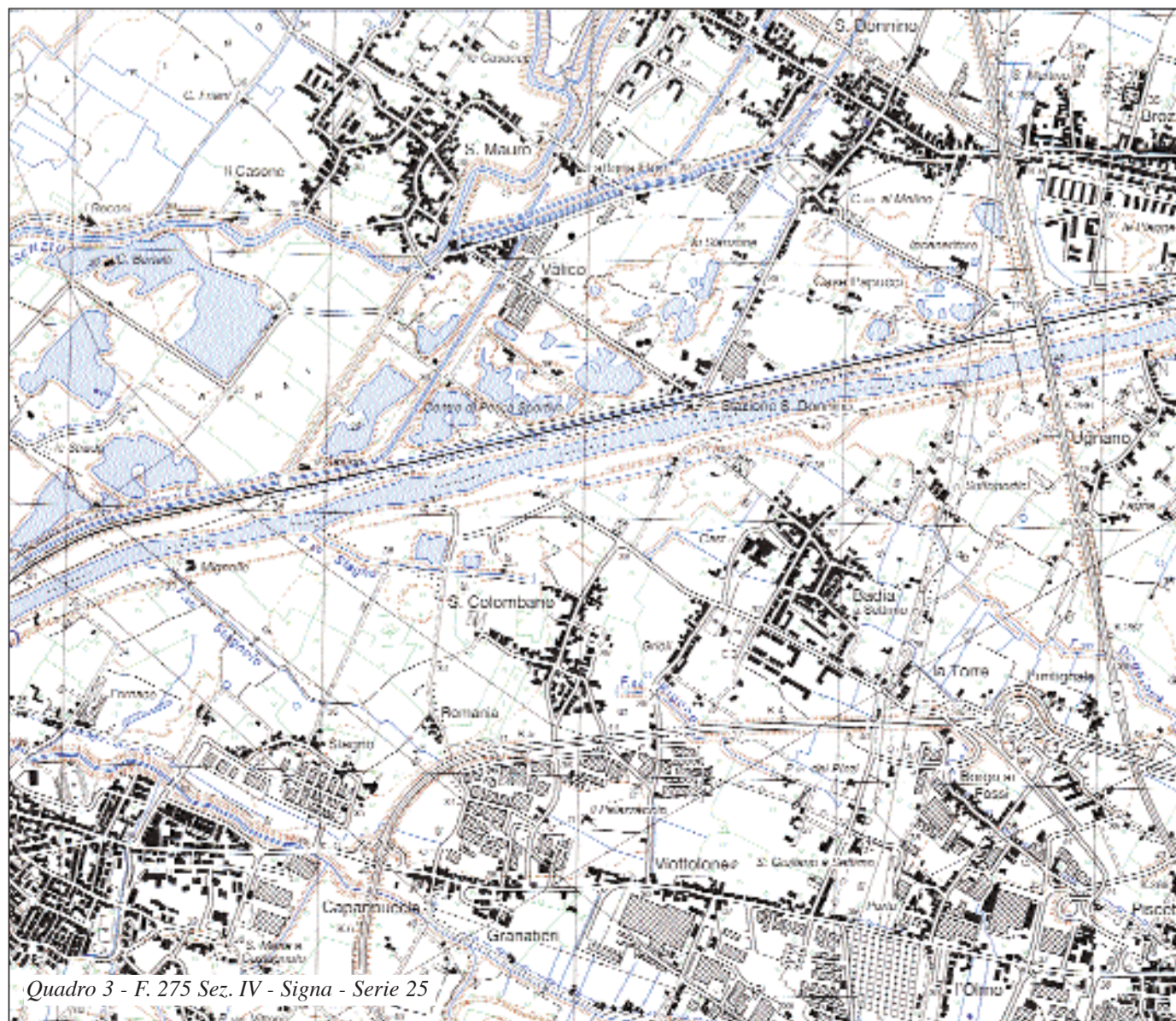
Università degli Studi di Pisa



Quadro 1 - F. 45 IV S.E. - Bollate - Serie 25V - 1924



Quadro 2 - F. 45 - volo 1997 - serie 6 - fot. 4071



Quadro 3 - F. 275 Sez. IV - Signa - Serie 25

L'evoluzione recente della viabilità, determinata dai progressi nella tecnica delle costruzioni e dalla crescita della motorizzazione, ha portato all'incremento di due forme di viabilità: l'autostrada e la superstrada. La prima è una strada a carreggiate separate, riservate alla circolazione a senso unico di autoveicoli e motoveicoli, priva di intersezioni a livello; in Italia l'accesso comporta il pagamento di un pedaggio. La superstrada possiede caratteristiche simili con carreggiate a senso unico generalmente separate da spartitraffico, ma è a libera circolazione e vi è prevista una velocità massima di 110 km/h.

La necessità di evitare lacerazioni al tessuto abitativo, dato che ambedue interessano una fascia di almeno 24 m di territorio, ha indotto a disegnare il tracciato in posizione periferica rispetto ai centri abitati e ai margini dei rilievi, sia per motivi economici sia di rispetto ambientale.

La prima autostrada in senso assoluto, in grado cioè di sorpassare le complesse reti di comunicazione di ogni tipo, evitando qualsiasi intersezione a livello, in Italia è stata costruita ed aperta al traffico nel 1924: la «Milano-Varese» di 84 km. Era una via costituita da un'unica carreggiata bidirezionale a pavimentazione cementizia, senza spartitraffico, svincolata da ogni altra viabilità con accessi controllati e riservata esclusivamente alle auto. Nel **quadro 1** è rappresentato il tratto iniziale poco a nord-ovest di Milano tra Musocco, Baranzate e



Quadro 4 - F. 252 - Barberino di Mugello - Serie 50

l'ancora piccolo Cimitero di Milano.

Nel **quadro 2** è rappresentata la situazione dell'autostrada A8 «dei Laghi» all'intersezione della A4 «Torino-Milano-Trieste» (la stessa zona circa 75 anni dopo), caratterizzata da una notevole complessità di svincoli, per canalizzare il traffico in entrata e in uscita, da un forte sviluppo edilizio e da un gran numero di edifici industriali localizzati nelle vicinanze per usufruire delle opportunità di comunicazione.

Prima della seconda guerra mondiale si costruirono altri tratti autostradali, distesi prevalentemente nell'Italia settentrionale, oltre alla «Firenze-Mare» e alla «Via del Mare» (Roma-Ostia). Nel dopoguerra, a partire dagli anni Sessanta, si ebbe la costruzione di una vera e propria rete di autostrade moderne, a doppia carreggiata con frequenti aree di servizio, imperniata sugli assi Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, Torino-Milano-Venezia-Trieste, Livorno-Genova-Ventimiglia, Bologna-Rimini-Bari-Taranto, Modena-Verona-Brennero, oltre a molti raccordi di collegamento nell'Italia settentrionale ed altri trasversali nella parte peninsulare; per il Sud fu realizzata la superstrada «Salerno-Reggio Calabria» a libera circolazione, considerata in grado di sopportare le esigenze di un traffico minore; in Sardegna furono collegati mediante superstrada i centri provinciali ed Olbia; in Sicilia tratti autostradali collegano molte sedi di provincia.

Questa rete moderna, per realizzare velocità superiori ai 130 km/h ed evitare lo sviluppo crescente dell'insediamento umano, ha utilizzato i progressi della tecnica correndo su

arditi viadotti e lunghe gallerie, anche per superare le difficoltà della tormentata morfologia della penisola italiana. Il **quadro 4**, riguardante un tratto del percorso autostradale appenninico da Bologna a Firenze, mostra l'alternarsi di viadotti e gallerie con curve ad ampio raggio. Anche nella regione alpina i tracciati autostradali hanno attraversato il rilievo con tunnels e viadotti, questi ultimi realizzati con particolari tecnologie costruttive per sopportare eventuali sollecitazioni sismiche presenti soprattutto nelle regioni nord-orientali.

Intorno alle città più importanti, per raccordare la rete delle strade statali con quella delle autostrade e per evitare gli attraversamenti cittadini al traffico di lungo percorso, sono stati costruiti raccordi ad anello più o meno completi, a seconda della morfologia locale, per canalizzare gli accessi (ad esempio il «grande raccordo anulare» di Roma e le tangenziali di Milano, di Torino, di Bologna, di Bari).

Il **quadro 6** mostra il tratto sudoccidentale del «grande raccordo anulare» di Roma con l'innesto della autostrada «Roma-Aeroporto di Fiumicino», il suo prolungamento verso il centro della città con un'area di servizio e poco a sud est l'attraversamento della «Via del Mare» e della statale «Ostiense». Si



Quadro 5 - F. 48 - volo 1998 - serie 17 - fot. 36; serie 18 - fot. 43

può notare come in questo settore il raccordo ponga un limite all'espansione urbana di Roma.

Il **quadro 5** raffigura il complesso degli svincoli a quadrifoglio all'intersezione dell'autostrada «Modena-Brennero» (A22) con la «Milano-Venezia» (A4), ad ovest di Verona, con gli insediamenti industriali dislocati tra le autostrade e la città per la presenza di queste importanti infrastrutture di comuni-

cazione, compreso l'interporto «Quadrante Europa», sorto negli anni Ottanta, ben evidente a nord-est del quadrifoglio e a sud della ferrovia.

Le stazioni autostradali, a breve distanza dalle città, hanno finito per attirare cospicui insediamenti industriali e strutture commerciali di grandi dimensioni per la comodità di accesso alla rete delle comunicazioni, per la disponibilità di spazi per i parcheggi e per la contemporanea vicinanza al centro urbano. Sono così evidenziati nella tavola alcuni esempi di costruzioni industriali concentrate nei pressi degli svincoli delle autostrade e superstrade.

Alcune aree pianeggianti rimaste a lungo scarsamente abitate in vicinanza di più centri in forte sviluppo hanno visto attrarre consistenti insediamenti industriali, dal momento che sono state attraversate da autostrade e superstrade: è il caso della piana di Firenze. Il **quadro 3** rappresenta un settore della piana di Firenze a sud ovest della città, dove la strada di grande comunicazione «Firenze-Pisa-Livorno» (superstrada) interseca l'autostrada A1 alla stazione di Firenze-Signa; nei pressi dei due svincoli numerosi sono gli stabilimenti industriali che occupano superfici superiori a quelle delle abitazioni pur esse notevolmente diffuse.

Il **quadro 7** riporta un tratto della superstrada «Salerno-Reggio Calabria» (A3), poco a sud est di Battipaglia presso l'uscita di Sicignano, da cui si dirama il raccordo autostradale «Sicignano-Potenza», che mediante gallerie e viadotti, si snoda con percorso quasi rettilineo verso la Basilicata, in deciso contrasto con la rete viaria statale e provinciale di vecchio impianto con frequenti curve e tornanti, fortemente condizionata dalla massa morfologia della zona.



BIBLIOGRAFIA

- DEL VISCOVO M., *I trasporti terrestri*, Milano, Etas Kompass, 1971.
 ISTITUTO GEOGRAFICO DE AGOSTINI, *Enciclopedia delle Scienze. Industrie e costruzioni*, Vol. 2, Novara, De Agostini, 1985.
 ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE, *Segni convenzionali per le sezioni della Carta d'Italia alla scala 1: 25 000 e norme per il loro uso*, Firenze, I.G.M., 1995.
 CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE "Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane", *Bollettino Ufficiale C.N.R.*, a. XIV, n. 78, 1980.

