



SCUOLA *di*
DOTTORATO

Dottorato in Architettura

coordinatore
Prof. Concetta Fallanca

Collegio dei docenti
Dottorato di Ricerca in Architettura
XXXVI ciclo

Fallanca Concetta (coordinatore)
Amaro Ottavio Salvatore
Aragona Stefano
Arena Marinella
Barresi Alessandra
Barrile Vincenzo
Bevilacqua Carmelina
Bonsignore Carmelo Peter
Calabrò Francesco
Cardullo Francesco
Carrà Natalina
Colistra Daniele
De Capua Alberto
Fallanca Concetta
Fatta Francesca
Fuschi Paolo
Gattuso Domenico
Giglio Francesca
Ginex Gaetano
Gioffrè Vincenzo
Hopkins Andrew James
Impollonia Nicola
Lauria Massimo
Lucarelli Maria Teresa
Manfredi Tommaso
Marcianò Claudio
Marino Domenico
Martinelli Flavia
Martorano Francesca
Massimo Domenico Enrico
Mediati Domenico

Milardi Martino
Mistretta Marina
Molica Bisci Giovanni
Morabito Valerio Alberto
Moraci Francesca
Musolino Mariangela
Mussari Bruno
Nava Consuelo
Passalacqua Francesca
Pisano Aurora Angela
Prampolini Franco
Pucinotti Raffaele
Pultrone Gabriella
Raffa Venera Paola
Rocca Ettore
Santini Adolfo Alberto
Sarlo Antonella Blandina Maria
Scamardì Giuseppina
Sestito Marcello
Simone Rita
Sofi Alba
Taccone Antonio
Tornatora Rosa Marina
Trombetta Corrado
Villari Alessandro
Garcia Fuentes Josep Maria
Garcia Nofuentes Juan Francisco
Jakob Michael
Janeiro Pedro António
Martinez Ramos Maria Roser
Olivieri Francesca



SCUOLA DI DOTTORATO
Università Mediterranea di Reggio Calabria

DIPARTIMENTO
Patrimonio, Architettura, Urbanistica

DOTTORATO DI RICERCA
Architettura
Architecture: Theory and Design

S.S.D. ICAR/14
XXXVI CICLO

MONUMENTO / MOVIMENTO

L'Autostrada del Mediterraneo nel paesaggio calabrese

Dottorando
Arch. Pasquale Iaconantonio

Tutor
Prof. Rosa Marina Tornatora

Co-tutor
Arch. PhD Maria Lorenza Crupi

Coordinatore del dottorato
Prof. Concetta Fallanca

Pasquale Iaconantonio

MONUMENTO / MOVIMENTO
L'Autostrada del Mediterraneo nel paesaggio calabrese

Indice

9	Abstract
11	Introduzione
	. Premessa
	. Tema della ricerca
	. Struttura e metodologia
21	1. Infrastruttura e paesaggio
	1.1 Il paesaggio delle infrastrutture
	1.2 Un patrimonio monumentale
	1.3 L'estetica del movimento
45	2. Il sistema infrastrutturale nel territorio calabrese
	2.1 I caratteri iconografici e i processi evolutivi del territorio calabrese
	2.2 Lo sviluppo delle infrastrutture viarie in Calabria
	2.3 L'Autostrada del Mediterraneo: da eterna incompiuta a <i>smart road</i>
89	3. Per un atlante del paesaggio calabrese
	3.1 Le stanze del paesaggio
	3.2 Un alfabeto formale: selezione dei viadotti
	3.3 Una nuova immagine iconografica
173	Conclusioni
174	Bibliografia

Abstract

La ricerca indaga il ruolo delle infrastrutture nella trasformazione del paesaggio calabrese assumendo come caso paradigmatico quello dell'Autostrada del Mediterraneo (ex SA-RC oggi A2), la più importante infrastruttura viaria realizzata in Calabria dall'Unità d'Italia, segmento dell'itinerario internazionale E45. Gli studi che hanno affrontato questo tema hanno evidenziato come, nel panorama calabrese, accanto al patrimonio naturale-storico-artistico-architettonico riconosciuto, emergano opere d'ingegno contemporaneo alla scala paesaggistica: ponti, viadotti, strade e gallerie rappresentano delle esperienze progettuali il cui valore estetico e culturale merita di essere approfondito, nella duplice condizione di manufatti (monumento) e tracciati (movimento). Per comprendere i processi di cambiamento che questi segni architettonici attuano sul territorio, la ricerca si propone di assumere un approccio olistico, utilizzando gli strumenti progettuali della disciplina architettonica. L'obiettivo generale è quello di definire strumenti interpretativi capaci di leggere i processi di trasformazione di un territorio, attraverso forme di ricerca parallele ed eterogenee, applicate e verificabili in un caso studio specifico, ma replicabili anche in altri contesti. Il lavoro è finalizzato alla creazione di un atlante per la comprensione e la comunicazione del paesaggio calabrese.

The research investigates the role of infrastructures in the transformation of the Calabrian landscape, taking as a paradigmatic case that of the Mediterranean Motorway (formerly SA-RC today A2), the most important road infrastructure built in Calabria since the Unification of Italy, segment of the itinerary international E45. The studies that have addressed this theme have highlighted how, in the Calabrian panorama, alongside the recognized natural-historical-artistical-architectural heritage, works of contemporary ingenuity emerge on the landscape scale: bridges, viaducts, roads and tunnels represent design experiences whose aesthetic and cultural value deserves to be explored in depth, in the dual condition of artefacts (monument) and traces (movement). To understand the processes of change that these architectural signs implement on the territory, the research aims to take a holistic approach, using the design tools of the architectural discipline. The general objective is to define interpretative tools capable of reading the transformation processes of a territory, through parallel and heterogeneous forms of research, applied and verifiable in a specific case study, but also replicable in other contexts. The work is aimed at creating an atlas for understanding and communicating the Calabrian landscape.

Introduzione

Premessa

Da studente universitario, nei periodi di pausa dalle lezioni tornavo a casa da Roma a Catanzaro. Arrivato alla stazione di Lamezia Terme percorrevo in auto la strada dei Due Mari che collega il Tirreno e lo Jonio, attraversando da parte a parte l'istmo di Catanzaro, osservando un paesaggio incorniciato tra le estreme appendici meridionali della Sila e la parte settentrionale delle Serre. Giunto a circa metà percorso, nei pressi dell'area industriale di Marcellinara, attendevo con ansia di scorgere il cementificio: un insieme eterogeneo di silos, torri e hangar, una fabbrica metallica calata come un'astronave in quella stretta depressione tra i due rilievi montuosi. In quel momento, nonostante fossi distante chilometri dalla mia abitazione, mi sentivo a casa. L'oltrepassare quel punto significava aver varcato il confine di un territorio conosciuto, una porta di accesso verso un ambiente familiare. Come per il *campanile* di De Martino³, il cementificio rappresenta non solo un elemento saldamente ancorato ad uno spazio geografico, ma anche un manufatto caratterialmente e culturalmente identitario per il territorio in cui è inserito. Un elemento estraneo all'ambiente naturale, ma che col passare del tempo diventa un tutt'uno con la percezione collettiva del paesaggio.

Quando cresciamo in un luogo, ci muoviamo all'interno di spazi definiti: una stanza, una casa, un giardino, una piazza; per poi pian piano ampliare i confini di questo ambiente domestico al territorio urbano e rurale: un paese, una strada, un campo, una stazione, catalogando punti di riferimento. Questi spazi, apparentemente scollegati, in realtà rappresentano un reticolo di connessioni che permette di orientarsi al loro interno. Un sistema di *stelle fisse*, condiviso e riconosciuto da chi quei luoghi li abita, sovrapponendo alla percezione spaziale, la memoria e l'identità culturale di un territorio. Col passare degli anni ci muoviamo nel mondo, tutto si amplifica, scopriamo nuovi riferimenti, le connessioni si trasformano, così come si trasforma il paesaggio che le comprende. Questa particolare condizione ci mette di fronte ad un sistema complesso di relazioni dove gli elementi naturali si intrecciano con i segni dell'uomo sul territorio, creando una nuova percezione del paesaggio. Nella società contemporanea, le città, le infrastrutture viarie, le reti ferroviarie, i sistemi produttivi e di distribuzione dell'energia

diventano elementi significativi dell'immaginario collettivo, così come lo erano in passato monti, foreste, castelli, coste, acquedotti, piane e valli, innescando processi di trasformazione fisici e culturali. L'osservazione di questi fenomeni ha generato un interesse per la trasformazione del territorio, portandomi ad approfondire questo aspetto attraverso una ricerca meta-progettuale, sviluppata dal 2018 al 2020, dal titolo *Calabrian Blueprints*²:



Fig. 1V. Guarini, P. Iaconantonio, S. Sart, *Calabrian Blueprints*. 2018

un progetto espositivo itinerante, incentrato sulle relazioni tra natura e architettura in Calabria che ha coinvolto architetti, artisti, designer e fotografi, con l'obiettivo di generare visioni e riflessioni critiche sul paesaggio calabrese. Questa esperienza può essere considerata come una fase embrionale della ricerca sul rapporto tra infrastruttura e paesaggio condotta nell'ambito del *XXXVI ciclo del Dottorato di Ricerca in Architecture: Theory and Design dell'Università "Mediterranea" di Reggio Calabria*. L'area d'indagine rimane circoscritta alla Calabria, l'ambiente domestico espanso, ma questa volta i processi di trasformazione del territorio sono visti attraverso le relazioni che intercorrono tra l'Autostrada del Mediterraneo e il paesaggio calabrese.

Tema della ricerca

La ricerca indaga il ruolo delle infrastrutture nella trasformazione del paesaggio calabrese, intrecciando componenti naturali e antropiche, e prendendo come caso studio paradigmatico e comune denominatore *l'Autostrada del Mediterraneo* (ex Salerno - Reggio Calabria, oggi A2), la più importante infrastruttura viaria realizzata in Calabria dall'Unità d'Italia, segmento del sistema stradale europeo (itinerario internazionale E45), un tracciato monumentale che attraversa la regione da Nord a Sud. Il campo d'indagine scelto, pur essendo ampiamente battuto anche nel dibattito contemporaneo, può ancora offrire nuovi spunti di riflessione, i quali immancabilmente sono connessi alla conoscenza dei singoli tasselli che compongono il mosaico. Infatti, oltre ad una nutrita letteratura a livello nazionale e internazionale sono stati presi in esame gli esiti del ciclo di ricerche dal titolo "Il progetto dell'esistente e la città meridionale", portato avanti dal *Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica e Urbana dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria*, coordinato dalla Prof.ssa Laura Thermes, che dal 2002 al 2014 ha prodotto numerosi contributi su questioni afferenti ai temi del paesaggio, dell'architettura e delle infrastrutture nell'Italia Meridionale ed in particolare nel territorio calabrese.

La Calabria, infatti, con la sua complessità storica, paesaggistica e territoriale, è il campo di studio ideale per testare queste premesse. Tra Settecento e Ottocento il territorio calabrese era incluso negli itinerari dei viaggiatori del *Grand Tour*, che da tutta Europa si spingevano nel profondo sud della penisola italiana per testimoniare un paesaggio cristallizzato nel tempo. Pur riconoscendone le caratteristiche paesaggistiche, le difficili condizioni di attraversamento hanno però relegato questo territorio a un ruolo marginale e di passaggio. Anche dopo l'Unità d'Italia, la Calabria ha, purtroppo, continuato a mantenere un'identità periferica all'interno del panorama nazionale, sia per questioni geografiche che politiche e culturali. La regione che conosciamo oggi ha mantenuto il suo

carattere introverso, poco incline ad essere compreso facilmente: si susseguono infatti diversi tipi di paesaggio, dalla montagna fino al mare, dai contesti urbani a quelli rurali, il tutto concentrato in brevi distanze. La frammentarietà del rilievo, le numerose fiumare, la fragile costituzione del suolo, sono aspetti che tuttora influiscono profondamente sulla fruizione del territorio, imponendo, a qualunque infrastruttura viaria, una frequenza elevatissima di attraversamenti artificiali, siano essi sopraelevati o scavati. La componente infrastrutturale diventa quindi l'elemento con cui scoprire il territorio e lo strumento attraverso il quale affrontare questa indagine.



Fig. 2 Archivio CMB
Carpi, *Veduta del
Viadotto Italia.*
2015

Un settore, quello delle infrastrutture, che, se da un lato contribuisce allo sviluppo strategico ed economico di un territorio, dall'altro innesca profondi processi di mutazione sull'intero contesto iconografico e paesaggistico. Gli studi presi in esame hanno evidenziato come, nel panorama calabrese, accanto al patrimonio naturale-storico-artistico-architettonico riconosciuto, emergano opere d'ingegno contemporaneo alla scala paesaggistica: ponti, viadotti, strade e gallerie rappresentano delle esperienze progettuali il cui valore estetico e culturale merita di essere approfondito, nella duplice condizione di manufatti (monumento) e tracciati (movimento).

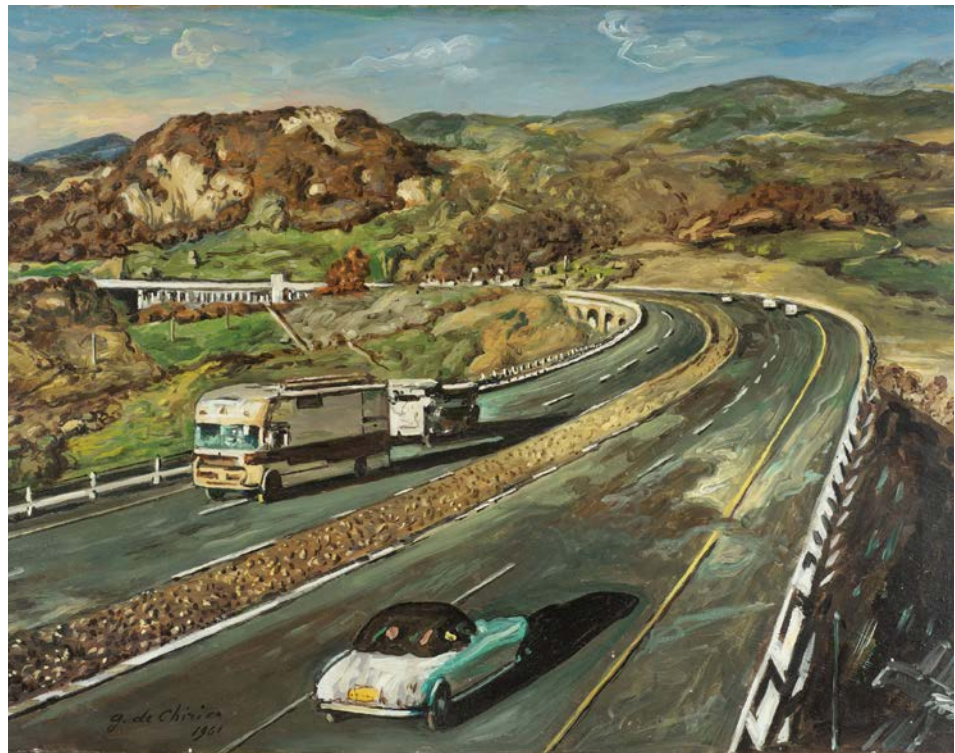


Fig. 3 G. De Chirico,
Autostrada del Sole.
1961

L'Autostrada del Mediterraneo, nei suoi oltre sessant'anni di evoluzione, possiede un punto di vista privilegiato per raccontare questa trasformazione e probabilmente rappresenta il manufatto architettonico generatore della visione iconografica contemporanea calabrese. Infatti, l'attraversamento del tracciato autostradale restituisce uno spaccato in movimento del territorio che attraversa, interagendo con componenti sempre diverse del paesaggio (più avanti identificate come "stanze del paesaggio") e permette di coglierne le caratteristiche peculiari. Inoltre, diventa esso stesso oggetto d'indagine attraverso l'analisi critica delle singole parti che lo compongono, elementi monumentali ormai radicati nel panorama che contribuiscono ad arricchire i caratteri identitari del paesaggio stesso.

Attraverso le diverse percezioni date dall'osservazione delle relazioni tra infrastruttura e paesaggio, si tenta di fornire una sintesi comunicativa facendo ricorso agli strumenti tipici della teoria e della pratica architettonica quali l'occhio (fotografia), la parola (testo), la mano (grafica). Cambiare il punto di vista per poi cambiare la percezione che abbiamo dei luoghi, a partire dai significati che conservano, attraverso un'opera di ricostruzione innanzitutto semiotica. La realizzazione del lavoro è infatti finalizzata alla creazione di un atlante iconografico, non definitivo, per la comprensione e la comunicazione del paesaggio calabrese. Il concetto di paesaggio viene perciò espanso a tutto ciò che ci circonda, sia esso naturale o artificiale, andando oltre l'eccezionalità del singolo elemento e sottolineando l'importanza di riuscire a cogliere le trasformazioni complessive di un luogo.

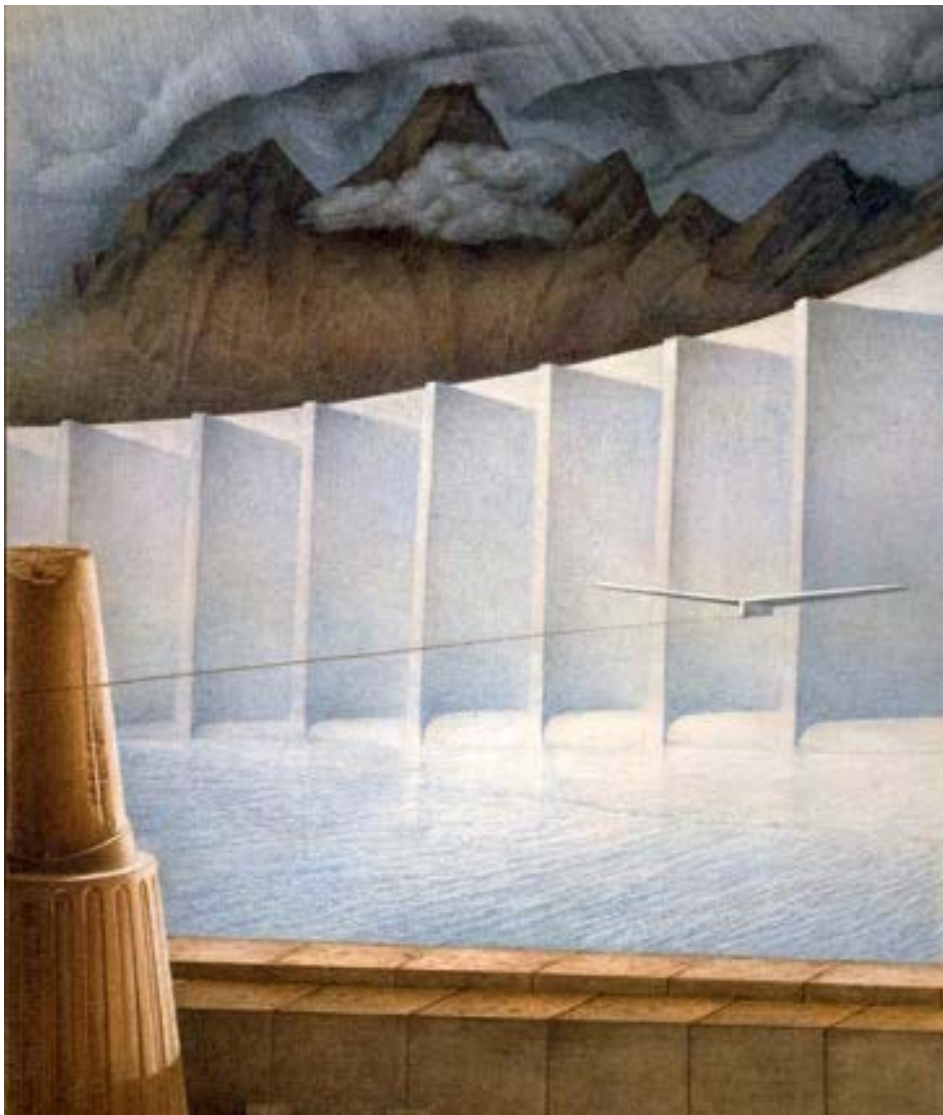


Fig. 4 M. Scolari,
In illo tempore,
1981

Struttura e metodologia

Riuscire ad indagare tutte le relazioni che intervengono in un ambito di ricerca così ampio e sfaccettato, è apparso da subito un'impresa ardua. Si è pertanto deciso di optare per una metodologia d'indagine che circoscrivesse il campo di studio e ne indirizzasse il percorso, delineando delle linee guida su cui strutturare la ricerca. L'obiettivo generale è definire strumenti interpretativi capaci di leggere i processi di trasformazione del territorio calabrese nel corso del tempo, attraverso forme di ricerca parallele e eterogenee, applicate e verificate in un caso studio specifico ma replicabili anche in altri contesti. La ricerca, infatti, oltre ad un apparato critico visivo/testuale, utilizza la fotografia e la grafica per meglio comunicare quanto appena descritto. L'ambito multidisciplinare ha richiesto uno studio trasversale e l'integrazione di diversi approcci, utilizzando gli strumenti progettuali della disciplina architettonica. Inoltre, il contributo ottenuto dalla consultazione di archivi pubblici e privati ha permesso di costruire un apparato scientifico di testi e immagini quanto più completo possibile, per una successiva selezione e rielaborazione. La ricerca si sviluppa in tre fasi distinte che corrispondono ai tre capitoli riportati nell'indice.

La *prima fase* della ricerca è dedicata alle indagini bibliografiche, archivistiche, cartografiche e iconografiche, necessarie per la definizione dello stato dell'arte sul tema del rapporto tra infrastruttura e paesaggio nel dibattito contemporaneo attraverso due componenti principali: monumentalità e movimento. In Italia ad esempio, dove esiste un fitto reticolo viario di origine storica, la strada è stata un interessante mezzo con cui l'uomo ha addomesticato la natura per disegnare conseguentemente il paesaggio: ha rappresentato infatti la matrice di un'organizzazione in cui le componenti antropiche e naturali convivevano assieme in un complesso, ma spontaneo, equilibrio. Il legame tra la strada e il paesaggio si è modificato da quando l'uomo ha abbandonato i mezzi di trasporto semplici a favore dei veicoli a motore, introducendo così un rapporto completamente diverso dato dalla percezione della velocità. Per questa ragione la ricerca cerca di sintetizzare i principali contributi teorici dal Novecento in poi, dal punto di vista del paesaggio, inteso appunto nel suo significato più ampio e in tutti i suoi aspetti culturali e percettivi.

La *seconda fase* della ricerca procede su due strade parallele: da un lato è stata attuata una ricognizione sui caratteri morfologici ed iconografici che storicamente identificano la Calabria, cercando di individuare quali fossero gli elementi da aggiornare per attualizzarne la narrazione, approfondendo i fattori naturali e antropici che hanno determinato la trasformazione del territorio; dall'altro sono state approfondite le vicende legate alla realizzazione e trasformazione dell'Autostrada del Mediterraneo, che in oltre sessan-

ta anni è passata dall'essere definita "eterna incompiuta" a futuro "gioiello ipertecnologico" d'Italia. Queste fasi hanno fornito le basi per poter studiare selezionare gli aspetti da approfondire e in particolare gli elementi architettonici di maggiore interesse lungo l'Autostrada del Mediterraneo, ossia gli attraversamenti sospesi.

Nella *terza fase* della ricerca, si è invece attuata un'opera di catalogazione, selezione e analisi dei segmenti più significativi dell'Autostrada del Mediterraneo, tentando di riconoscerne i caratteri architettonici identitari più significativi. La morfologia eterogenea del territorio calabrese fa sì che l'infrastruttura si relazioni in modo diverso a seconda dell'ambito in cui si inserisce. A tal proposito sono state individuate sezioni di studio denominate "stanze del paesaggio" ognuna delle quali analizza il diverso inserimento dell'Autostrada nel contesto calabrese. Attraverso campagne fotografiche sul campo, operazioni di ridisegno, restituzione analitica e interpretativa, si indaga su come queste componenti antropiche si rapportano agli elementi naturali con cui ormai sono in simbiosi. Il fine è quello di individuare informazioni utili per la redazione di una metodologia, o più precisamente per una diffusione della cultura del progetto paesistico per le grandi infrastrutture viarie, in modo da ricondurre la grande strada ad essere non più soggetto in contrapposizione al paesaggio, ma elemento appartenente a tutti gli effetti alla struttura paesistica, per orientare le trasformazioni attivate in termini qualitativi. Tutte queste componenti verranno poi riportare in un atlante visivo/testuale, che non si propone di essere definitivo, ma bensì un punto di partenza necessario per fornire nuovi *iconemi*³ del paesaggio calabrese.

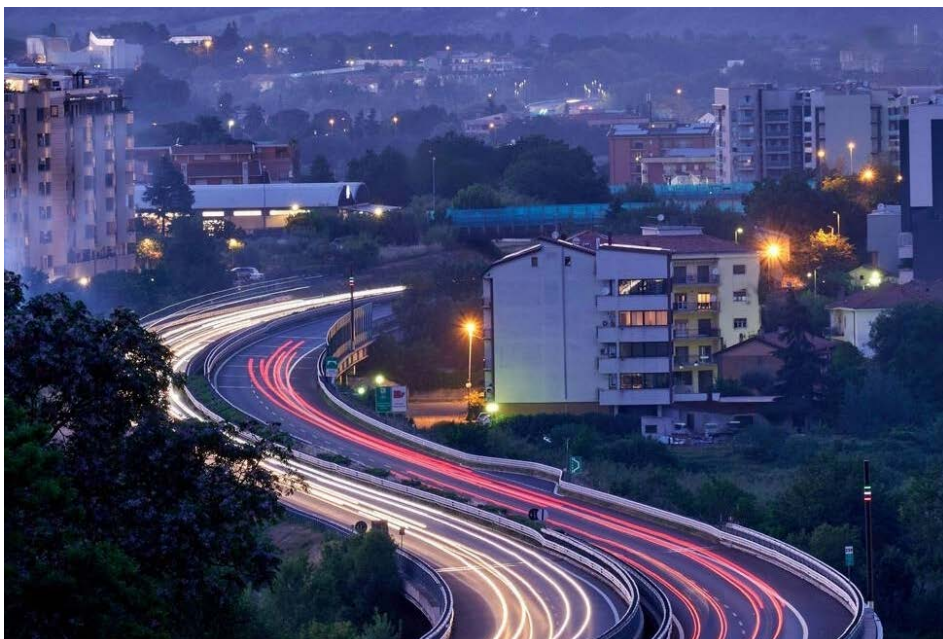


Fig. 5 A. D. Hills,
An aerial view of A2
highway in Salerno,
Reggio Calabria,
seen from Cosenza.
2014

Note

1 E. DE MARTINO, *La fine del mondo. Contributo all'analisi della apocalissi culturali*. Einaudi, Torino 2019

2 *Calabrian Blueprints* è un progetto espositivo itinerante ideato e curato da P. IACONANTONIO con i contributi di R. E. ADAMO, V. GUARINI, C. MUTO e S. SART che dal 2018 al 2020 è stato presentato a Lamezia Terme, Belmonte Calabro, Catanzaro, Roma, Milano, Torino e Londra.

3 Turri descrive bene tale concetto "Nel suo operare la percezione coglie prioritariamente certe immagini, le fissa, le memorizza, ne fa delle immagini portanti dell'intera visione. Queste immagini di cui si compone il paesaggio sono gli iconemi".

E. TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*. Marsilio, Venezia 2001

Infrastruttura e paesaggio

Abstract

Il primo capitolo è dedicato al rapporto tra infrastruttura e paesaggio nel dibattito contemporaneo e di come questo negli anni abbia inglobato componenti antropiche e naturali, fino ad intrecciarsi con le reti infrastrutturali, di varia natura e forma, presenti in un determinato territorio. Infatti, la percezione del paesaggio odierno è condizionata dalla presenza di sistemi infrastrutturali (in particolare quelli viari) che hanno un impatto tale a livello iconografico e paesaggistico da meritare un approfondimento di ricerca specifico. La scala monumentale associata all'estetica del movimento, caratteristiche che contraddistinguono i tracciati autostradali, assume un ruolo determinante nei processi di trasformazione ed evoluzione di un territorio, capace di mutare secoli di rapporti consolidati tra i luoghi. Alla staticità del paesaggio classico, ancorato ad un sistema di singole vedute, viene contrapposto il dinamismo del paesaggio contemporaneo, basato più su un montaggio di immagini mutevoli e mai uguali a sé stesse, in cui la narrazione è affidata all'esperienza dell'attraversamento. L'Autostrada, l'infrastruttura viaria per eccellenza, viene quindi svincolata dal suo aspetto puramente tecnico e si fa portatrice di una nuova estetica, in cui la grande opera svolge un ruolo attivo nella costruzione del paesaggio, diventandone parte integrante ridisegnando le relazioni con il territorio. Si vuole quindi porre l'accento su come l'infrastruttura possa avere un ruolo fondante nella costruzione della narrazione del paesaggio attraverso gli strumenti forniti dall'estetica del paesaggio e della critica architettonica.

1.1 Il paesaggio delle infrastrutture

“Il paesaggio rappresenta, oggi più che mai un'opportunità di riflessione sullo spazio aperto. Le sue peculiarità, definite tra l'altro in termini di inafferrabilità (Clementi, 2002), imprevedibilità (Lanzani, 2003), invenzione (Cauquelin 1989), vecchiezza (Jakob, 2005), intuitività (Vitta, 2005), arguzia (Farinelli, 1991), soggettività (Gambino, 1999), meta-spazialità (Assunto, 2005), artisticità (Schwind, 1950) ambito di rappresentazione (Bonesio, 2007), spazio della diversità (Clément, 2005), etica (Venturi Ferriolo, 2002), duplicità (Vitale, 2005), solo per citarne alcune, possono essere lette come una metafora del nostro tempo e come un indicatore delle difficoltà e dei limiti della ricerca scientifica.”⁴



Fig. 6 Archivio ANAS,
Strada di montagna
1970

Per la cultura architettonica contemporanea, il tema del rapporto tra paesaggio e infrastruttura ha costituito negli ultimi anni un campo di sperimentazione, di innovazione culturale e di rinnovamento dei propri strumenti indubbiamente centrale, plasmando un atteggiamento volto a sviluppare nuove relazioni con i luoghi attraverso la progettazione architettonica a grande scala. Un campo che nella declinazione italiana ha assunto caratteri specifici e di originalità andando a sviluppare il nesso architettura-infrastruttura-paesaggio prevalentemente per le sue valenze operative, direttamente riferibili alle peculiari modalità di produzione e costruzione del territorio nazionale dal secondo dopoguerra in poi. In Italia il ruolo *generativo* e *ordinativo* dell'infrastruttura ha contribuito fortemente a trasformare quel paesaggio un tempo considerato come un frammento di natura romantica, tessendo complesse reti infrastrutturali su tutto il territorio.

Queste reti sono state il motore di sviluppo della società moderna, già dagli inizi del Novecento, innescando profondi processi di trasformazione nell'immaginario culturale collettivo. In passato il paesaggio antropizzato era codificato attraverso una serie di punti di riferimento condivisi da tutti gli strati sociali: il flare alberato lungo le strade padronali, il campanile della chiesa riconoscibile da lontano, la città immobile incastonata nella costa per chi viene dal mare, solo per citarne alcuni. Tutte queste immagini restituivano un paesaggio dove le strutture erano fortemente e morfologicamente legate al territorio, diventando un tutt'uno con esse. Oggi invece siamo messi di fronte a una realtà molto articolata in cui le infrastrutture di diverso genere hanno lasciato profondi segni sul territorio trasformandolo e creando nuove connessioni con il paesaggio.



Fig. 7 P. Klee,
Strada principale
e strade laterali.
1929



Fig. 8 R. Venturi,
View of the
Las Vegas Strip.
1970

Per meglio comprendere questa connessione è necessario cercare di definire i due soggetti. Il termine *infrastruttura*, inteso come "l'insieme di impianti che consentono l'impostazione di una determinata attività"⁵, è composto da *infra*, "in mezzo", e *struttura*, ossia la costituzione e la distribuzione degli elementi che, in rapporto di correlazione e d'interdipendenza funzionale, formano un complesso organico o una sua parte. L'infrastruttura contiene una serie di qualità stratificate che hanno la capacità di produrre effetti a scala territoriale, a livello spaziale, ambientale, economico, politico e funzionale. Il termine *paesaggio*, invece, "designa una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"⁶ ed è la componente culturale a definirne la chiave di lettura, restituendo punti di vista differenti.



Fig. 9 G. Basilio,
Gottardo,
Archivio MAXXI
1997



Fig. 10 G. Basilio,
Calabria,
Archivio MAXXI
2002

Basti pensare alla differenza fondamentale che esiste nella traduzione del termine *paesaggio* in riferimento alla cultura anglosassone e alla cultura greco-latina. Per i primi, esso racchiude una relazione con la terra, senza alcun riferimento esplicito all'uomo: *landscape* in inglese, *landschaft* in tedesco, *landshap* in olandese etc. Per i secondi invece – *paysage* in francese, *paisaje* in spagnolo, *paisagem* in portoghese etc. – si riferisce alla relazione con un territorio, con un paese. Questa differenza rappresenta una diversa attitudine nelle relazioni tra l'uomo e il suo ambiente, ed è nell'accezione greco-latina che si intende proseguire il ragionamento. Da questa rapida analisi del significato di infrastruttura/paesaggio, si può desumere come l'infrastruttura sia la manifestazione della presenza dell'uomo sul territorio, e che il paesaggio è il filtro che sta tra l'uomo e la natura, che ci permette di entrare in relazione con l'ambiente circostante, di muoverci al suo interno e di interagire con esso. "L'infrastruttura *sta fra le cose*, permette le relazioni in senso materiale, fisico, ma anche in senso immateriale, sul piano del pensiero"⁷, in un certo senso si potrebbe dire che il paesaggio è infrastruttura e viceversa, indicando la disciplina architettonica come la componente designata ad individuarne gli elementi costitutivi e ad indagare i processi di trasformazione. In questa condizione, la percezione di un paesaggio passa per il riconoscimento dei caratteri che lo identificano, siano essi naturali ed antropici codificati dai segni, dalle tracce, dalle impronte che in ogni momento, in ogni generazione, in ogni cultura si sovrappongono in un luogo, e dalle relazioni che questi instaurano tra di loro e con la comunità che ne fruisce. Quest'idea, profondamente legata all'immagine che nel corso del tempo costruiamo di questi luoghi attraverso l'osservazione e la rappresentazione degli stessi, è profondamente legata all'uomo in quanto *osservatore*, condizionato dai suoi filtri culturali, e allo stesso tempo all'uomo in quanto *costruttore*, -generatore dei processi di trasformazione che interessano un territorio.

Il paesaggio è infatti un qualcosa di dinamico, che muta il suo aspetto sia a causa di fenomeni naturali e sia per mano di chi lo abita. Infatti, uno degli elementi più significativi e che più influisce sulla costruzione del paesaggio è la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali, che per dimensioni e impatto si confrontano direttamente con i macro-caratteri naturali di un territorio. Opere che col passare del tempo diventano esse stesse caratteri identitari e vengono riconosciute nella narrazione comune del paesaggio. Tutto questo è generalmente ritenuto valido quando parliamo delle infrastrutture del passato, visto che per la società contemporanea è facile includere un acquedotto romano, un castello medievale, una rovina di un'epoca antica, come elementi facenti parte di un modello comune di paesaggio – un immaginario che i *Grand Tour* hanno contribuito a plasmare attraverso una visione romantica del mondo. La stessa società trova però difficile accettare le grandi infrastrutture contemporanee, come un'autostrada o una linea

ferroviaria ad alta velocità, all'interno di una visione condivisa e culturalmente radicata al territorio. La differenza di atteggiamento non si deve alle diverse modalità di pensare, progettare o costruire le infrastrutture attuali o del passato, ma al fatto che diventiamo testimoni di una trasformazione, di un processo che, sotto i nostri occhi, rende qualcosa che conosciamo e a cui siamo abituati un qualcosa di differente. Le infrastrutture del passato fanno parte di un mondo così come lo abbiamo trovato, ma tanto quanto quelle contemporanee, rappresentano la materializzazione della volontà, delle scelte, delle convinzioni di un'epoca. E se il paesaggio è il ritratto impresso nel territorio da queste convinzioni, le strade, le reti elettriche, le linee ferroviarie, le dighe e i porti sono paesaggio tanto quanto lo sono i campi agricoli, i castelli, i fiumi e i borghi e tutti quei segni stratificati sul territorio.



Fig. 11 Archivio ANAS,
Campania SS18
a Paestum.
1931

Storicamente era ben delineato il confine tra il paesaggio della città e il paesaggio della natura, tra l'ambiente urbano e l'ambiente naturale; allo stato attuale esiste un insieme continuo di tessuti urbani che s'intreccia con i grandi sistemi infrastrutturali dando vita ad un immenso *patchwork* di varia natura e forma. Così si modifica radicalmente il modo di percepire e costruire il paesaggio mentre i rapporti tra territorio e grandi infrastrutture legate alla mobilità assumono il carattere e la portata di autonomo ambito di ricerca. Esaminando una qualsiasi carta tecnica territoriale contemporanea che riporti anche la trama particellare si può facilmente osservare che in generale pare essersi smarrita questa stretta corrispondenza tra la forma del territorio e quella delle infrastrutture gradualmente stratificatesi su di esso. La costruzione di nuovi assi stradali porta molto spesso, come conseguenza, a due atteggiamenti, apparentemente opposti, ma figli in real-

tà della stessa mancanza di coordinazione tra la preparazione del suolo e l'edificazione al di sopra di esso. In alcuni casi, infatti, l'infrastruttura impone rigidamente le proprie geometrie, senza tenere conto della morfologia del terreno, delle caratteristiche del costruito con cui si confronterà, della forma e della disposizione degli appezzamenti di terreno che essa andrà a toccare; in altri casi, del resto, il recepimento di questi dati viene inteso non tanto come un momento di reciproca definizione tra l'infrastruttura e la forma del territorio, ma come un dato di fatto ineluttabile, che la linea infrastrutturale può soltanto limitarsi a sancire tramite un processo di semplice trascrizione, anche al costo di imporre ad essa geometrie incerte e discontinue. "Le strade sono il principale mezzo di penetrazione e visitazione di un territorio, ne segnano i percorsi, i luoghi di lavoro e dell'abitare e sono un esplicito aspetto della complessità raggiunta nella dotazione artificiale del territorio"⁸. Comprendere le infrastrutture quindi – a causa delle relazioni molteplici che esse intrecciano con i luoghi attraversati – significa in un certo senso comprendere il territorio stesso, non solo per quanto riguarda la sua configurazione presente, ma anche e soprattutto per quanto concerne la dimensione diacronica della stratificazione di usi, di funzioni, di forme che esso ha storicamente assunto, e che solitamente ritorna nella metafora – ormai ampiamente frequentata nella letteratura contemporanea – del territorio inteso come palinsesto. Una stratificazione che riguarda in primo luogo la consistenza fisica dei manufatti, ma che al tempo stesso restituisce un'immagine della complessità degli ambienti politici, economici, culturali, sociali all'interno dei quali si sono formate le scelte relative al territorio.



Fig. 12 Archivio ANAS,
Autostrada 24
Roma-L'Aquila.
1970

Le autostrade rappresentano le tracce più manifeste del dominio delle infrastrutture sul territorio contemporaneo cui ha contribuito, considerevolmente, l'incremento dell'industria automobilistica e del trasporto privato avvenuti nella prima metà del secolo XX nei principali stati occidentali. Negli anni post-bellici, lo sviluppo del commercio e dell'industria hanno portato nel tempo ad un incremento delle reti viarie, permettendo all'uomo di spostarsi in un territorio che sembrava non avere confini, se non quelli giurisdizionali. Le infrastrutture viarie, di conseguenza, sono diventate le "armature fisiche"⁹ delle città inglobando con forza le componenti naturali e antropiche all'interno della composizione urbana o sfruttandole per espandersi all'esterno dei propri confini.

La società era cambiata, la macchina si era diffusa, le industrie avevano aumentato il ritmo di produzione. Era forte il bisogno di connettere sempre di più il territorio, per una necessità di trasformazione, oltre che fisica, sociale. In Italia, dopo quasi un secolo, l'opera di infrastrutturazione è in parte ancora in atto, e rappresenta, forse, la più grande trasformazione civile operata nel paesaggio italiano nel secolo scorso¹⁰. Nel mondo contemporaneo, quasi più che nel passato, i progetti di infrastrutture, pur nella difficoltà di operare in aree sempre più popolate e altamente urbanizzate e nella necessità di inserirsi là dove i fenomeni dell'urbanizzazione diffusa hanno lasciato le poche aree libere, sono stati delle importanti occasioni di costruzione e valorizzazione del paesaggio, capaci di garantire una riconoscibile struttura formale anche ad insediamenti frammentati¹¹. La velocità con cui si è intrapreso l'ammodernamento del territorio non ha tenuto conto, in molti casi, del paesaggio in cui erano inserite le infrastrutture, facendo sì che si verificassero episodi di basso valore architettonico, paesaggistico e culturale. Nonostante ciò, sono tanti i casi positivi in cui opere mirabili sono state inserite nel contesto con accuratezza e riflessione. Allora nessuno pensava che proprio le infrastrutture avrebbero potuto costituire l'elemento peculiare di riconoscibilità della società di quel tempo, frutto "di un'enorme somma di sforzi tecnici, finanziari e umani, [...] positiva testimonianza di sensibilità estetica, di rispetto del paesaggio"¹².

Dal secondo dopoguerra ad oggi, in Europa e in America, l'osservazione a "grande scala" delle infrastrutture di trasporto ha permesso alla cultura del progetto architettonico e urbano di conseguire notevoli risultati nella comprensione delle dinamiche di trasformazione degli spazi densamente abitati e, in particolare dei modi con cui si sviluppano i processi di omologazione insediativa. Nello stesso periodo sono stati essenziali i contributi che hanno osservato le infrastrutture di trasporto alla scala dell'architettura, riconoscendo gli elementi che contribuiscono alla costruzione di contesti *specifici* e non solo di paesaggi *generici*¹³. Oggi, le infrastrutture sono il simbolo del nostro tempo, mezzo di incontro e movimento. Esse si rapportano al paesaggio con

coraggio grazie a un'estetica tesa "all'eliminazione di gerarchie d'attenzione"¹⁴. L'infrastruttura autostradale può e deve essere percepita come elemento caratterizzante e non come "intrusione dannosa e stonata nel paesaggio"¹⁵: le strade, i manufatti che le sostengono, le gallerie, i ponti e i viadotti fanno parte del nostro paesaggio quotidiano ed è necessario che vengano considerati tali al fine di codificare una nuova narrazione. D'altronde "una strada non è una entità chilometrica: è un avvenimento plastico in seno alla natura. Geometria e natura sono state spesso il supporto di cose emozionanti"¹⁶.



Fig. 13 Superstudio,
Monumento Continuo:
veduta di un'autostrada
californiana.
1969

1.2 Un patrimonio monumentale

“La bellezza inconscia delle grandi opere autostradali del ventesimo secolo è ancora, in attesa del riconoscimento del suo carattere plurale che si spinge al di là dell’oggettiva funzione. Opera ingegneristica ed architettonica allo stesso tempo, l’autostrada entra – a pieno diritto – come elemento strutturante nella dimensione paesistica e come segno della conquista di nuovi spazi. È principale attore di una geografia artificiale in cui i viadotti, strutture “eroiche” paragonate alle cattedrali del ventesimo secolo, sono assimilabili ad opere di *land art* mentre l’immagine degli svincoli è legata ad un intricato disegno di *strisce* sospese le cui parti s’impongono con forza plastica e in questo senso l’infrastruttura è anche un’opera di scultura.”¹⁷

La storia dei sistemi infrastrutturali e delle forme che, nel tempo, hanno assunto induce ad interpretare l’autostrada secondo molteplici punti di vista: come un dispositivo tecnico e al tempo stesso come uno spazio architettonico; come un fatto antropologico e, in un futuro non troppo lontano, come una questione archeologica. Tra queste interpretazioni, le prime due, apparentemente contrastanti, risultano di grande interesse per riflettere sullo spazio autostradale, in modo particolare nel contesto della costruzione della rete autostradale italiana, quando la relazione tra primato tecnico e soluzioni spaziali ha trovato un fertile campo di sperimentazione e, spesso, di conflitto. È proprio a partire da questa duplicità che si è declinato il rapporto dell’autostrada con il territorio e con il paesaggio e che si è definito il suo *carattere geografico*. L’autostrada è stata storicamente considerata come un “luogo tecnico”¹⁸. Questa condizione ha portato con sé, nel corso del Novecento, due questioni rilevanti: da una parte, l’elezione della figura dell’ingegnere quale unico portatore del sapere relativo alla strada a scorrimento veloce e, dall’altra, l’affermazione di un’assoluta supremazia delle ragioni tecniche in favore di quelle paesaggistiche ed architettoniche.

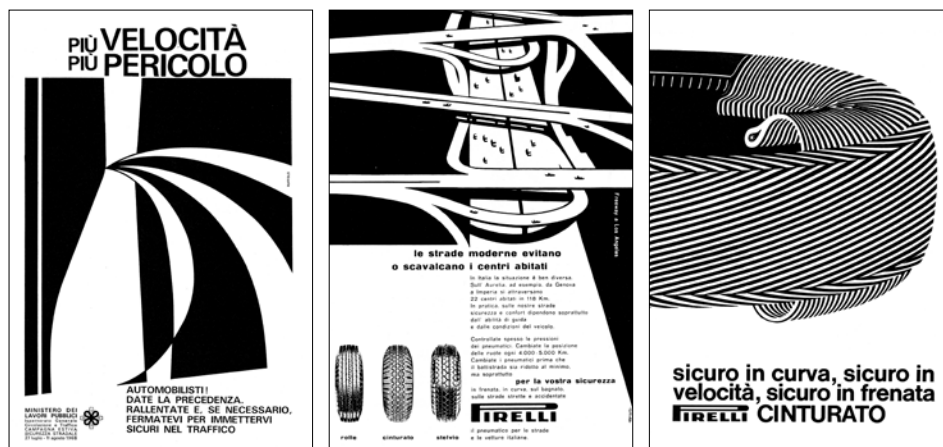


Fig. 14. Campagna di sicurezza stradale a cura del Ministero dei Lavori Pubblici e Pirelli. 1968

Fig. 15 C. Price,
*City movement. Potteries
Thinkbelt Project.*
1966



Certamente con lo sviluppo della rete autostradale la separazione degli ambiti di competenza di architetti e ingegneri si è espressa in modo evidente, al punto che ancor oggi è difficile immaginare il suo superamento. Attorno ai temi dell'autostrada si forma in Italia uno stuolo di ingegneri le cui opere sono realizzate grazie alla simultanea affermazione di imprese costruttrici molto competenti. Nonostante quelle esperienze mostrino una certa "capacità di declinare insieme tecnica, progettualità e paesaggio"¹⁹, esse appaiono spesso confinate nella realizzazione di singole opere d'arte, negando agli autori la possibilità di intervenire sul disegno e sulla forma dei tracciati in relazione al territorio. Molto spesso l'infrastruttura viene percepita come un fatto negativo in relazione al paesaggio, come conseguenza di aver "relegato a un ambito separato, dominato dalla tecnica, le opere di ingegneria"²⁰, mentre un approccio architettonico avrebbe potuto produrre fin dall'inizio risultati diversi; ciò potrebbe anche esser vero, ma non bisogna dimenticare che quegli esempi di infrastrutture che oggi tanto ammiriamo, opere di Riccardo Morandi, Silvano Zorzi, Sergio Musmeci e Pier Luigi Nervi, sono frutto della stessa formazione tecnica dei progettisti.

Il rapporto fra infrastruttura e paesaggio è un rapporto basato sull'equilibrio fisico e metafisico, in quanto si inserisce nel paesaggio rispettivamente tramite la sua essenza materiale e come generatore di nuovo ordine, assegnando ruoli alle cose, rimarcando gerarchie già esistenti e conferendo identità e carattere. Il ponte, espressione iconica delle infrastrutture viarie, unisce, simbolizza, trasforma e raccoglie intorno a sé il territorio che lo circonda²¹. Se prima tutto gravita intorno alla discontinuità, dopo la sua costruzione si genera un sistema al tempo stesso puntuale e lineare. Il ponte rende evidente l'opposizione delle parti che riunisce, la profondità del distacco che supera. La realizzazione di attraversamenti sospesi incide sulla possibilità di conoscenza e perlustrazione facile del territorio; senza di essi, infatti, sarebbe più complicato passare da una parte all'altra di un dirupo, di un fiume o di una vallata, ma anche di una città.

Essi ampliano le vie di comunicazione "accelerando lo sviluppo degli scambi e delle informazioni"²² e rendono più forte l'identità di un territorio, trasformando dei siti in dei luoghi²³. Nelle sue espressioni più avanzate l'infrastruttura per la viabilità si costruisce come se si trattasse di una lunghissima fabbrica, il cui controllo formale non può che essere affidato alla definizione degli elementi che la compongono e all'interazione che questi hanno con il contesto in cui si inseriscono. L'infrastruttura identifica un manufatto di dimensioni colossali, un'architettura estrema dove il progettista tiene conto sia del valore delle singole parti che dello sviluppo dell'intero tracciato lungo tutto il suo percorso. Realizzate alla scala della grandissima dimensione, le grandi strade rappresentano il momento in cui "l'architettura diventa insieme massimamente e minimamente architettonica: massimamente per via dell'enormità dell'oggetto; minimamente per la sua perdita di autonomia – diventa strumento di altre forze, diventa dipendente"²⁴. Uno scenario che può sembrare ostile all'architettura, in cui sembrano prevalere la risoluzione di problemi tecnici e economici, ma dove, paradossalmente, il ruolo dell'architettura risulta ancora decisivo, perché a questa disciplina rimane affidata la rappresentazione della loro intima razionalità – al di là di una "costruttività" spesso troppo esibita – e la riconoscibilità del senso dei luoghi, esaltandone di volta in volta la loro individualità.

Con lo sviluppo dei sistemi autostradali si affermano procedure di standardizzazione delle componenti e aspetti normativi che hanno contribuito ad una certa rigidità tecnica del progetto autostradale. Se da un lato la rigidità degli *standard* appare paradossale in relazione alla varietà dei paesaggi attraversati²⁵, dall'altro, durante la modernità, la formulazione di precisi requisiti consentiva l'esercizio di un controllo sulla qualità e sull'efficienza del manufatto e la definizione di un catalogo di tecniche (*guard rails*, raggi di curvatura, uscite sovrappassi, ecc.) che ha prodotto un immaginario di forme, di *archetipi autostradali*, immediatamente identificabili all'interno del paesaggio²⁶. Nel contesto italiano questa condizione di supremazia tecnocratica nel campo delle infrastrutture stradali e autostradali è particolarmente evidente. Le autostrade italiane della prima e seconda generazione sono spesso connotate dalla prevalenza del *dato tecnico* che guida il progetto dei tracciati secondo un criterio di inappellabilità che giustifica le scelte formali e le localizzazioni nell'ottica della "reiterazione delle teorie costruttive tipiche del tracciato ferroviario"²⁷. Non si sottrae a questa condizione nemmeno il tratto calabrese dell'Autostrada del Mediterraneo, che ha fatto – e fa tutt'ora – della ricerca di efficienza, velocità e sicurezza le ragioni della sua costruzione e della sua trasformazione nel corso del tempo. Lungo l'Autostrada del Mediterraneo, il riconoscimento delle forme e l'osservazione dei sistemi insediativi, insieme con l'analisi delle sezioni attraversate, rappresentano i modi più efficaci per mettere alla prova ragioni tecniche e spaziali e per testare le relazioni tra l'autostrada e il suo intorno.



Fig. 16 D. Hills,
Motorway through the
Southern Italian landscape-
Cocullo Village
2013



Fig. 17 M. Montagna
Pizzo Calabro.
2015

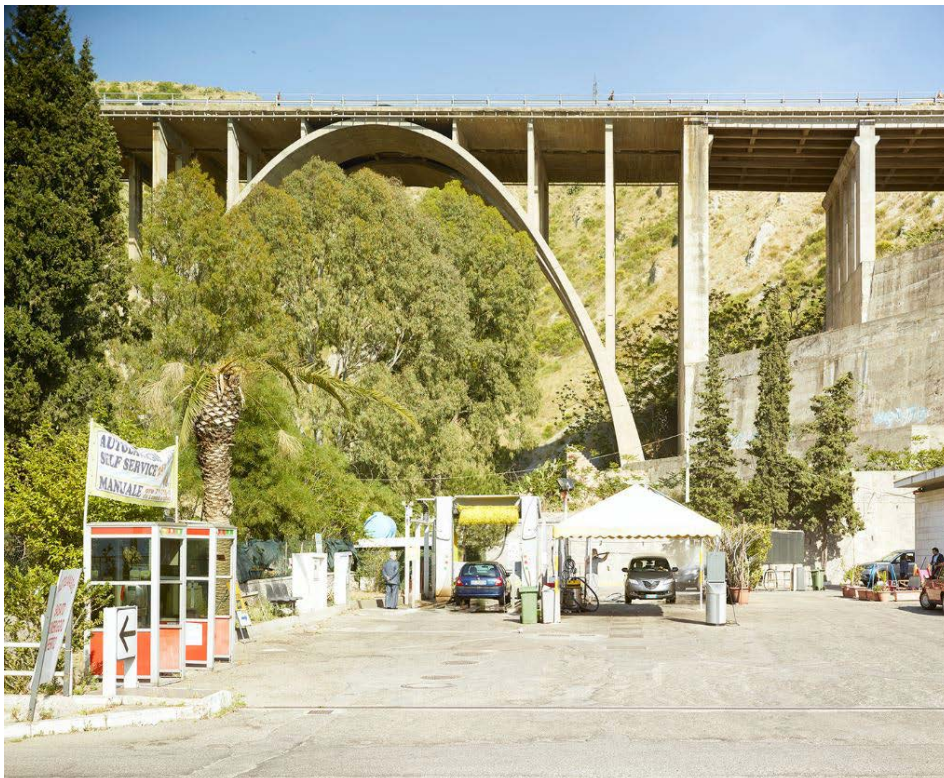


Fig. 18 M. Montagna
Pentimele
2015

Questa frazione di rete autostradale è innanzitutto il frutto di scelte politiche e contingenze economiche; è un insieme di elementi e di opere tecniche e strutturali che restituiscono la forma del manufatto, costruendone la sua immagine. La concezione e l'interpretazione della strada come spazio architettonico non sono questioni recenti, hanno anzi una lunga genealogia e sono stato oggetto di numerosi studi²⁸. *L'architettura della strada* si è definita a partire dall'esperienza delle strade romane, passando attraverso i riferimenti ai grandi trattati di architettura, arrivando ai progetti di inizio Novecento e agli anni delle avanguardie, fino alle trasformazioni accorse con l'avvento della mobilità di massa nel secondo dopoguerra²⁹.

Nella fase dell'espansione automobilistica e della nascita dei sistemi autostradali si assiste infatti a una duplice condizione: da una parte l'allontanamento del mondo dell'architettura dalla pratica della costruzione dei sistemi stradali, e di quelli autostradali; d'altra parte, a un rinnovato interesse degli architetti verso la teorizzazione e la concettualizzazione dei sistemi stradali³⁰. A fronte del progressivo abbandono della pratica costruttiva, si assiste ad una proliferazione di teorie e progetti volti a comprendere la nuova forma della strada, e in particolare dell'autostrada, la dipendenza dai tipi tradizionali, il rapporto con lo spazio urbano e la capacità trasformativa nei confronti dei territori che attraversa. Nella contemporaneità due opposte posizioni sembrano prevalere: da una parte, quella che riconosce una condizione ibrida in cui non esiste più possibilità di intervento che non sia quella di assecondare una trasformazione radicale dei rapporti tra infrastruttura e spazio costruito³¹; dall'altra parte quella che ricostruisce il sapere architettonico attorno ai temi dell'autostrada associandola alla forma del territorio e proponendo l'idea di una "architettura della grande scala" intesa come "scala spessa, inclusiva, esattamente il contrario di una vocazione tecnocratica"³².

È quindi particolarmente significativo tornare oggi a guardare l'autostrada attraverso la lente dell'architettura. Questo significa occuparsi della concezione del tracciato rispetto al suolo, delle sezioni trasversali e longitudinali, dei materiali, del modo di iscriversi nel paesaggio attraversato, delle deformazioni e delle trasformazioni dei bordi, ovvero in generale di quello che si potrebbe definire il carattere spaziale dell'autostrada. Potremmo affermare che il carattere spaziale del tratto calabrese dell'Autostrada del Mediterraneo sia rintracciabile a partire dalla sua forma propria ma anche da ciò che sta oltre i suoi confini amministrativi, come se lo spazio dell'autostrada non fosse limitato alla dimensione del lungo rettifilo o della sezione delle due carreggiate, ma si deformasse, inglobando quelle architetture e quegli spazi che hanno tratto dalla presenza dell'autostrada la loro ragione insediativa e che hanno a loro volta partecipato alla definizione dell'immagine simbolica di questa autostrada. L'autostrada appare come uno spazio autonomo, vincolato alla legge della velocità, segno che agisce sul territorio e sul paesaggio operando per esclusione.

A partire dal complesso equilibrio tra dato tecnico e sistema spaziale, l'autostrada ha instaurato nel corso del tempo differenti relazioni con il territorio e il paesaggio, assumendo alcune forme paradigmatiche: dalla strada come "oggetto all'interno del paesaggio"³³, fino alle più recenti interpretazioni dell'infrastruttura come parte di un più ampio e diffuso "paesaggio tecnologico"³⁴. Oggi il manufatto autostradale assume forme che rimandano sempre più ad oggetti chiusi in sé stessi, assumendo quasi le sembianze di treni sotterranei e sperimentando una certa idea di autosufficienza del tracciato autostradale rispetto al territorio attraversato. Se oggi questa condizione sembra dovuta alla predominanza delle ragioni tecniche legate ai temi della sicurezza o della protezione, sono tuttavia molti gli antecedenti storici nel campo del progetto d'architettura che interpretano l'infrastruttura come elemento chiuso in sé stesso, oggetto autosufficiente o megalstruttura³⁵. Muovendosi lungo il tracciato, dal Pollino allo Stretto, avvicinandosi e allontanandosi dai suoi bordi, oltrepassando i suoi confini amministrativi e fisici, l'autostrada appare come un segno che agisce alla scala geografica, interpretando la topografia del territorio e solcando il paesaggio di cui inquadra o esclude elementi. L'autostrada è in questo senso un grande racconto geografico capace di far emergere segni residui di campagna, manufatti dismessi o in condizioni di rovina, nuove urbanizzazioni, recinti commerciali e aree industriali, grandi impianti e celebri architetture.



Fig. 19 Le Corbusier
*Plastico per il
Piano Obus di Algeri*
1933

1.3 L'estetica del movimento

"Noi affermiamo che la magnificenza del mondo si è arricchita di una bellezza nuova: la bellezza della velocità. Un'automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo...un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia. Noi vogliamo inneggiare all'uomo che tiene il volante, la cui asta ideale attraversa la Terra, lanciata a corsa, essa pure, sul circuito della sua orbita."³⁶



Fig. 20 Jean-Louis Trintignant e Vittorio Gassman in una scena del film *Il sorpasso*, diretto da Dino Ris 1962

L'evoluzione della rete stradale – espressione di una nuova forma di progresso economico – è strettamente connessa all'attuale volto del territorio, dove a pagare il prezzo più alto è la natura stessa del paesaggio attraversato: la velocità con cui lo si percorre e la totale indifferenza alla sua forma e al suo significato ha definitivamente mutato le leggi del suo mostrarsi che varia con il rapido spostamento del punto di vista. La strada, nella sua più semplice espressione, deve soddisfare una delle esigenze fondamentali della vita umana, che è quella relativa al movimento. Essa, perciò, appare come uno dei primi segni d'intervento dell'uomo nella natura, e nel suo evolversi, riflette le vicende della civiltà umana. In questo senso, l'era moderna, è segnata dall'avvento dell'autoveicolo, che consentendo alte velocità pose istanze del tutto nuove alla tecnica viaria. Vi è stata una particolare attenzione nell'ideazione dei ponti, viadotti, cavalcavia, che tanta incidenza hanno nel qualificare la strada quale componente paesistica. Il fattore che determina la relazione tra la strada ed il paesaggio è la velocità di progetto per la quale la strada è costruita. La velocità di base viene determinata in funzione del volume di traffico e delle difficoltà del terreno, e da essa dipendono le caratteristiche geometriche della strada: pendenze, raggi di curvatura, limiti minimi di visibilità, larghezza della sede. Quanto più bassa è la velocità di progetto, tanto minore è l'apparenza della strada nel paesaggio

e tanto maggiore è la sua aderenza al terreno. Le autostrade, progettate per alte velocità, appaiono come larghe strisce, rigidamente conformate, che tagliano il paesaggio e spesso si configurano in contrasto con le linee fluenti e continue del paesaggio. Se la modernità ha inneggiato alla rapidità del collegamento tra due punti, progettando elementi di viabilità veloce, ha tuttavia reso gli stessi estranei ai luoghi attraversati, sovrapposti ai tracciati urbani in cui si privilegia il raggiungimento delle testate di un percorso a discapito dei punti intermedi. La trasformazione indotta dall'avvento dell'infrastruttura autostradale è più forte di quella provocata dall'introduzione della rete ferroviaria poiché l'automobile ricompona in forme inedite lo spazio urbano, lo "scompona e lo ricompona in forme inedite che sono in stretta relazione con il corredo tecnico e l'uso stesso dell'automobile"³⁷.

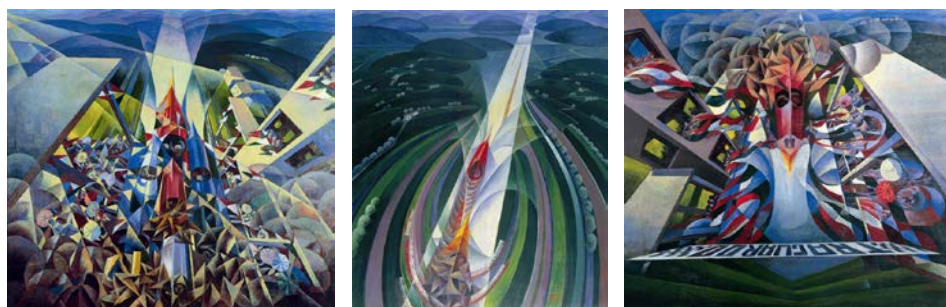


Fig. 21 G. Dottori,
*Il trittico della velocità:
il via, la corsa, l'arrivo.*
1927

Uno sguardo più ampio ed attento all'autostrada ne rivela il carattere di architettura territoriale di cui è possibile riconoscere la doppia natura unitaria e seriale: l'assenza di una centralità, l'impossibilità di definirne l'inizio e la fine mentre la si attraversa, l'orizzontalità assoluta dello spazio di relazione restituiscono un'instabilità concettuale legata all'impossibilità di percepirla con una lettura unitaria. Ci è concessa, come osservatori in movimento, soltanto una percezione parziale, per parti, quelle più identificabili come ponti e viadotti e solo per episodi, inquadrature, articolare come sequenze di un film. Ciò si ripercuote nel progetto che avviene, inevitabilmente, per parti. È soprattutto nella relazione con il paesaggio che l'inserimento si rivela "incerto" costantemente sospeso tra diverse scale, la grande misura del segno complessivo del tracciato e la piccola misura del simbolismo ricercato dei portali e muri di contenimento. Questi elementi rivelano un atteggiamento che demanda all'architettura il compito di costruire un segno tangibile della loro presenza, nella convinzione di poter reinventare un ruolo formale dell'infrastruttura, destinata anch'essa a trasformarsi in paesaggio. Alla staticità del paesaggio classico, ancorato ad un sistema di singole vedute e punti di vista fissi, viene contrapposto il dinamismo del paesaggio contemporaneo, basato più su un montaggio di immagini mutevoli e mai uguali a sé stesse, fondendo paesaggi lontani e vicini.

Il paesaggio attuale esibisce un inedito carattere *multiforme* e *multitemporale* restituendo di sé un'immagine cinetica associata ad una complessa narrazione e all'esperienza dell'attraversamento: non più il grande racconto prospettico, piuttosto la sovrapposizione e il montaggio di immagini sempre diverse. Questo nuovo concetto si confronta con un paesaggio dilatato ed eterogeneo, la cui descrizione attinge tanto alla poetica del *pittoresco* quanto ad una nuova sensibilità contemporanea data dall'intersezione con le reti infrastrutturali, che si basa sul contrasto, sulla complessità e sulla molteplicità. Territorio poetico, il paesaggio delle infrastrutture, è un soggetto lungamente corteggiato da registi come Wenders e Lynch, catturato in immagini affascinanti da Basilico, Barbieri, Ghirri, Ruscha. Le più interessanti sperimentazioni progettuali urbane associano il paesaggio ad una sorta di sistema operativo topografico, una piattaforma dove i grandi tracciati viari intervengono nella definizione del paesaggio costruito. In questo contesto la strada veloce offre un nuovo sguardo ed un'altra scala di intervento che incide nella caratterizzazione formale e nella percezione del paesaggio e in cui è possibile rintracciare una linea interpretativa dei paesaggi contemporanei. Il ruolo delle infrastrutture di trasporto risulta decisivo laddove alle funzioni di tracciato costitutivo del tessuto urbano si sovrappongono i caratteri di elemento del paesaggio. Una delle caratteristiche principali dei tracciali autostradali è quella di catalizzare i flussi sociali provenienti dai diversi territori, diventando il luogo ideale su cui riorganizzare la nuova dimensione del paesaggio in una sequenza simultanea fatta di immagini, segnali, riferimenti, mete, in cui l'attraversamento si configura come il luogo di una nuova visione estetica del territorio contemporaneo. Le infrastrutture permettono di passare da un paesaggio ad un altro con velocità diventando un mezzo di conoscenza del paesaggio



Fig. 22 E. Ruscha,
*Every building on
the Sunset Strip.*
1965-2007

nonché uno dei mezzi culturali dell'uomo, in quanto permettono non solo il raggiungimento di luoghi lontani ma anche la conoscenza di tutti quelli intermedi tra la partenza e l'arrivo. La strada come strumento di conoscenza e percezione unito alla velocità che fa percepire le immagini in maniera distorta, dalla rapida successione dei primi piani fino alla fissità dei piani più lontani, può essere sfruttato per valorizzare gli elementi peculiari del paesaggio, che diventano vere e proprie opere d'arte cinematografiche³⁸. Da qui la necessità di misurare le strutture spaziali con le categorie del progetto di architettura, attraverso l'individuazione di una pluralità di temi e figure che nascano dalle caratteristiche stesse dell'infrastruttura: "concentrazione, diffusione lineare, sovrapposizione diventano pertanto temi di progetto attraverso i quali definire nuove condizioni di unitarietà riconoscibili cui riferire le forme dell'architettura"³⁹. Fra i temi più indagati, la "messa in scena" del bel paesaggio attraversato concepisce l'autostrada come asse di fruizione e belvedere dinamico dell'intorno, mentre la rivisitazione dell'approccio "boccioniano" al tema della velocità rafforza l'immagine ed esalta il dinamismo dell'infrastruttura qui reinterpretata quale moderno acquedotto romano da



Fig. 23 S. Izenour,
*Car view of the Strip with
Robert Venturi and Denise
Scott Brown,*
1968

vivere come intrusione di qualità nel contesto naturale. In questa ritrovata filosofia dell'intervento, il progetto infrastrutturale si pone in posizione centrale rispetto all'organizzazione urbana e territoriale: il suo spazio – svincolato dal tradizionale aspetto puramente tecnico e caricato di una riconoscibilità altra di semplice percorrenza e scambio – si fa portatore di una nuova estetica urbana e di una rinnovata sensibilità visiva che coincide con lo spazio della città. In essa, la grande opera svolge un ruolo fondativo nella costruzione dell'assetto formale urbano, ridisegna il territorio, coinvolge l'ambiente e modifica il contesto integrandolo, esprimendo un nuovo paesaggio comprensivo dell'opera. L'esperienza dell'autostrada è strettamente legata allo spazio, al movimento, al senso di orientamento, all'immagine

stessa della strada e alla percezione del paesaggio. Il disegno del suo tracciato deve tendere alla scoperta del luogo e a strutturarne ritmicamente la fruizione della scena. In questo senso la strada veloce – “espressione di spazialità in movimento ed osservatorio privilegiato sul paesaggio”⁴⁰ così come descritta in *The view from the road* – riorganizza la fruizione della scena urbana attraverso una rapida sequenza di inquadrature confluenti in una rete di compressioni e di dilatazioni visive, identificando in processione un sistema di eventi: una *promenade architecturale*, di chiara derivazione lecorbusiana, a scala territoriale ove il transito veloce consente di assimilare il paese-paesaggio per mezzo di *fenêtres panoramiques*, opere che contribuiscono a modificare la cultura paesaggistica. Le strutture autostradali, capaci di dissolvere importanti distanze spaziali in ridotti tempi di percorrenza, trasformano radicalmente il rapporto tra i luoghi e ne sovvertono le relazioni consolidate. “Luoghi” che pongono quesiti sia dal punto di vista degli aspetti dell’organizzative urbane, quanto di figurazione del manufatto e in cui gioca una carta vincente il tema della veduta, del ritmo, della serie, della composizione serrata, della successione di sequenze, soglie ed intervalli spazio-temporali. L’autostrada riesce sempre a restituire una radiografia del territorio che attraversa, assimilando ogni volta le componenti diversificate del paesaggio, quello che si propone è “rovesciare lo sguardo”, identificando l’autostrada non più come isolata opera tecnica ma come episodio emergente e parte integrante nella formalizzazione di nuovi paesaggi. La scommessa è riuscire a far emergere nuove immagini per i paesaggi “attraversati”: immagini che rendano conto della complessità del caso.



Fig. 24 K. Lynch,
The view From the Road,
1964

Note

- 4 A. FRANCESCHINI, *Le questioni del paesaggio*. ListLab, Trento 2018
- 5 A. KIPAR, "Infrastrutture e paesaggio", in AA. VV., *Ce.S.E.T., Atti del XXXIX Incontro di Studio*. Firenze University Press, Firenze 2010
- 6 R. PRIORE, *Convenzione Europea del Paesaggio. Il testo tradotto e commentato*. Centro Stampa d'Ateneo, Reggio Calabria 2006
- 7 P. BURGI, "Percezione", in L. PONTICELLI, C. MICHELETTI (a cura di), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*. Skira, Milano 2003
- 8 L. BELLICINI, "I centri minori nello sviluppo del territorio", in A. CLEMENTI, G. DEMATTEIS, P. C. PALERMO (a cura di), *Le forme del territorio italiano*. Laterza, Roma - Bari 1996
- 9 C. MARTI ARIS, "Nuove occasioni per l'architettura della città", in O. CARPENZANO (a cura di), *Lo spazio delle infrastrutture*. Umberto Sala Editore, Pescara 1996
- 10 A. MASSARENTE, "Ponti e viadotti nel paesaggio. Silvano Zorzi e il sistema delle autostrade italiane", in AA. VV., *Rassegna di architettura e urbanistica n. 117. Architetture nell'Italia della ricostruzione*. Università Sapienza, Roma 2005
- 11 V. GREGOTTI, "La strada: tracciato e manufatto", in AA. VV., *Casabella 553/554. Sulla strada / About roads*. Casabella, Milano 1989
- 12 R. TAMI, "L'autostrada come opera d'arte", in T. CARLONI (a cura di), *Rino Tami. 50 anni di architettura*. Edizioni Casagrande, Lugano 1984
- 13 Tra i testi che hanno trattato le infrastrutture mobilitando anche la scala dell'architettura ci sono naturalmente D. APPELYARD, K. LYNCH, J. R. MYER, *The view from the road*. M.I.T. Press, Cambridge 1964 e R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas*. M.I.T. Press 1972. Negli Stati Uniti il percorso inaugurato da questi contributi ha trovato nelle linee di ricerca del *landscape urbanism* e del *landscape architecture*. Si vedano i contributi di S. ALLEN, *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Princeton Architectural Press, New York 1999 e P. BELANGER, *Landscape as Infrastructure. A Base Primer*. Routledge, New York 2016. In Italia tra i primi testi a trattare il tema si segnala V. GREGOTTI (a cura di), *La forma del territorio*, in Edilizia Moderna n. 87-88. Milano 1966 che costituisce il prologo dei successivi editoriali e ricerche sul tema pubblicati a partire dagli anni Ottanta. w
- 14 L. BONANNO, *Architetture del paesaggio. Ponti di Sicilia*. Medina, Palermo 1999
- 15 A. TRAMONTIN, "I ponti: crene affilate di luoghi, di tempi, di miti", in AA. VV., *L'industria delle costruzioni n. 399 - Ponti e viadotti*. ANCE 2008
- 16 LE CORBUSIER, *Sur les 4 routes*. Gallimard, Parigi 1941
- 17 R. A. IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*. Gangemi, Roma 2004
- 18 G. AMBROSINI, *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*. Celid, Torino 2022
- 19 A. FERLENGA, "Dalle aule alle strade", in I. VALENTE, C. COZZA (a cura di), *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*. Pearson, Milano 2014
- 20 T. PELZEL, "Infrastrutture come occasione di trasformazione del paesaggio", in AA. VV., *Casabella n. 732*. 2005
- 21 C. NORBERG-SCHULZ, *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*. Electa, Milano 2005
- 22 G. ASCARELLI, *Architettura e rinnovo del territorio*. Edizioni Kappa, Roma 1999
- 23 M. HEIDEGGER, *Saggi e discorsi*. G. VATTIMO (a cura di), Mursia, Milano 1976
- 24 R. KOOLHAAS, "Bigness: ovvero il problema della grande dimensione", in A. MASTRIGLI (a cura di), *Junkspace*. Quodlibet, Macerata 2006
- 25 S. CROWE, *The Landscape of Roads*. The Architectural Press, Londra 1960
- 26 K. SHANNON, M. SMETS, *The landscape of contemporary infrastructures*. Nai Publishers, Rotterdam, 2010
- 27 M. BONINO, M. MORAGLIO (a cura di), *Storia e immagini dell'autostrada A6*. Allemandi, Torino, 2006
- 28 Questa tesi è sostenuta in numerose ricerche, sintetizzate attraverso alcune esperienze espositive come *Mobility: A room with a view*, tenuta alla Biennale d'Architettura di Rotterdam del 2003 e a *L'architettura del Mondo*, tenuta alla Triennale di Milano nel 2013.
- 29 Il contributo di alcuni autori è fondamentale in questo senso: Le Corbusier con i disegni

per Rio de Janeiro e con il Piano di Algeri segna l'ingresso della strada per sole auto nel mondo dell'architettura.

30 Ne è un esempio la copertina di *Spazio, tempo, architettura*: lo sviluppo di una nuova tradizione di Giedion che mette in risalto la rottura avvenute nelle forme assunte dalla strada.

31 Il riferimento è alle teorie di Rem Koolhaas in relazione all'idea di un nuovo urbanismo, fondato sul concetto di ibrido, in cui le diverse entità al suo interno non sono più distinguibili: tra queste le strade, gli edifici, la natura.

32 A. DE ROSSI, "Le infrastrutture, una concezione spessa del progetto di spazio", in I. VALENTE, C. COZZA (a cura di), *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*. Pearson, Milano 2014

33 Si pensi alla nascita delle *parkways* e *motorparkways* negli Stati Uniti, ma anche ai primi esperimenti autostradali in Germania o in Francia, fino ad arrivare ai più recenti contributi sul rapporto tra infrastrutture e paesaggio.

34 Antoine Picon definisce il "paesaggio tecnologico" come ciò che deriva dalla condizione di saturazione di opere prodotte dall'uomo all'interno del paesaggio tradizionale, sempre più lontano dall'idea di paesaggio naturale e di contemplazione. In questo "nuovo ibrido" le infrastrutture hanno acquisito una grande importanza e la tecnica è ovunque tanto da perdere in qualche modo la sua autonomia essendo venuta meno una "natura" a cui opporsi.

35 Tra questi, alcuni esempi appaiono particolarmente significativi: prima dell'avvento dell'automobile, la *Great Victorian Way* di Joseph Paxton o la *Roadtown* di Edgard Chambless costituiscono esempi di applicazione della megastuttura ai sistemi ferroviari. Queste sperimentazioni si sposteranno poi verso la grande infrastruttura stradale, basti pensare ai già citati progetti di Le Corbusier o, in Italia, all'*Università della Calabria* di Vittorio Gregotti.

36 F. T. MARINETTI, "Manifesto del futurismo", in *I Manifesti del futurismo*. Lacerba, Firenze 1914.

37 G. DUPUY, *Automobile e città*. Il Saggiatore, Milano 1997

38 A. KIPAR, "Dalla strada al paesaggio", in AA. VV., *Trasporti e cultura. I bordi della strada, da limite a risorsa*. Campanotto Editore, Udine 2007

39 D. POTENZA, "Il territorio che cambia: paesaggi della mobilità", in P. DESIDERI (a cura di), *ExCity*. Meltemi Babele, Roma 2001

40 D. APPELYARD, K. LYNCH, J. R. MYER, *The view from the road*. M.I.T. Press, Cambridge 1964

Il sistema infrastrutturale nel territorio calabrese

Abstract

Il secondo capitolo descrive i caratteri identitari e gli eventi che hanno determinato l'immagine della Calabria: dalle visioni dei viaggiatori del Grand Tour alla descrizione dei diversi tipi di paesaggio che caratterizzano il territorio calabrese, dalla montagna fino al mare, dai contesti urbani a quelli rurali, il tutto concentrato in brevi distanze. La Calabria, con i suoi 780 km di costa, è tra le regioni italiane con il maggiore rapporto diretto con il mare, ma alla luce dei caratteri morfologici fortemente legati alla montagna, vive una sorta di dualismo identitario. Vengono poi analizzati fattori naturali e antropici che hanno determinato la trasformazione del territorio: dai terremoti alle alluvioni passando per le opere di bonifica, le riforme agrarie, il ridisegno del reticolo idrografico, fino ad arrivare alla disseminazione (spesso incontrollata) di nuclei insediativi, industriali e infrastrutturali ed ovviamente alla costruzione dell'Autostrada del Mediterraneo. Quest'ultima viene indagata sia come manufatto che come tracciato. Vengono descritti gli eventi che hanno portato alla costruzione del primo tracciato e al successivo ammodernamento. La storia della Salerno-Reggio Calabria inizia nel lontano 1934 e passa attraverso quasi trent'anni di piani, studi e dibattiti prima della partenza vera e propria dei lavori nel 1964 e successiva inaugurazione nel 1973. Nel 2001, con l'approvazione della Legge Obiettivo parte il progetto per l'ammodernamento, come richiesto dalla Comunità Europea e solo nel 2016, con la consegna degli ultimi lotti, ANAS dichiara la SA-RC terminata. L'introduzione dell'A2 ha rappresentato una rivoluzione nell'equazione che definiva l'immagine del paesaggio Calabrese, definita dal dualismo tra costa ed entroterra, andando ad introdurre due nuove variabili: monumentalità e velocità.

2.1 I caratteri iconografici e i processi evolutivi del territorio calabrese

«Geografia assurda e difficilmente afferrabile, a tutta prima, quella della Calabria; di una regione piccola e quasi insulsamente delimitata e pure vastissima, fatta com'è di un alternarsi continuo di convesso e di concavo che ne rende interminabili le distanze e che muta continuamente l'orientamento e le visuali delle sue strade al visitatore ancora ignaro; di un paese fatto più di montagne tra loro asimmetriche e quasi contrastanti che di montagna, più di altipiani misteriosi, isolati ed isolatori che di pianure dalle quali la terra riesca, come accade altrove saldata e compatta [...]. Nessun paese che io conosca, infine, mi sembra così atto a dare, come la Calabria, in questa sua piccolezza smembrata e senza centralità di visione, la sensazione continua dell'infinito, l'irraggiungibilmente lontano e dell'ignoto.»⁴¹



Fig. 25 A. Perna, *Paesaggio instabile*, 2018

Le parole di Giuseppe Isnardi riescono a cogliere in modo profondo uno dei caratteri distintivi del paesaggio calabrese: la forte eterogeneità dei luoghi "più che alla pittura ci fa pensare al mosaico e all'intarsio"⁴². Il suo territorio si compone su diversi tipi di paesaggio, dalla montagna fino al mare, dai contesti urbani a quelli rurali, il tutto concentrato in brevi distanze. Una misura che però, il più delle volte, non corrisponde ad una facilità di attraversamento; infatti, le profonde incisioni che caratterizzano i rilievi montuosi, il fitto reticolo idrografico che percorre in maniera capillare tutto il territorio e la continua discontinuità del suolo offrono una visione d'insieme abbastanza peculiare. Queste stesse peculiarità sono state annotate dai viaggiatori stranieri che, tra Settecento e Ottocento, hanno osato spin-

gersi verso una regione che all'epoca veniva definita impervia e pericolosa, caratterizzata da un paesaggio drammatico, a tratti giurassico. Non è un caso che in quell'epoca la via preferita, e anche la più sicura, per la Sicilia fosse il mare, in quanto gli itinerari terrestri non garantivano un passaggio agevole verso l'isola. La scarsa viabilità interna limitava quindi di molto l'esplorazione del territorio calabrese ottocentesco. La motivazione principale è legata alla presenza di un sistema orografico impervio a sviluppo longitudinale che in alcuni tratti scende a picco fino al mare e di un ricco reticolo idrografico costituito per lo più da *fiumare* che, in passato, hanno consentito una circolazione del territorio fortemente vincolata alle caratteristiche dell'ambiente naturale. Il racconto iconografico è stato quindi fortemente influenzato dallo stato della viabilità oltre che dai caratteri macroscopici del paesaggio come le catene montuose, le fiumare, l'articolato sistema costiero e dei centri abitati, marittimi e montani. Questo ha di fatto limitato la conoscenza dei caratteri identitari del paesaggio calabrese a ciò che ai viaggiatori era possibile cogliere percorrendo i pochi itinerari disponibili.

Per comprendere al meglio questa condizione geografica e culturale è necessario approfondire gli aspetti morfologici che caratterizzano il territorio calabrese, seguendo una suddivisione ormai consolidata sia nella letteratura scientifica che in quella divulgativa⁴³. La Calabria è una regione spiccatamente peninsulare, protesa da nord a sud verso il centro del Mediterraneo per circa 250 km, concava ad occidente e convessa ad oriente, saldamente legata al resto d'Italia dal Massiccio del Pollino, con una superficie complessiva di circa 15.200 kmq. La condizione di penisola risulta più evidente nella parte settentrionale e meridionale della regione, dove la distanza tra i due versanti costieri si accorcia sino ai 30 km dell'istmo di Catanzaro, mentre appare meno evidente nella parte centrale dove l'espansione territoriale arriva fino a 111 km tra Capo Bonifati a ovest e Punta Alice a est. L'esigua estensione che separa il Mar Tirreno dal Mar Jonio, si traduce in una sezione mutevole, fortemente accidentata, che restituisce un'immagine discontinua e frastagliata, i cui orizzonti visivi risultano fortemente limitati. Il profilo costiero calabrese si estende per ben 780 km, ma il suo territorio risulta prevalentemente montuoso: il 23% al di sopra dei 1000 m di quota, il 44% al di sopra dei 500 m e solo il 9% in pianura.

Il Massiccio del Pollino a nord, con vette oltre i 2000 m, è il rilievo più alto, naturale prosecuzione calcarea dell'Appennino Meridionale. Individua il confine fisico della Calabria con il resto d'Italia e si estende dall'altopiano di Campotenese ad ovest sino alla costa dell'alto Jonio calabro a est, passando in rassegna i paesaggi selvosi del Gruppo del Monte Sparviere, quelli rocciosi del Gruppo di Timpa di San Lorenzo-Gole del Raganello, fino a quelli con pianalti circondati da cime del Gruppo del Monte Pollino che si tuffano per oltre mille metri verso la conca del fiume Coscile.

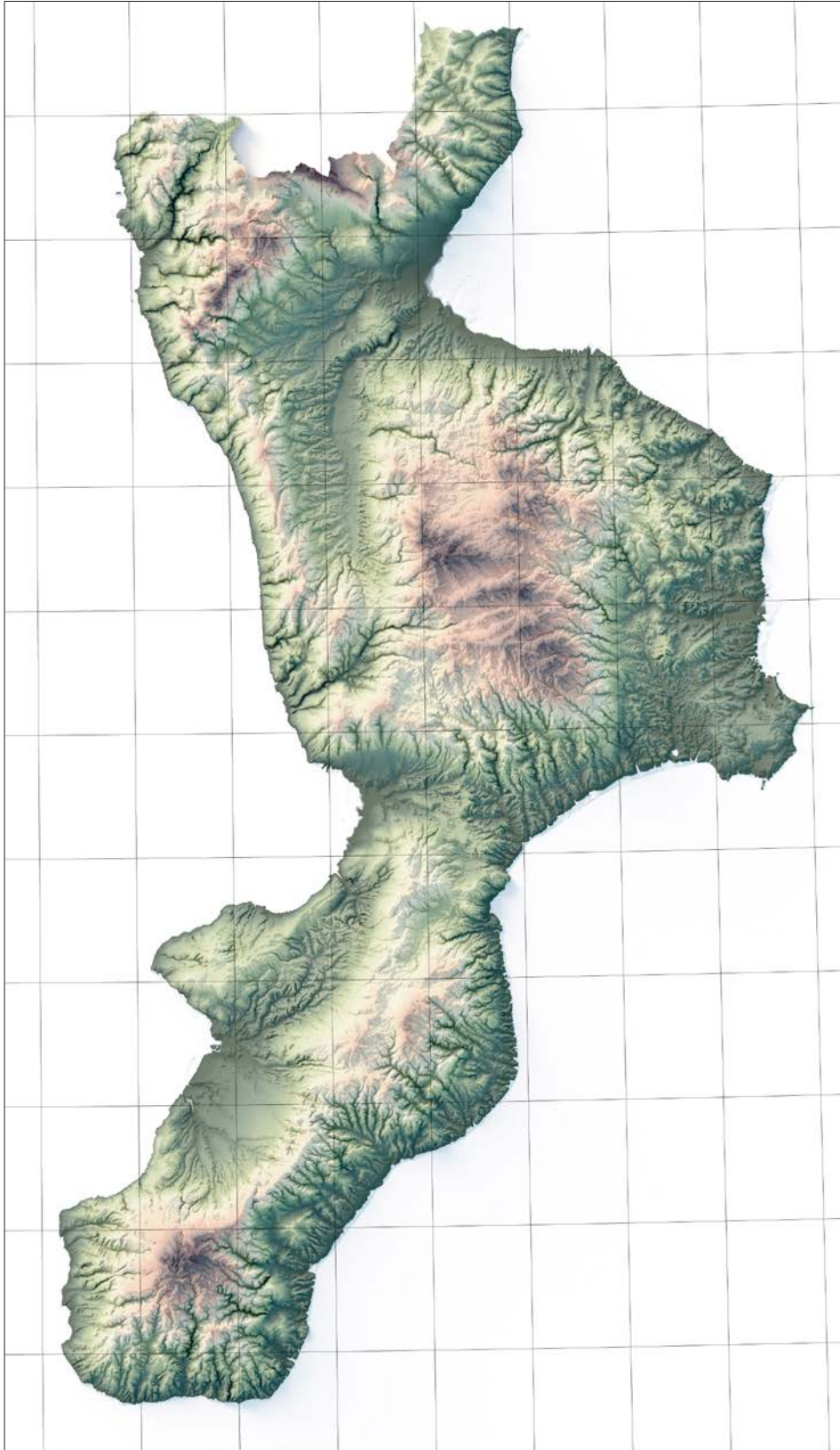


Fig. 26 P. Iaconantonio,
*Elaborazione grafica
del sistema orografico
della Calabria,*
2022

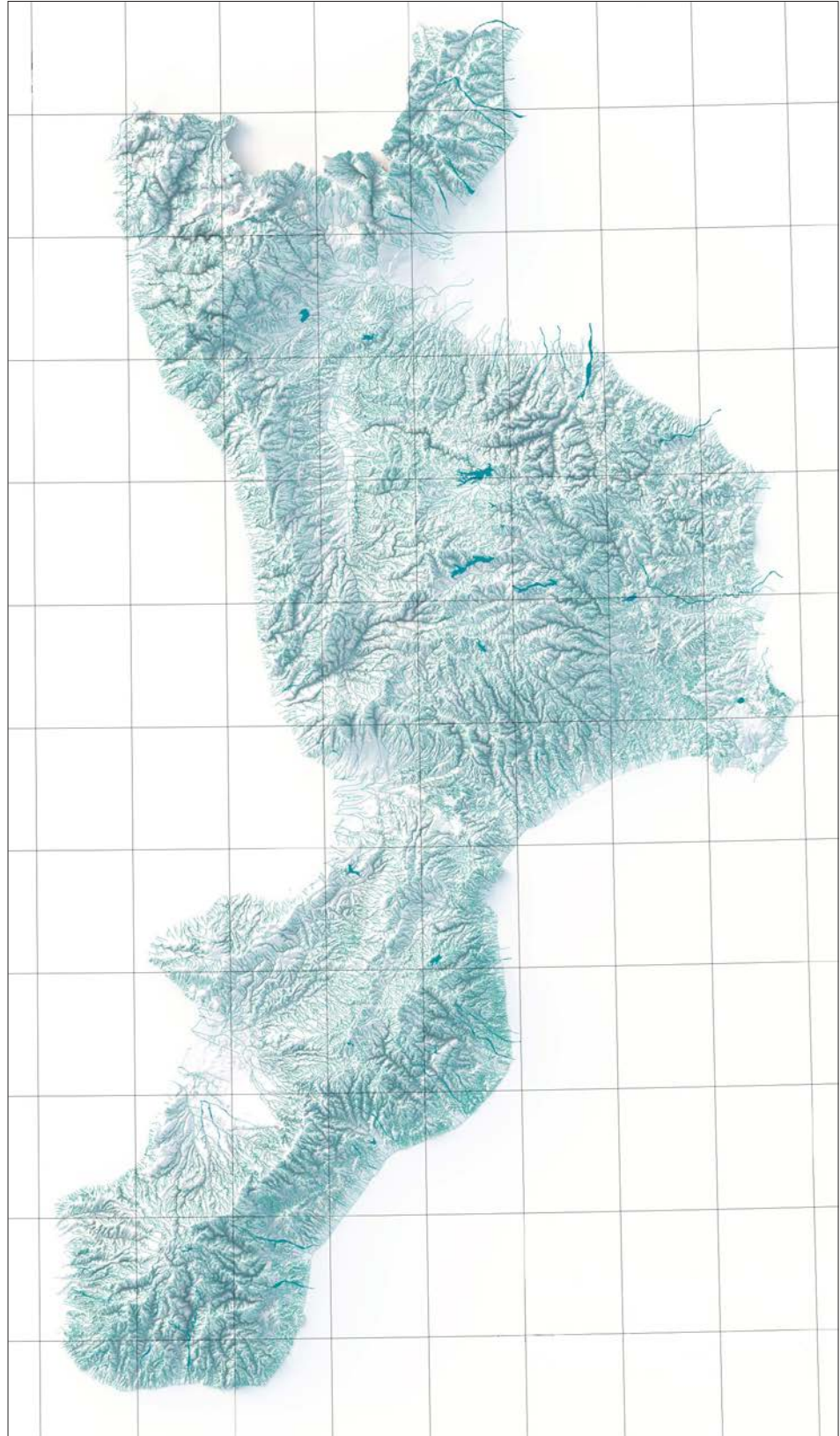


Fig. 27 P. Iaconantonio,
*Elaborazione grafica
del sistema idrografico
della Calabria,*
2022



Fig. 28 S. Contin,
*Parco Nazionale
del Pollino*,
2015

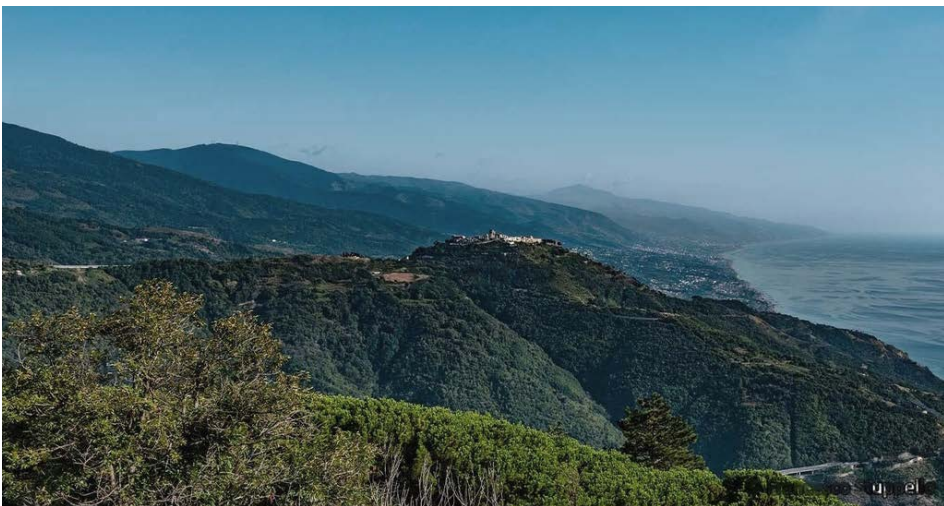


Fig. 29 F. Stuppello,
Catena Paolana,
2022

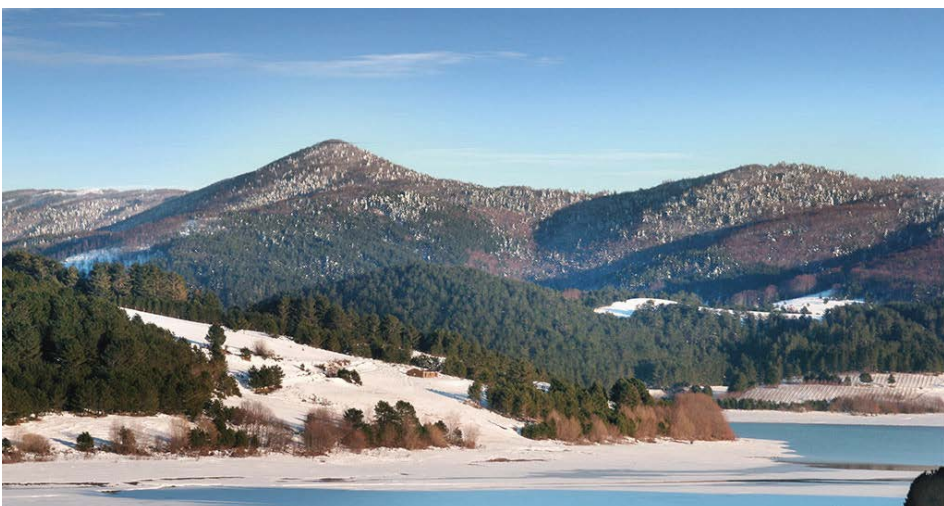


Fig. 30 Calabria
Film Commission,
*Parco Nazionale
della Sila*,
2018

Sul versante dell'alto Tirreno calabro, proseguendo verso sud, troviamo i Monti dell'Orsomarso caratterizzati da una serie di gruppi montuosi fortemente dissimili tra loro: dalle cime tondeggianti e pietrose della porzione settentrionale, ai monti ricoperti di boschi della parte centrale, culminando in un paesaggio alpestre nella parte meridionale col Gruppo di Montea. Dal Passo dello Scalone fino alla foce del fiume Savuto, corre parallela alla costa tirrenica la Catena Costiere o Paolana, separata dalle pendici silane, a oriente, dalla Valle del Crati. Una dorsale esile, quasi interamente boscata, che si prolunga per circa 70 km in forme per lo più arrotondate con un'altitudine media di 1300-1500 m, e che trova la sua vetta massima nel Gruppo di Monte Cucuzzo. Entrambi i gruppi montuosi dell'alto Tirreno presentano fianchi solcati da strette gole fluviali e canyon.

Nella parte centrale e di maggiore estensione, s'incontra l'imponente altopiano della Sila, che con i suoi 170.000 ettari è il più vasto massiccio montuoso della Calabria, suddiviso in Sila Greca a nord-est nell'area crotonese, Sila Grande al centro nell'area cosentina, Sila Piccola a sud nell'area catanzarese, e il Gruppo del Reventino a sud-ovest. Fortemente ondulato, caratterizzato dalla presenza di ampie valli, estese foreste ed un ricco sistema di gole fluviali e cascate, degrada da sud verso nord con altitudini comprese tra i 1700-1600 m nella parte meridionale, passando per i 1300-1100 m nella parte mediana, per poi deprimere tra i 1100-800 m nella parte settentrionale. Ad est scende fin sui rilievi collinari che preludono la costa ionica. Sul versante meridionale l'altopiano silano forma una compatta muraglia di circa 50 km che scende poi ripidamente in prossimità dell'istmo di Catanzaro, tra il golfo di S. Eufemia ad occidente e quello di Squillace ad oriente.

A sud dell'istmo il rilievo calabrese si innalza nuovamente con il Massiccio delle Serre, racchiuso tra la valle del fiume Mesima a ovest e la costa jonica a est. Le Serre sono separate dall'Aspromonte dalla Sella della Limina e dalle opposte valli delle fiumare Torbido e Sciarapotamo. Le Serre si compongono di una doppia sequenza di altipiani, circondati da brevi dorsali boschive, che si allungano per circa 50 km in direzione da sud-ovest a nord-est. Le due groppe delle Serre poggiano su un basamento comune la cui altezza è compresa tra i 600-700 m, raggiungendo altitudini comprese tra i 1100-1300 m su versante meridionale e tra i 900-1100 m sul versante settentrionale. La natura segmentata del blocco orientale fa sì che la maggior parte dei corsi d'acqua delle Serre scendano verso la costa Jonica. Il gruppo delle Serre rappresenta inoltre un confine naturale tra il Promontorio del Poro ad ovest, caratterizzato da una parte terminale pianeggiante e fianchi sagomati a terrazze, e il Monte Mammicomito ad est, di natura rocciosa e calcarea. Nella parte meridionale della Sella della Limina, infine troviamo il Massiccio dell'Aspromonte, con un impianto pentagonale le cui costole si irradiano rapidamente verso il mare sul lato tirrenico, mantenendo invece un

andamento più dolce sul versante jonico, raggiungendo vette di oltre 1900 m nel punto più alto. Caratteristica principale di questo complesso montuoso sono le grandi terrazze distribuite su quote altimetriche differenti a 130-170 s.l.m., profondamente solcate dai grandi letti ghiaiosi delle fiumare.

L'importante presenza del sistema montuoso calabrese, fa da contorno alle brevi piane che si insinuano timide ai piedi delle montagne, affacciate apertamente sul mare su un solo fronte dai 10 ai 25 km, leggermente inclinate verso la costa e segnate da minimi gradini che individuano le diverse fasi a cui la formazione della pianura risale. Un ultimo tassello del mosaico morfologico è sicuramente rappresentato dalle fiumare: corsi d'acqua che non superano i 100 km, inconsistenti o del tutto asciutti nella stagione estiva, con i loro grandi alvei di ghiaia bianca, ma incredibilmente gonfi ed impetuosi per periodo invernale, dove tutto il bacino è interessato da acque che a grande velocità confluiscono verso il mare. Le fiumare solcano in maniera profonda il territorio calabrese, segnando un'abbondanza di bacini idrografici che non ha riscontro, per densità di rete, nel restante Mezzogiorno. Il reticolo idrografico fornisce una specifica chiave di lettura al territorio regionale, dove la sequenza di strette vallate che seziona il territorio, indica i percorsi che penetrano nell'entroterra come dei vasi capillari sul corpo umano. I corsi d'acqua hanno sempre segnato i cammini di esplorazione del territorio, nonché gli impianti su cui realizzare le infrastrutture di attraversamento della regione.



Fig. 31 F. Chindemi
Fiumara dell'Amendolea,
2018

Fig. 32 A. Bova,
Gruppo delle Serre,
2010



Fig. 33 J. Werther,
*Golfo della Piana
di Gioia Tauro*,
2016



Fig. 34 F. Stuppello,
*Parco Nazionale
dell'Aspromonte*,
2020



Queste informazioni restituiscono un'immagine chiara della *forma della Calabria*, la cui struttura ha condizionato fortemente le scelte che i viaggiatori del Grand Tour dovevano compiere per esplorare il territorio. Perfino l'evoluzione storica, sociale ed economica di questa regione, connessa con il paesaggio naturale e antropico, sembra essere fortemente legata alla sua viabilità. La produzione iconografica, derivante dalle esperienze di viaggio dei viaggiatori del Grand Tour, conferma l'esistenza di uno strettissimo legame tra la morfologia del paesaggio e la viabilità; infatti, i soggetti più rappresentati ricalcano i percorsi più battuti tra i viaggiatori e in immagini prodotte da autori diversi si possono riscontrare caratteristiche, dovute alle stesse modalità di osservazione di questi soggetti⁴⁴: "a un identico paesaggio sono sottese tante diverse vedute quanti sono i soggetti in gioco, ognuno guarda al paesaggio con gli occhi e con la cultura che gli sono propri"⁴⁵.



Fig. 35 E. Lear,
Pentecostello,
1847

“Il paesaggio è quindi la consapevolezza del rapporto tra l’aspetto iniziale di un intorno della terra e la configurazione che esso finisce con l’assumere in un certo tempo. Leggere un paesaggio comporta quindi l’intelligenza di una diacronia tra una forma primaria, una forma storica, di per sé fuori dalle categorie della completezza e dell’organicità, e una forma derivata, risultante, costituzionalmente non finita”.⁴⁶ È ormai quasi impensabile attraversare un territorio che possa essere definito totalmente incontaminato, dove quindi non si riesca a percepire la forza plasmante della mano dell’uomo e allo stesso tempo non siano intervenuti eventi naturali a trasformarne i luoghi.

Il concetto di trasformazione del territorio in Calabria non ha sempre avuto un’accezione positiva. Prima che le azioni dell’uomo intervenissero sulla modifica dei luoghi, ci ha pensato la natura stessa ad alterarne le condizioni fisiche e sociali. Le cause naturali che innescano i processi di trasformazione possono essere sintetizzate in due tipologie: le forze endogene e le forze esogene. Le prime si manifestano a livello sotterraneo, dipendono dalla condizione dell’interno del pianeta e sono legate all’azione di terremoti e vulcani. Le seconde, invece, agiscono all’esterno della superficie terrestre e sono visibili nell’azione di vento, calore e acqua. Gli effetti di queste forze sul territorio, spesso, sconvolgono in pochissimo tempo quello che la natura ha “costruito” in migliaia di anni, e la Calabria non è esente da questo fenomeno. Questo perché la regione è “storicamente legata al disastro, al dissesto, al conflitto, alla rivolta, alla migrazione”⁴⁷, restituendo un immaginario da cui è stato difficile distaccarsi e di cui ancora oggi si sente l’eco. La Calabria, infatti, è stata devastata da calamità naturali, sismiche e idrogeologiche, che hanno profondamente inciso, assieme alle peculiari caratteristiche morfologiche, sullo sviluppo urbanistico, economico e sociale del territorio, e l’hanno sottoposta a “continui ricominciamenti”⁴⁸. Ciò ha provocato una sorta di condizione di sottosviluppo storico cristallizzata nel tempo, che per secoli è stata confusa, dai viaggiatori stranieri che l’hanno percorsa, con il “pittoresco”⁴⁹.

Un territorio che porta dentro di sé i segni e l’inconscia consapevolezza che in Calabria non c’è nulla di inedito quando si parla di terremoti, perché sono decine quelli distruttivi che si sono susseguiti negli ultimi mille anni, nella routine geologica di una regione continuamente schiacciata tra la placca tettonica africana a sud e quella europea a nord. Questo comporta un progressivo accumulo di energia che periodicamente - ma senza una cadenza precisa e dunque non prevedibile - si libera generando un terremoto. Questa fragilità determina anche una perdita di compattezza del terreno, che lungo le linee di frattura (faglie) diventa più friabile e più esposta a movimenti franosi. Il terremoto del 1908 che distrusse Reggio Calabria e Messina è senza dubbio l’evento maggiormente conosciuto, perché più vicino nel tempo. Ma è solo l’ultimo di una sequela di eventi disastrosi che hanno

costellato la storia della Calabria negli ultimi secoli.⁵⁰ La fragilità del territorio è riscontrabile anche nelle alluvioni, nelle frane e negli allagamenti che negli anni hanno devastato vaste porzioni di territorio, cancellando in alcuni casi interi centri abitati. Questo ha influito sul fitto sistema idrografico che percorre la Calabria, che ha subito un'azione di forte artificializzazione e imbrigliamento. Molti alvei fluviali, a seguito di questi fenomeni catastrofici e di un'espansione urbana non controllata, sono stati modificati e in alcuni



Fig. 36 Copertina de *La Domenica del Corriere* in relazione al terremoto di Reggio e Messina 1909

casi addirittura tombati, cancellando in rapporto tra i corsi d'acqua e i sistemi antropici con cui si relazionavano (contesti insediativi, opere idrauliche, sistemi produttivi storici, tracce archeologiche). Agli inizi del Novecento si è cercato di sfruttare la risorsa idrica, come nel caso dei laghi artificiali della Sila, che assieme al sistema di dighe programmato a partire dagli anni Sessanta su tutto il territorio calabrese, e mai completato, hanno aggiunto nuovi segni di trasformazione al paesaggio.



Fig. 37 Touring Club Italiano, *Trepidò, diga in costruzione in provincia di Cosenza* 1920

Dopo l'Unità d'Italia, malgrado il ruolo periferico della Calabria all'interno del panorama nazionale, si cominciarono ad attuare opere di risanamento, manutenzione e infrastrutturazione del territorio, portando ad un incremento e ad un potenziamento del sistema di viabilità, su ferro e su gomma. Tuttavia, sia gli eventi sismici del primo Novecento che i due conflitti bellici mondiali hanno contribuito a rallentare il processo di mutamento. È solo a partire dagli anni '50 che in Calabria si comincia ad assistere a quella che Eugenio Turri definisce la "grande trasformazione"⁵¹: una serie di interventi a grande scala e diffusi su gran parte del territorio che rivoluzionano in maniera irreversibile il paesaggio. L'ultima immagine compiuta della regione, che fino ad allora si era mantenuta intatta, lascia spazio ad interventi che hanno segnato profondamente il territorio e hanno interessato, in modo differente, il comparto agricolo, industriale, infrastrutturale e urbanistico.

La riforma agraria ha rimodulato la configurazione dei latifondi meridionali, parcellizzandoli in fazzoletti di terra punteggiati da migliaia di manufatti rurali, arrivati però in ritardo su un territorio che aveva già scelto la migrazione verso nord o all'estero. Le azioni di bonifica ad opera della Cassa del Mezzogiorno e il rimboschimento di monti, valli e pianure dovuto all'Opera Valorizzazione Sila, hanno invece restituito una regione con un variegato mosaico vegetale, senza eguali nel resto della penisola italiana. Segni tangibili sono la foresta della Sila, i castagneti del Parco Reventino, la Riviera dei Cedri, gli agrumi delle pianure bonificate di Sibari, Lamezia, la Valle del Neto e Gioia Tauro, le valli terminali dei torrenti, i vigneti della Costa Viola e del Cirotono, i boschi di ulivi tra Cittanova e Rosarno. Lo sviluppo di reti infrastrutturali legate all'energia, all'industria, alle telecomunicazioni e alla viabilità, ha innescato uno spostamento della popolazione calabrese, entro i confini della regione stessa, che ha favorito le aree costiere e i maggiori centri urbani a discapito delle aree interne, le quali hanno visto un graduale abbandono e spopolamento.



Fig. 38 F. Scarpino,
San Leonardo di Cutro
2019

Fig. 39 Alterazioni Video,
Pontile "Ex Sir"
Lamezia Terme
2018



Questo grazie anche ad un tentativo di industrializzazione della regione, che però non ha agito da motore di trasformazioni territoriali come era negli auspici dei politici e delle popolazioni coinvolte, ma nella maggior parte di casi si è risolto unicamente nell'insediamento di complessi industriali e nell'apertura di nuovi porti rimasti anch'essi inattivi subito dopo la loro ultimazione. Infine, la realizzazione e il potenziamento del sistema infrastrutturale viario (sia su ferro che su gomma) con l'obiettivo di mettere in comunicazione tutte le parti della regione, ha accelerato il processo di trasformazione del territorio. Un nuovo alfabeto di segni, tracciati, manufatti che hanno contribuito ad aggiungere nuovi caratteri identitari ad un quadro d'insieme già di per sé molto complesso. Nel dibattito contemporaneo restano vivide le due diverse visioni che Augusto Placanica e Lucio Gambi restituiscono della Calabria. Il primo porta avanti un'idea di una regione il cui carattere è prevalentemente legato al mare. Questa immagine trova conferma, come già accennato, nell'oggettività del dato relativo al notevole perimetro costiero e nell'importanza conferita a questo dato fin dalla Magna Grecia. Gambi, invece, pone l'accento sui caratteri peculiari della regione legati alla montagna e ai territori dell'entroterra. L'idea poggia sull'evidenza di una configurazione orografica complessa e frastagliata, e sulla storica natura degli insediamenti nelle aree interne. Queste due visioni contrastanti sono convissute fino ai primi del Novecento: da una parte, la memoria dell'antica civiltà mediterranea, simboleggiata dai ruderi campeggianti nelle assolate pianure della costa, dall'altra, la rude e primitiva realtà del suo tessuto umano, sottolineata dall'asperità del rilievo e dall'inaccessibilità dei suoi insediamenti. Come osservato da Predrag Matvejević "la Calabria è un'isola senza mare"⁵², evidenziando appunto quel rapporto irrisolto tra il mare e l'entroterra che vive questa regione dal carattere introverso, poco incline a fornire di sé facili letture e che, secondo Gambi, ha portato la Calabria a vivere "di mille mondi isolati"⁵³.



Fig. 40 A. Viola,
Roghudi Vecchio
2017



Fig. 41 S. Baldi,
*Parco archeologico
di Capo Colonna*
2006

Da questa ricognizione è possibile determinare due distinte fasi di per la trasformazione del paesaggio calabrese. La prima è quella documentata dai viaggiatori del Grand Tour giunti nella regione tra Settecento e Ottocento e la sua immagine rimane in gran parte invariata fino all'epoca dell'unità d'Italia e, se pur interessata da un primo processo di trasformazione, risulta ancora individuabile nel dopoguerra fino ai primi anni '60. È l'immagine di una Calabria sospesa nel tempo, segnata dagli eventi naturali e da un'azione minima dell'uomo sul suo territorio dovuta alle difficoltà che questo presenta a livello morfologico. La seconda fase si attua in gran parte nel ventennio successivo e si manifesta attraverso un'energica azione di trasformazione del paesaggio italiano. Il nuovo sistema di comunicazioni viarie, insieme a fatti come gli insediamenti sorti nello stesso periodo lungo le coste calabresi o i grandi poli produttivi industriali, spesso mai entrati in funzione, sono tutte componenti che tendono a configurare un paesaggio che rende inattuale quello precedente raffigurato nelle descrizioni dei viaggiatori, poiché non contempla queste trasformazioni.



Fig. 42 Alterazioni
Video, *Case popolari
a Reggio Calabria*
2018



Fig. 43 A. Martin,
SP1 da Gioia Tauro
a Locri
2015

È proprio da questo momento in poi che l'immagine del paesaggio calabrese risulterà di difficile interpretazione: da un lato un atteggiamento conservativo che tende a far leva su un paesaggio ancora incontaminato dove le bellezze naturali censurano le azioni antropiche sul territorio, dall'altro un approccio scandalistico dove i processi di trasformazione (compiuti e incompiuti) vengono associati a fenomeni di degrado evidenziando la devastazione delle coste, l'abbandono dei centri interni, i resti di un'industrializzazione mai esistita, l'impatto sull'ambiente delle opere costruite in tempi recenti. Entrambe le rappresentazioni, se pur opposte, si pongono come possibili risposte all'esigenza di una immagine contemporanea per la Calabria, ma nessuna delle due guarda all'esistente come ad una risorsa, come sintesi dei segni e dei fenomeni significativi alla definizione dei caratteri iconografici contemporanei del panorama calabrese. Una terza via tiene invece conto dei processi di trasformazione che nel corso del tempo hanno modificato le relazioni che intercorrono tra ambiente naturale e ambiente antropico, e di come queste vengono percepite quando ci troviamo ad attraversarne i luoghi. L'Autostrada del Mediterraneo rappresenta l'elemento infrastrutturale che nel corso della seconda metà del Novecento ha permesso di scardinare, almeno in parte, il rapporto irrisolto osservato da Matvejević restituendo un'immagine dinamica, mutevole e che può essere colta solo dagli innumerevoli punti di vista privilegiati del tracciato autostradale. A differenza di una visione o di un'immagine statica, l'esperienza dinamica della percezione si sviluppa a partire da una serie di prospettive sovrapposte, che si dispiegano in modi diversi a seconda del tracciato di percorrenza e della velocità di spostamento. Muovendoci attraverso queste visioni parziali, queste prospettive sovrapposte, le qualità del paesaggio cambiano diventando relazioni tra oggetti anziché oggetti, spazi relazionali e dinamici anziché scene statiche. Relazioni, dunque, in cui i nessi spaziali e fisici fra natura e manufatto diventano sempre più le caratteristiche di un processo di trasformazione del paesaggio.



Fig. 44 F. Cornicello,
*Veduta del viadotto Italia
sul fiume Lao.*
2014



Fig. 45 A. Perna,
*Naturalizzazione
Costa Viola - Scilla.*
2016

2.2 Lo sviluppo delle infrastrutture viarie in Calabria

Tra gli elementi nuovi apparsi nel paesaggio calabrese le infrastrutture stradali appaiono le più rilevanti, ciò non solo in virtù di una diffusione praticamente capillare sull'intero territorio regionale ma, soprattutto, per le difficoltà esecutive imposte da un terreno morfologicamente non facile da trattare e ancora per aver indotto nuove modalità di percepire, usufruire e abitare il paesaggio. Improvvisamente l'immagine costruita dai viaggiatori giunti in Calabria nel XVIII secolo si è dimostrata inadeguata in quanto manchevole delle recenti trasformazioni; la Calabria offre di sé un'immagine percepibile dalle autostrade e dalle strade di maggior traffico a cui però non fa riscontro alcuna nuova rappresentazione. Come per il resto d'Italia anche in Calabria le prime avvisaglie della grande trasformazione risalgono all'unificazione politica del Paese. Nei cento anni che separano l'Unità d'Italia e l'inizio del fenomeno del boom economico la Calabria è interessata da una prima e importante stagione di investimenti nel settore delle infrastrutture; durante questo periodo la rete delle comunicazioni viarie subisce un incremento tra i più elevati in Italia.



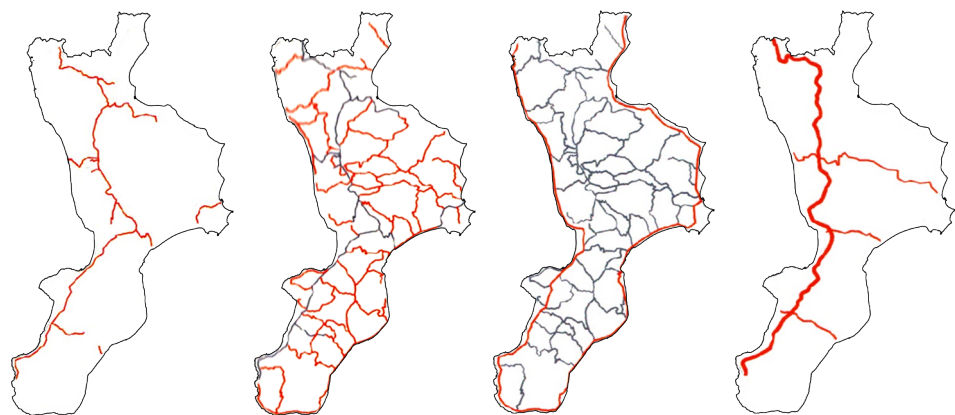
Fig. 46 P. Petruzzi,
SS19 Delle Calabrie,
2014

Nel 1860 la rete viaria in Calabria ammontava a soli 420 km e consisteva in un'unica arteria longitudinale, la *Via delle Calabrie*, sul tracciato dell'antica *Via Popilia* costruita dai Romani, con l'aggiunta di alcune diramazioni⁵⁴. Una prima fase di interventi si ha nel periodo compreso tra il 1875 e il 1906 e consente di incrementare la quantità di strade fino a raggiungere i 3450 km. La maggior parte di queste nuove strade mirava a congiungere, mediante percorsi trasversali, i distretti agricoli più chiusi o le numerose aree forestali tra i monti con le arterie longitudinali, ovvero la *Via delle Calabrie* e le due linee ferroviarie lungo il Tirreno e lo Jonio. Allo scopo di servire contemporaneamente più paesi tra loro vicini e a causa dell'accidentazione orografica

della regione, queste strade presentavano un andamento spesso tortuoso e una lunghezza esasperante. Questa fase d'infrastrutturazione fu condotta senza un adeguato piano di coordinazione per questo, finiti i fondi stanziati, molte opere non furono portate a compimento o rimasero prive di opere edili inderogabili per la loro conservazione con la conseguenza che buona parte di esse, non ultimate e prive di manutenzione, finirono in rovina.

Fig. 47 Evoluzione del sistema stradale in Calabria

- Strade in opera nel 1860
- Strade costruite tra il 1860 e 1920
- Strade costruite tra il 1920 e il 1938
- Strade a scorrimento veloce costruite tra gli anni 60/80



Gli eventi sismici tra il 1095 e il 1908, cui si aggiunse nel 1915 lo scoppio della Prima guerra mondiale, provocarono la riduzione dei finanziamenti destinati alla realizzazione delle strade. Una seconda fase di investimenti si ha solo tra le due guerre, in questo caso, obiettivo prioritario è quello di migliorare gli assi longitudinali. Tra il 1928 e il 1938 la rete viaria si rafforzò con l'apertura delle strade litorali lungo il Tirreno e lungo lo Jonio. La costruzione di queste arterie subì ovunque intralci e rallentamenti in special modo a causa del superamento dei grandi letti fluviali che richiesero l'edificazione di notevoli ponti in grado di sostenere la violenza delle fiamme. Questa seconda fase di investimenti condusse nel 1938 l'ammontare delle strade carrabili a 5300 km e un sistema infrastrutturale che garantiva un livello di coordinazione minima tra le lunghissime meridiane e le vie trasversali per il collegamento tra i due sistemi costieri. Intorno alla prima metà degli anni '60 lo svolgimento totale di strade in Calabria è pari a 6440 km, ma di queste meno di un quarto è dato da carrozzabili locali. Questo aspetto è una conseguenza diretta del costo di edificazione delle strade calabresi, più elevato che in qualunque regione della Penisola. Per questo negli anni '60 la Calabria è tra le poche regioni italiane in cui la rete delle strade locali, realizzate e gestite da singoli comuni o da consorzi, a causa della povertà dei fondi a disposizione, era molto più rada della maglia destinata ai traffici regionali, cioè le strade in cui lo Stato o gli enti provinciali dirigono la costruzione o curano la manutenzione. Nonostante le indubbie difficoltà esecutive nel giro di cento anni una nuova rete di relazioni si sovrappone al tessuto preesistente producendo

una prima importante accelerazione nel sistema delle comunicazioni viarie della regione insieme a nuove modalità di uso e di fruizione del territorio e più in generale, i primi segni di una più ampia rielaborazione del paesaggio che avrà luogo nel ventennio successivo.

A partire dalla prima metà degli anni '60 la stagione delle grandi costruzioni stradali è inaugurata con il cantiere dell'autostrada SA-RC. I lavori di costruzione di quest'arteria hanno iniziato intorno al 1962 ma procedono a rilento a causa dell'inerzia offerta dal territorio calabrese nei confronti delle modificazioni. Gran parte del tracciato autostradale si snoda in mezzo a paesaggi che vedono l'assoluta predominanza di superfici notevolmente inclinate, incise da profonde fratture, per questo si rendono necessari grandi squarci sui versanti appenninici, massicci riporti di materiale a colmare le frequenti disuguaglianze del terreno e, soprattutto, un gran numero di attraversamenti su profonde vallate. Il grande cantiere viene portato a termine nel corso del 1972, ma il progetto per la dotazione di un efficiente sistema viario è tutt'altro che completato e anzi, proprio in quegli anni riceve il massimo impulso. Al sistema costituito dalle meridiane esistenti, ovvero l'autostrada, la litoranea tirrenica e la litoranea jonica, se ne aggiunge uno nuovo basato su una serie di passaggi trasversali, queste arterie veloci integrano la viabilità longitudinale dando luogo a un sistema viario definito a "spina di pesce"⁵⁵. Da nord verso sud si ha la Strada Statale 107 *Paola-Cosenza-Crotone* che seziona rispettivamente l'Appennino Paolano, la Valle del Crati e la Sila settentrionale per poi riscendere nel Marchesato nei pressi della foce del Fiume Neto sul Mar Jonio.



Fig. 48 Archivio ANAS
Autostrada del
Mediterraneo,
Scilla
2014

I lavori di costruzione di questa arteria hanno avuto inizio intorno alla metà degli anni Sessanta, sono stati eseguiti da ANAS e completati tra gli anni Settanta e Ottanta, lo sviluppo complessivo è superiore agli 80 km, il tracciato si caratterizza per la presenza di numerosi viadotti. Più a sud, in provincia di Catanzaro, nell'istmo ai piedi della Sila meridionale, è presente la Strada Statale 280 *Dei due Mari*. Già realizzata nella prima metà degli anni Sessanta, quest'arteria ha subito nel corso degli anni Ottanta una serie di interventi, eseguiti da ANAS, aventi lo scopo di conferire alla stessa le caratteristiche autostradali⁵⁶. Essa snodandosi su un percorso prevalentemente pianeggiante permette di collegare il golfo di S. Eufemia sul Mar Tirreno con il golfo di Squillace sul Mar Jonio, passando per i territori di Lamezia Terme e Catanzaro con uno svolgimento complessivo di 46 km. Infine, nella parte meridionale della Calabria, l'ultimo dei grandi collegamenti tra la costa jonica e quella tirrenica è assicurato dalla Strada Statale n. 281 *Rossano-Gioiosa Ionica*, conosciuta anche come *Passo della Limina*, realizzata tra il 1976 e il 1988 dall'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria su un percorso di 37 km che attraversa il gruppo delle Serre e scorre per buona parte lungo il corso dei torrenti Vocale, Sciarapotamo e Torbido. Nel corso degli anni '70 il paesaggio delle infrastrutture presenti in Calabria si è esteso fino a raggiungere un assetto che sostanzialmente è rimasto inalterato fino ai giorni nostri, già nel 1973 l'ammontare complessivo della rete viaria calabrese era pari a 7921 km, ripartiti in 3253 km di strade statali (pari al 7,51% delle strade statali della rete italiane), 298 km di autostrade (pari al 5,34% della rete autostradale italiana), 4370 km di strade provinciali (pari al 4,53% delle strade provinciali delle rete italiana).



Fig. 49 Archivio ANAS
Autostrada del
Mediterraneo,
Favazzina
2014

In sintesi, è dunque possibile affermare che il progetto per la dotazione di una efficiente rete viaria in Calabria si articola in tre fasi distinte: la prima ha inizio con l'Unità d'Italia e si conclude intorno al 1960 e consiste in gran parte nella realizzazione di strade statali lungo la costa e di collegamento tra i vari distretti; la seconda ha inizio nella prima metà degli anni '60 e dota la regione di un sistema di arterie a scorrimento veloce; la terza tutt'ora in corso opera profonde azioni di ammodernamento delle arterie veloci sia per quanto concerne l'Autostrada del Mediterraneo che le statali litoranee e trasversali. Ad esclusione dell'antica Via delle Calabrie, con l'aggiunta di qualche sua diramazione, si può affermare che l'intera rete stradale presente in Calabria ha poco più di 150 anni. Si tratta dunque di un fenomeno piuttosto recente in cui una componente nuova si è improvvisamente sovrapposta al paesaggio preesistente generando, non solo un nuovo assetto e nuove relazioni tra le diverse parti della regione ma soprattutto, una nuova immagine del paesaggio.



Fig. 50 A. Nardelli
Vacanze estive in A2
2022

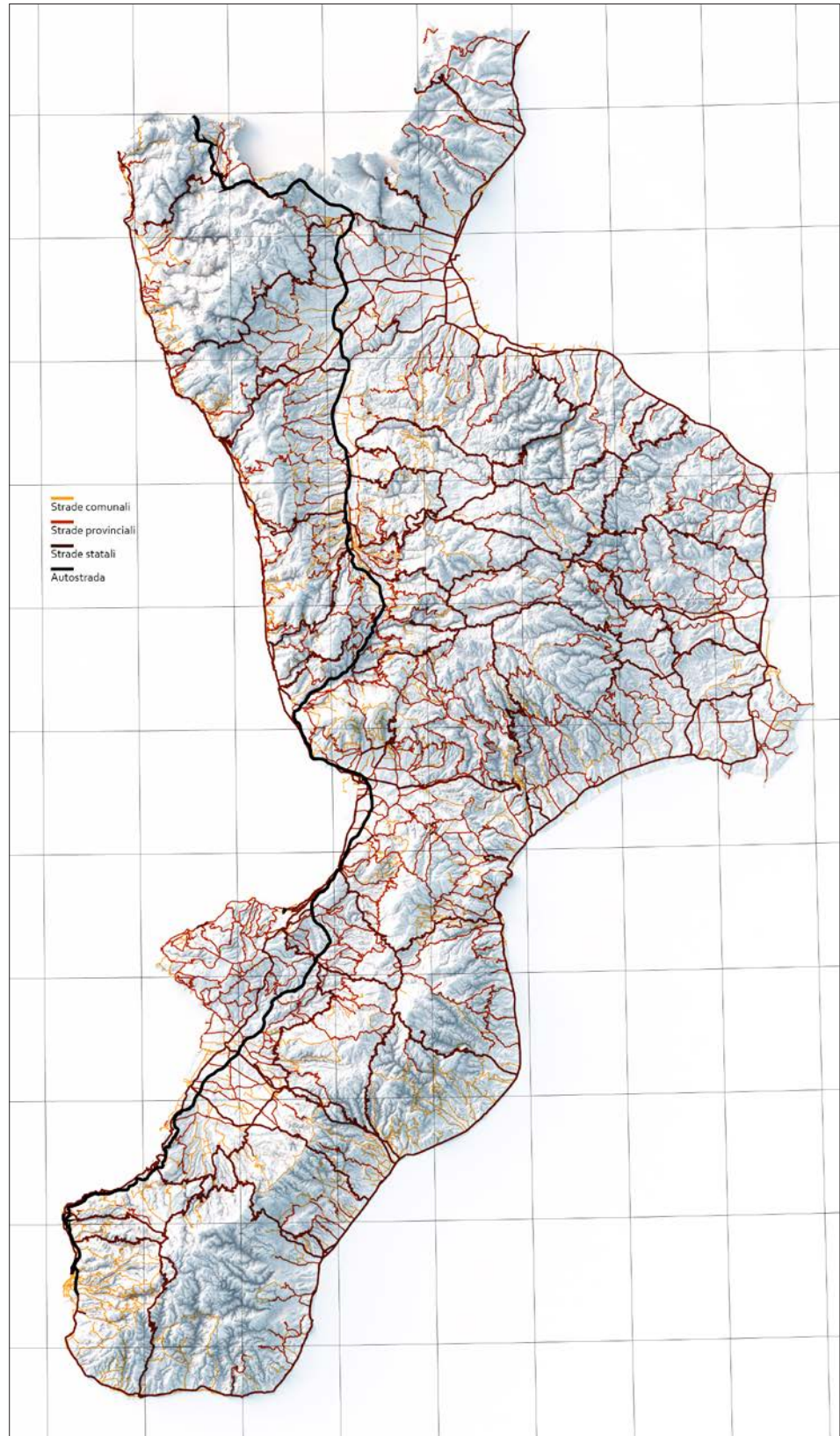


Fig. 51 P. Iaconantonio,
*Elaborazione grafica
del sistema stradale
della Calabria,*
2022



Fig. 52 Touring
Club Italiano,
Sfalassà
Autostrada SA-RC
in costruzione,
1968

2.3 L'Autostrada del Mediterraneo: da eterna incompiuta a *smart road*

Lo sviluppo della rete autostradale negli anni '60 fu repentino e andò di pari passo con la trasformazione di un'intera società, delle sue tradizioni e bisogni. Le autostrade modificarono il paesaggio e l'urbanistica in maniera concreta e netta. Tutto ciò fu reso possibile dagli sforzi della classe politica nell'ambito delle strategie economiche nazionali, dei trasporti e dell'industria al fine di ottenere un progresso sociale e civile del Paese. La spinta verso gli investimenti nei trasporti privati e nell'industria sottrasse risorse ad altri settori, fra cui quello dei trasporti pubblici.



Fig. 53 Archivio L'Unità,
Giacomo Mancini,
Ministro dei Lavori
Pubblici dal 1964 al 1969
1963



Fig. 54 Huston Archive
Benigno Zaccagnini,
Ministro dei Lavori
Pubblici dal 1960 al 1962
1960

La storia della Salerno – Reggio Calabria, oggi Autostrada del Mediterraneo iniziò nel lontano 1934, quando fu previsto dal Piano Regolatore delle Autostrade Italiane redatto dall'AASS, l'Azienda Autonoma Statale della Strada (dal 1946 ANAS), la costruzione di un'autostrada tirrenica Livorno – Civitavecchia – Salerno – Reggio Calabria, che però non fu mai attuato. Per più di vent'anni si parlò di questa strada e si fecero studi e progetti, senza mai iniziarne i lavori. Neppure nel Primo Programma Poliennale di miglioramento ed incremento della rete stradale dell'Anas del 1952, presentato dal ministro dei Lavori Pubblici Salvatore Aldisio, sono previste autostrade a sud di Salerno. I primi segnali arrivano tre anni dopo con l'approvazione della Legge Romita n. 463 che approva un programma di costruzione della rete autostradale in dieci anni, con un piano finanziario di 100 miliardi di lire. La realizzazione della Salerno-Reggio Calabria è disegnata su un tracciato costiero tirrenico con due corsie per senso di marcia, ma al momento se ne prevede solo lo studio. È solo nel 1961 con l'entrata in vigore della Legge

Zaccagnini n. 729 che viene stabilito il nuovo Piano di costruzioni stradali e autostradali, assegnando all'ANAS la realizzazione e la futura gestione della Salerno-Reggio Calabria, autorizzandola a contrarre mutui per 180 miliardi di lire, costo stimato dell'autostrada, e classificandola come aperta e senza pedaggio, interamente a spese dello Stato perché rifiutata dagli investitori che la ritenevano inadeguata al pedaggio. Nello stesso anno il Consiglio di amministrazione dell'Anas, presieduto dal Ministro dei Lavori Pubblici, Benigno Zaccagnini, approva il progetto di massima dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, predisposto da Salvatore Ruiz. La progettazione del tracciato viene realizzata da due gruppi di tecnici: uno per il tronco da Salerno fino al confine con la Basilicata, l'altro per la restante parte sino a Reggio Calabria. Per il tratto da Lagonegro a Reggio Calabria furono previsti tre percorsi alternativi: quello tirrenico, quello jonico e quello interno. Oltre che come arteria di collegamento veloce tra Nord e Sud d'Italia, la Salerno – Reggio Calabria fu concepita per funzionare come collegamento locale e regionale, fra territori che erano ancora marginalizzati o isolati. Pertanto, nell'acceso dibattito sul posizionamento del tracciato prevalse la proposta di Giacomo Mancini, divenuto nel frattempo Ministro dei Lavori Pubblici: venne scelto il tracciato interno, che abbandonava la costa e attraversava le montagne, passando per Cosenza e allungando il suo percorso di circa 40 km. Nel 1962, alla presenza del presidente del Consiglio dei Ministri, Amintore Fanfani, partono i lavori. Per l'occasione fu posta quello stesso giorno una targa che testimoniava l'entusiasmo con cui furono accolti i cantieri: "Dopo ventuno secoli la via che Roma aprì ad unire le genti del Mezzogiorno si riapre sulle antiche orme da Salerno a Reggio Calabria per continuare e completare tra il Settentrione e il Meridione d'Italia la grande via del traffico e del lavoro". Secondo le dichiarazioni di Fanfani i lavori sarebbero dovuti terminare due anni dopo, nel 1964.



Fig. 55 Archivio Senato della Repubblica, Il presidente del Consiglio dei Ministri Amintore Fanfani inaugura i lavori della Salerno-Reggio Calabria 1962

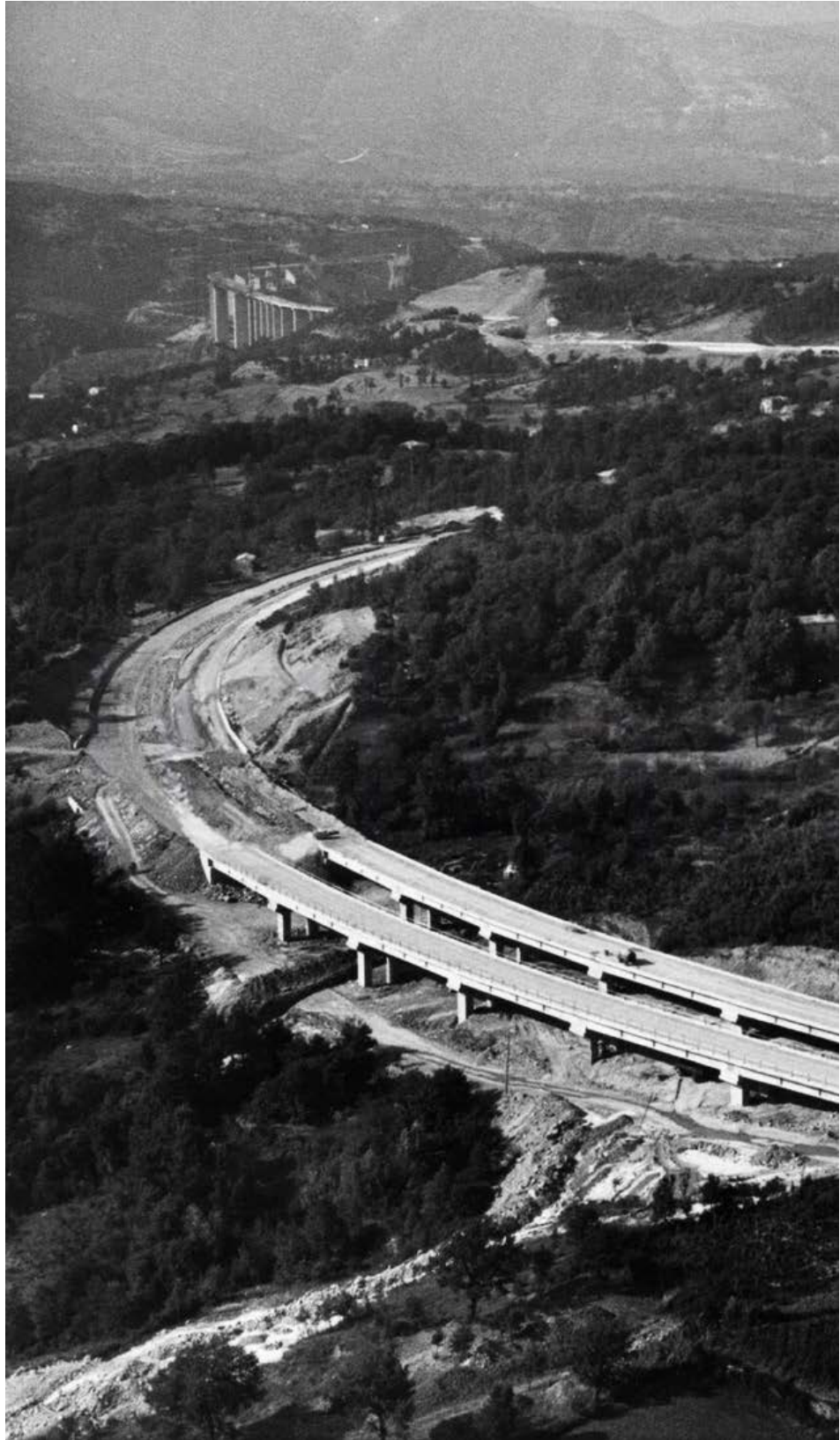


Fig. 56 Touring
Club Italiano,
Mormanno
Autostrada SA-RC
in costruzione,
1969

Per seguire i lavori di realizzazione dell'opera, nel 1963 l'ANAS istituì l'Ufficio Speciale dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, guidato dall'ingegner Giuseppe Scaramuzzi. Nel 1967 erano conclusi e percorribili i primi 125 km, da Salerno arrivava fino a Lagonegro mentre i restanti 318 erano ancora in costruzione. La realizzazione dei viadotti Italia, Stupino, Rago, Coscile, Sasso, Jannello, Caffaro (ancora oggi esistenti) e delle lunghe gallerie (addirittura il 30% dell'intero tracciato) ha coinvolto alcuni dei migliori ingegneri italiani, tra cui Riccardo Morandi, Silvano Zorzi, Carlo Cestelli Guidi, Fabrizio de Miranda. Malgrado le difficoltà tecniche dovute alla conformazione del territorio, nel 1968 venne aperto il tratto tra Lagonegro e Cosenza e un anno dopo il tratto tra Cosenza e Gioia Tauro. Nei primi mesi del 1972 a causa di una frana nei pressi di Lagonegro vengono danneggiati i due viadotti Taggine e Sirino, determinando la chiusura di una tratta dell'autostrada, con una deviazione e una strozzatura, tra il km 131 e il km 132, che durerà per oltre 40 anni. Nel 1974, l'intero tratto da Salerno a Reggio Calabria, finanziato dallo Stato, viene aperto al traffico. Il costo finale è stato di 368 miliardi di lire, con una media di 830 milioni a chilometro.



Fig. 57 Alcuni dei principali progettisti dell'Autostrada SA-RC:

- Riccardo Morandi
- Silvano Zorzi
- Carlo Cestelli Guidi
- Fabrizio De Miranda

Fig. 58 Touring Club Italiano, Cava Leone Autostrada SA-RC in costruzione, 1966



Fig. 59 Touring Club Italiano, Torbido Autostrada SA-RC in costruzione, 1966

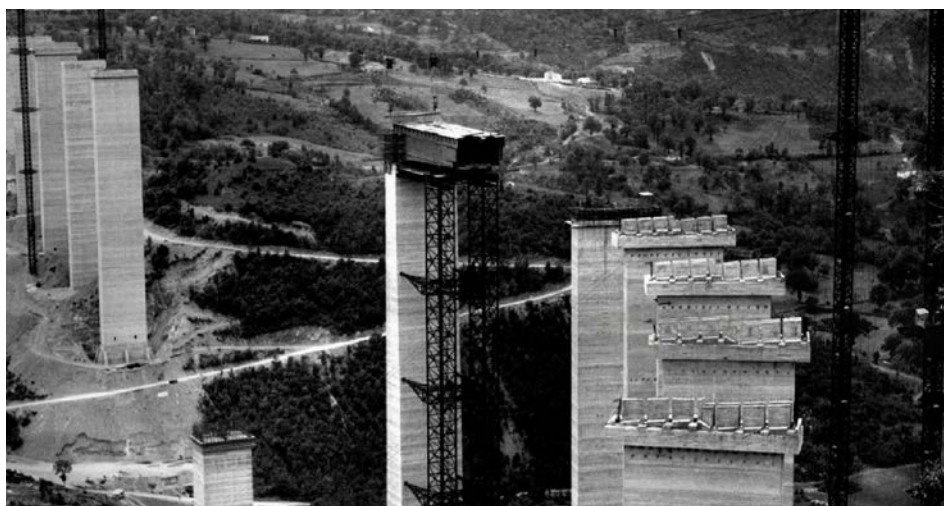


Fig. 60 Touring Club Italiano, Torbido Autostrada SA-RC in costruzione, 1966



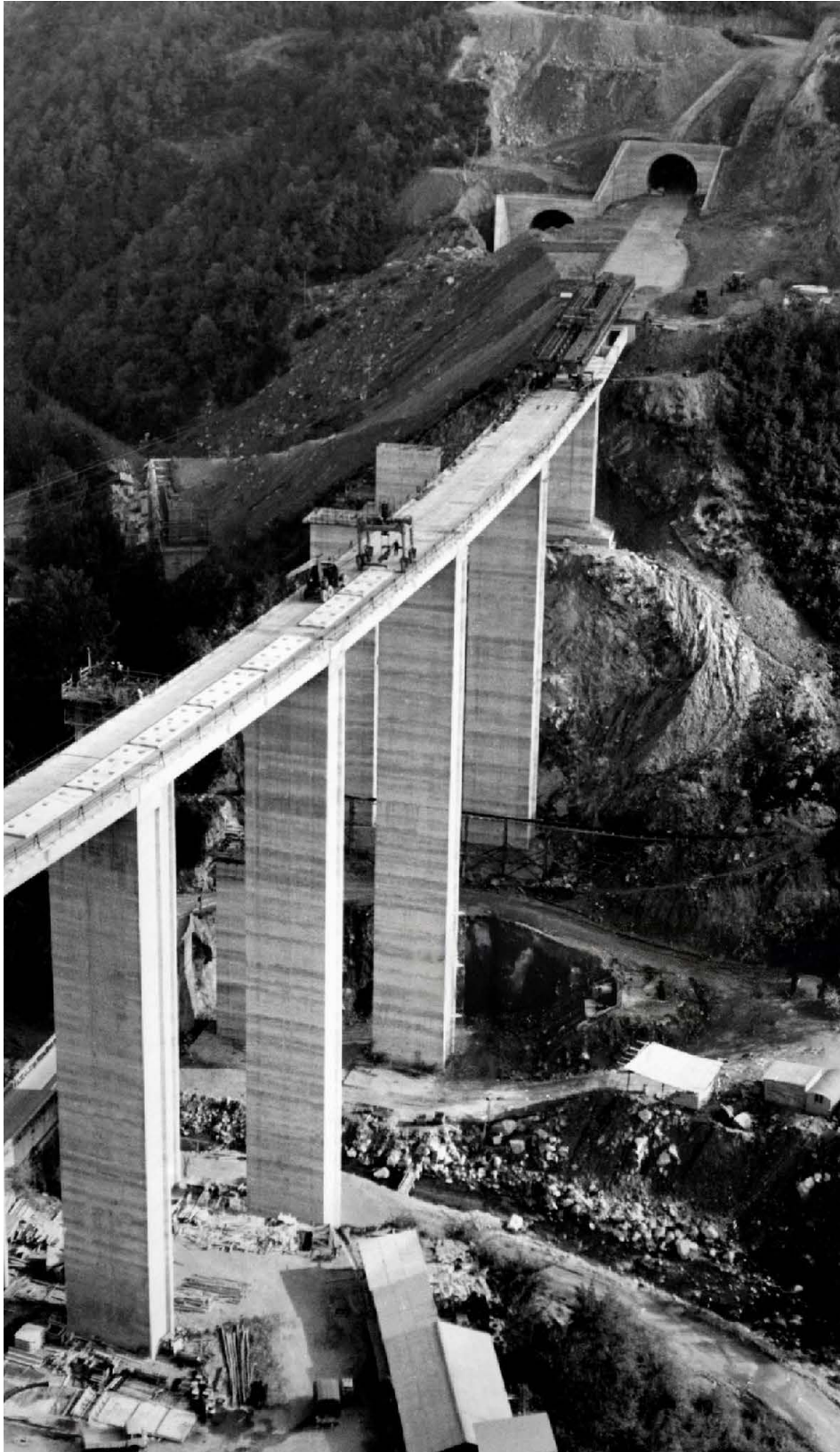


Fig. 61 Touring
Club Italiano,
Busento
Autostrada SA-RC
in costruzione,
1967

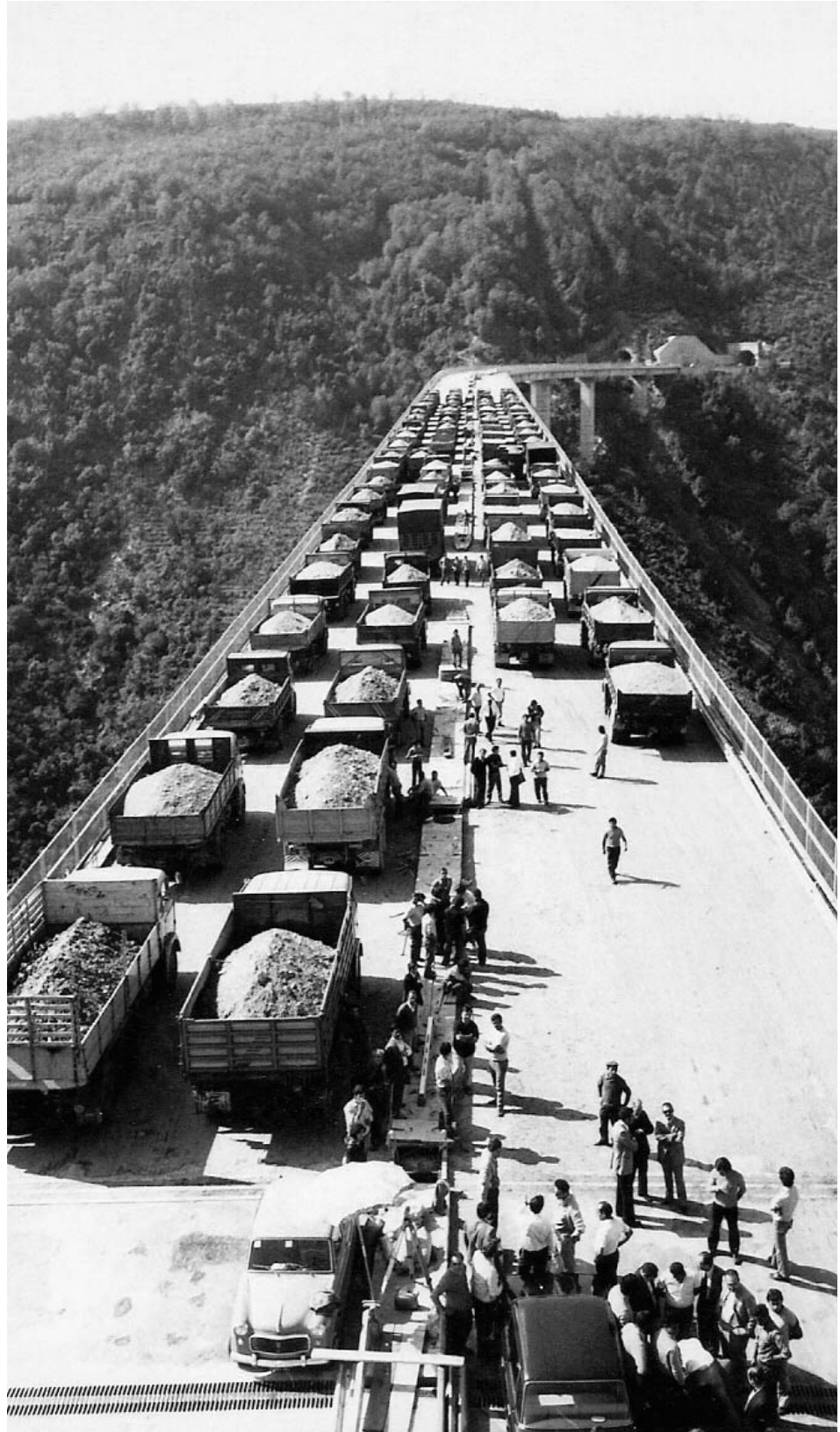


Fig. 62 Touring
Club Italiano,
Sfalassà
Autostrada SA-RC
in costruzione,
1972



Fig. 63 G. Chioloni,
*Fasi costruttive del
Viadotto Sfalassà,*
Fondo IN.CO. S.p.A. e
Silvano Zorzi,
1968-1972

Si tratta per l'epoca di un'opera di ingegneria d'avanguardia che vanta alcuni dei più importanti ponti e viadotti d'Europa, il Viadotto Italia sul Fiume Lao, all'epoca il più alto d'Europa sul fondo valle e lungo 1.160 metri, e il ponte sullo Sfalassà, lungo 893 metri, uno straordinario arcotelaio in acciaio dalle interessanti modalità costruttive. Ma l'autostrada nasce incompleta, per l'interruzione sul Sirino, nei pressi di Lagonegro, al km 131.

A metà degli anni '90 il governo Prodi approvò un piano di lavori di ammodernamento su tutto il tracciato dell'autostrada stanziando 6.000 miliardi di lire. In base all'esame dei flussi di traffico, il programma prevedeva la realizzazione di tre corsie per ogni senso di marcia per i primi 53 km (da Salerno a Sicignano degli Alburni), mentre per il resto dell'autostrada erano previsti l'adeguamento e la messa in sicurezza, con l'eliminazione delle curve pericolose, la riduzione delle pendenze e, ove necessario, la costruzione di nuove gallerie e l'abbattimento di viadotti. Nel progetto è previsto anche il superamento della strozzatura del Sirino, al km 131. Nel 1999 il CIPE, unifica gli interventi precedentemente deliberati in un unico intervento denominato "interventi di adeguamento autostrada Salerno-Reggio Calabria" per assicurare maggiore flessibilità operativa. L'ANAS, divenuta nel frattempo ente pubblico economico e presieduta da Giuseppe D'Angiolino, bandisce le gare per la progettazione.



Fig. 64 G. Cipriano,
Adeguamento
dell'Autostrada a Scilla
2013

I lavori, divisi in ben 77 microlotti, vengono realizzati non tutti contemporaneamente, ma secondo una progressione temporale scandita dall'erogazione delle risorse economiche messe via via a disposizione, incontrando nel tempo alcune difficoltà a causa di problemi tecnici e del fallimento delle imprese aggiudicatrici delle gare e portando di volta in volta alla posticipazione della data di ultimazione lavori. Da quegli anni, il percorso dell'autostrada sarà caratterizzato da una lunga teoria di cantieri, che soprattutto d'estate provocheranno spesso code e disagi. A fine 2001 viene approvata la Legge Obiettivo n° 443, proposta dal governo Berlusconi e l'ANAS, presieduta da Vincenzo Pozzi, riprogetta la cantierizzazione dell'autostrada per accelerare il programma di ammodernamento. I lavori di più lotti funzionali vengono concentrati in macrolotti, da affidare con il nuovo strumento del general contractor. Tra il 2003 e il 2008 vengono realizzati i lavori del Macrolotto 1 relativi all'ammodernamento del tratto che va dallo svincolo di Sicignano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana, in provincia di Salerno, per 28,5 km, costati circa 500 milioni di euro. Nel 2014 vengono consegnati due grandi cantieri: il Macrolotto 2 che riguarda 20 km di autostrada da Laino Borgo a Campotenese, del valore di circa 600 milioni di euro che comprende anche il Viadotto Italia; e il Macrolotto 3.2 che riguarda 31 km di autostrada da Padula-Buonabitacolo a Lauria, che complessivamente ha comportato un investimento di oltre 1 miliardo di euro. I lavori, grazie a una soluzione tecnica in galleria, hanno consentito dopo oltre 40 anni di superare la strozzatura del Sirino.



Fig. 65 Archivio ANAS,
Adeguamento
dell'Autostrada
Viadotto Favazzina
2013

Nel 2015, dopo un periodo di rallentamento dovuto al crollo della quinta campata della carreggiata sud del viadotto Italia, che causò la morte di un operaio, viene nominato nuovo presidente ANAS Gianni Vittorio Armani. Sotto la sua guida viene ripristinato in transito sul viadotto Italia e viene rivisto il programma dei lavori anticipando di un anno e mezzo l'apertura al traffico del tratto, su richiesta del presidente del Consiglio Matteo Renzi e del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio. Nell'estate del 2015 infatti sono 355 i km di autostrada completati e in esercizio e d'estate per la prima volta da circa 20 anni sulla Salerno-Reggio Calabria si registra un solo cantiere inamovibile di circa 3 km. Nel 2016 si preme sull'acceleratore consegnando i lavori delle gallerie Jannello, Mormanno Nord. Il 22 dicembre 2016, con l'apertura al traffico della galleria Lauria, in provincia di Cosenza, ultima opere del Macrolotto 3.2, si sono conclusi i grandi lavori per l'ammmodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, che in questa data è diventata A2 Autostrada del Mediterraneo. La nuova autostrada assume il nome di A2 come naturale prosecuzione dell'itinerario Nord-Sud che nasce a Milano con l'autostrada A1. Con la fine dei lavori, che hanno comportato un investimento di 7,5 miliardi di euro, l'arteria diventa percorribile tutta a tre e due corsie per senso di marcia con standard autostradali. Inoltre, la nuova autostrada è già dotata di un piano di manutenzione da 1,6 miliardi di euro per conservare e implementare gli standard di comfort e sicurezza stradale e un piano di investimenti già in corso per trasformarla in una delle prime smart road d'Europa.



Fig. 66 G. Cipriano,
*Adeguamento
dell'Autostrada a Scilla*
2013



Fig. 67 Archivio ANAS,
Adeguamento
dell'Autostrada
Viadotto Italia
2016

La realizzazione della nuova autostrada è stata una sfida ingegneristica rispetto al contesto territoriale e geomorfologico in cui è realizzata. Nei tratti dove era necessario, Anas non ha semplicemente allargato l'autostrada costruita oltre quaranta anni fa, ma ha realizzato una nuova, moderna e più sicura autostrada, abbattendo gradualmente la precedente. Il tutto in presenza di traffico, particolarmente intenso nel periodo dell'esodo estivo. L'autostrada attraversa gli Appennini lucani e calabresi per oltre il 50% dell'intero percorso. Il tracciato ha per lunghi tratti (oltre 200 km) le caratteristiche tipiche delle autostrade "di montagna" ed è presente lo svincolo alla quota altimetrica autostradale tra le più alte d'Europa, quello di Campotenesese - in Calabria - a 1.050 metri sul livello del mare. L'andamento piano altimetrico del tracciato è molto impegnativo e con una successione frequente di gallerie e viadotti, e i lavori di ammodernamento hanno dato vita a nuove interessanti esperienze progettuali.



Fig. 68 G. Del Rio inaugura alla consegna dell'ultimo lotto dell'Autostrada del Mediterraneo 2016

Oltre alle infrastrutture già presenti prima fase, tra le nuove realizzazioni nel tratto calabrese si segnalano le gallerie "Barritteri" (oltre 2.500 metri) e "Paci" (oltre 1.700 metri), mentre tra i nuovi viadotti si segnala il "Favazzina", realizzato con una struttura strallata con campata centrale da 220 metri e due campate laterali da 100 metri sostenute dagli stralli ancorati a due antenne di altezza di poco inferiore ai 100 metri e il viadotto "Italia" (oltre 1120 metri) ad un'altezza di 260 metri dal fondovalle, il secondo più alto d'Europa. Nella maggior parte dei casi si tratta di opere d'arte la cui realizzazione ha richiesto soluzioni progettuali complicate e innovative, sia dal punto di vista degli schemi strutturali che dal punto di vista delle forme architettoniche e ambientali. Un esempio è costituito dalla soluzione studiata dai progettisti per superare la strozzatura del Sirino, dovuta ad una impasse naturale (una massa franosa continua), che per oltre 40 anni ha costretto il transito su una carreggiata a corsia unica e che è stata superata grazie a

due nuove gallerie naturali di concezione avveniristica. Le tecnologie più avanzate e innovative sono state invece utilizzate per il restauro e l'adeguamento statico del viadotto "Sfalassà", lungo 893 metri e alto, dal fondovalle alla sede stradale, 245 metri. Si tratta di un'opera d'arte di grande valore storico e d'ingegneria.



Fig. 69 Archivio ANAS,
Adeguamento
dell'Autostrada
Viadotto Sfalassà
2010

Come su tutte le autostrade del mondo, anche sulla A2 'Autostrada del Mediterraneo' sono indispensabili i lavori di manutenzione che servono per garantire sempre migliori standard qualitativi e comfort di guida. Oggi la A2, nel panorama italiano, è superiore per livelli di servizio a molte autostrade a pedaggio, ma è in atto una profonda opera di manutenzione. Nello specifico, gli interventi programmati interessano complessivamente l'intero tracciato autostradale riguardano: il risanamento profondo o superficiale del corpo stradale e della pavimentazione stradale e della relativa segnaletica verticale e orizzontale; l'installazione di nuove barriere e di reti di protezione sui viadotti; il risanamento/restauro delle opere d'arte; l'adeguamento degli impianti di alcune gallerie e il miglioramento degli impianti di illuminazione degli svincoli; l'integrazione delle opere idrauliche di drenaggio delle acque di piattaforma e di presidio dell'infrastruttura; il consolidamento dei versanti interessati da fenomeni di dissesto; l'incremento delle piazzole di sosta lungo le due carreggiate. Si tratta dei lavori di manutenzione straordinaria che rientrano nel Piano organico varato nel 2016 da 1,6 miliardi di euro per garantire agli utenti dell'autostrada sempre i migliori standard qualitativi con un continuo innalzamento della sicurezza e del comfort di viaggio. Inoltre, limitatamente ad alcune situazioni particolari, il Piano prevede la realizzazione di alcune varianti localizzate ai fini del miglioramento degli standard di sicurezza e percorribilità dell'infrastruttura.



Fig. 70 G. Cipriano,
Adeguamento
dell'Autostrada a Scilla
2013

L'Autostrada del Mediterraneo è stata inoltre scelta per fare da capofila al nuova infrastrutturazione tecnologica su scala nazionale. Infatti, si prepara a diventare una delle prime Smart Road d'Italia predisposta per la prossima guida autonoma. Gli interventi tecnologici interessano il tratto autostradale della A2 compreso tra Morano Calabro (Cosenza) e Lamezia Terme (Catanzaro) per un totale di circa 130 km e prendono avvio con l'infrastrutturazione di base, mediante l'installazione delle reti a grande comunicazione in fibra ottica ed energia elettrica, con minimo impatto sulla viabilità. Si tratta di un progetto ad alto contenuto innovativo, tra i primi al mondo nel settore stradale e unico per l'estensione ad un tracciato autostradale di oltre 400 km. La tecnologia Smart Road dota le arterie stradali di infrastrutture Wireless di ultima generazione che permetteranno il dialogo Autostrada-Utente e Autostrada-Veicolo e segna il passaggio da infrastruttura stradale classica a opera tecnologica attraverso due "corridoi tecnologici", uno di comunicazione per la trasmissione del contenuto informativo rilevato ed uno energetico per l'alimentazione delle tecnologie di rilievo e di comunicazione installate. Nel rispetto della privacy, verranno scambiate informazioni dagli smartphone che consentiranno, in tandem con altri sistemi, di individuare correttamente i flussi di traffico in tempo reale su tutta l'arteria favorendo la mobilità, l'ottimizzazione dei percorsi e la sicurezza dell'automobilista. Inoltre saranno implementate tecnologie di connessione a sistemi di rilevamento dello stato delle infrastrutture come ponti, viadotti, gallerie, piano viabile, meteo, ecc. ma anche del manto stradale e delle aree a rischio idrogeologico. Sul fronte della sostenibilità ambientale, è prevista la realizzazione di apposite aree denominate Green Island in cui verrà prodotta energia elettrica rinnovabile, fotovoltaica e/o eolica ogni 30 km circa.



Fig. 71 Archivio ANAS,
Infrastrutture smart road
lungo l'Autostrada del
Mediterraneo
2022

Note

- 41 G. ISNARDI, *Il paese*, in *Il Ponte*. a. vi, settembre-ottobre 1950
- 42 G. PIOVENE, *Calabria*. Sadea Sansoni, Novara, 1963
- 43 Si fa riferimento principalmente al contenuto dei volumi: L. GAMBÌ, *Calabria – Le Regioni d'Italia*. UTET, Torino, 1978 | P. BEVILACQUA, A. PLACANICA (a cura di), *La Calabria – Storia d'Italia dall'Unità ad oggi*. Einaudi, Torino, 1985 | G. DE SENSI SESTITO, T. CERAVOLO (a cura di), *La montagna calabrese*. Rubbettino, Soveria Mannelli, 2020
- 44 G. SCARCELLA, *Forma e immagine del paesaggio calabrese*. UNIRC – DASTEC, Reggio Calabria, 2003
- 45 I. PRINCIPE, *Paesaggi e vedute di Calabria nella raccolta Zerbi*. Edizioni Monograph, Vibo Valentia, 1993
- 46 F. PURINI, "Un paese senza paesaggio", in AA. VV., *Casabella 575-576, Il disegno del paesaggio italiano*. Casabella, Milano, 1991
- 47 A. OTTOMANELLI (a cura di), *Osservatorio Internazionale sulle Grandi Opere. The Third Island*. Planar Books. Bari, 2016
- 48 O. AMARO, "Rovina", in A. OTTOMANELLI (a cura di), *Osservatorio Internazionale sulle Grandi Opere. The Third Island*. Planar Books. Bari, 2016
- 49 L. THERMES, "Un'istantanea architettonica", in F. BERLINGERI, L. THERMES (a cura di) *Guida alle architetture del Novecento in Calabria*. Kaleidon, Reggio Calabria, 2012
- 50 Si fa riferimento ai seguenti eventi sismici: 1184 – Valle del Crati, 1638 – Valle del Savuto, Piana di Sant'Eufemia, Serre occidentali, 1738 – Calabria meridionale
- 51 E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*. Marsilio, Venezia, 2014
- 52 P. MATVEJEVIĆ, *Breviario del Mediterraneo*. Garzanti, Milano, 2006
- 53 L. GAMBÌ, *Calabria – Le Regioni d'Italia*. UTET, Torino, 1978
- 54 La Via delle Calabrie [...] più qualche suo ramo, per un totale di 420 km era quel che formava la rete delle comunicazioni carrozzabili in Calabria quando la regione fu inclusa nello stato nazionale", vedi L. GAMBÌ, "Deficienze di porti e di viabilità" in *Calabria – Le Regioni d'Italia*. UTET, Torino 1978
- 55 C. TRANI e V. CALANDRUCCIO, "Il collegamento rapido verso Gioia Tauro-Bovalino. Verifica dell'inserimento nella rete stradale calabrese", in AA. VV., *Autostrade* n. 7/8. 1976
- 56 B. GUALTIERI. "Strada Statale 280 Dei due Mari", in *Viabilità e lavori pubblici in Calabria nel periodo 1983/1986*. Compartimento ANAS di Catanzaro, Catanzaro 1986.

Capitolo 3

Per un atlante del paesaggio calabrese

Abstract

Il terzo capitolo attua una sintesi dei concetti espressi precedentemente cercando di fornire una nuova immagine iconografica del paesaggio calabrese. Questa operazione passa per la creazione di un alfabeto formale, mediante la catalogazione, selezione e analisi dei segmenti più significativi dell'Autostrada del Mediterraneo quali ponti, viadotti, gallerie e strade. Gli strumenti utilizzati saranno quelli tipici della teoria e della pratica architettonica quali campagne fotografiche sul campo, ridisegno e graficizzazione dei manufatti architettonici. La morfologia eterogenea del territorio calabrese fa sì che l'infrastruttura si relazioni in modo diverso a seconda dell'ambito in cui si inserisce. A tal proposito sono state individuate sezioni di studio denominate "stanze del paesaggio" ognuna delle quali analizza il diverso inserimento dell'Autostrada nel contesto calabrese.

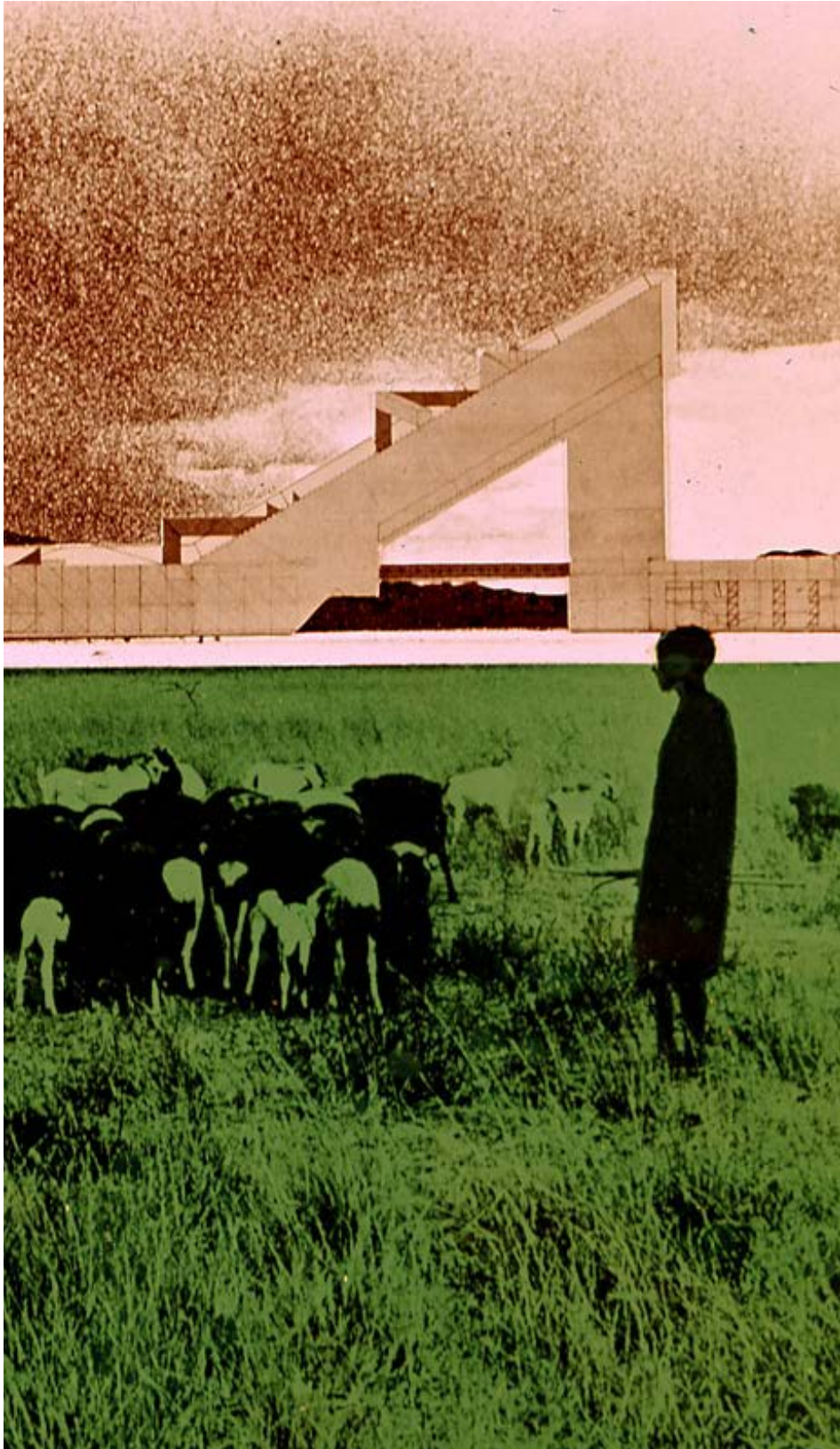


Fig. 72 Ziggurat,
La città lineare
1969

3.1 Le stanze del paesaggio

Per rispondere ad una serie di requisiti che sovrintendono la progettazione di una qualunque arteria stradale a scorrimento veloce, in particolare pendenze e raggi di curvatura contenuti entro i limiti prefissati, la scelta del tracciato ottimale, in prossimità del sistema montuoso, presenta una casistica piuttosto limitata di possibilità. Data la presenza di un sistema orografico a sviluppo prevalentemente longitudinale, in Calabria, l'autostrada corre generalmente seguendo i fianchi dei principali gruppi montuosi o nei corridoi dei fondovalle alluvionali dei principali corsi d'acqua; a sbalzo sul Tirreno seguendo l'andamento del lato orientale da Aspromonte, nel varco tra Poro e Serre seguendo per gran parte il corso del Mesima, poi ancora nella saldatura tra Appennino Paolano e Sila seguendo il costo del Savuto prima e del Crati sul versante appenninico poi e, infine, ancora una volta a mezzacosta assecondando l'andamento trasversale del Pollino.

Da questa semplice osservazione consegue confrontando tra loro le caratteristiche dei viadotti è possibile individuare una chiara rispondenza tra scelte tipologiche tecnologica e formali dei manufatti e specificità dei rilievi entro cui si collocano. In ragione della specificità calabrese e delle caratteristiche del tracciato si è deciso di analizzare dapprima le caratteristiche di attraversamenti in possibilità di numerosissime fratture e incisioni, siano esse causate da corsi d'acqua o depressione in seguito alle caratteristiche degli attraversamenti che seguono a mezzacosta l'andamento dei fianchi del rilievo. Per meglio descrivere l'attraversamento dell'Autostrada nel paesaggio Calabrese sono state individuate quattro sezioni paesaggistiche denominate "stanze del paesaggio":

Stanza 1: dal Pollino alla Valle del Crati

Stanza 2: dalla Valle del Crati alla Piana di S. Eufemia

Stanza 3: dalla Piana di S. Eufemia al Fondovalle del Mesima

Stanza 4: dalla Piana di Gioia Tauro allo Stretto

Ognuna di queste descrive il rapporto tra l'infrastruttura in un determinato contesto paesaggistico, consentendo di evidenziare gli elementi di maggiore interesse, ossia gli attraversamenti sospesi rappresentati dai viadotti autostradali. Questi sono stati poi selezionati e schedati in funzione del rapporto con il territorio individuando due ambiti principali:

Ambito naturale: costiero o interno

Ambito antropico: urbano o rurale

Stanza 1: dal Pollino alla Valle del Crati

Lunghezza: 58 km (galleria del Fossino – Svincolo Sibari)

Attraversamenti coperti: 15

Attraversamenti sospesi: 48

Svincoli: 9

Aree di servizio: 1

Viadotti > 150 m: 27

Al confine tra Basilicata e Calabria, la galleria del Fossino segna l'inizio del tratto calabrese dell'Autostrada del Mediterraneo. Subito si incontra una serie continua di attraversamenti su pendenze elevate che introducono verso il Massiccio del Pollino. Da qui si incontra il primo dei grandi viadotti sull'autostrada calabrese, il Viadotto Jannello, che precede il più importante attraversamento dell'Autostrada del Mediterraneo per rapporto tra luce e profondità ossia il Viadotto Italia sul fiume Lao (Carlo Cestelli Guidi e Fabrizio Miranda, 1964). Da qui in poi un serie di gallerie e viadotti si fanno strada in uno scenario suggestivo che alterna una ricca vegetazione boschiva a nude pareti calcaree, lambendo da ovest verso est i centri di Laino, Mormanno, Morano Calabro. Il tracciato prosegue a mezzacosta lungo il rilievo arrivando ad attraversare il Viadotto Rago che anticipa un forte cambiamento di direzione verso sud all'altezza di Frascineto lasciandosi alle spalle il Pollino. Continuando il percorso, l'autostrada si addentra verso la piana di Sibari attraversando il territorio quasi sempre in leggero rilevato incontrando in sequenza, tra i più rilevanti, il Viadotto Coscile e il Viadotto Salso. Il paesaggio in questo tratto si dilata, la piana di Sibari, aperta sul Mar Jonio ad oriente, risulta delimitata a sud dal blocco silano, che forma una quinta tra gli 800 e i 1100 m, a ovest dalla dritta cortina della catena paolana tra i 1300 e i 1500 m. La pianura, saldata ai monti che la circondano mediante un terrazzo che si delinea tra 120 e 180 m slm, fa da sfondo ad un tracciato che scorre per un breve tratto in posizione baricentrica rispetto alla costa ionica e tirrenica verso la valle del Crati.

- Galleria Fossino 1587 m
- Viadotto Macera 438 m
- Viadotto Petrarò 269 m
- Viadotto Rena Bianca I 155 m
- Viadotto Rena Bianca II 270 m
- **Viadotto Jannello 597 m**
- Galleria Jannello 2328 m
- **Viadotto Italia 1120 m**
- Viadotto Filomato 150 m
- Galleria Laria 597 m
- Viadotto Mezzana 59 m
- Viadotto Gallarizzo 189 m
- Galleria Colle di Trodo 825 m
- Galleria Colle di Mormanno 2325 m
- Viadotto La Pineta 175 m
- Viadotto Battendiero II 73 m
- Viadotto Piano dell'Avena 32 m
- Viadotto Battendiero III 70 m
- Viadotto Mancuso 197 m
- Viadotto Castagne 302 m
- Galleria Donna di Marco 532 m
- Galleria Campotenese I 983 m
- Galleria Campotenese II 424 m
- Viadotto Povella 86 m
- Galleria Ospedaletto 607 m
- Viadotto Pollino 140 m
- Viadotto Forre 44 m
- Viadotto Cappellazzo 178 m
- Viadotto Fronte Torone 145 m
- Viadotto Colli Lunghi 130 m
- Viadotto Mazzancollo 155 m
- Galleria Cillarese 970 m
- **Viadotto Rago 400 m**
- Viadotto Pantano del Salice 233 m
- Galleria Cerreta 784 m
- Viadotto Caballa 322 m
- Viadotto Bosco del Monaco 102 m
- Viadotto Valle Cucina 44 m
- Galleria Colloredo 210 m
- Viadotto Colloredo 102 m
- Galleria Romania 78 m
- Viadotto Mazzicanino 44 m
- Viadotto Uscieri 44 m
- Viadotto Colle del Re 189 m
- Viadotto Colle Vaccaro 287 m
- Galleria Colle Vaccaro 286 m
- Viadotto Colle Lanzarello 223 m
- Viadotto Petrosa 291 m
- Viadotto S. Leonardo 496 m
- **Viadotto Coscile 637 m**
- Viadotto Pian di Castello 132 m
- Viadotto Stippavutti I 159 m
- Viadotto Stippavutti II 79 m
- **Viadotto Salso 758 m**
- Viadotto Scarpone 130 m
- Viadotto Garga 18 m
- Viadotto Tiro 41 m
- Viadotto Grondo 125 m
- Viadotto Esaro 300 m
- Viadotto Follone 128 m
- Viadotto Serra delle Ginestre 357 m
- Galleria Serra dell'ospedale 1124 m
- Viadotto Macchia la Tavola 220 m

Stanza 2: dalla Valle del Crati alla piana di S. Eufemia

Lunghezza 78 km (svincolo Tarsia Sud – Svincolo Falerna)

Attraversamenti coperti: 21

Attraversamenti sospesi: 69

Svincoli: 8

Aree di servizio: 3

Viadotti > 150 m: 29

Procedendo a sud della piana di Sibari, in corrispondenza della forra di Tarsia, che costringe il fiume Crati ad una brusca deviazione verso sud, il nastro autostradale si incanala parallelo al corso del Crati con un percorso quasi sempre il leggero rilevato con pendenze non molto accentuate e attraversamenti poco frequenti dovuti ai vari confluenti. L'attraversamento dell'area di influenza della città di Cosenza permette al tracciato di rapportarsi con un sistema urbano fortemente sviluppato. Oltrepassata Cosenza e proseguendo fino a Rogliano si incontra uno dei tratti più complessi dell'Autostrada del Mediterraneo, come testimoniano il gran numero di attraversamenti su viadotto. Il tracciato autostradale corre a mezzacosta aggrappato al versante orientale della Catena Paolana, su un fondovalle che disegna una vasta piega simile ad una ingolfatura e produce un segno di notevole ampiezza, visibile a grande distanza. Un sistema caratterizzato da percorsi aerei, passaggi in galleria, scavi e rilevati, realizzando un'ampia opera di rimodellazione del suolo, dove tra gli attraversamenti spicca il Viadotto Friddizza. Proseguendo per un breve tratto pianeggiante dove le pendici della Catena Paolana si saldano con quelle del blocco della Sila, si ricomincia con gli attraversamenti del Viadotto Stupino e del Viadotto Ruiz. In questo tratto il paesaggio è caratterizzato dalla presenza incombente dei due contrapposti sistemi montuosi i cui fianchi risultano ricoperti da una fitta vegetazione boschiva. Il percorso prosegue nel fondovalle del Savuto verso ovest, fino all'arrivo del viadotto Fiume Grande, dove il rilievo si apre leggermente permettendo di inquadrare il Mar Tirreno, anticipando ciò che verrà poi rivelato in tutta la sua carica dopo la galleria Timpa delle Vigne in direzione della piana di S. Eufemia.

- Viadotto Cucchiato 64 m
- Viadotto Turbolo 59 m
- Viadotto Salice 54 m
- Viadotto Finita 85 m
- Viadotto Annea 82 m
- Viadotto Mesca 14 m
- Viadotto Mavigliano 85 m
- Viadotto Settimo 45 m
- Viadotto Emoli 72 m
- Viadotto Surdo 62 m
- Viadotto Sila Crotonese 34 m
- Viadotto Roges 130 m
- Viadotto Sant'Umile da Bisignano 558 m
- Viadotto Via degli Stadi 40 m
- Galleria Serra Spiga 571 m
- Galleria Moio 386 m
- Viadotto Busento 277 m
- Galleria Acqua di Calci 341 m
- Viadotto Molino Irto 201 m
- Viadotto Torre Trocini 161 m
- Viadotto Torre di Surice 117 m
- Viadotto Acqua Ceraso 83 m
- Viadotto Specola 194 m
- Viadotto S. Martino 261 m
- Viadotto Profenna 205 m
- Galleria Profenna 91 m
- **Viadotto Friddizza 272 m**
- Galleria S. Lorenzo 190 m
- Viadotto Caselle 166 m
- Galleria Coste Jassa 162 m
- Viadotto Bagno 31 m
- Viadotto Torrente Jassa 243 m
- Galleria Torre Falco 83 m
- Viadotto Mancarelli 176 m
- Galleria Mancarelli 100 m
- Galleria Fiego I 50 m
- Galleria Fiego II 125 m
- Viadotto Albo 100 m
- Viadotto Tornaturo 36 m
- Viadotto Fosso Rigiromo 158 m
- Viadotto Fosso Silicara 127 m
- Viadotto Vallone Farneta 127 m
- Viadotto S. Pietro 151 m
- Galleria S. Pietro 145 m
- Viadotto Vallone Manca 63 m
- Galleria Garcito 101 m
- Viadotto Piano d'Infante 63 m
- Galleria Parduna 144 m
- Viadotto Corsopato 191 m
- Viadotto Triglio 63 m
- Galleria Piano Corsopato 214 m
- Viadotto Fugarello 127 m
- Galleria Fugarello 251 m
- **Viadotto Stupino 635 m**
- Galleria Ogliara 394 m
- Viadotto S. Venere 233 m
- Viadotto Gallinazzo 131 m
- **Viadotto S. Ruiz 256 m**
- Viadotto Grotta Lunga 65 m
- Viadotto Grotta della Paglia I 204 m
- Viadotto Grotta della Paglia II 140 m
- Galleria Balzatelle 191 m
- Viadotto Ranta 165 m
- Viadotto Valle Vomice 234 m
- Viadotto Bodetti 136 m
- Viadotto Spatolette 203 m
- Viadotto Carito 451 m
- Galleria Monaco 728 m
- Viadotto Savuto 343 m
- Viadotto Mentaro 158 m
- Viadotto Baratta I 43 m
- Viadotto Baratta II 43 m
- Viadotto Baratta III 44 m
- Viadotto Tribito 30 m
- Galleria Tribito 114 m
- Viadotto Viscegliette 25 m
- Viadotto Serra I 85 m
- Viadotto Serra II 155 m
- Viadotto Dragona 109 m
- Viadotto Ogliastro I 108 m
- Viadotto Ogliastro II 187 m
- Viadotto Ogliastro III 174 m
- Viadotto Ogliastro IV 238 m
- Galleria Terina 16 m
- **Viadotto Fiume Grande 347 m**
- Viadotto Fosso Inferno 43 m
- Galleria Timpa delle Vigne 783 m
- Viadotto Sciabica 113 m
- Viadotto Monacella 78 m
- Viadotto Chioccia 43 m

Stanza 3: dalla Piana di S. Eufemia al Fondovalle del Mesima

Lunghezza 97 km (Svincolo Falerna – Svincolo Rosarno)

Attraversamenti coperti: 6

Attraversamenti sospesi: 34

Svincoli: 6

Aree di servizio: 1

Viadotti > 150 m: 9

Superato il fondovalle del Savuto, l'autostrada segue il profilo del rilievo silano su un'esigua pianura costiera entro cui si trovano affiancate le principali arterie stradali e ferroviarie. Si prosegue attraverso la piana di S. Eufemia a breve distanza dal mare, dove il paesaggio risulta definito prospetticamente a ovest dal Mar Tirreno, a sud dal Poro e ad est dalle ultime propaggini delle Serre e a nord dall'altopiano silano. In questo tratto il nastro autostradale segue leggere ondulazioni, senza attraversamenti rilevanti fatta eccezione in corrispondenza del fiume Amato nella parte meridiana della valle, dove il viadotto si pone poco sopra il pelo dell'acqua. In prossimità dell'Istmo di Catanzaro il rilievo del Poro saldandosi al gruppo delle Serre configura uno sbarramento naturale piuttosto accidentato che costringe il percorso autostradale a frequenti attraversamenti su viadotto. In ponte sull'Angitola in prossimità dello svincolo di Serra San Bruno anticipa il Viadotto Costiera di Pizzo, che rappresenta l'attraversamento più lungo del tratto calabrese dell'Autostrada del Mediterraneo. Il rapporto instaurato da questo viadotto con il paesaggio circostante è estremamente interessante. Esso si adagia a mezzacosta seguendo l'orografia della propaggine più settentrionale del Poro a monte dell'abitato di Pizzo Calabro. Il Costiera di Pizzo grazie alle sue dimensioni si confronta con la scala dell'intero vaso del golfo di S. Eufemia da cui, anche a grande distanza risulta interamente visibile. Questo viadotto segue l'andamento delle curve di livello che dal Poro degradano verso la pianura e, simile ad una cinta muraria, chiude a monte gli abitati di Pizzo Calabro e di Vibo Marina. Come soggetti aggiunti ad un dipinto, ponendosi in posizione intermedia tra il rilievo e la linea di costa, tra primo piano e sfondo, entrambe le opere costituiscono un nuovo paesaggio che modifica l'esistente rendendo evidente la stratificazione sulle forme originarie del paesaggio ponendosi come riferimenti di carattere geografico.

- Viadotto Cartolano 26 m
- Viadotto Castiglione 10 m
- Viadotto Casale 17 m
- Viadotto Zinnavo 18 m
- Viadotto S. Ippolito 20 m
- Viadotto Palazzo 10 m
- Viadotto Amato 170 m
- Viadotto Maida 20 m
- Viadotto Lizzardi 20 m
- Viadotto Grazia 20 m
- Viadotto Turrina 70 m
- Viadotto Ponte 328 20 m
- Viadotto Acconia Nord 20 m
- Viadotto Acconia Sud 20 m
- Viadotto Randace 33 m
- Viadotto Angitola 129 m
- Galleria Sottopasso RFI 90 m
- Viadotto Malerba 134 m
- **Viadotto Costiera di Pizzo 1954 m**
- Viadotto S. Onofrio 192 m
- Viadotto Sovrappasso SP 40 m
- Viadotto Lavatoio 90 m
- Viadotto Bruschetti 200 m
- Viadotto Olivari 166 m
- Viadotto Casino 390 m
- Viadotto Berguido 99 m
- Viadotto Valenti 209 m
- Galleria S. Giuseppe 240 m
- Galleria La Motta 547 m
- Viadotto Mesima 200 m
- Galleria S. Francesco di Paola 984 m
- Viadotto S. Giovannello 100 m
- Galleria S. Luigi 100 m
- Galleria S. Rocco 214 m
- Viadotto Mesima I 520 m
- Viadotto Mesima II 97 m
- Viadotto Mesima III 97 m
- Viadotto Mesima IV 97 m
- Viadotto Barletta 98 m
- Viadotto Metramo 130 m

Stanza meridionale: dalla Piana di Gioia Tauro allo Stretto

Lunghezza 58 km (Svincolo Rosarno – Svincolo RC Nord)

Attraversamenti coperti: 21

Attraversamenti sospesi: 60

Svincoli: 11

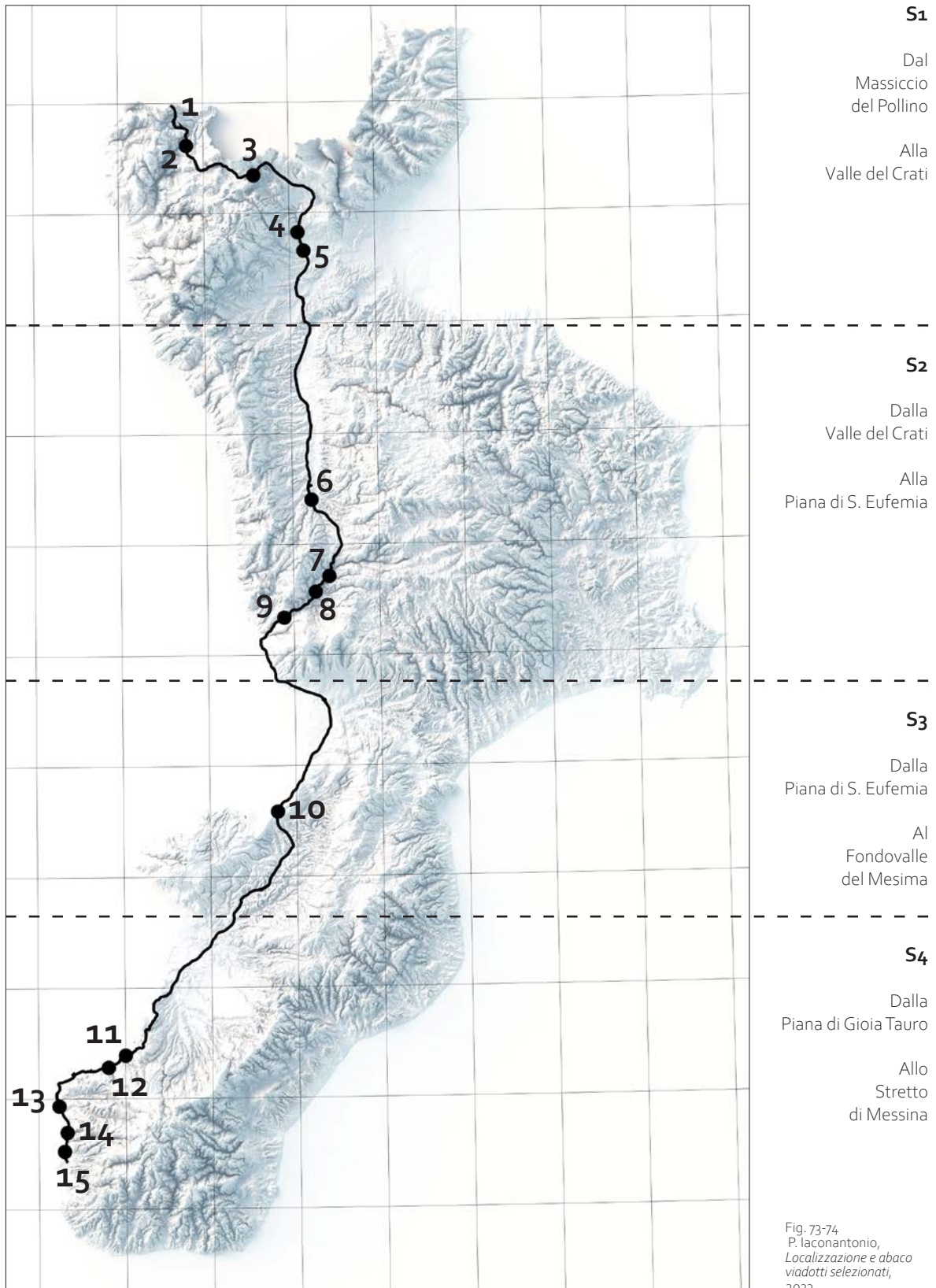
Aree di servizio: 2

Viadotti > 150 m: 18

Tra Reggio Calabria e lo svincolo dell'alto Mesima, poco a nord di Rosarno, il tracciato autostradale lambisce il fianco nord occidentale del rilievo aspromontano per poi riscendere verso la piana di Gioia Tauro che viene attraversata a breve distanza dal mare. L'Aspromonte, che sul lato ionico declina con una certa gradualità, sul versante tirrenico si protende direttamente a picco sul mare, il paesaggio che si osserva percorrendo l'Autostrada risulta, per questo, chiuso dai monti ad est e aperto sul mare ad ovest. Ampi squarci nella quinta montuosa causati dalle fiumare aprono, con una certa frequenza, corridoi prospettici in senso trasversale rispetto al senso di percorrenza. Tali microstanze in alcuni casi anche molto ampie, mettono in relazione visiva il mare con il paesaggio interno. Da un punto di vista orografico il paesaggio lungo il rilievo aspromontano consente di scorgere quella che Lucio Gambi definisce la "singolarità di Aspromonte" ovvero la "lunga e meravigliosa sequenza di più ordini di grandi spianate sezionate in numerosi brani dalle fiumare irradianti dal nucleo cacuminale", con i fianchi precipiti e con una notevolissima inclinazione nel profilo del corso fluviale, anch'esso accidentato da salti e gole. Il viadotto Favazzina e il viadotto Sfassalà sono due opere d'ingegno che si inseriscono in questo paesaggio e aprono un dialogo. Proprio tali profonde incisioni rendono il passaggio lungo in fianco aspromontano particolarmente denso di attraversamenti e di curve a stretto raggio. Il paesaggio muta radicalmente quando il percorso autostradale si introduce nella piana di Gioia Tauro. Solcata dai fiumi Mesima, a nord, a Petrace, a sud, la piana di Gioia Tauro, con i suoi 515 kmq, è la più ampia della Calabria. Come tutte le pianure calabresi il suo profilo non è piatto ma leggermente inclinato verso il mare, il tracciato autostradale l'attraversa con una quota compresa tra 40 e 60 m s.l.m. e la prospettiva che si ha è quella di una stanza aperta sul Tirreno e definita, sul lato meridionale dal rilievo aspromontano, ad oriente dal gruppo delle Serre e sul lato settentrionale dal Poro. Entrando in ambito urbano dove l'abitato di Reggio Calabria comincia a fare capolino, si staglia sullo sfondo lo stretto di Messina. L'arrivo alla città è introdotto dai Viadotti F. di Catona, Torbido e Cava Leone.

- Galleria Seppia 220 m
- Viadotto Budello 64 m
- Viadotto SP Gioia Tauro Rizziconi 34 m
- Viadotto Petrace 510 m
- Viadotto Pantano 30 m
- Viadotto Iropo 150 m
- Galleria S. Filippo 1183 m
- Viadotto La Pignara 90 m
- Viadotto Granatore 78 m
- Viadotto Palmi 30 m
- Viadotto Scuola Agraria 150 m
- Viadotto Ferrovia Calabro Lucana 22 m
- Galleria S. Lucia 990 m
- Viadotto Seminara 370 m
- Viadotto Ponte 14 m
- Galleria Barritteri 2655 m
- Galleria Fontanelle 786 m
- Viadotto Cerchiello 44 m
- Viadotto Parisio 110 m
- Galleria Quartararo 248 m
- Viadotto Quartararo 10 m
- Galleria Bagnara 1144 m
- Viadotto Gazziano 123 m
- Galleria Cacciapiuu 439 m
- Viadotto Canalello 127 m
- Galleria Vardaru 1192 m
- **Viadotto Sfalassà 771 m**
- Galleria S. Giovanni 1200 m
- Viadotto Acqua della Signora I 28 m
- Viadotto Acqua della Signora II 137 m
- Galleria Felicisus 521 m
- Viadotto Catoi 115 m
- Galleria Muro 998 m
- **Viadotto Favazzina 440 m**
- Galleria Brancato 1728 m
- Viadotto Costaviola 207 m
- Galleria Costaviola 922 m
- Viadotto Scirò 140 m
- Viadotto Oliveto 200 m
- Viadotto D'Angelo 140 m
- Viadotto Livorno 210 m
- Galleria Monacena 292 m
- Viadotto Monacena 33 m
- Galleria Paci 1761 m
- Viadotto S. Gregorio 165 m
- Galleria Pilone 695 m
- Viadotto S. Trada 170 m
- Viadotto Prestami 45 m
- Viadotto Gibia 143 m
- Viadotto Latticogna 66 m
- Viadotto Prestianni 30 m
- Viadotto Piria 100 m
- Viadotto Zagarella I 50 m
- Viadotto Zagarella II 40 m
- Galleria Piale 940 m
- Viadotto Campanella 20 m
- Viadotto Immacolata 50 m
- Viadotto Solaro 191 m
- Viadotto S. Filippo Neri 110 m
- Viadotto Bolano 85 m
- **Viadotto Fiumara di Catona 630 m**
- Viadotto Fortezza di Catona 204 m
- Viadotto Ponticello 13 m
- Viadotto Sottopasso 10 m
- Viadotto Sottopasso 10 m
- Viadotto Fiumara di Gallico 250 m
- Viadotto Sottopasso 10 m
- Viadotto Gambarie 40 m
- Viadotto Petrarca 10 m
- Viadotto Piana di Gallico 250 m
- Galleria Scacciotti / Subalvea 105 m
- Viadotto Ponte 10 m
- Viadotto Malavenda 10 m
- Viadotto Rosignolo 13 m
- Viadotto Condorato 10 m
- Galleria Montecorvo 179 m
- **Viadotto Torbido 355 m**
- Viadotto Sottopasso 10 m
- Viadotto Ponte 5 m
- Galleria Pentimele 127 m
- **Viadotto Cava Leone 165 m**

3.2 Un alfabeto formale: selezione dei viadotti





Viadotto Jannello **1**



Viadotto Italia **2**



Viadotto Rago **3**



Viadotto Coscile **4**



Viadotto Salso **5**



Viadotto Friddizza **6**



Viadotto Stupino **7**



Viadotto Ruiz **8**



Viadotto Fiume Grande **9**



Viadotto Costiera di Pizzo **10**



Viadotto Sfalassà **11**



Viadotto Favazzina **12**



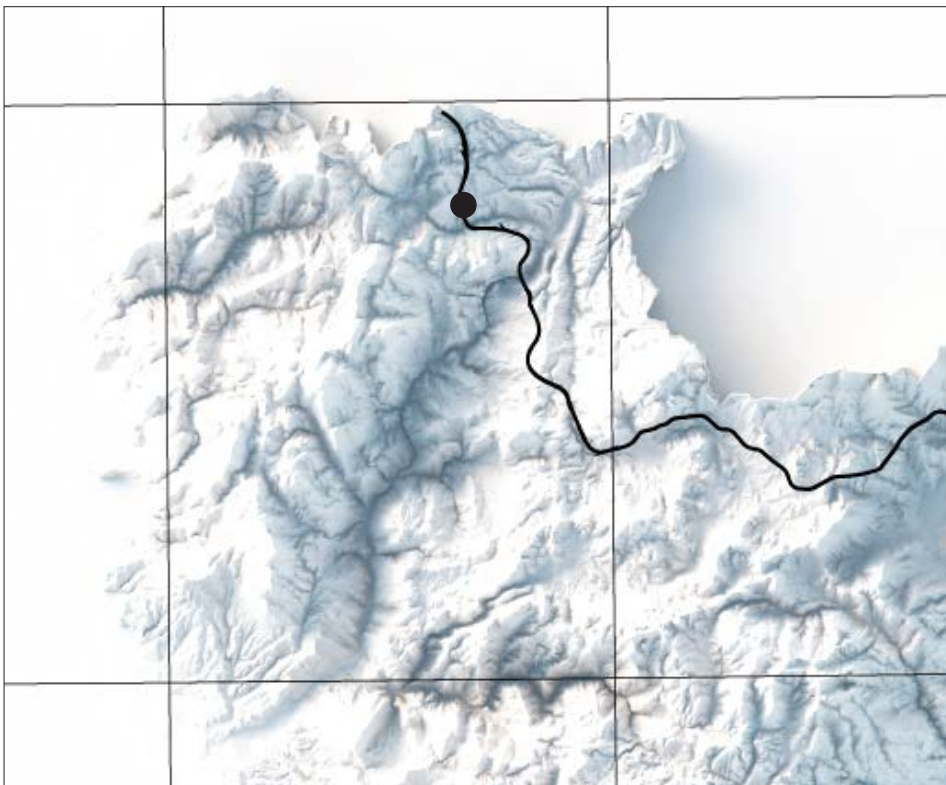
Viadotto Fiumara di Catona **13**



Viadotto Torbido **14**



Viadotto Cava Leone **15**



1. Viadotto Jannello

Laino Bordo, CS

39.958422, 15.934470

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Carlo Cestelli Guidi (1960)

cronologia: primo impianto (1967) | adeguamento (2015)

lunghezza complessiva: 620 m

larghezza dell'impalcato: 21 m

altezza massima: 142 m





Fig. 75-76
P. Iaconantonio,
Vedute
Viadotto Jannello
2023

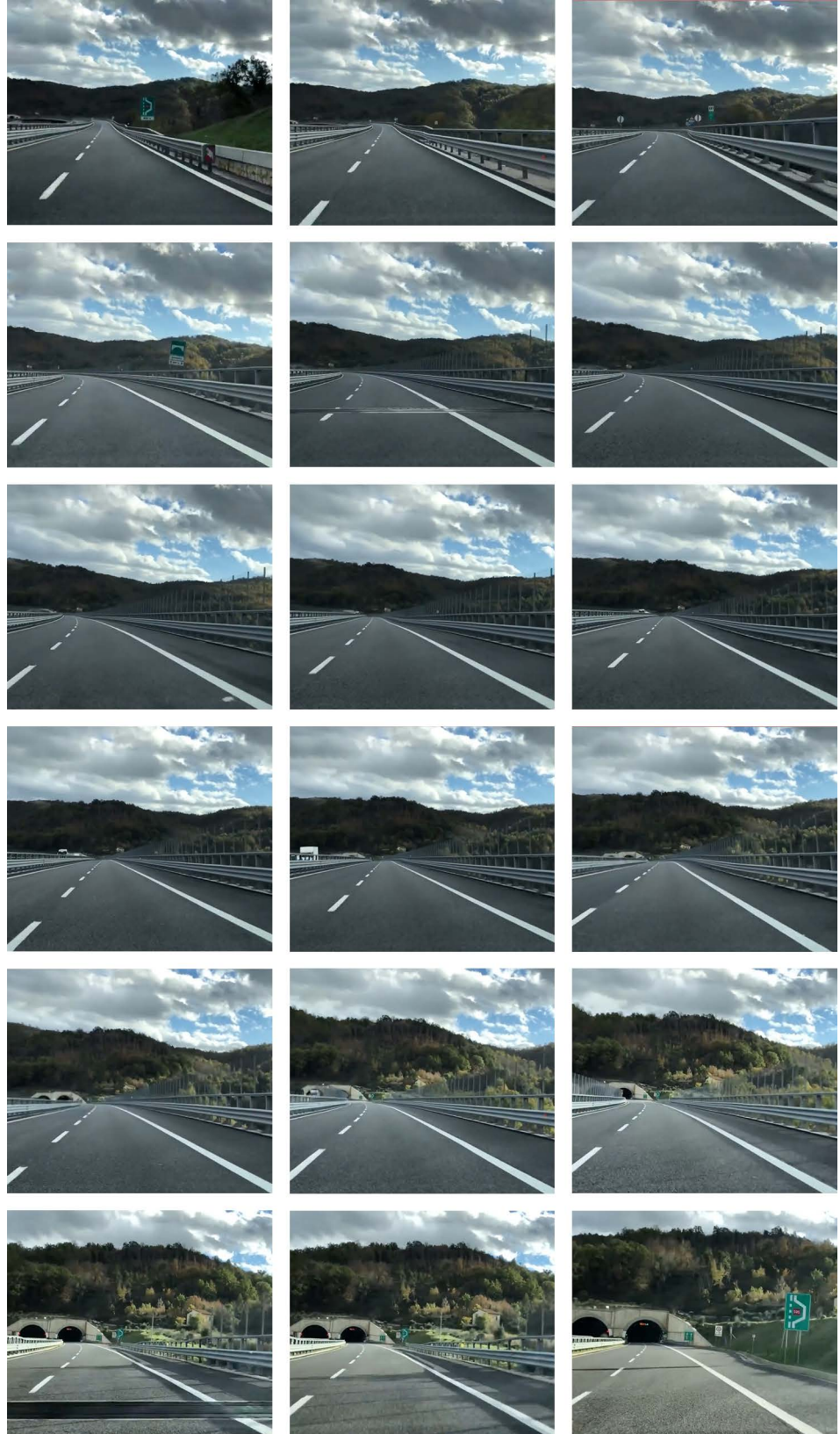
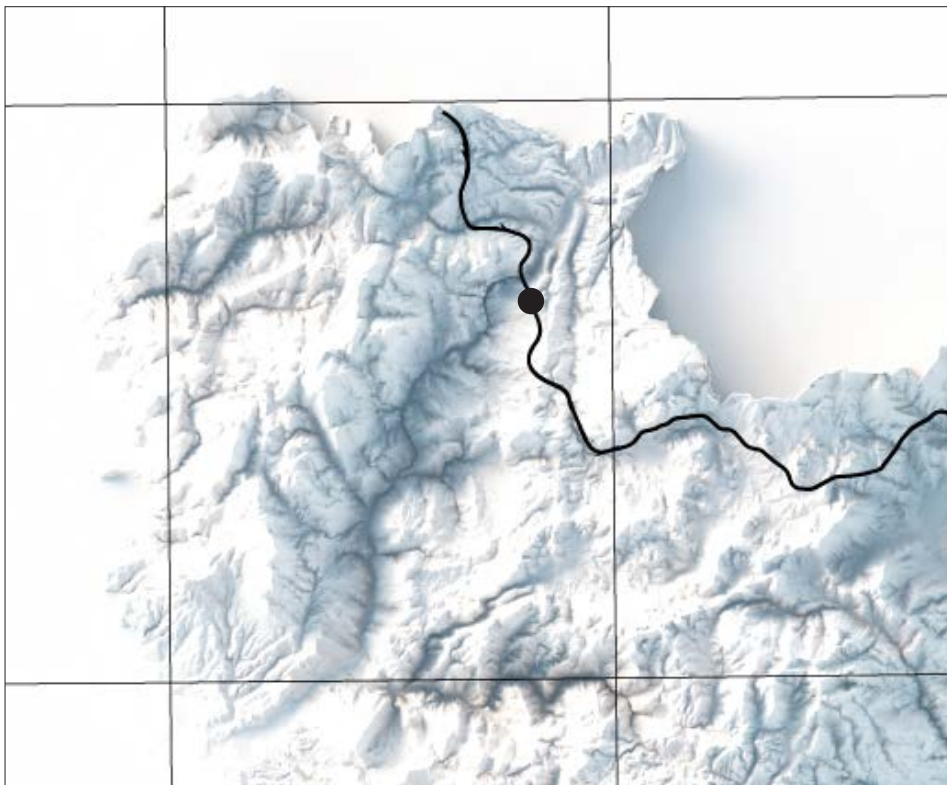


Fig. 77 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Jannello*
2022



2. Viadotto Italia

Laino Castello, CS

39.938141, 15.959376

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Carlo Cestelli Guidi | Ing. Fabrizio De Miranda (1964)

cronologia: primo impianto (1968) | adeguamento (2017)

lunghezza complessiva: 1120 m

larghezza dell'impalcato: 24 m

altezza massima: 175 m





Fig. 78-79
P. Iaconantonio,
Vedute
Viadotto Italia
2023



Fig. 80
P. Iaconantonio,
Attraversamento
Viadotto Italia
2022



3. Viadotto Rago

Morano Calabro, CS

39.879067, 16.128487

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Antonio Maffey | Arch Pietro Moroli (1964)

cronologia: primo impianto (1968) | adeguamento (2010)

lunghezza complessiva: 402 m

larghezza dell'impalcato: 12+12 m

altezza massima: 140 m



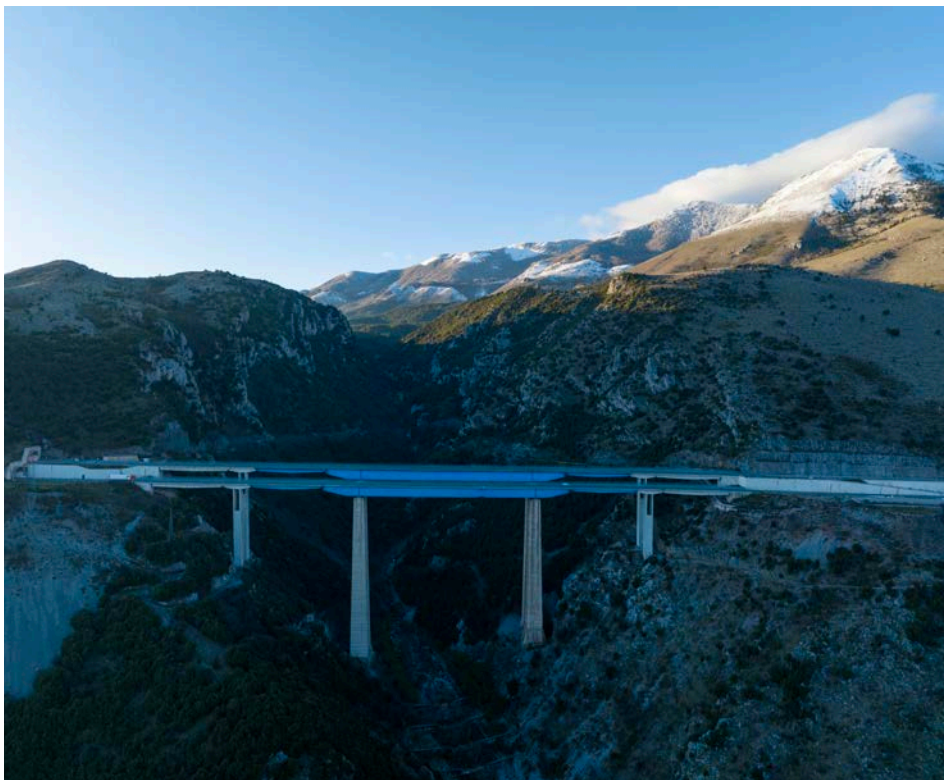


Fig. 81-82
P. Iaonantonio,
Vedute
Viadotto Italia
2023

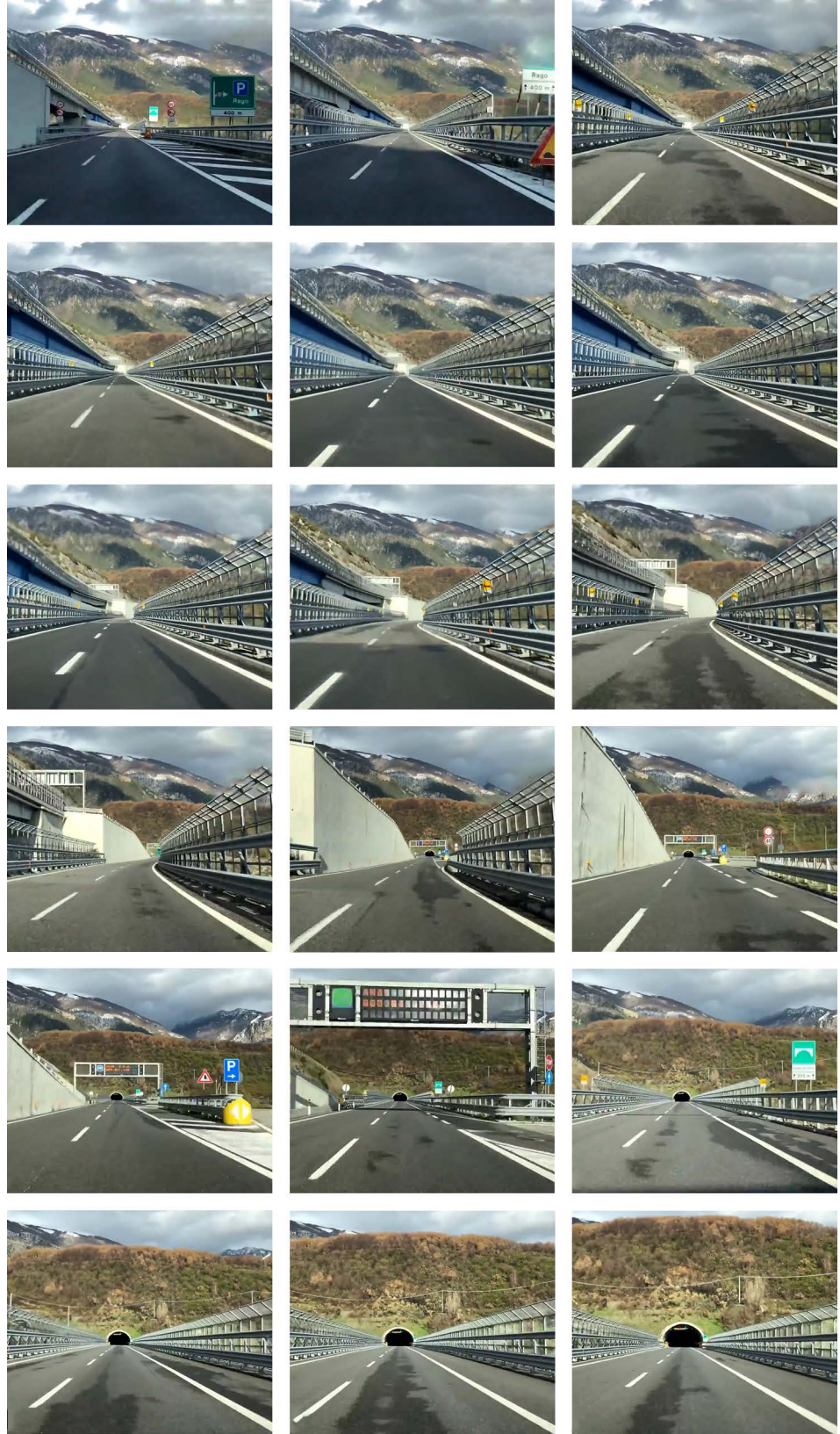
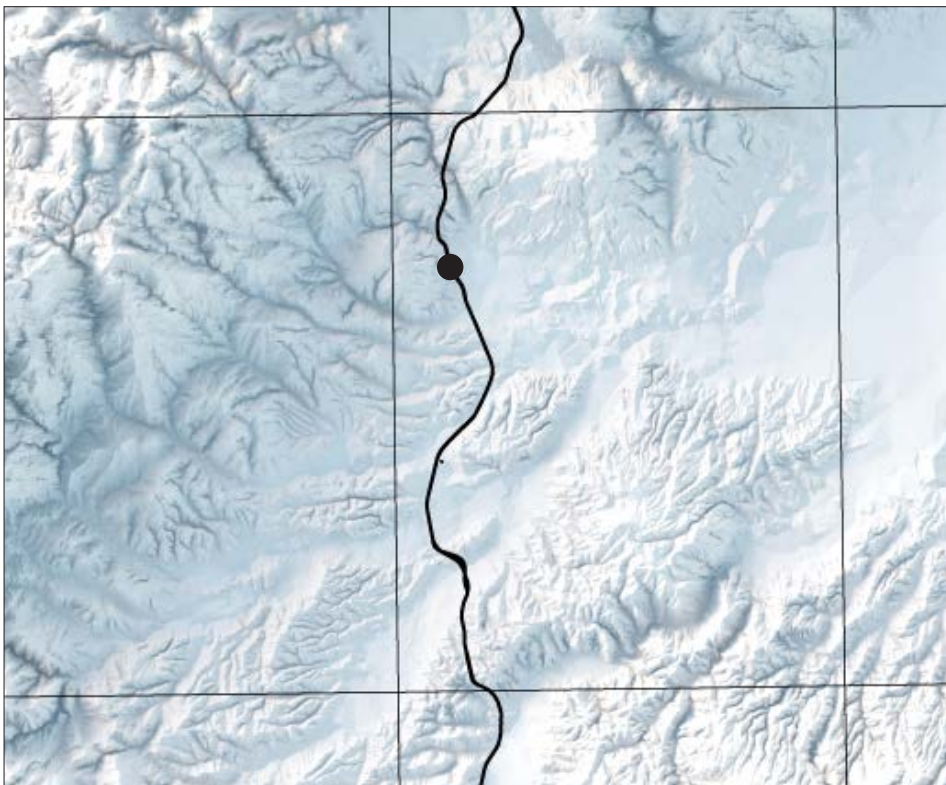


Fig. 83 P. laconantonio,
 Attraversamento
 Viadotto Rago
 2022



4. Viadotto Coscile

Castrovillari, CS

39.781015, 16.223375

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Salvatore Ruiz (1965)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 633 m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 90 m

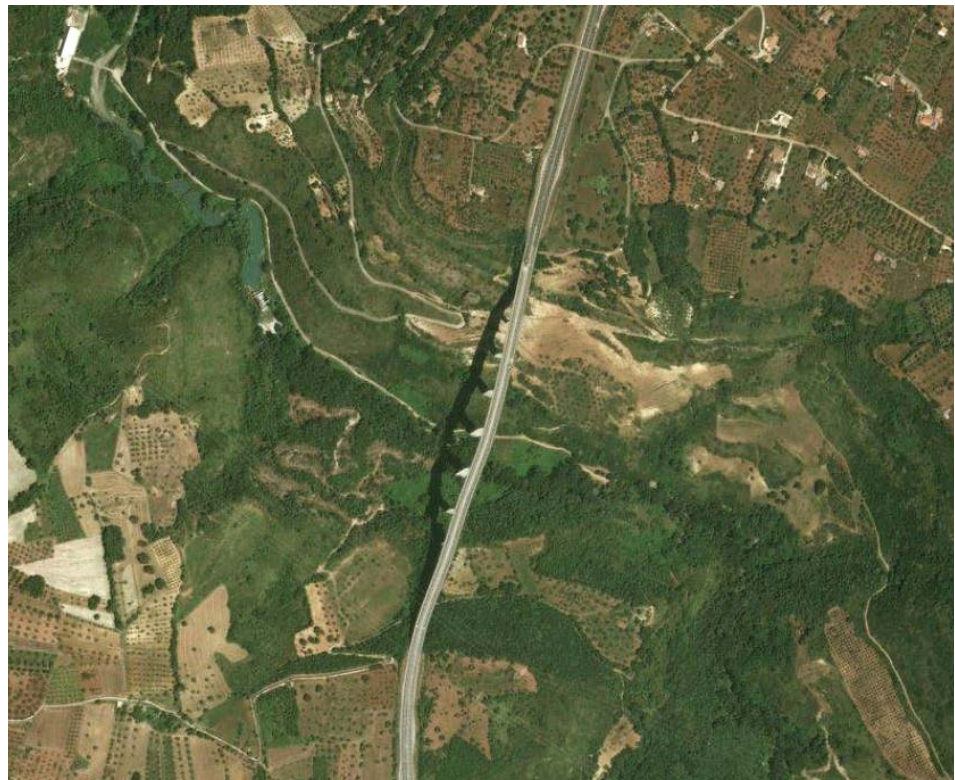
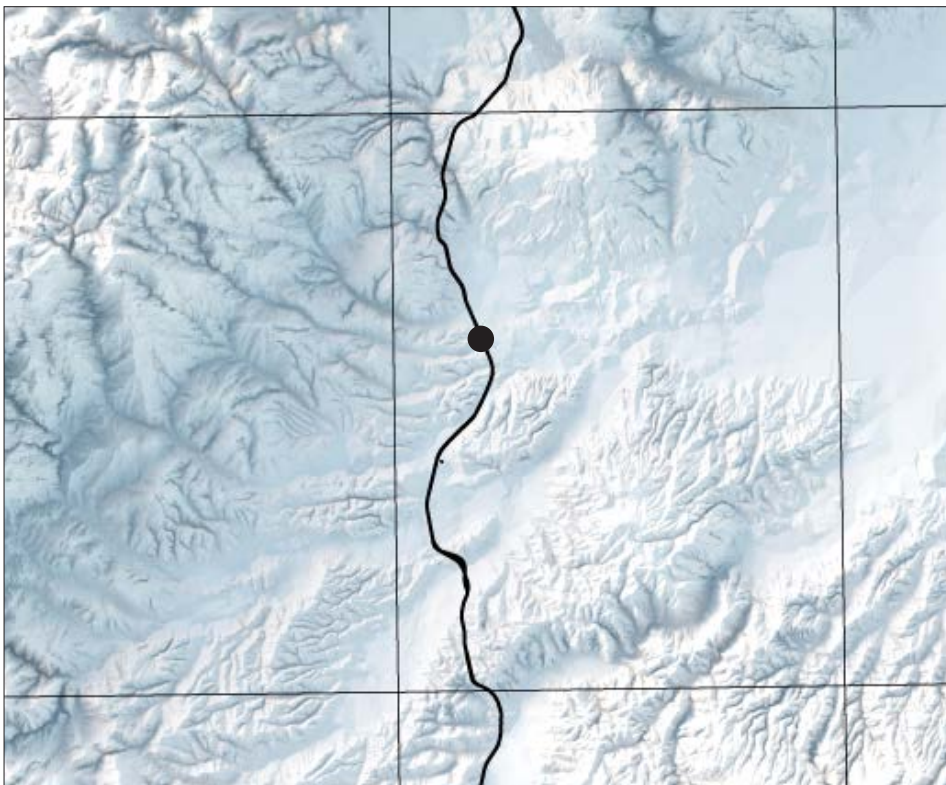




Fig. 84-85 Vedute
Viadotto Coscile
2023



Fig. 86 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Coscile*
2022



5. Viadotto Salso

Castrovillari, CS

39.758566, 16.220786

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Salvatore Ruiz (1965)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 755 m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 75 m





Fig. 87-88
P. Iaonantonio,
Vedute
Viadotto Salso
2023

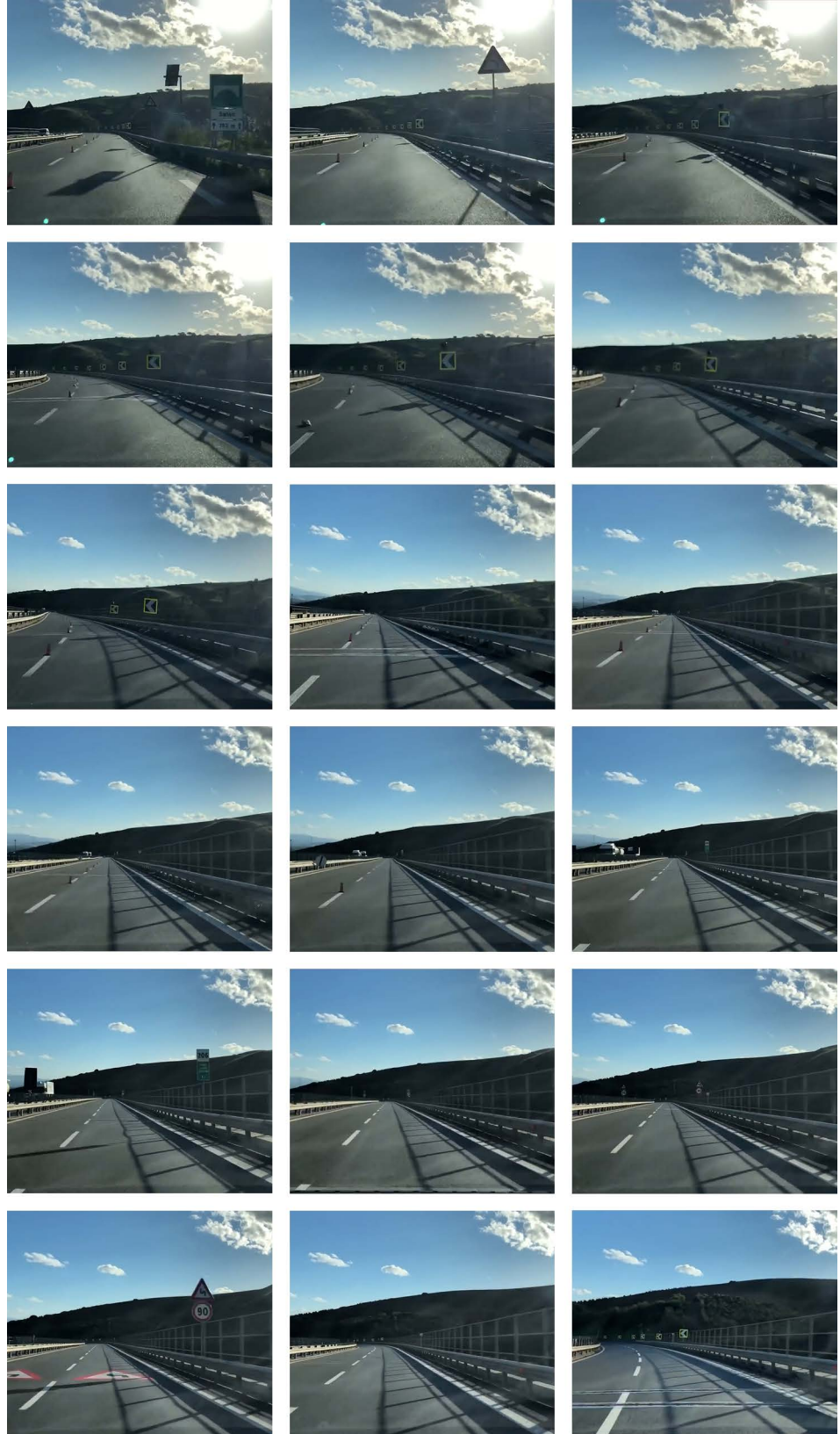
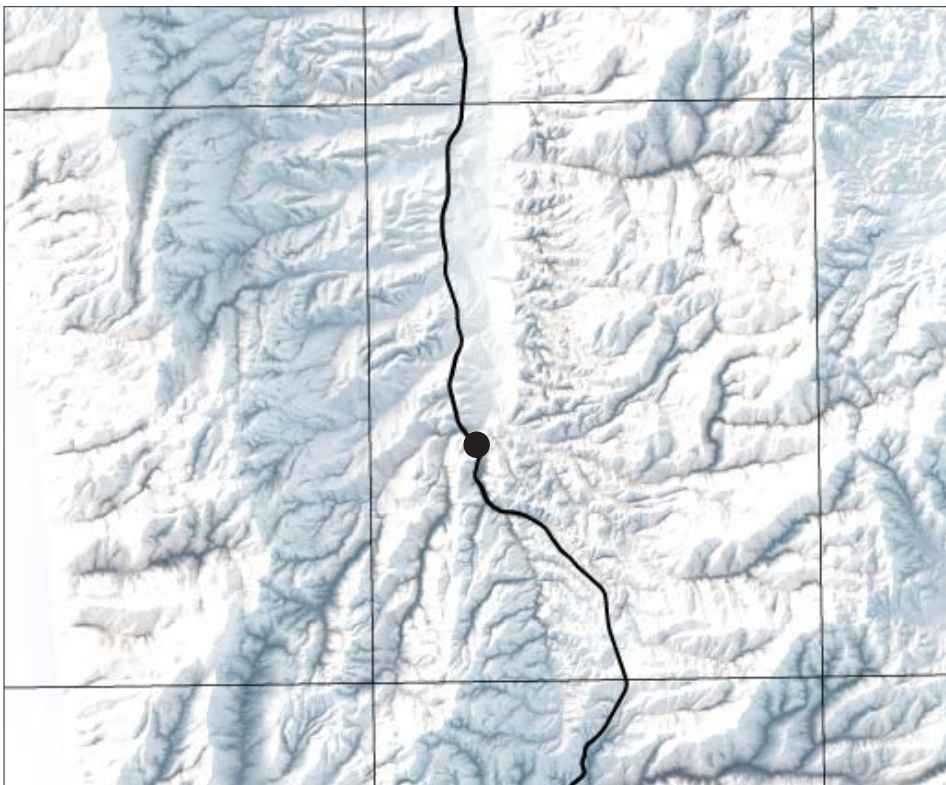


Fig. 89 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Salso*
2022



6. Viadotto Friddizza

Dipignano, CS

39.264249, 16.250634

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: urbano

progettista: Ing. Salvatore Ruiz (1965)

cronologia: primo impianto (1968) | adeguamento (2022)

lunghezza complessiva: 656m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 66 m





Fig. 90-91,
Vedute
Viadotto Friddiza
2023

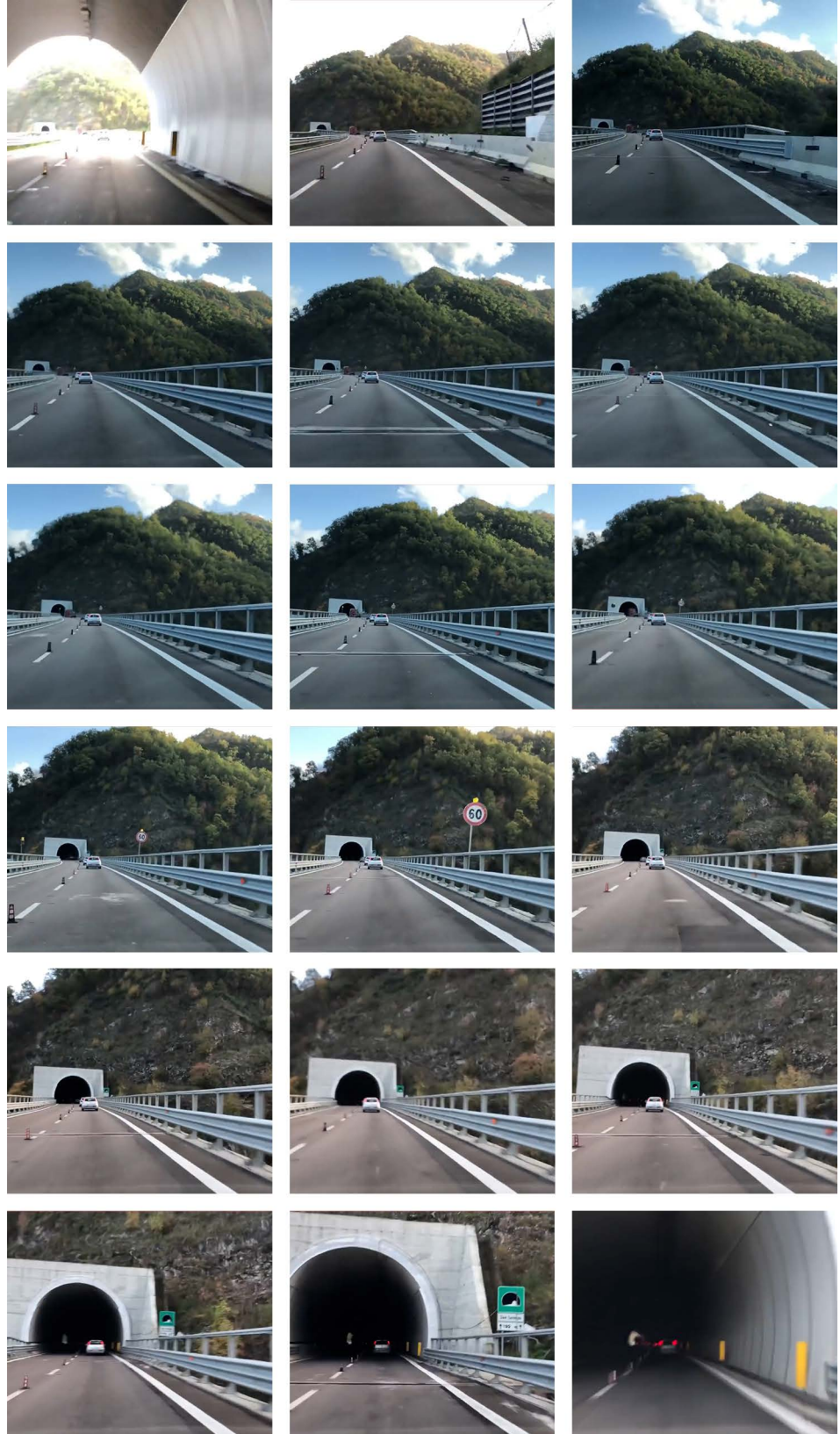
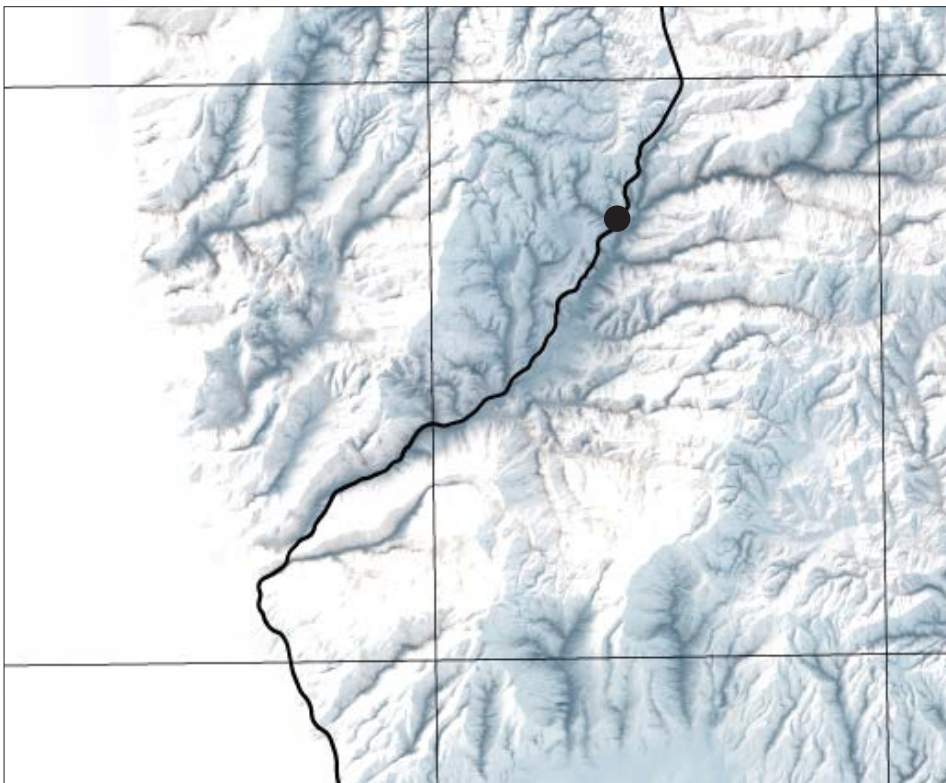


Fig. 92 P. Iaconantonio,
 Attraversamento
 Viadotto Friddizza
 2022



7. Viadotto Stupino

Rogliano, CS

39.149999, 16.282464

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Silvano Zorzi (1966)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 635 m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 120 m





Fig. 93-94,
Vedute
Viadotto Stupino
2023

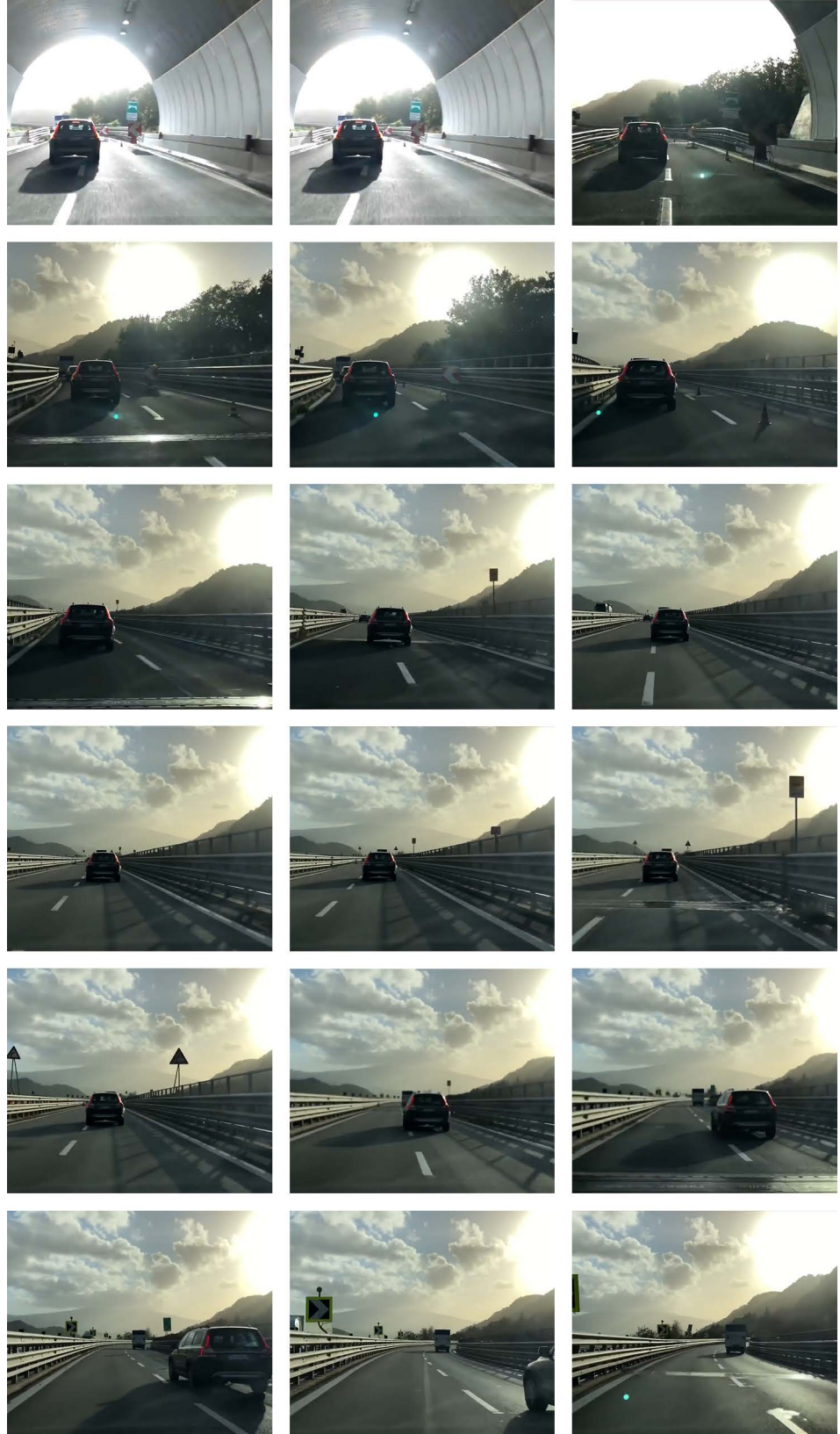
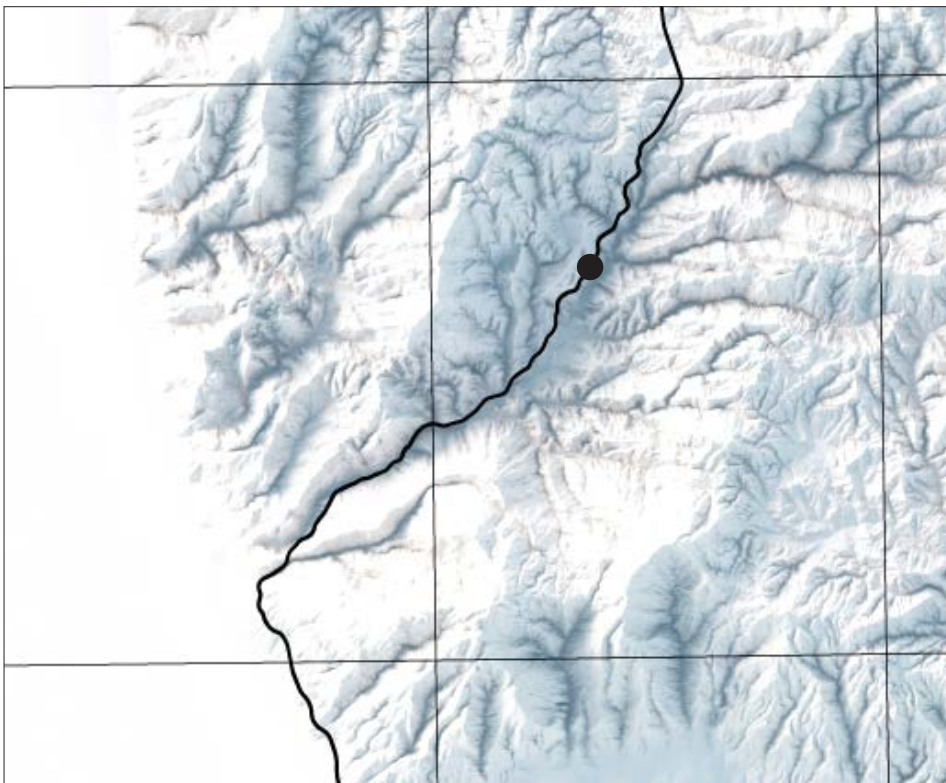


Fig. 95 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Stupino*
2022



8. Viadotto Ruiz

Carpanzano, CS

39.136400, 16.273201

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Carlo Cestelli Guidi (1963)

cronologia: primo impianto (1965)

lunghezza complessiva: 249m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 63 m

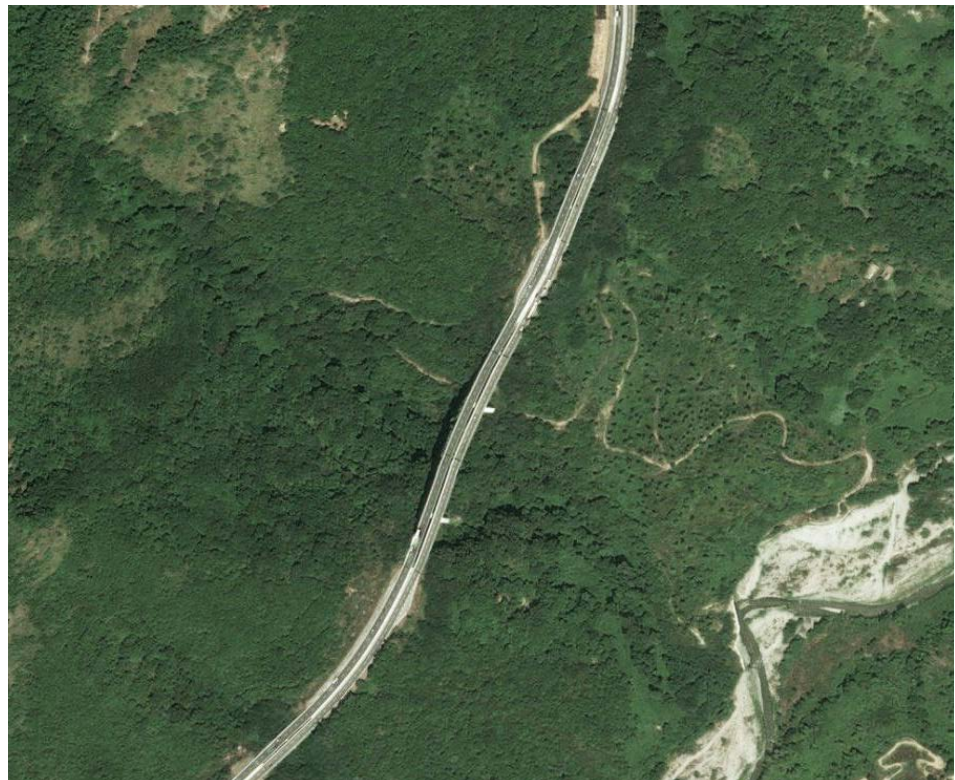




Fig. 96-97,
Vedute
Viadotto Ruiz
2023

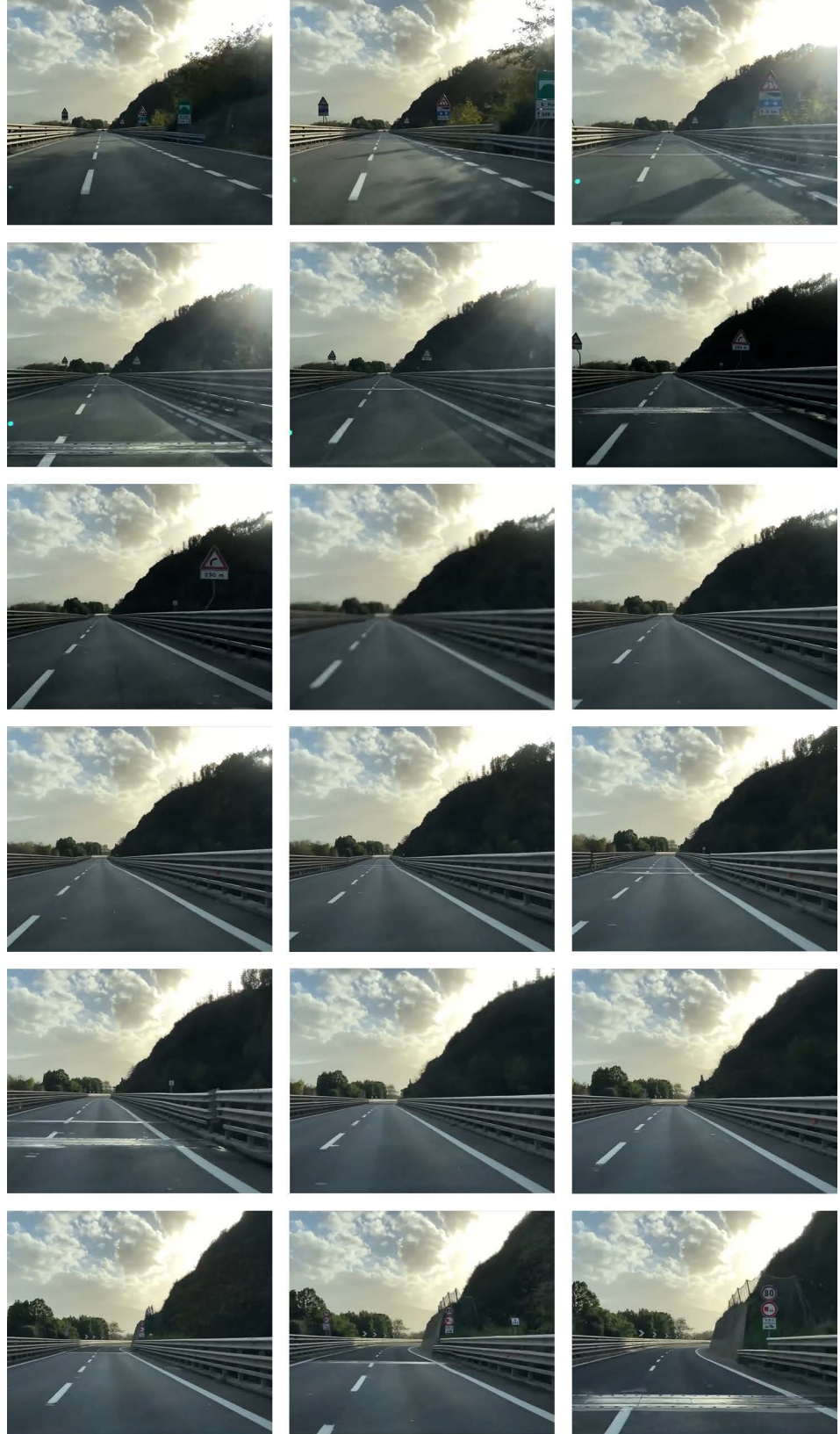
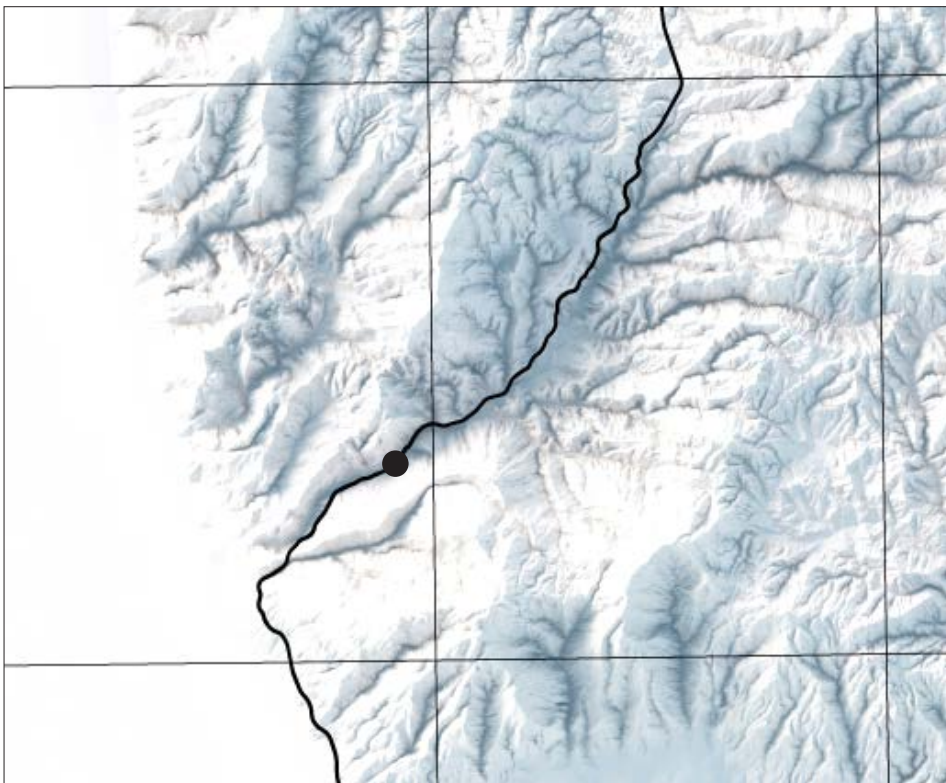


Fig. 98 P. Iaconantonio,
Attraversamento
Viadotto Ruiz
2022



9. Viadotto Fiume Grande

Nocera Terinese, CZ

39.034495, 16.134730

Ambito naturale: interno

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Carlo Cestelli Guidi (1962)

cronologia: primo impianto (1965)

lunghezza complessiva: 283 m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 38 m





Fig. 99-100, Vedute
Viadotto Ruiz
2023

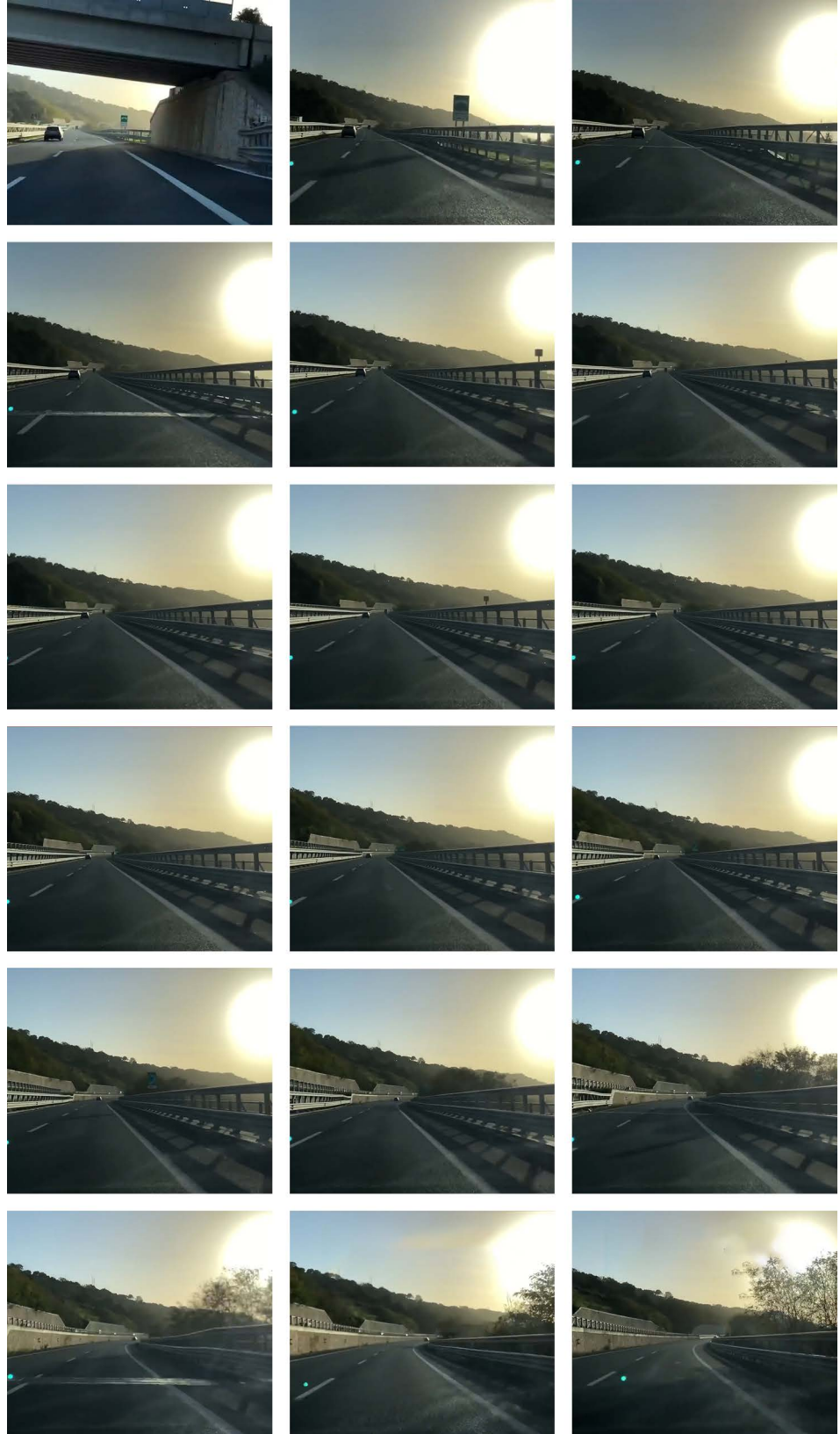


Fig. 101 P. Iaconantonio,
Attraversamento
Viadotto Ruiz
2022

10. Viadotto Costiera di Pizzo

Pizzo, VV

38.732496, 16.169613

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: urbano

progettista: Ing. Salvatore Ruiz (1967)

cronologia: primo impianto (1970) | ammodernamto (2024)

lunghezza complessiva: 1954 m

larghezza dell'impalcato: 10+10 m

altezza massima: 53 m





Fig. 102-103
P. Iaonantonio,
Vedute
Viadotto Costiera di Pizzo
2023

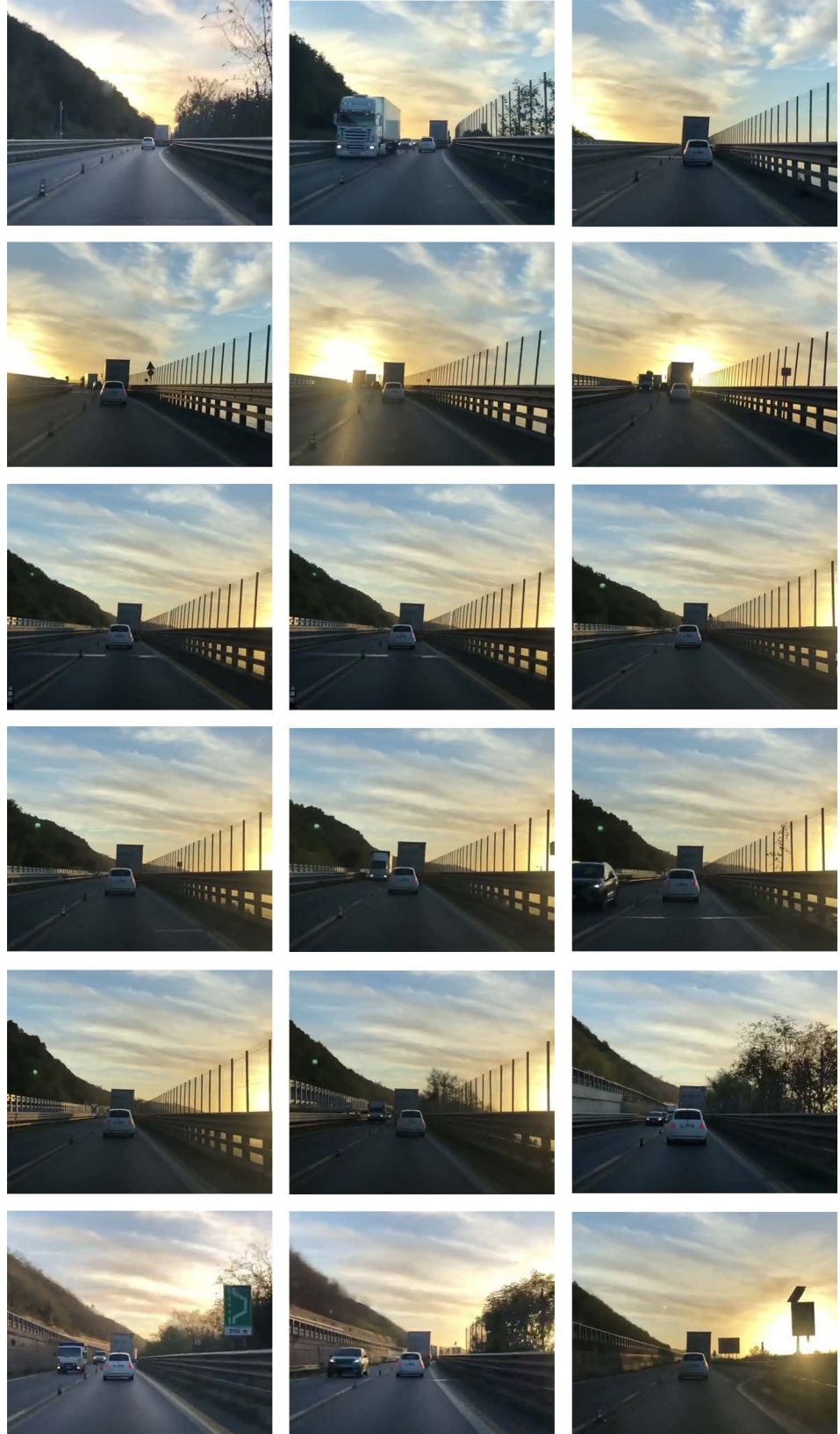


Fig. 104 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Costiera di Pizzo*
2022

11. Viadotto Sfalassà

Bagnara Calabra, RC

38.271075, 15.802580

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: rurale

progettista: Ing. Silvano Zorzi (1967)

cronologia: primo impianto (1972) | ammodernamto (2012)

lunghezza complessiva: 893 m

larghezza dell'impalcato: 22 m

altezza massima: 130 m





Fig. 105-105
Archivio WeBuild,
Vedute
Viadotto Sfalassà
2023

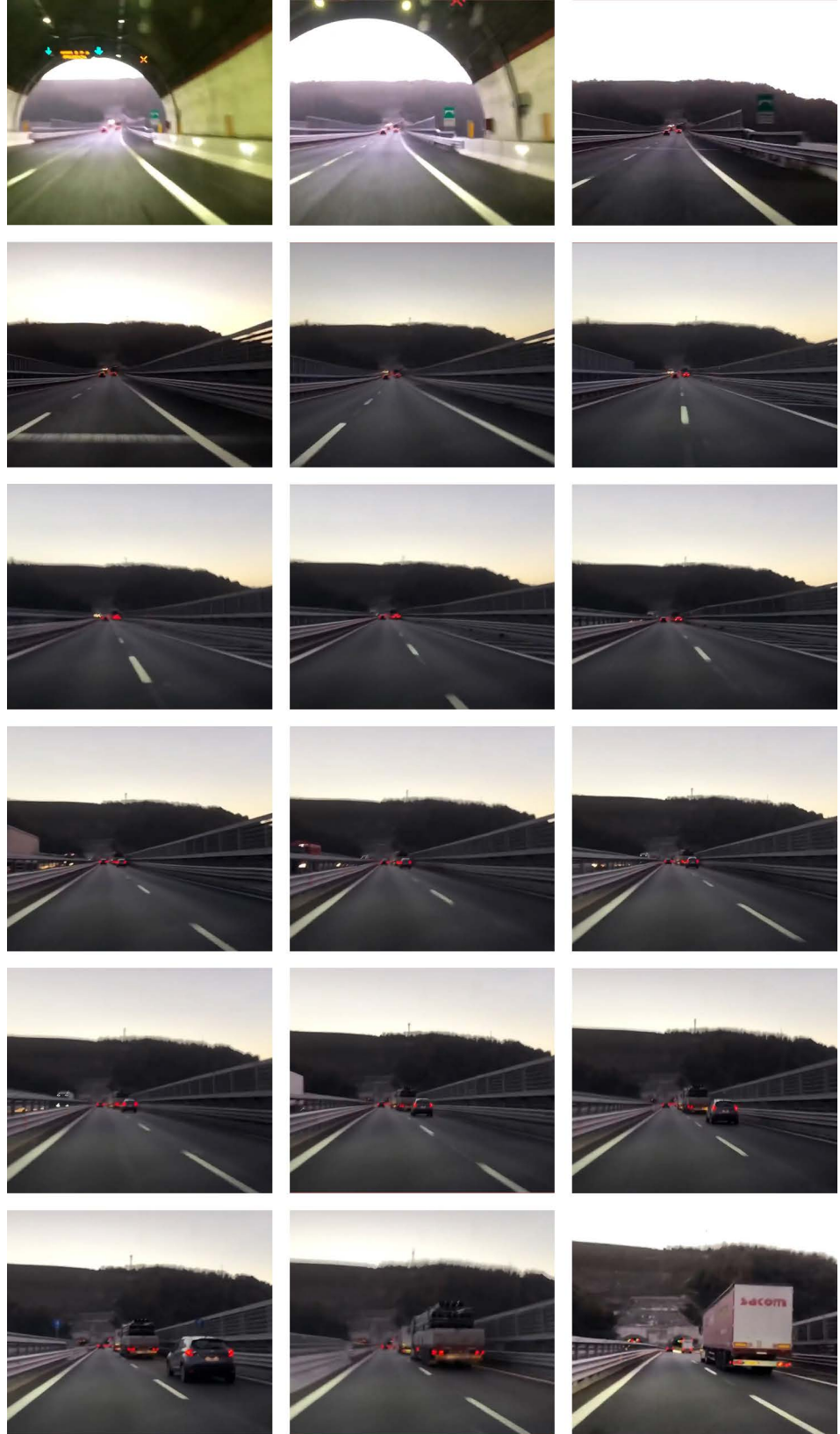
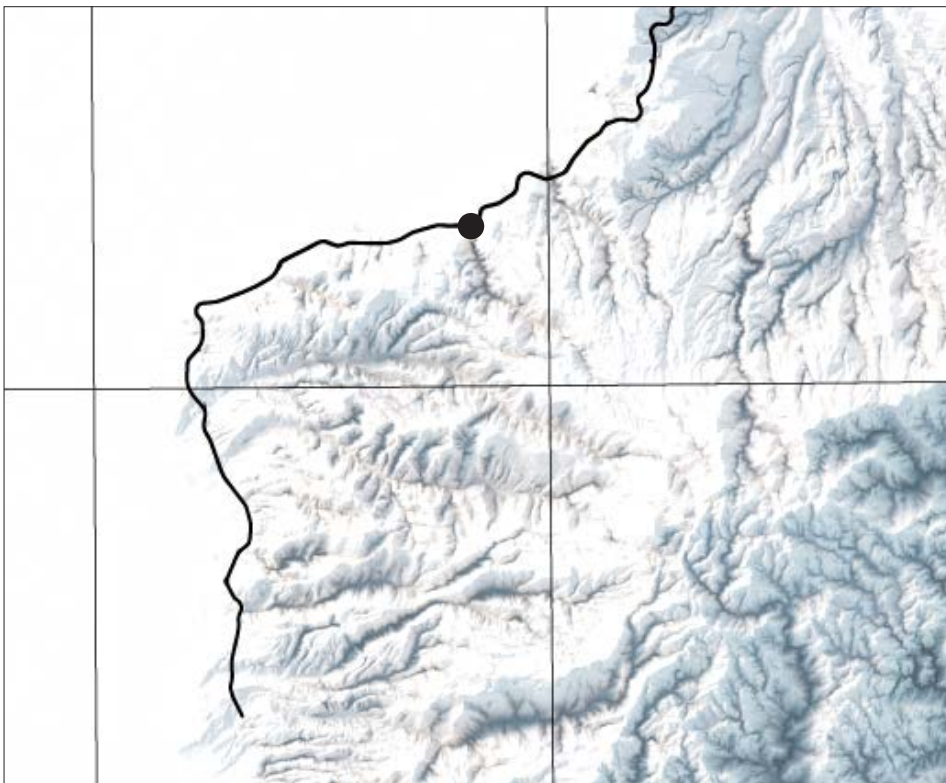


Fig. 106 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Sfalassà*
2022



12. Viadotto Favazzina

Scilla, RC

38.254589, 15.768135

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: rurale

progettista: Gruppo WeBuild (2008)

cronologia: primo impianto (2013)

lunghezza complessiva: 440 m

larghezza dell'impalcato: 12+12 m

altezza massima: 150w m





Fig. 107-108
Archivio WeBuild,
Vedute
Viadotto Favazzina
2023

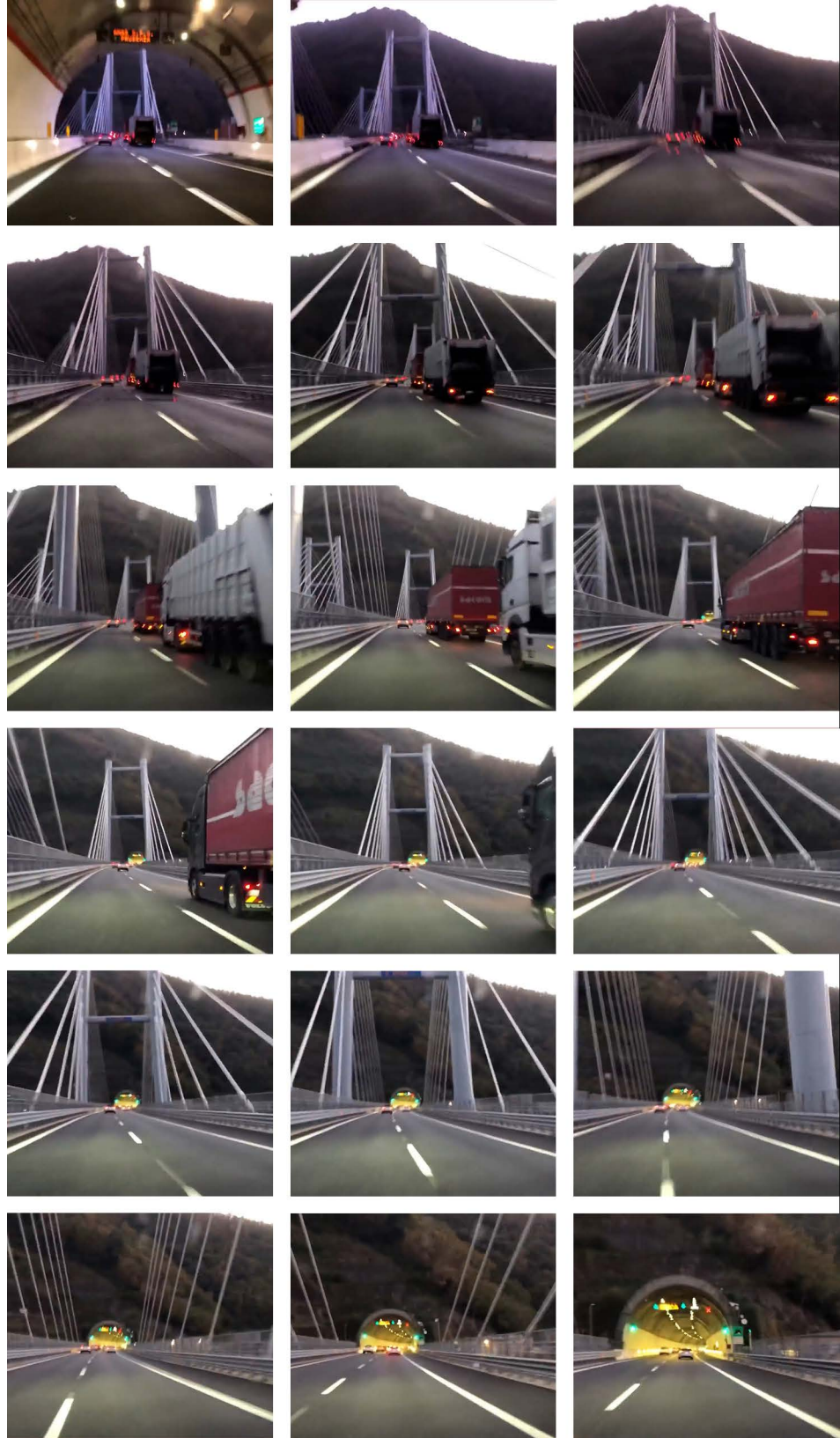
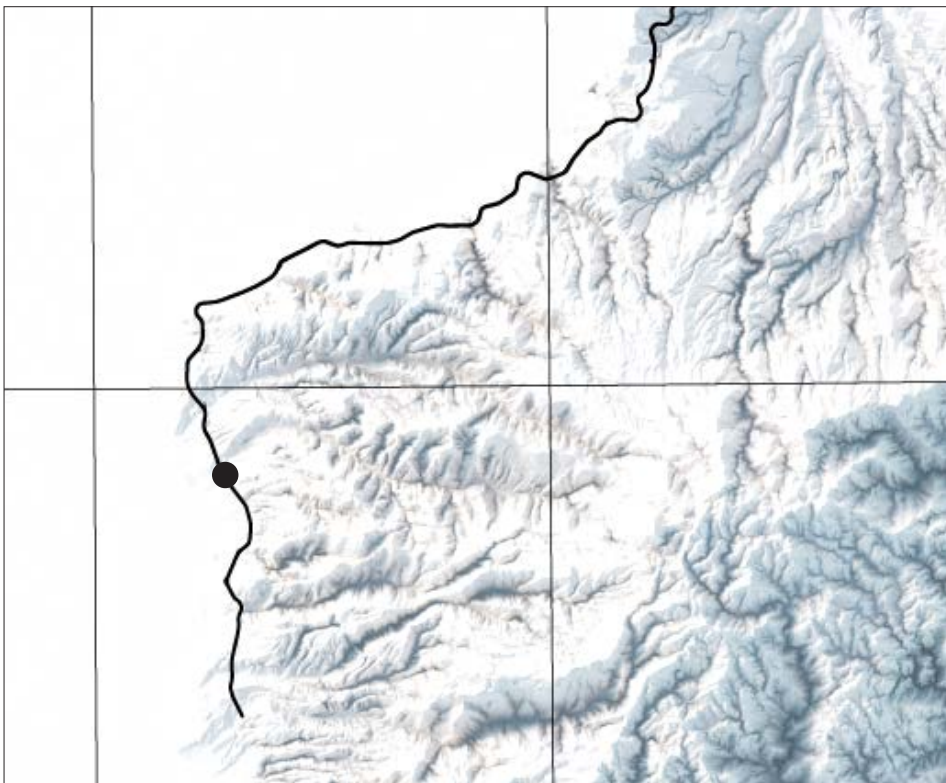


Fig. 109 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Favazzina*
2022



13. Viadotto Fiumara di Catona

Reggio Calabria, RC

38.193832, 15.646075

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: urbano

progettista: Gruppo ANAS (1966)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 630 m

larghezza dell'impalcato: 22 m

altezza massima: 18 m





Fig. 110-111,
Vedute
Viadotto F. di Catona
2023

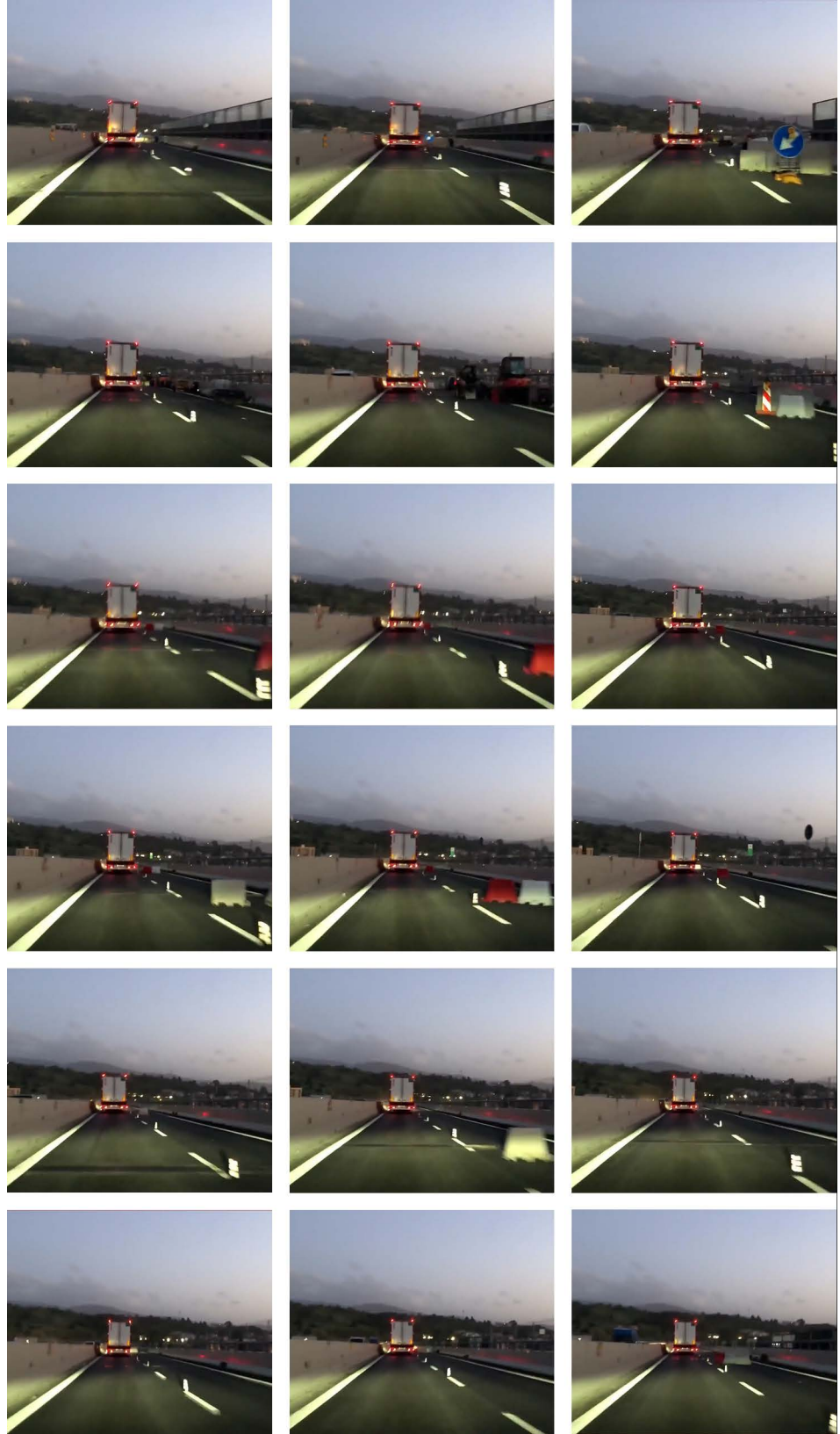
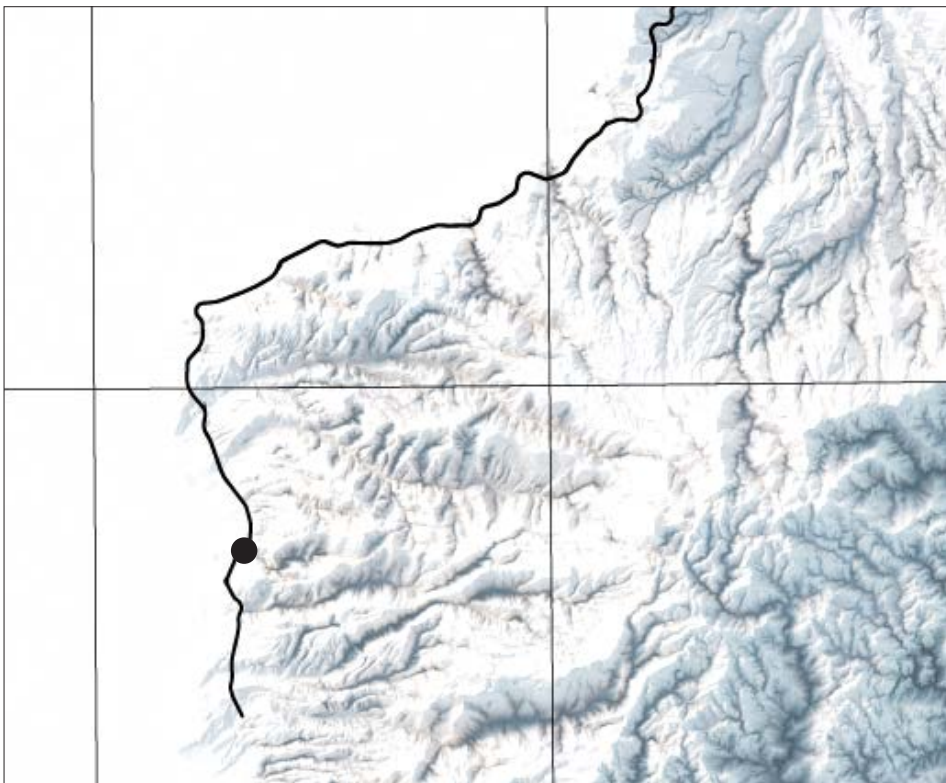


Fig. 112 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto F. di Catona*
2022



14. Viadotto Torbido

Reggio Calabria, RC

38.193832, 15.646075

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: urbano

progettista: Gruppo ANAS (1965)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 365 m

larghezza dell'impalcato: 22 m

altezza massima: 53 m



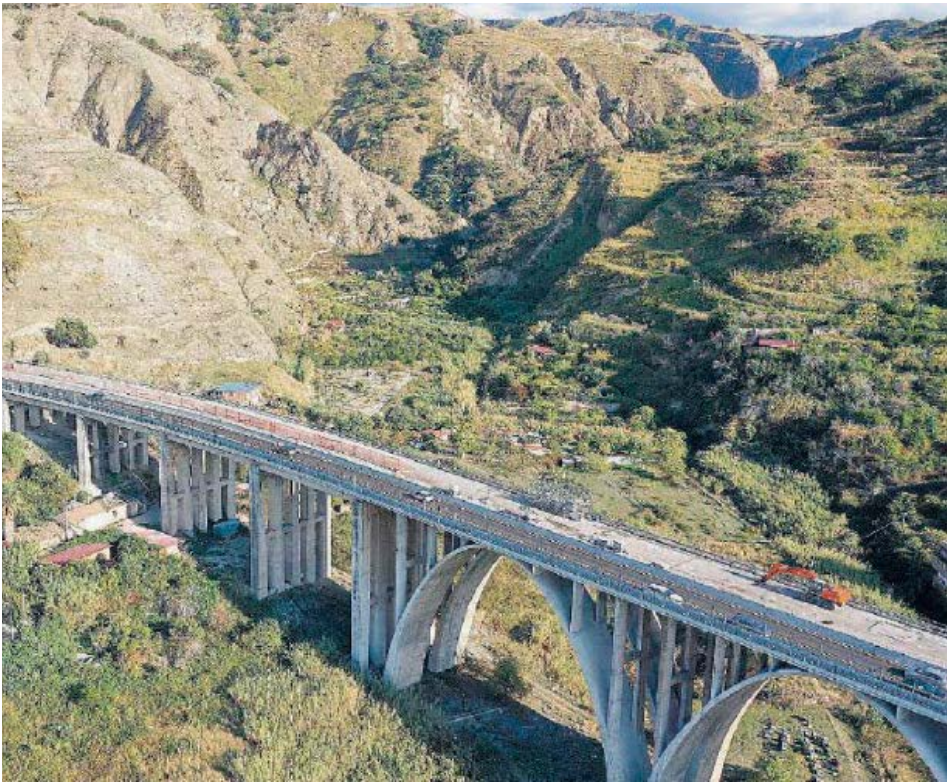


Fig. 113-114 Vedute
Viadotto Torbido
2023

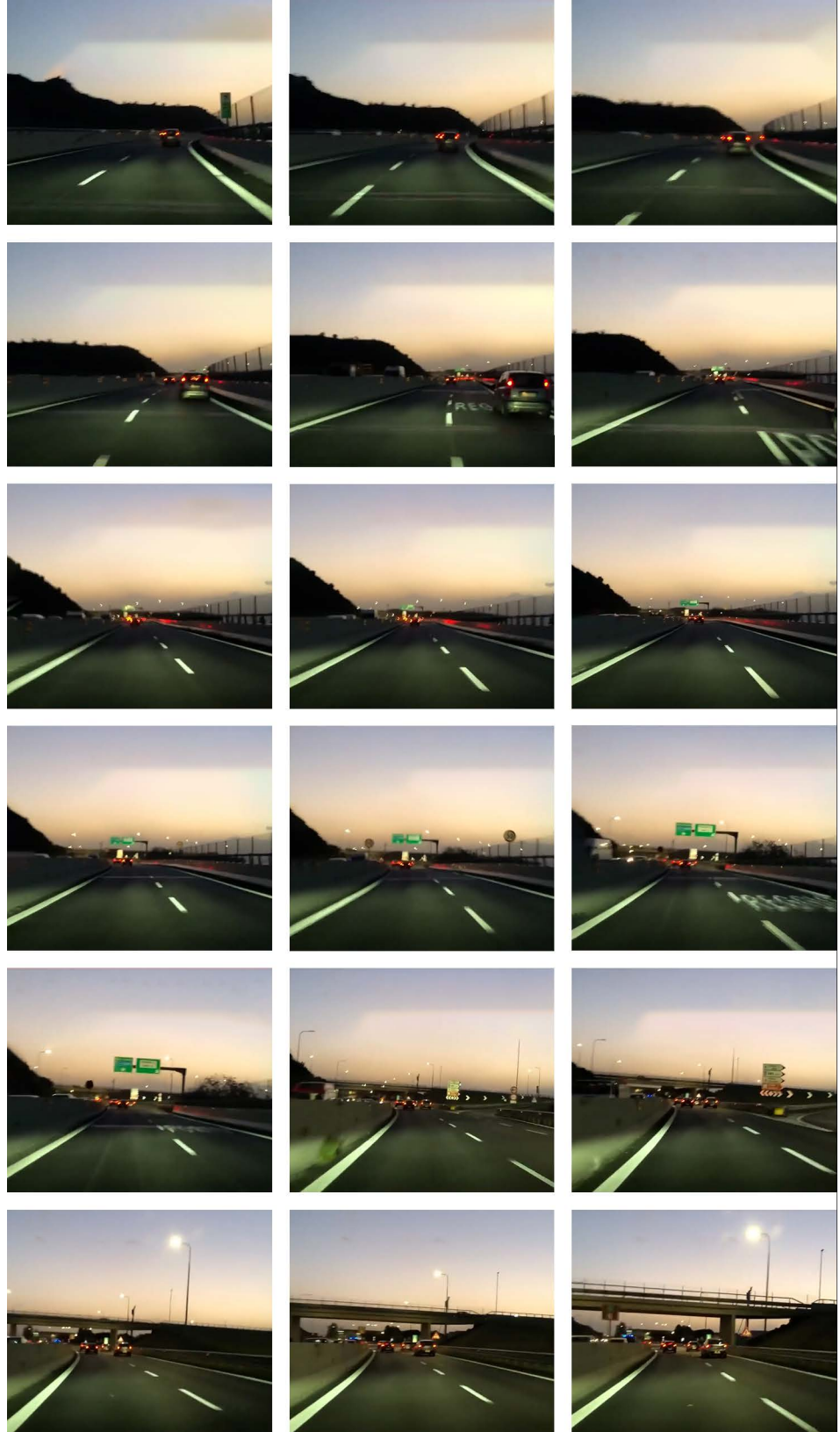
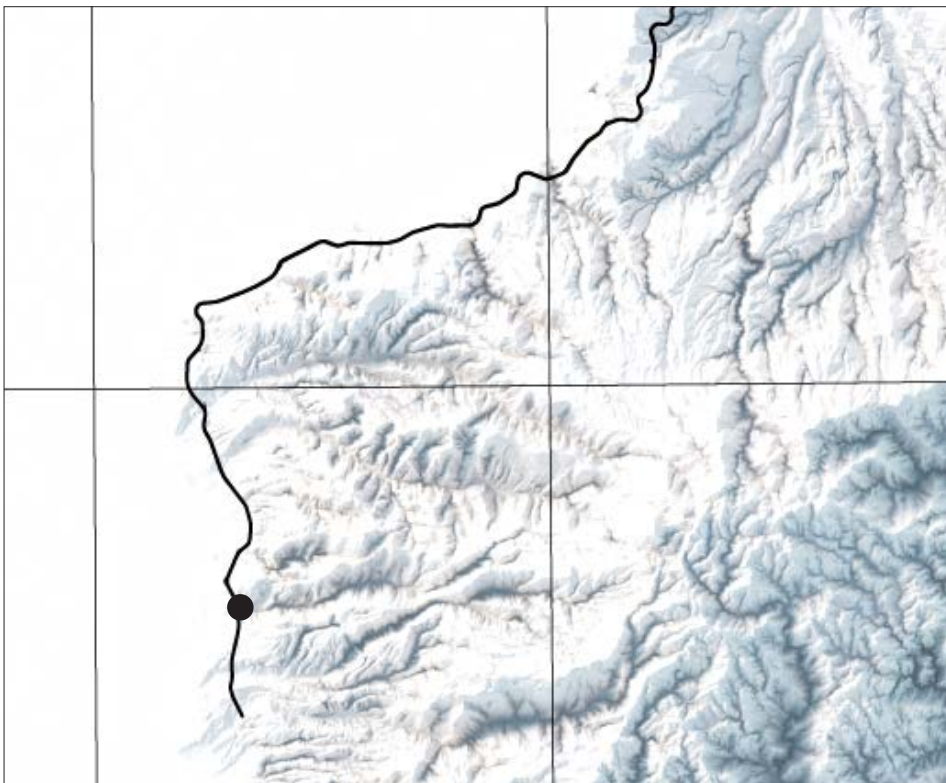


Fig. 115 P. Iaconantonio,
*Attraversamento
Viadotto Torbido*
2022



15. Viadotto Cava Leone

Reggio Calabria, RC

38.134394, 15.658604

Ambito naturale: costiero

Ambito antropico: urbano

progettista: Gruppo ANAS (1965)

cronologia: primo impianto (1968)

lunghezza complessiva: 166 m

larghezza dell'impalcato: 22 m

altezza massima: 42 m

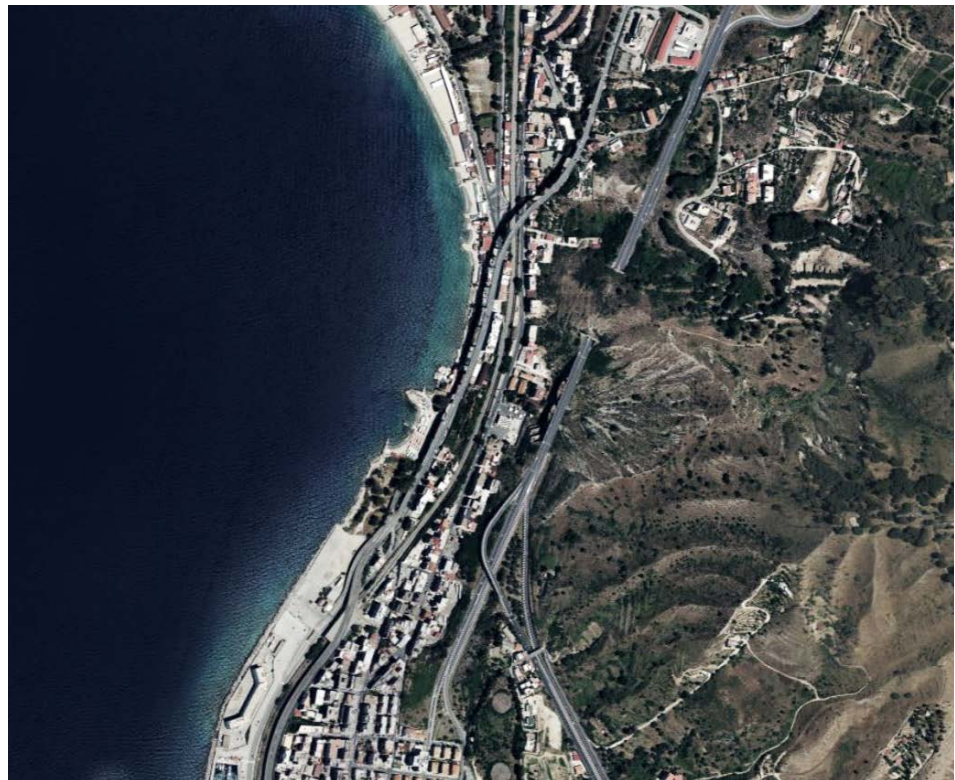




Fig. 116-117 Vedute
Viadotto Torbido
2023

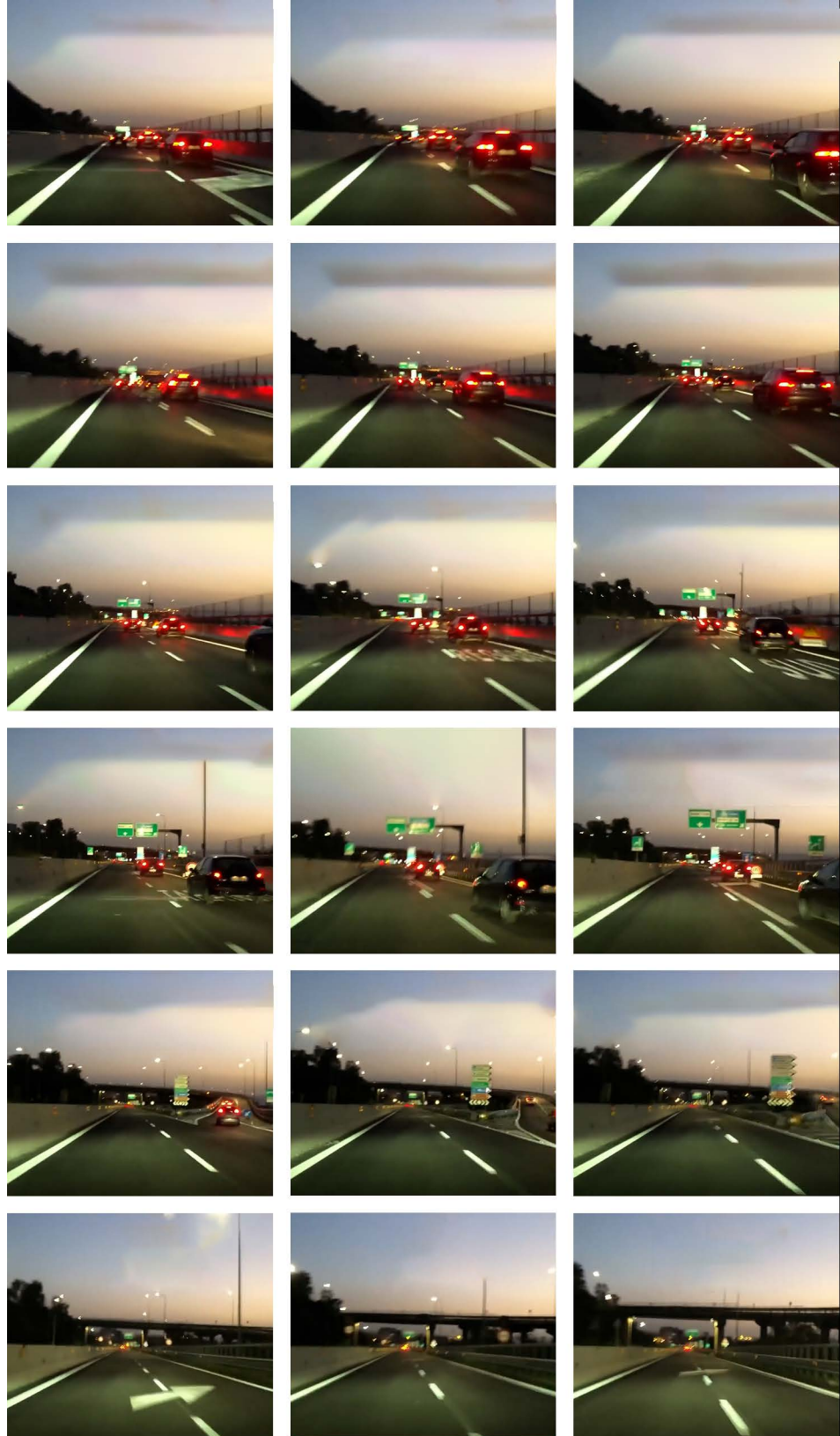


Fig. 118 P. Iaconantonio,
Attraversamento
Viadotto Cava Leone
2022

3.3 Una nuova immagine iconografica



Fig. 119 P. Iaconantonio,
Monumento | Movimento
Italia
2023



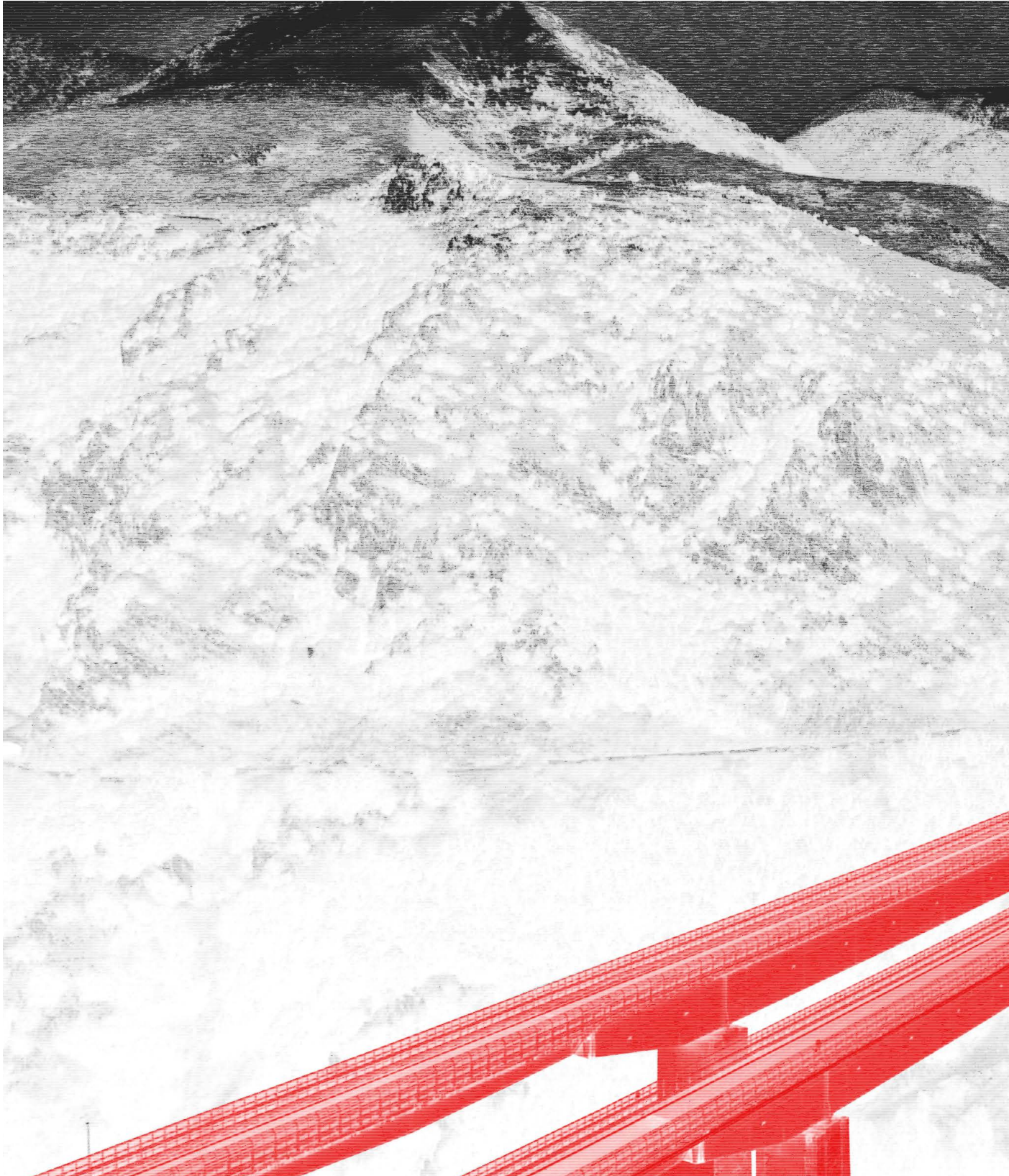


Fig. 120 P. Iaconantonio,
Monumento | Movimento
Rago
2023

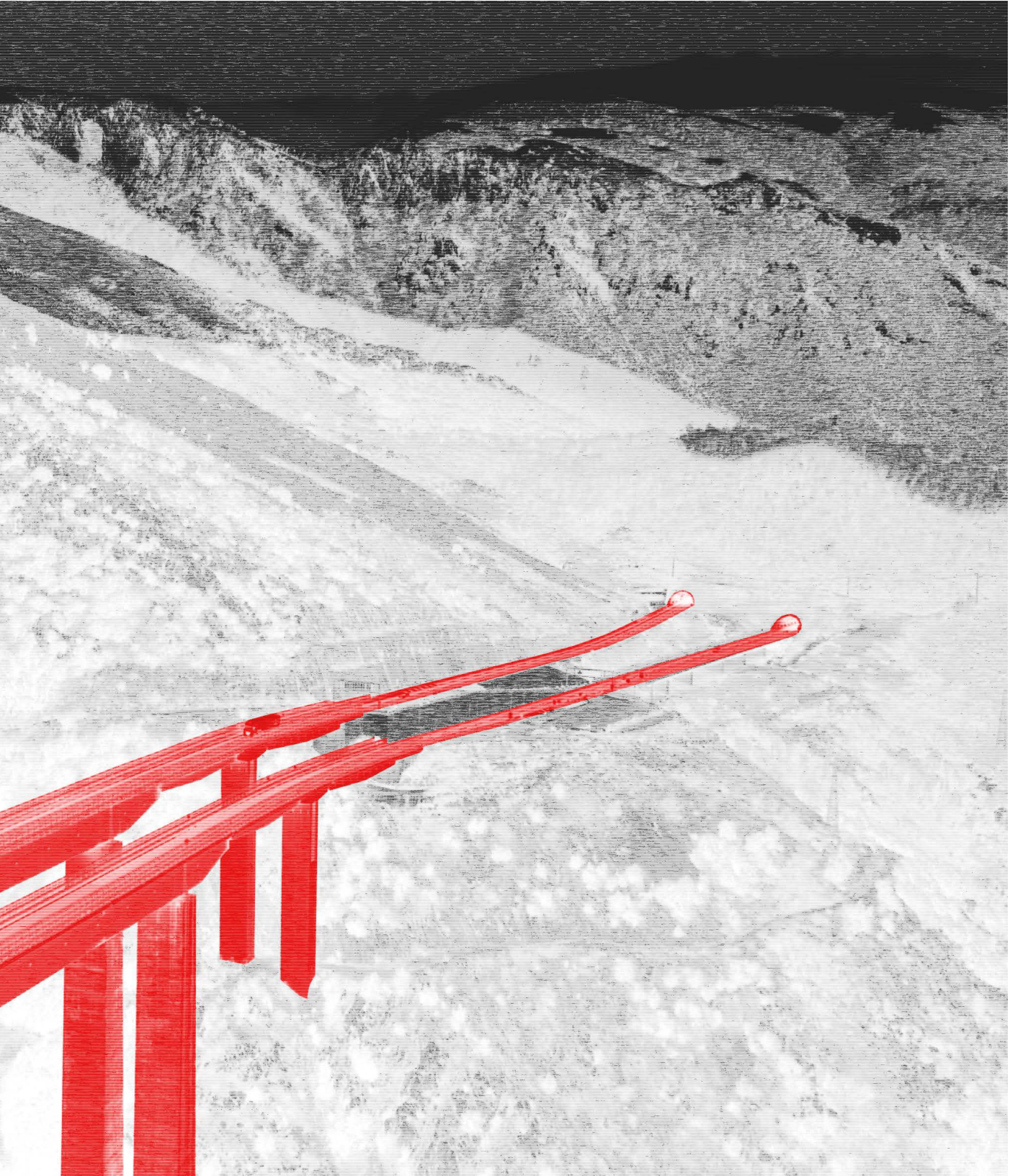




Fig. 121 P. Iaconantonio,
*Monumento | Movimento
Costiera di Pizzo*
2023

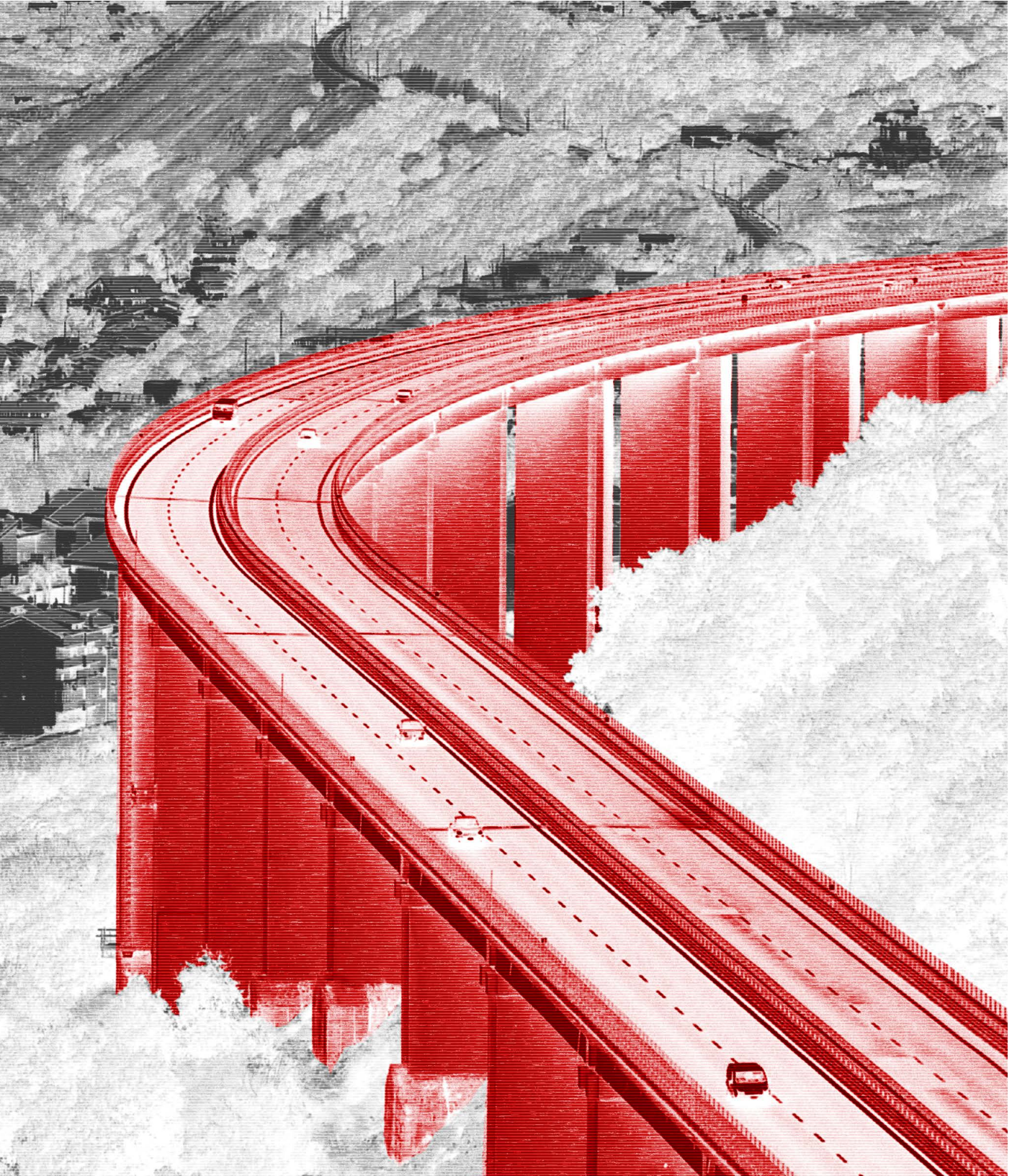


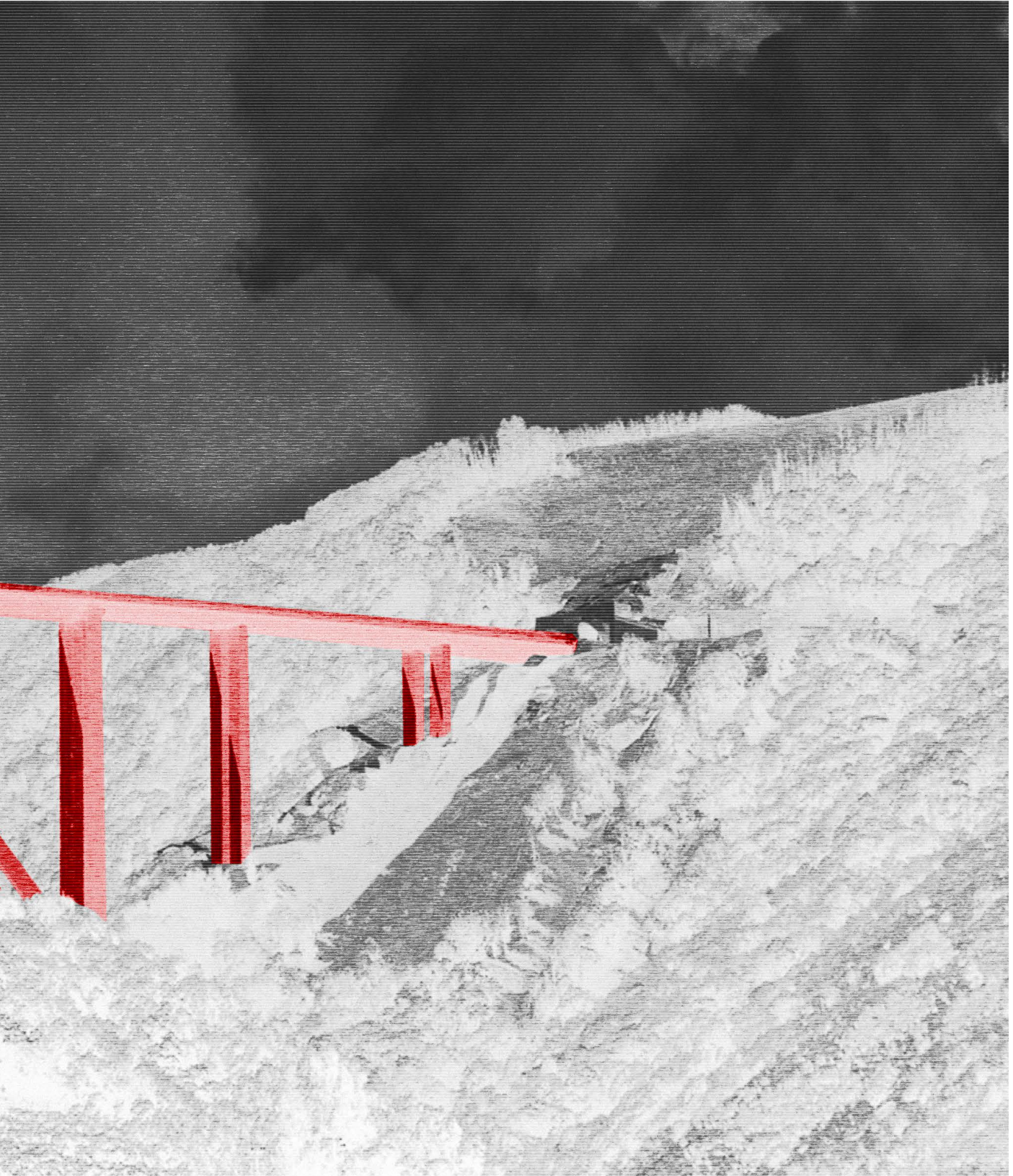


Fig. 122 P. Iaconantonio,
Monumento | Movimento
Favazzina
2023





Fig. 123 P. Iaconantonio,
Monumento | Movimento
Sfalassà
2023



Conclusioni

L'Atlante del paesaggio calabrese non vuole esaurirsi nelle pagine di questo lavoro di ricerca, ma piuttosto si pone come il primo passo di un percorso in divenire che necessita di ulteriori sviluppi e approfondimenti. Il territorio calabrese è stato lo scenario perfetto per testare una metodologia di ricerca che non tenesse conto solo degli aspetti funzionali dell'autostrada ma anche delle componenti paesaggistiche ed architettoniche, approccio replicabile anche in altri contesti. La possibilità di poter approfondire la codifica dell'infrastruttura dell'Autostrada del Mediterraneo in termini non esclusivamente funzionali apre ad ulteriori campi di indagine sul modo in cui questi sistemi si rapportano con il territorio e su come modificano il paesaggio costituendo un modello per ulteriori infrastrutture, definendo un nuovo approccio all'analisi territoriale e proponendo anche spunti di carattere progettuale.

È in Calabria, più che altrove nel Mezzogiorno d'Italia, che l'introduzione del sistema autostradale ha determinato un'evidente trasformazione del paesaggio: una vera e propria nuova geografia artificiale si è potentemente sovrapposta ai tracciati preesistenti. Ciò ha, più in generale, sollecitato la necessità di ripensare al ruolo delle infrastrutture nella costruzione di questo paesaggio. I viadotti presi in esame in questa sede, indissolubilmente legati alla forma del paesaggio calabrese, trovano il loro principio ispiratore proprio nella lettura dei caratteri dell'ambiente in cui sono inseriti. Opere come quelle descritte finiscono per imporsi sui segni che costituiscono il paesaggio preesistente stabilendo nuove gerarchie e definendosi, spesso, come elementi di riferimento territoriale al pari degli elementi naturali. Queste infrastrutture dimostrano con chiara evidenza come le difficoltà legate al territorio non hanno impedito di produrre congegni strutturali unici, dotati di una nitida identità formale esaltata dalla complessità del paesaggio calabrese, e tuttavia testimoni di una più ampia fase della storia del nostro territorio.

Bibliografia

Su architettura e paesaggio

AA.VV., *Casabella 575/576. Il disegno del paesaggio italiano*. Casabella, Milano 1991

AA.VV., *Archi 2014/01. Ingegneria e paesaggio*. Espazium, Zurigo 2014

AA. VV., *Autostrade n. 7/8*. 1976

AA.VV., *L'industria delle costruzioni n. 399 – Ponti e viadotti*. ANCE 2008

ALTERAZIONI VIDEO, FOSBRURY ARCHITECTURE, *Incompiuto: la nascita di uno stile*. Humbolt, Milano 2018

S. ALLEN, *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*. Princeton Architectural Press, New York 1999

R. ASSUNTO, *Il paesaggio e l'estetica*. Novecento, Milano 2006

D. APPELYARD, K. LYNCH, J. R. MYER, *The view from the road*. M.I.T. Press, Cambridge 1964

P. BÉLANGER, *Landscape as Infrastructure. A Base Primer*. Routledge, New York 2016

L. BENEVOLO, *I segni dell'uomo sulla terra. Una guida alla storia del territorio*. Mendrisio Academy Press, Mendrisio 1999

P. BEVILACQUA, *Il paesaggio italiano. Nelle fotografie dell'istituto Luce*. Editori Riuniti, Roma 2001

S. BOERI, G. BASILICO, *Italy. Cross sections of a country*. Scalo, Zurigo 1998

J. M. BRESSE, *Paesaggio ambiente. Natura, territorio, percezione*. DeriveApprodi, Roma 2020

L. BURCKHARDT, *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*. Quodlibet, Macerata 2019

R. BOCCHI, *Progettare lo spazio e il movimento. Scritti scelti di arte, architettura e paesaggio*. Gangemi, Roma 2010

L. BONANNO, *Architetture del paesaggio. Ponti di Sicilia*. Medina, Palermo 1999

L. BONESIO, *Paesaggio, identità e comunità tra locale e globale*. Mimesis, Sesto San Giovanni 2018

I. CALVINO, *Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio*. Garzanti, Milano 1988

T. CARLONI (a cura di), *Rino Tam. 50 anni di architettura*. Edizioni Casagrande, Lugano 1984

- CE.S.E.T., *Atti del XXXIX Incontro di Studio*. Firenze University Press, Firenze 2010
- S. CROWE, *The Landscape of Roads*. The Architectural Press, Londra 1960
- M. L. CRUPI, *Fiumara d'Arte in Sicilia: arte, architettura, paesaggio*. Quodlibet, Macerata 2022
- G. CLÉMENT, *Manifesto del terzo paesaggio*. Quodlibet, Macerata 2005
- P. D'ANGELO, *Filosofia del paesaggio*. Quodlibet, Macerata 2010
- E. DE MARTINO, *La fine del mondo. Contributo all'analisi della apocalissi culturali*. Einaudi Torino 2019
- A. DE ROSSI, G. DURBIANO, F. GOVERNA, *Linee nel paesaggio. Esplorazioni nei territori della trasformazione*. UTET Università, Torino 2000
- G. DEMATTEIS, *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*. Donzelli Ed., Roma 2021
- F. DI CARLO, *Paesaggi di Calvino*. Libria, Melfi 2013
- A. FACCIOLONGO, *Paesaggi e marginalità. Etica ed estetica del terzo paesaggio*. Mimesis, Sesto San Giovanni 2018
- G. FERRARA, *L'architettura del paesaggio italiano*. Marsilio, Venezia 2017
- A. FRANCESCHINI, *Le questioni del paesaggio*. ListLab, Trento 2018
- R. GARGIANI, B. LAMPARIELLO, *Il Monumento Continuo di Superstudio. Eccesso del razionalismo e strategia del rifiuto*. SAGEP, Genova 2019
- A. GIANCOTTI, E. CRISTALLINI, G. MARINO, F. MORGIA, *Paesaggi incompiuti. Verso un nuovo glossario*. Aracne Edizioni, Centerano 2020
- M. GUCCIONE, M. R. NAPPI, M. RICCI, *Atlante italiano 003. Ritratto dell'Italia che cambia*. MAXXI – DARC, Roma 2003
- M. GUCCIONE, S. ANTONACCI, *Extraordinary visions. Italy*. MAXXI, Roma 2019
- M. JAKOB, *Il Paesaggio*. Il Mulino, Bologna 2009
- M. JAKOB, *Dall'alto della città*. LetteraVentidue, Siracusa 2017
- M. JAKOB, *L'architettura del paesaggio*, Silvana Editoriale, Cinisello Balsam 2020
- LE CORBUSIER, *Sur les 4 routes*. Gallimard, Parigi 1941
- K. LYNCH, *L'immagine della città*. Marsilio, Venezia 2001
- P. MATVEJEVIĆ, *Breviario del Mediterraneo*. Garzanti, Milano, 2006

- V. MORABITO, *Paesaggio astratto*. Biblioteca del Cenide, Villa San Giovanni 2003
- C. NORBERG-SCHULZ, *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*. Electa, Milano 2005
- R. PRIORE, *Convenzione Europea del Paesaggio. Il testo tradotto e commentato*. Centro Stampa d'Ateneo, Reggio Calabria 2006
- S. SETTIS, *Il paesaggio come bene comune*. La scuola di Pitagora, Napoli 2013
- E. TURRI, *Il paesaggio come teatro. Dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia 2001
- E. TURRI, *Semiologia del paesaggio italiano*. Marsilio, Venezia 2014
- R. VENTURI, D. SCOTT BROWN, S. IZENOUR, *Learning from Las Vegas*. M.I.T. Press 1972
- M. VENTURI FERRIOLO, *Percepire paesaggi. La potenza dello sguardo*. Bollati Boringhieri, Torino 2009
- M. VENTURI FERRIOLO, *Paesaggi in movimento. Per un'estetica della trasformazione*. DeriveApprodi, Roma 2016
- A. VILLARI, M. ARENA (a cura di), *Paesaggio 150. Sguardo sul paesaggio italiano tra conservazione, trasformazione e progettazione in 150 anni di storia*. Aracne, Roma 2013
- W. WENDERS, *L'atto di vedere. The act of seeing*. Ubulibri, Roma 1992
- F. ZAGARI, *Questo è paesaggio. 48 definizioni*. Mancosu Editore, Roma 2008
- M. ZARDINI (a cura di), *Paesaggi ibridi. Un viaggio nella città contemporanea*. Skira, Milano 1996
- B. ZEVI, *Paesaggi e città*. Tascabili Economici Newton, Roma 1985

Su infrastruttura e territorio

- AA.VV., *Archi 2019/05. L'ingegneria di Silvano Zorzi tra Svizzera e Italia*. Espazium, Zurigo 2019
- AA.VV., *Casabella 553/554. Sulla strada / About roads*. Casabella, Milano 1989
- AA.VV., *Casabella 732*. Casabella, Milano 2005
- AA.VV., *Firenze Architettura 1/2017. Spostamento*. Firenze University Press, Firenze 2017

- AA.VV., *Rassegna di architettura e urbanistica n. 117. Architetture nell'Italia della ricostruzione*. Università Sapienza, Roma 2005
- AA.VV., *Trasporti & Culture. Strade e Città n. 5*. Campanotto Editore, Verona 2005
- AA. VV., *Trasporti e cultura. I bordi della strada, da limite a risorsa n. 19*. Campanotto Editore, Udine 2007
- C. ADRIANI, *Cemento Futuro. Una materia in divenire*. Skira, Milano 2016
- AICAP, *Carlo Cestelli Guidi. La vita e le opere*. AICAP, Roma 1997
- G. AMBROSINI, *Strade e paesaggi. Letture e strumenti progettuali*. Celid, Torino 2022
- ANAS, *La strada in Italia dall'Unità d'Italia ad oggi (1861-1987)*. Ist. Nazionale per la Comunicazione, Roma 1987
- G. ASCARELLI, *Architettura e rinnovo del territorio*. Edizioni Kappa, Roma 1999
- AUTOSTRAD SPA, *Autostrade. Un'esperienza italiana*. I.P.S. Editrice, Roma 1983
- AUTOSTRAD SPA, *Le autostrade del futuro. In viaggio sull'autostrada dei trafori*. Cosmopoli 1995
- M. BONINO, M. MORAGLIO, *Inventare gli spostamenti. Storia e immagini dell'autostrada Torino-Savona*. Allemandi, Torino 2006
- O. CARPENZANO (a cura di), *Lo spazio delle infrastrutture*. Umberto Sala Editore, Pescara 1996
- A. CLEMENTI, *Infrascapè - Infrastrutture e paesaggio*, Mandragora, Firenze 2003
- A. CLEMENTI, G. DEMATTEIS, P. C. PALERMO (a cura di), *Le forme del territorio italiano*. Laterza, Roma - Bari 1996
- C. COZZA, I. VALENTE (a cura di), *La freccia del tempo. Ricerche e progetti di architettura delle infrastrutture*. Mondadori Bruno, Torino 2014
- A. DE ROSSI, *Grande scala. Architettura, politica e forma*. ListLab, Trento 2010
- P. DESIDERI (a cura di), *ExCity*. Meltemi Babele, Roma 2001
- P. DESIDERI, *Città di latta*. Meltemi, Roma 2002
- G. DUPUY, *Automobile e città*. Il Saggiatore, Milano 1997
- F. FARELLO, *Architettura delle strade. La strada come opera d'arte*. Società Editrice La Pace 1963
- A. FERLENGA, M. BIRAGHI, B. ALBRECHT, *L'architettura del mondo. Infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi*. Compositori, Bologna 2012
- E. GAMBINO, *Mezzogiorno Settanta*. Ist. Geografico De Agostini, Roma 1971

- S. GIDEON, *Spazio, tempo, architettura*. Hoepli, Milano 1989
- V. GIOFFRÈ, *I paesaggi del TGV Méditerranée*. Biblioteca del Cenide, Villa San Giovanni 2003
- V. GREGOTTI (a cura di), *Edilizia e territorio 87/88. La forma del territorio*. Società del linoelum ed., Milano 1966
- V. GREGOTTI, *Il territorio dell'architettura*. Feltrinelli, Milano 2014
- B. GUALTIERI, *Viabilità e lavori pubblici in Calabria nel periodo 1983/1986*. Compartimento ANAS di Catanzaro, Catanzaro 1986
- R. A. IARRERA, *Autostrade come progetto di paesaggio*. Gangemi Ed., Roma 2004
- G. IMBESI, M. MORANDI, F. MOSCHINI, *Riccardo Morandi. Innovazione, tecnologia, progetto*. Gangemi Editore 1997
- G. ISNARDI, *Il paese*. Il Ponte 1950
- J. KEROUAC, *Forever on the road*. Mondadori, Segrate 2019
- R. KOOLHASS, *Junkspace*. Quodlibet, Macerata 2006
- L. LANINI, *L'elogio della velocità. Infrastrutture, architetture, paesaggio nell'età dell'automobile*. Ed. Scientifiche Italiane, Napoli 2001
- S. MAFFIOLETTI, *Strade del Nordest. Territori e paesaggi*, architettura e ingegneria. Il Poligrafo, Padova 2008
- S. MAFFIOLETTI, S. ROCCHETTO, *Infrastrutture e paesaggi contemporanei*. Il Poligrafo, Padova 2002
- F. T. MARINETTI, *I Manifesti del futurismo*. Lacerba, Firenze 1914
- E. MENDUINI, *L'Autostrada del Sole*. Il Mulino, Bologna 1999
- MIT CENTER FOR ADVANCED URBANISM, *Infrastructural Monument*. Princeton Architectural Press, New York 2016
- L. PONTICELLI, C. MICHELETTI (a cura di), *Nuove infrastrutture per nuovi paesaggi*. Skira, Milano 2003
- A. RESTUCCI, S. BAIETTI, *Il viaggio dell'ANAS 1928-2008*. Alinari 24 ore, Firenze 2008
- M. RICCI, P. SCAGLIONE, *Nuove strade nuovi paesaggi*. ListLab, Trento 2013
- K. SHANNON, M. SMETS, *The Landscape of Contemporary Infrastructure*. Nai Uitgevers Pub, Rotterdam 2015
- L. SIVIERO, *Long and winding roads. Infrastructure and landscape design through steep slopes*.

Libria, Melfi 2001

M. TRUSCELLO, *Infrastructural Brutalism: Art and the Necropolitics of Infrastructure*. MIT Press, Cambridge 2020

A. VILLA, *Silvano Zorzi ingegnere 1950 - 1990*. Electa, Segrate 1995

M. VIRANO, F. BONOMO, *Parole sulla strada*. Daniela Piazza Ed., Torino 2002

F. VISCONTI, *L'architettura della strada. Un atlante italiano*. Giannini, Napoli 2015

Sulla Calabria

AA.VV., *Per un atlante della Calabria. Territorio, insediamenti storici, manufatti architettonici*. Gangemi Ed., Roma 1993

AA.VV., *Verso il Mediterraneo. Sezioni del paesaggio da Salerno a Reggio Calabria*. Planar Books, Bari 2016

O. AMARO, M. TORNATORA (a cura di), *Landscape in progress. Idee e progetti per la Città Metropolitana di Reggio Calabria*. Gangemi Ed., Roma 2015

F. BERLINGERI, L. THERMES (a cura di), *Guida alle architetture del Novecento in Calabria*. Kaleidon, Reggio Calabria 2012

F. BEVILACQUA, *Calabria. Viaggi e paesaggi*. Rubettino, Soveria Mannelli 2008

P. BEVILACQUA, A. PLACANICA, *La Calabria. Storia d'Italia. Le Regioni dall'Unità ad oggi*. Einaudi, Torino 1984

F. CASSANO, *Pensiero Meridiano*. Laterza, Bari 2021

L. D'ANTONE, *Senza Pedaggio. Storia della Salerno-Reggio Calabria*. Donzelli Ed., Roma 2008

B. D'ERRICO, *Città e sviluppo in Calabria nell'era della globalizzazione*. Città Calabria Edizioni, Soveria Mannelli 2008

G. DE SENSI SESTITO, T. CERAVOLO, *La montagna calabrese*. Rubbettino, Soveria Mannelli 2020

L. GAMBI, *Calabria - Le Regioni d'Italia*. UTET, Torino 1978

G. ISNARDI, *Calabria geo-antropica*. Rubbettino, Soveria Mannelli 2014

M. F. MINERVINO, *Statale 18*. Fandango Libri, Roma 2010

A. OTTOMANELLI (a cura di), *Osservatorio Internazionale sulle Grandi Opere. The Third Island*. Planar Books, Bari 2016

REGIONE CALABRIA, *Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico – QTRP*. 2016

G. PIOVENE, *Calabria*. Sadea Sansoni, Novara, 1963

I. PRINCIPE, *Paesaggi e vedute di Calabria nella raccolta Zerbi*. Edizioni Monograph, Vibo Valentia, 1993

G. SCARCELLA, *Forma e immagine del paesaggio calabrese. Ponti e viadotti 1950/1980*. UNIRC – DASTEC, Reggio Calabria 2003

L. THERMES, A. GALBO, M. TORNATORA (a cura di), *Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio calabrese. Proposte per Palmi*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2004

L. THERMES, M. MANNINO, L. MARINO (a cura di) *Il progetto dell'esistente. Paesaggi urbani e paesaggio costiero in Calabria. Ripensare Vibo Valentia*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2006

L. THERMES, O. AMARO, M. TORNATORA (a cura di), *Il progetto dell'esistente. Permanenze e trasformazioni nei paesaggi di Cutro*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2007

L. THERMES, G. NERI, F. CARDULLO, O. AMARO, M. TORNATORA, C. S. VICARI AVERSA (a cura di), *Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. San Giovanni in Fiore: identità e Oblío*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2010

L. THERMES, O. AMARO, M. TORNATORA (a cura di), *Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Pizzo Calabro: il turismo come arte dei luoghi*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2012

L. THERMES, O. AMARO, M. TORNATORA (a cura di), *Il progetto dell'esistente e il restauro del paesaggio. Reggio Calabria e Messina: l'Area dello Stretto*. Iiriti Ed., Reggio Calabria 2014

TOURING CLUB ITALIANO, *Calabria. Attraverso l'Italia*. Touring Club Italiano, Milano 1990

C. A. WILLEMSSEN, D. ODENTHAL, *Calabria. Destino di una terra di transito*. Laterza, Bari 1990