



Gazzetta del Sud



servizi modalità consultazione registrazione

Online

[Esteri](#) [Interni](#) [Commenti](#) [Economia](#) [Spettacoli](#) [Cultura](#) [Sport](#)

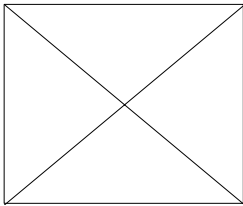
Archivio Storico

Il nuovo Piano Viario prevede due assi stradali pedemontani che correranno alla base dell'Aspromonte

Le nuove strade della Provincia

Gulli: vogliamo raccordare opere frammentarie in una visione unitaria

Piero Gaeta



Cronache Calabresi

[Reggio Calabria](#)

[Cosenza](#)

[Catanzaro](#)

[Crotone](#)

[Vibo Valentia](#)

[Regionali](#)

Cronache Siciliane

[Messina](#)

[Catania](#)

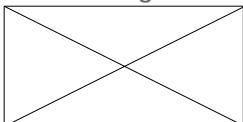
[Siracusa](#)

[Ragusa](#)

[Regionali](#)

Archivio Speciali

Ultimi 7 giorni



Idee innovative stanno alla base del Piano generale della viabilità provinciale. Una sfida nuova dell'Amministrazione provinciale che non può prescindere dall'individuazione di una strategia preliminare di intervento globale. Infatti, uno dei principali motivi conduttori dell'azione politica dell'Amministrazione presieduta da Calabrò nel settore della viabilità è stato il tentativo di superare gli ambiti angusti dei compartimenti stagni con gli altri Enti per effettuare, invece, una programmazione di ampio respiro che tenga conto anche dell'azione di tutti gli altri soggetti che operano nel settore e raccordare opere fino a ieri frammentarie in una visione unitaria come avvenuto, ad esempio, nel caso della Convenzione con la provincia di Vibo Valentia per la realizzazione di un tratto di viabilità comune. Se è vero che è nella logica delle cose non poter individuare tutte le esigenze che richiede un territorio complesso e diversificato è altrettanto vero che questi obiettivi possono essere perseguiti e dare risultati significativi solo guardando in una prospettiva di medio-lungo periodo, perché si dovranno esplorare soluzioni innovative che richiedono sempre un periodo di messa a regime. Entrando più nello specifico: il trend dei flussi insediativi (e delle relative reti) che nell'ultimo secolo ha sempre più privilegiato le zone costiere e le caratteristiche intrinseche del nostro territorio, rappresenta un riferimento generale del problema; l'esigenza di intervenire sulla fragilità strutturale del sistema viario e di limitare l'isolamento fisico, commerciale e culturale di ampie aree della nostra provincia rappresentano gli altri aspetti che hanno guidato l'opera di individuazione delle linee strategiche d'intervento nel "Piano generale della viabilità provinciale". La prima fase di analisi elementare della struttura esistente ha messo in evidenza l'esistenza di un'asta principale (l'autostrada A3) lungo la fascia tirrenica; un'altra asta importante lungo la fascia jonica (la statale 106); un primo brandello di raccordo fra queste due aste (la Jonio-Tirreno) e altri brandelli di linea dorsale al momento disorganici. Alla luce di tutto ciò e di quanto già programmato anche da altri Enti operanti in questo settore (Anas in primis) è possibile individuare gli interventi strategici per il conseguimento di alcuni obiettivi: ammodernamento della A3 come previsto dall'Anas; ammodernamento della SS 106; realizzazione di un ulteriore elemento di raccordo fra la fascia tirrenica e quella jonica a Sud di quello già esistente, che completi l'ossatura principale della viabilità della nostra provincia. E poi la realizzazione di pedemontane e la riorganizzazione dei brandelli di linea dorsale attraverso la realizzazione di un asse cresta di collegamento fra i due raccordi Jonio-Tirreno, in modo da ottenere un sistema integrato di viabilità grazie al quale ridurre drasticamente l'isolamento delle zone attualmente più inaccessibili. Per la realizzazione di questa macro struttura provinciale assumono un ruolo essenziale due assi stradali pedemontani, uno jonico e uno tirrenico, paralleli alla A3 e alla SS 106, che correranno alla base dell'Aspromonte e si congiungeranno in corrispondenza di Reggio con un braccio avente anche funzione di circonvallazione, quindi si tratta di due segmenti che consentiranno un collegamento montano-collinare di tutta la

provincia. Sarà anche necessario un elemento di cresta, una specie di spina dorsale che raccordi gli elementi principali realizzando un sistema integrato; e infine strade di collegamento e di penetrazione, che completino la rete esistente intervenendo sui maggiori elementi di debolezza e realizzando una rete di secondo livello, complementare a quella principale. Ciò permetterà di eliminare uno degli handicap più onerosi nei collegamenti tra i nostri centri che è quello di dover raggiungere la costa per poter raggiungere i due versanti. Le altre arterie riguardano, invece, alcuni collegamenti che servono a coprire alcune esigenze prioritarie di relazione tra alcuni centri pedemontani e la necessità di alcune strade di penetrazione che si manifestano indispensabili per lo sviluppo localizzato su alcune sacche di territorio che non sempre riescono a correlarsi con le fasce costiere pur essendo a breve distanza. PEDEMONTANA TIRRENICA EST-OVEST. L'asse parte da Giffone e attraversando Cinquefrondi, Polistena, Cittanova, Molochio e Oppido Mamertina, raggiunge S. Cristina d'Aspromonte raccordandosi con la strada Bovalino-Bagnara in corso di progettazione da parte dell'Anas. Esiste un finanziamento per il primo tratto, mentre per il secondo si sta procedendo alla progettazione esecutiva. PEDEMONTANA DELLO JONIO. Per questa si stanno studiando i tracciati. Partirà dalla zona alta di Reggio e sarà al servizio di tutti i centri che gravitano quotidianamente sulla città (Gallina, Rosario Valanidi, Motta S. Giovanni, Fossato, Bagaladi, S. Lorenzo); delle comunità dell'Area Greca (Condogliani e Bova) e di tutti gli altri centri dello Jonio a partire da Bruzzano, Samo, S. Agata e Caraffa del Bianco, Casignana, Careri, Ciminà, Antonimina, Gerace, Agnana, fino all'altezza di Gioiosa Ionica, dove s'incrocia con la Jonio-Tirreno, e prosegue per Caulonia, Placanica, Stignano, Camini fino alla S.S. 110 che da Monasterace porta a Stilo. Il tracciato studiato corre in parte su nuove sedi e in parte utilizza tracciati tracciati già esistenti e in esercizio che naturalmente andranno rivisitati. LA CIRCONVALLAZIONE. Il Piano prevede anche la costruzione di una strada che sovrasta la parte alta di Reggio, per cui oltre ad avere la funzione di una nuova circonvallazione in sostituzione di quella attuale, che ormai ha assunto caratteristiche di viabilità urbana, consentirà il collegamento delle due pedemontane in modo da garantire una percorribilità da Giffone fino a Monasterace senza soluzione di continuità sgravando le strutture viarie costiere del traffico di relazione tra un centro pedemontano e l'altro.