

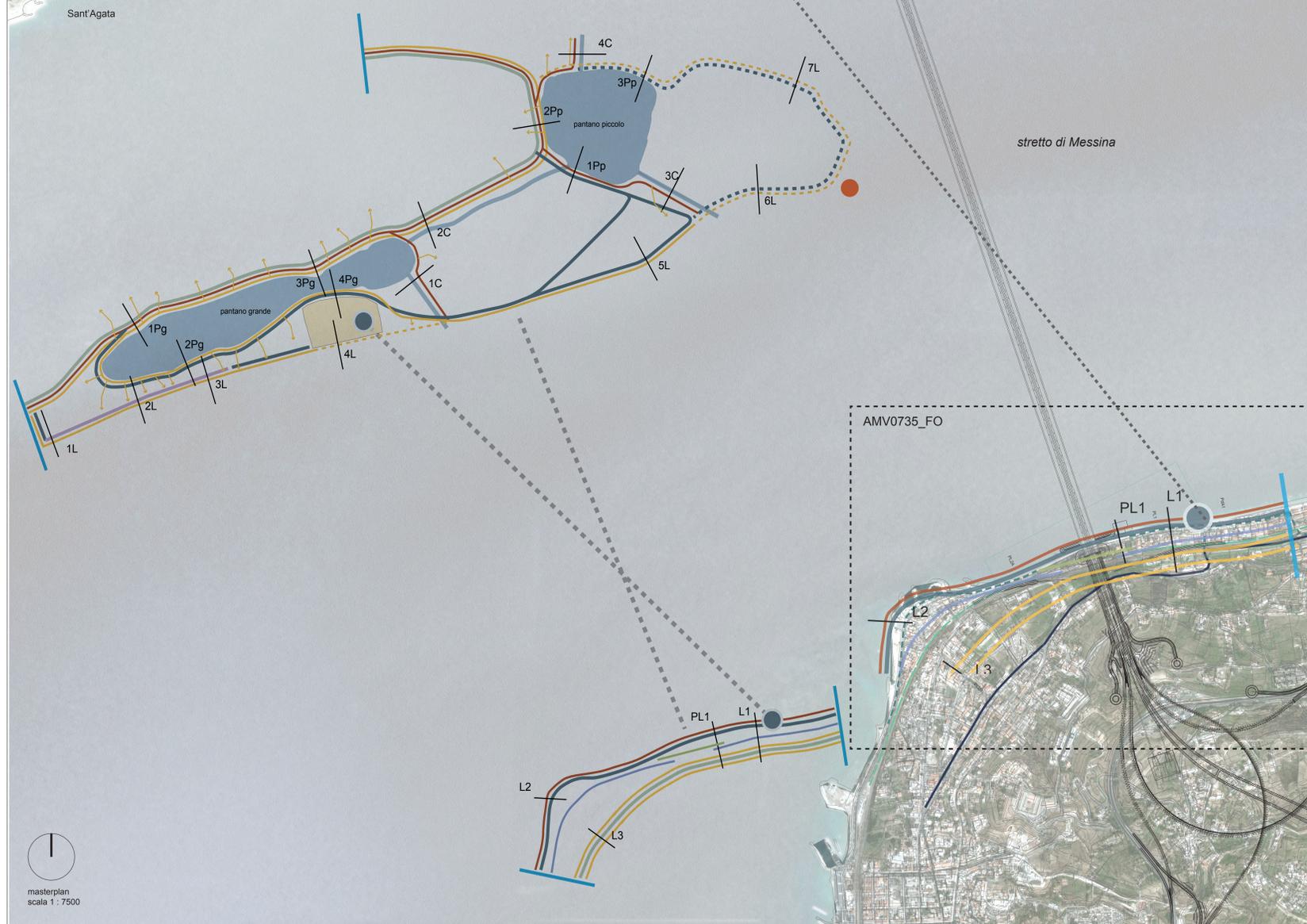
Lungomare località Torre Faro e Ganzilli (Sicilia)

L'area oggetto di studio è costituita dal complesso lagunare di Capo Peloso, situato all'estremità nord-orientale della Sicilia. I detriti trasportati dai torrenti che un tempo discendevano dalle colline e sfociavano nelle lagune e nei "Pantani" hanno portato alla loro divisione in più parti fino all'attuale conformazione, comprendente i due laghi salmastri di Faro e Ganzilli.

Osservando il sistema della costa siciliana da un punto di vista generale si intuisce come la strada Consolare Pompea sia un segno forte, strutturante il territorio. Si ipotizza un suo trattamento della sua viabilità declassata "zona 50", sostituzione del manto stradale con asfalto fonoassorbente e una nuova alberatura a bordo strada lato "pantano". Possiamo considerarla come una dorsale su cui appoggiare una parte di territorio più fragile costituito dall'area litoranea naturalistica.

Essa è caratterizzata dalla presenza dei due laghi di Faro e Ganzilli e dal sistema di canali che li unisce e li lega alle acque marine creando una vera e propria maglia idrografica. Si ipotizza di dare maggior importanza a questi segni sul territorio affiancandoli una serie di percorsi pedonali e donando loro una maggiore centralità all'interno del progetto. Per tutte le altre strade oggetto dell'intervento si prevede una viabilità declassata "zona 30" e un potenziamento dei percorsi ciclopedonali, che attraversando in punti protetti la carreggiata diventano elementi funzionali al principio del *traffic calming*, al fine di valorizzare maggiormente le suddette zone umide e il litorale riducendo l'inquinamento acustico.

Si prevede di integrare all'interno dei percorsi le aree residuali adiacenti ai laghi predisponendo attrezzature idonee a creare dei luoghi di sosta, zona di incontro, ecc.

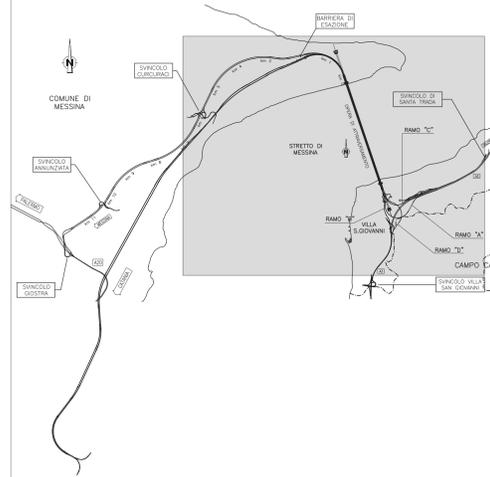


Lungomare di Cannitello (Calabria)

La costa calabrese si presenta più brulla e frammentata rispetto alla costa siciliana. Il sistema territoriale è definito dall'altimetria che dispone i flussi veicolari alle diverse altezze: viale Columna Reghina, la linea storica ferroviaria e via Vittorio Emanuele II.

Si prevede di considerare i segni paralleli viabilistici come delle progressive barriere fonoassorbenti (zona 50 con asfalto fonoassorbente applicato sul viale Columna Reghina, una barriera acustica verticale a schermare il tracciato ferroviario e zona 30 con attraversamenti protetti sulla via Vittorio Emanuele II). Si prevede inoltre di creare, nei varchi presenti tra l'edificato, dei passaggi trasversali pedonali che conducono in prossimità del mare dove si ipotizza un'area silenziosa su cui localizzare i due ambiti di ascolto protetti, definiti da un'architettura utile ad amplificare l'effetto sonoro.

QUADRO DI UNIONE:



LEGENDA

- carreggiata a doppio senso di marcia con presenza di dossi rallentatori in corrispondenza degli attraversamenti rialzati alla quota dei marciapiedi e delle piste ciclabili (zona 50 k/h) sezione stradale carreggiata carrabile 7m
- carreggiata a doppio senso di marcia con presenza di dossi rallentatori in corrispondenza degli attraversamenti rialzati alla quota dei marciapiedi e delle piste ciclabili (zona 30 k/h) sezione stradale carreggiata carrabile 7m
- estensione dell'intervento su carreggiata a doppio senso di marcia con presenza di dossi rallentatori in corrispondenza degli attraversamenti rialzati alla quota dei marciapiedi e delle piste ciclabili (zona 30 k/h)
- carreggiata a unico senso di marcia con presenza di dossi rallentatori in corrispondenza degli attraversamenti rialzati alla quota dei marciapiedi e delle piste ciclabili (zona 30 k/h) sezione stradale carreggiata carrabile 4 m
- percorso ciclabile larghezza media 2.5 m
- percorso pedonale larghezza media 1.5 m
- estensione del percorso pedonale larghezza 1.5 m
- parco lineare previsto sulla sezione dismessa del tracciato ferroviario della Linea Storica
- punto di ascolto
- pilone sullo stretto
- limiti ambito di intervento

Stretto di Messina

Concessionario per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente
 Ministero di Infrastrutture e Trasporti
 Legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, modificata dal D.Lgs. n° 114 del 24 aprile 2003

EuroLink

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

PROGETTO DEFINITIVO
 ALTERNATIVE AI SITI DI DEPOSITO

(Richiesta CVA del 23/12/2011, Prot. CVA/2011/4534 e del 16/03/2012, Prot. CVA/2012/1012)

EUROLINK S.C.p.A.
 IMPREGILO S.p.A.
 SOCIETA' ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A.
 COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI - C.M.C. di Ravenna Soc. Coop. a.r.l.
 SACYR S.A.U.
 ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO. Ltd.
 A.C.I. S.C.P.A. - CONSORZIO STABILE

IL PROGETTISTA Dott. Ing. D. Spagnoli Ordine Ingegneri Milano n° A. 20953	IL CONTRAENTE GENERALE (Ing. P.P. Marcheselli)	STRETTO DI MESSINA DIRETTORE GENERALE (Ing. G. Fiammenghi)	STRETTO DI MESSINA AMMINISTRATORE DELEGATO (Dott. P. Cicci)
--	---	--	---

Firmato digitalmente ai sensi dell'Art. 21 del D.Lgs. 82/2005

GENERALE AMV0731_FO

AMBIENTE
 STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE
 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE
 PROGETTO INTERVENTI DI RISANAMENTO ACUSTICO E RIQUALIFICAZIONE DEL PAESAGGIO SONORO - TAVOLA 1

REV.	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
1	31/05/2012	EMISSIONE FINALE	A. CALEGARI	M. SALOMONE	D. SPAGNOLI