

Svincolo Santa Teresa Val d'Agro

Osservazioni sul Territorio comunale di Santa Teresa di Riva

Inquadramento dell'opera

L'opera in oggetto è stata presentata come un'opportunità per decongestionare il traffico cittadino e dare un accesso/deflusso in più nel comune più popoloso della riviera compresa tra Taormina e Messina.

Il contesto infrastrutturale attuale è principalmente costituito da una strada statale a senso unico in corrispondenza del centro abitato che connette i vari centri abitati, una strada a doppio senso che si affianca parallelamente alla stessa lungo tutto il paese, una strada a monte a doppio senso che svolge la funzione di circonvallazione, una ferrovia a binario semplice con relativa stazione ferroviaria in posizione baricentrica e un'autostrada.

Allo stato attuale i servizi di trasporto pubblico comprendono un servizio ferroviario di 40 corse al giorno con servizio viaggiatori nella stazione cittadina, un servizio di autolinee che collegano i centri della costa tra di loro, con il capoluogo e con l'entroterra compresa l'exclave di Misserio. La mobilità ciclistica dispone di tutta la rete stradale e di una pista ciclabile che collega il quartiere Barracca alla diramazione verso Savoca.

La mobilità pedonale si avvale di marciapiedi di varie dimensioni sugli assi principali del centro abitato.

La mobilità privata impattante si avvale di tutta la rete stradale locale e gode di un casello autostradale che dista circa 4 km con funzione di accesso alla rete autostradale regionale.

Opere già finanziate e appaltate

Per potenziare la rete di trasporti pubblici regionale è prevista la costruzione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario con scalo ferroviario passeggeri decentrato sulla fiumara d'agro' in territorio di Lacco.

Come si evince da questa breve disamina il territorio risulta ampiamente servito da infrastrutture pubbliche di mobilità e la funzione che svolgerebbe un casello autostradale utile alla mobilità regionale viene già soddisfatta nel contesto in esame.

Allo stato attuale i flussi di mobilità privata sono ingenti a causa di una molteplicità di motivi. Da una parte i servizi pubblici non beneficiano di un'adeguata considerazione nell'immaginario collettivo per ragioni storico-culturali e dall'altra gli stessi non sono ancora ottimizzati a livello di integrazione tra le varie modalità, di orari cadenzati facilmente memorizzabili e di arco di servizio parzialmente deficitario.

La parte preponderante e, conseguentemente, problematica degli spostamenti tramite veicoli privati impattanti è costituita dagli spostamenti di breve raggio all'interno dei confini comunali, in particolare nelle ore di punta.

Come sappiamo qualsiasi nuova infrastruttura ha, inoltre, un certo impatto di tipo ambientale e, perciò, la sua costruzione deve essere preliminarmente valutata in termini di costi/benefici per la collettività e gli ecosistemi nell'insieme.

Un interesse personale o solo marginale non deve prevalere sull'interesse collettivo.

A livello ambientale già molto è stato scritto nelle varie valutazioni specifiche sulla procedura, è d'obbligo però rimarcare che sussistono delle incompatibilità tra la flora con requisiti di tutela e le

aree di cantiere previste. Risulterebbe assente uno studio sulla presenza notevole di corpi fruttiferi ipogei.

Sull'area di cantiere piu' a sud di 4200 mq dai documenti pubblicati risulterebbe intaccato il filare di ulivi che caratterizzano il paesaggio e hanno circonferenze anche di 350 cm.

Per l'area di cantiere intermedia di 2100 mq risulta un conflitto con un bosco omogeneo di ulivi. Per l'area a settentrione di 1250 mq risulta un danno ambientale notevole immotivato, quando la dismessa area di servizio dispone di spazio di maggiore metratura perfettamente adattabile ad area di cantiere senza necessità di una depauperazione della flora e del paesaggio.

La rotonda risulta impattante per il carrubo che si trova sul lato interno all'intersezione stradale, per evitare questo danno risulta necessario traslare ad ovest le due rotonde per non impattare irreversibilmente con gli alberi storici e paesaggisticamente degni di tutela.

A livello trasportistico la realizzazione di una nuova infrastruttura ad uso principalmente privato impattante indurrebbe un aumento del traffico come si evince da altri casi analoghi (si rimanda alla bibliografia).

In piu' si fa notare che il nuovo svincolo disterebbe solo 4,5 km circa da quello piu' vicino esistente e 9 km dal secondo in termini di prossimità. Si fa notare che avere tre svincoli nel giro di 15 km risulta perlomeno ridondante, se non uno spreco di suolo e una cattiva utilizzazione di risorse pubbliche.

Premesso che in caso di calamità l'utilizzo di mobilità privata impattante non rappresenta la soluzione ottimale :

La motivazione di utilizzo come via di fuga non è pertinente in quanto per ottenere un'aumento delle vie di fuga in caso di calamità sarebbe pienamente sufficiente la costruzione di una semplice rampa di accesso all'autostrada di emergenza in direzione Messina.

A livello di utilità trasportistica è fonte di maggior congestione stradale e non risponde alla domanda di mobilità locale, ma al contrario, aggraverebbe le criticità attuali soprattutto nelle fasce orarie piu' movimentate e durante la stagione turistica.

Risulta omesso uno studio di traffico approfondito che comprenda quantomeno la specifica sui flussi attuali. (vedi bibliografia)

Una delle poche zone del territorio comunale ancora non urbanizzate è da preservare come polmone verde.

Ove, come da progetto, siano progettate trincee si invita caldamente la valutazione pre – cantierizzazione di alternative ipogee sempre nell'ottica della diminuzione degli impatti.

Per quanto concerne il casello autostradale si chiede secondo quali studi si sia optato per ben quattro corsie di uscita. Visto che allo stato attuale sussistono tutte le tecnologie necessarie al buon funzionamento di un casello senza presenziamento si chiede il motivo secondo il quale non si sia valutata la totale automazione dello stesso.

Per riassumere : a livello ambientale, malgrado le previste nuove piantumazioni, la costruzione di questa infrastruttura in questi termini implica un danno ambientale non trascurabile e irreversibile. In piu' si rimarca che una pianta esistente di una certa anzianità non è intercambiabile da una nuova appena nata in quanto non potrà apportare gli stessi benefici nè a livello paesaggistico nè climatico-ambientale.

Presupposto cio', appare evidente che risulti inutile un accesso in piu' all'autostrada, in quanto non soddisfa la domanda di mobilità locale.

Bibliografia :

- [L'italia riparte dal trasporto pubblico by Andrea Spinosa - Issuu](#)
- Studio trasportistico del Sistema Tangenziale di Lucca a cura di ANAS S.p.A.
- Variante PUC PPdM Nuovo impianto di compostaggio in località Pizzante Traffico indotto e accessibilità stradale «Brugnoli e Gottardi» Canton Ticino 2014
- COLLEGAMENTO STRADALE BELLINZONA – LOCARNO (A2-A13) Studio di Fattibilità