



Concessionaria per la progettazione, realizzazione e gestione del collegamento stabile tra la Sicilia e il Continente Organismo di Diritto Pubblico
(Legge n° 1158 del 17 dicembre 1971, modificata dal D.Lgs. n°114 del 24 aprile 2003)

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



PROGETTO DEFINITIVO



PARSONS TRANSPORTATION
GROUP INC

Direttore PMC
(Ing. A. Saulle)

DATA _____

STRETTO DI MESSINA

Direttore Generale e
RUP Validazione
(Ing. G. Fiammenghi)

DATA _____

STRETTO DI MESSINA

Amministratore Delegato
(Dott. P. Ciucci)

DATA _____

GENERALE AMBIENTE RELAZIONE PAESAGGISTICA GENERALE PROGETTO PAESAGGISTICO TERRITORIALE – RELAZIONE FASE 2

AM0050

CODICE

P M C R O M

P

R E

D

G

A M

0 0

0 0

0 0

0 0


0 0

0 1

F 0

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	20/06/2011	EMISSIONE FINALE	Ing. C. Arcieri	Ing. C. Sanna	Ing. A. Saulle

NOME DEL FILE: AM0050

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

La presente *Relazione Generale* è il risultato dell'attività di coordinamento degli studi e delle analisi svolte da:

Prof. Arch. Luciano De Bonis

con la collaborazione di:


Arch. Mario Morrica

Ing. Giovanna Caratù, PhD.

Arch. Barbara Neri


Tavole allegate alla presente Relazione:

- Progetto Paesaggistico-Territoriale – Scenario di Riferimento Area Vasta – Fase 2
AM0560 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 01 F0;
- Progetto Paesaggistico-Territoriale – Progetto – Fase 2
AM0561 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 02 F0;
- Progetto Paesaggistico-Territoriale – Sintesi Progettuale – Fase 2
AM0562 – PMCROM P PN D G AM 00 00 00 00 00 03 F0.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

INDICE

1	Il Progetto Paesaggistico-Territoriale Del Ponte Sullo Stretto: Verso L'integrazione Dei Sistemi Di Mobilità E Dei Sistemi Di Paesaggio	1
1.1	Obiettivi.....	1
1.2	Approccio metodologico	1
1.3	Risultati.....	2
1.3.1	Scenario di riferimento d'area vasta (Tav. 1).....	2
1.3.2	Progetto paesaggistico-territoriale (Tav. 2)	3
1.3.3	Sintesi progettuale (Tav. 3)	6

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

1 Il Progetto Paesaggistico-Territoriale Del Ponte Sullo Stretto: Verso L'integrazione Dei Sistemi Di Mobilità E Dei Sistemi Di Paesaggio

1.1 Obiettivi

La finalità principale delle attività relative al progetto paesaggistico-territoriale del Ponte sullo Stretto di Messina riguarda non solo la contestualizzazione del “progetto del ponte e delle opere connesse” (d’ora in poi “progetto d’Opera”) nel quadro programmatico-pianificatorio pertinente ai profili paesaggistico-territoriali, ma anche l’assunzione di tale quadro come elemento co-generatore di un vero e proprio progetto di paesaggio a scala territoriale, mirante a integrare quanto più possibile i sistemi di mobilità (esistenti e di progetto) e i sistemi di paesaggio dell’area dello Stretto.

A tal fine il progetto paesaggistico-territoriale persegue anche lo specifico obiettivo di costituire sia una cornice di riferimento del "Metaprogetto", della "Proposta di Masterplan per l’inserimento paesaggistico dell’opera e dei collegamenti stradale e ferroviario" e del “Progetto di inserimento paesaggistico dell’Opera”, sia uno strumento di sintesi delle scelte operate con gli strumenti suddetti secondo un processo iterativo che dall’uno va verso gli altri e viceversa.


In tal modo il progetto paesaggistico-territoriale tende a integrare opere infrastrutturali, opere di inserimento (mitigative e compensative) e sistemi territoriali di paesaggio in cui esse si collocano.

1.2 Approccio metodologico

Il riferimento metodologico primario per l’esecuzione di un’attività di progettazione paesaggistico-territoriale consiste necessariamente nell’assunzione preliminare di una definizione e di una concezione di paesaggio sulla cui base operare, da porre evidentemente in rapporto con il correlato concetto di territorio.

Nel caso specifico ci si è attenuti alla nozione e all’identificazione tipologica dei "beni paesaggistici" contenute nel vigente Codice dei beni culturali e del paesaggio, nonché alla più ampia definizione fornita dalla Convenzione europea del Paesaggio, sottoscritta e ratificata dal nostro Paese.

Con particolare riferimento a quest’ultima si è quindi considerato il paesaggio come una qualsiasi parte di "territorio", così come percepibile dalle popolazioni, il cui carattere è il risultato dell’azione e dell’interazione di fattori naturali e/o umani. La suddetta definizione generale ha tra l’altro il pregio di risolvere, implicitamente ma efficacemente (almeno per i fini perseguiti in questa sede), la questione dei rapporti tra paesaggio e territorio, e consente di ricomprendere i beni paesaggistici al

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

suo interno, senza tuttavia identificare questi ultimi con il paesaggio nel suo complesso, che anzi si può considerare coincidente con tutto il territorio "percepito", indipendentemente dal valore ad esso attribuito.

1.3 Risultati

L'approccio metodologico delineato, che è alla base della definizione dell'assetto paesaggistico-territoriale generato e generabile dalla costruzione del ponte sullo Stretto, si è concretizzato nei seguenti elaborati:

- 1) Scenario di riferimento d'area vasta, scala 1:50.000 (Tav. 1), riguardante le relazioni del progetto d'opera, delle opere connesse, delle misure di mitigazione e compensazione col sistema territoriale, così come emergente dai pertinenti atti di programmazione e pianificazione, dalla scala regionale a quella locale. L'elaborato include il rapporto tra il progetto e i grandi sistemi infrastrutturali e naturali di livello internazionale, nazionale e regionale.
- 2) Progetto paesaggistico-territoriale vero e proprio, scala 1:25.000 (Tav. 2), inteso come risultato dell'interconnessione critica e mirata degli elementi di assetto già prodotti in ambito locale, selezionati e riportati nello scenario, che tiene conto contemporaneamente dei suddetti elementi e del progetto d'Opera come elementi generatori dei paesaggi dell'Area dello Stretto.
- 3) Sintesi progettuale (Tav. 3), consistente nell'evidenziazione ed espressione più possibile diretta dei principali elementi di progetto paesaggistico-territoriale riportati in dettaglio in Tav. 2.


1.3.1 Scenario di riferimento d'area vasta (Tav. 1)

Lo scenario è costruito selezionando un insieme di pertinenti indicazioni programmatico-pianificatorie¹ relative alle risorse paesaggistico-territoriali dell'ambito interessato dall'Opera nel suo complesso.

Nello specifico sono stati considerate le indicazioni provenienti da:

- Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (Rete Natura 2000)
- Quadro Territoriale Regionale a valenza Paesaggistica (QTR/P) Calabria
- Linee Guida per il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) Sicilia e Piano Paesaggistico (PP) dell'Ambito 9 di PTPR Monti Peloritani
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Reggio Calabria

¹ Desunte principalmente dal Quadro di Riferimento Programmatico dell'aggiornamento SIA e dal Monitoraggio ambientale, territoriale e sociale ante operam realizzato dal Monitore Ambientale.

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Piano Territoriale Provinciale (PTP) di Messina
- POR-FESR 2007-13 Calabria
- Piani strategici Comune di Messina e Villa S. Giovanni.

Per quanto riguarda in particolare i beni paesaggistici vincolati ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio sono stati prioritariamente considerati gli obiettivi e le indicazioni di tutela "attiva" e di valorizzazione contenute nei piani paesaggistici e/o in altri strumenti di piano. In assenza, i beni sono stati comunque indicati come "risorse" sulla base delle ricognizioni dei vincoli fornite dalla pianificazione paesaggistica.

Accanto alle indicazioni programmatico-pianificatorie suddette lo scenario riporta tutti gli interventi di progetto, sia a carattere strettamente infrastrutturale sia di natura mitigativa e compensativa.


La carta di scenario al 50.000 è affiancata in Tav. 1 da alcuni schemi tratti dalla programmazione strategica nazionale, di derivazione comunitaria, miranti a evidenziare il rapporto tra progetto e grandi sistemi infrastrutturali e naturali di livello europeo, nazionale e regionale. Il suddetto rapporto è espresso in particolare nello schema principale che costituisce una elaborazione grafica dell'allegato E del DPEF 2007-13 "Infrastrutture", a cura del Ministero Infrastrutture e Trasporti. Tale schema, come preludio al progetto paesaggistico-territoriale di Tav. 2 e come filtro dell'operazione di selezione dei contenuti di piano e programma riportati nella carta al 50.000, manifesta già chiaramente l'intenzione progettuale di fondo, consistente nell'obiettivo di integrare, a scala di Area dello Stretto, i sistemi di mobilità e i sistemi paesaggistico-ambientali che riconnettono l'area stessa ad ambiti ben più vasti, sviluppandone in tal senso tutte le potenzialità di valorizzazione e di riqualificazione locale.

In estrema sintesi lo scenario programmatico di area vasta, costruito per selezione di pertinenti indicazioni di piano-programma, costituisce la base di "materiali" utilizzabili per il progetto paesaggistico-territoriale vero e proprio.

1.3.2 Progetto paesaggistico-territoriale (Tav. 2)

L'elaborazione del progetto ha avuto origine, oltrech  dall'analisi della complessit  del quadro programmatico cos  come risultante dallo scenario di riferimento, dall'esame diacronico dei diversi progetti relativi all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, a partire dalle proposte per il concorso internazionale di idee del 1969, con particolare attenzione alle visioni territoriali ad essi connesse.

Il progetto cos  emerso esprime una visione territoriale che interpreta l'area dello Stretto come sistema unico e integrato, caratterizzato da continuit  ambientale e paesaggistica. Tale visione si

 <p>STRETTO DI MESSINA PMC PARSONS</p>	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

fonda sulla capacità dell'Opera di proporsi come elemento di integrazione delle due sponde, in grado di superare un'interpretazione strettamente funzionalista che ne cura semplicemente il ruolo all'interno del sistema regionale, nazionale e internazionale dei trasporti, per divenire elemento ordinatore e generatore di paesaggio.

Già le proposte progettuali del '69 dei gruppi Samonà (La metropoli del futuro) e Musmeci-Quaroni-Quistelli (Città-regione dello Stretto), anche se fondate su trasformazioni territoriali concepite come processo intensivo di urbanizzazione, interpretano le due sponde come unica area metropolitana, per la quale entrambi restituiscono un'immagine unitaria che vede nell'attraversamento stabile il suo elemento generatore, e che sottende la necessità di una gestione organica e integrata dell'intero sistema generato.

Tale visione, disattesa nella realtà dalla separazione amministrativa creata dall'istituzione delle Regioni, si ripropone qui con caratteri rinnovati che, oltre alle problematiche relative alla conurbazione dello Stretto, tengano conto in maniera specifica degli aspetti ambientali e paesaggistici.


Nel progetto paesaggistico-territoriale si ipotizza quindi che il Ponte interagisca in maniera attiva con il territorio senza rinunciare a misurarsi con esso, per evitare il rischio connaturato ad un intervento di tale portata di rimanere estraneo al contesto entro cui si inserisce.

Il progetto d'Opera, allora, deve essere in grado di dialogare con il territorio circostante a diverse scale, così come Anselmi aveva già messo in luce nel 2003.

In particolare, alla scala orografica, l'attraversamento stabile ridefinisce un'immagine di territorio che si confronta con le emergenze dei rilievi dell'Aspromonte in Calabria e con i Peloritani in Sicilia, cui si associano alla scala intermedia il sistema delle colline interne di Scilla e S. Trada, sul versante continentale, e la piana di Capo Peloro su quello insulare.

In tale prospettiva, la visione proposta dal Progetto paesaggistico-territoriale è volta alla ricomposizione di due grandi sistemi, ovverosia il sistema dei paesaggi da una parte, e il sistema infrastrutturale dall'altra, ciascuno riletto in maniera unitaria all'interno della regione dello Stretto.

In questa visione un particolare ruolo è svolto dal sistema della mobilità lenta, quale dispositivo di scambio tra le diverse modalità di fruizione del territorio, capace sia di mettere in rete le sue diverse risorse attraverso una trama minuta, che assume essa stessa una valenza ambientale e culturale, sia di riconnettere fisicamente i sistemi paesaggistici (ambientali-culturali) con i sistemi di mobilità veloce, compresi quelli in progetto. Questi ultimi sono quindi in grado di assumere, tramite gli snodi di interconnessione con la mobilità lenta, anch'essi il ruolo di elementi di fruizione indiretta delle risorse paesaggistiche, andando a completare, a livello più alto, una gerarchia funzionale di

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

elementi infrastrutturali completamente immersi e radicati nei territori che attraversano, sebbene altrettanto integrati nelle cosiddette "reti lunghe" globali.

Grazie alle possibilità fornite da una concezione di paesaggio come quella sancita dalla Convenzione europea, il progetto paesaggistico-territoriale è quindi in condizione di articolare l'Area dello Stretto in "territori percepiti" declinati in paesaggi naturali (o seminaturali), paesaggi agrari, paesaggi culturali, paesaggi urbani, paesaggi costieri, paesaggi del loisir e perfino paesaggi degradati (da riqualificare). Ciascuno dei paesaggi riconosciuti come tali è definito, nell'ottica progettuale adottata, dagli interventi previsti da piani e progetti ma anche dalle mitigazioni, dalle compensazioni e/o dalla proposta di Masterplan, nonché dalle stesse opere infrastrutturali in progetto.


Nell'ambito dei paesaggi naturali, appare prioritaria la ricostituzione della rete ecologica dello Stretto, a partire dalla tutela e valorizzazione dei suoi capisaldi costituiti prevalentemente dalla Rete Natura 2000 e dalle altre aree protette. Il quadro programmatico locale, inoltre, si propone di incrementare le funzioni ecologiche degli elementi di connessione, individuando corridoi primari di connessione con la rete ecologica nazionale ma anche corridoi complementari della rete ecologica provinciale, in cui un ruolo importante svolgono le fiumare di entrambi i versanti. Un contributo importante alla realizzazione della rete ecologica, infine, è assegnato anche agli interventi su aree cuscinetto dove appare utile operare attraverso azioni incisive di deframmentazione.

Particolarmente ricca appare anche la matrice antropica del sistema paesaggistico-ambientale (paesaggi culturali) per la quale i diversi strumenti di programmazione locale ritengono necessario costituire una rete che valorizzi le innumerevoli aree di elevato valore e recuperi il diffuso patrimonio storico-culturale, quale ad esempio il sistema dei forti costieri e dell'entroterra.

Il Ponte sullo Stretto, poi, costituisce un'occasione importante per il riassetto degli insediamenti costieri e per la riqualificazione delle aree urbane degradate e/o frammentate.

Il sistema infrastrutturale, infine, si fonda in primo luogo sulle azioni di integrazione del progetto d'opera con il sistema di mobilità dello Stretto, cui si associano da una parte, il riassetto dell'intero sistema portuale, e dall'altra la costituzione del sistema metropolitano di circuitazione integrata dello Stretto attraverso la realizzazione della metro-ferroviaria associata al metrò-mare.

Come anticipato, anello di congiunzione tra i diversi paesaggi appena descritti e la rete infrastrutturale primaria è costituito dalla mobilità lenta, per la quale numerose azioni specifiche di riqualificazione individuano sentieri a valenza ambientale e paesaggistica su direttrici viarie a carattere locale o su reti ferroviarie in dismissione, cui si associano la valorizzazione dei percorsi panoramici del sistema costiero, dei sentieri di crinale, e dal complesso delle *trazzere* ovvero delle

	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
Progetto paesaggistico-territoriale – Relazione – Fase 2	<i>Codice documento</i> AM0050	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

antiche vie della transumanza.

1.3.3 Sintesi progettuale (Tav. 3)

La sintesi espressa in Tav. 3 mira a comunicare icasticamente gli obiettivi e la vision del progetto paesaggistico-territoriale:

- Un sistema di paesaggi, costituito da azioni di piano e progetto, comprese le azioni mitigative, compensative e potenzialmente co-pianificatorie costituenti parti rilevanti del progetto d'Opera;
- Un sistema infrastrutturale di mobilità veloce, costituito anzitutto, a realizzazione effettuata, dalle infrastrutture del progetto d'Opera e da quelle a cui esse si raccordano;
- Un sistema di connessione tra i due sistemi precedenti costituito dal sistema di mobilità lenta (insieme infrastrutturale e paesaggistico);
- Un insieme di snodi-cerniere tra i tre sistemi suddetti - di cui il terzo di raccordo dei primi due - dato da snodi di primo livello (a fini paesaggistici) tra mobilità lenta e mobilità principale esistente e snodi di secondo livello tra mobilità principale esistente e telaio infrastrutturale primario (e "globale"), costituito dalle opere stradali e ferroviarie in progetto e da quelle esistenti a cui esse si raccordano.

In estrema sintesi: ricerca di una completa integrazione, e quasi di un superamento, del dualismo tra sistemi di mobilità e sistemi di paesaggio.