

# L'ANAS e la qualità delle infrastrutture

**Arch. Giovanni Magarò**

Anas SpA, Ufficio per la cura dei rapporti con il Ministero dell'Ambiente

**L**a strada come grande tema della progettazione, dell'architettura, dell'ingegneria e del paesaggio. Nell'ambito degli eventi e manifestazioni previste dal programma di celebrazione del 75° anniversario, l'Anas ha indetto un Concorso Internazionale di Progettazione "Il tunnel, il ponte e la storia" per rilanciare il tema del progetto delle infrastrutture come "tema complesso, interdisciplinare, in cui l'opera e il contesto paesaggistico sono affrontati insieme fin dal momento ideativo". Al riguardo, nel corso del 2004, sono stati individuati e presentati i tre siti oggetto del concorso, corrispondenti a localizzazioni di alto impatto comunicativo e simbolicamente evocative dell'Italia: Firenze, Venezia e la Magna Grecia.

Il primo tema riguardava il **"progetto preliminare di due ponti a Firenze sul Fiume Arno – SS 67 Tosco-Romagnola, Località Vallina, comune di Bagno a Ripoli"**.

E' possibile immaginare un'opera costituita da un doppio ponte sull'Arno, con il relativo tratto di collegamento e con una sistemazione paesaggistica che riqualifichi ed esalti

i valori che sono già presenti sul territorio? Questa la sfida progettuale.

Dal punto di vista localizzativo, l'area di intervento dista circa 8,5 km da Piazza della Signoria: quindi possiamo ragionevolmente dire che la "location" è sicuramente Firenze. L'intervento è previsto sulla SP 34 ed ha la finalità di eliminare il traffico di lunga percorrenza dall'abitato del Borgo di Vallina. Il tracciato, oggetto dello studio, taglia un'ansa dell'Arno e determina la necessità di un primo ponte, di un tratto di raccordo e di un secondo ponte.

Siamo in presenza di un habitat naturale di notevole interesse: il sistema collinare toscano, che il processo di antropizzazione ha frammentato con interventi industriali, tipici delle aree periferiche. Ciò significa che siamo in presenza non solo di un habitat da rispettare, ma di un luogo dove ha senso, intervenendo, porsi anche l'obiettivo di una riqualificazione del contesto. Questo è un tipico caso dove l'approccio mimetico non regge: l'opera o non si fa o se si fa deve necessariamente essere importante, visibile e di grande qualità.



**Due ponti, un tunnel e un'autostrada. Questi gli oggetti sui quali si sono confrontati i progettisti. Un concorso indetto con l'obiettivo di rilanciare un tema fondamentale: l'opera deve essere parte integrante del paesaggio**

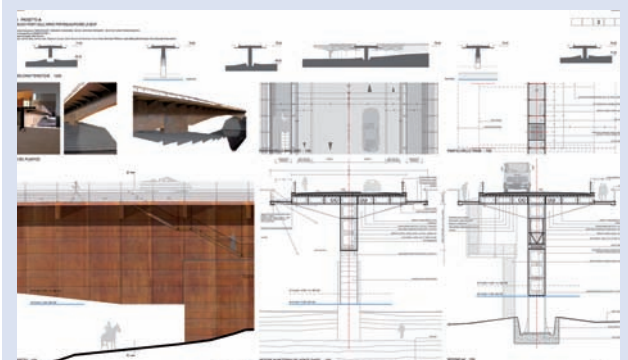
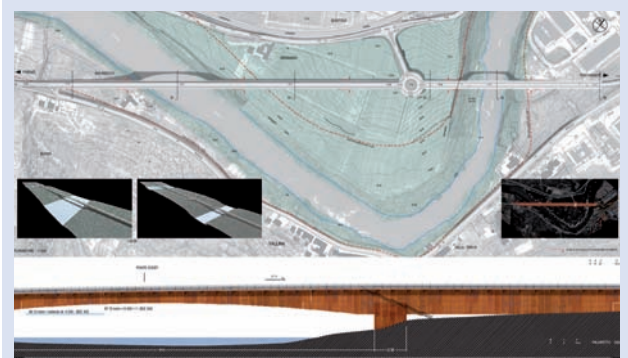
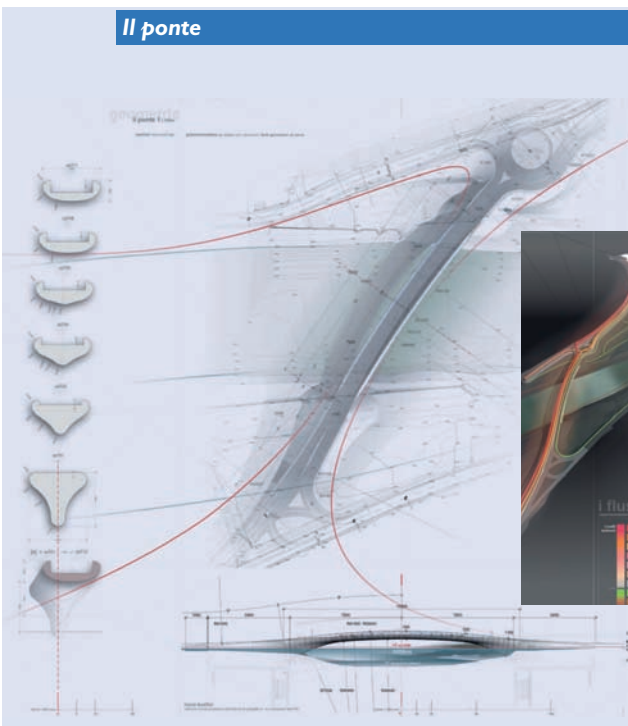
Seconda proposta un **"progetto architettonico ambientale delle aree interessate dall'ingresso e dall'uscita del nuovo Tunnel Autostradale di Mestre (Venezia)"**.

Questa è una sfida che si basa sulla capacità evocativa di Venezia. La localizzazione geografica è a Mestre, in realtà, ma è certamente Venezia l'indicazione di riferimento. Questo tema è completamente diverso dal precedente: si tratta del progetto degli imbocchi del tunnel autostradale di Mestre.

Siamo ad una distanza di 11 km da Piazza San Marco: nel cuore delle problematiche e delle suggestioni culturali che Venezia evoca. Il tema, oggetto del concorso, consiste nel



## Il ponte



progetto del passaggio dalla zona in superficie a quella interrata. La particolare complessità è data dal fatto che prima di entrare in sotterraneo (e, analogamente, al momento dell'uscita) le due carreggiate s'incrociano sovrappassandosi. Il motivo di questa scelta deriva dal fatto che, trattandosi di gallerie complesse in un habitat difficile, anche dal punto di vista geologico e dovendo garantire altissimi livelli di sicurezza, i nostri ingegneri hanno ritenuto che fosse opportuno che i luoghi sicuri e le vie di fuga fossero unificate al centro delle car-

reggiate. Questo comporta che le vie di corsa lente siano affiancate al centro con le vie veloci di sorpasso alle estremità.

Le simulazioni effettuate, che ovviamente non rappresentano compiutamente la soluzione finale, tengono conto del fatto che una carreggiata scende e passa sotto l'altra, determinando la necessità di una progettazione del sistema abbastanza inedita e comunque – in ogni caso – particolarmente complessa. In riferimento alla situazione ambientale: il problema non è soltanto quello di non alterare un habitat naturale positivo; ci sono una serie di preesistenze, un contesto con molte casualità, abbastanza caotico, in cui si mescolano

## I vincitori

### Per il tema dei due ponti sull'Arno

Capogruppo: Francis Soler

Gruppo di progettazione: Elies Garnaoui, Jérôme Lauth, Cedric Renaud, Stéphane Levraud (Architectures Francis Soler sa); Nicholas Green (VP&GREEN Ingegnerie); Michel Desvigne paysagiste

Collaboratori: Sandra Badji (Architectures Francis Soler); Pierre Bock (VP&GREEN); Justine Miething (Michel Desvigne); Remy Cimadevilla (l'Observatoire 1)

Consulenti specialistici: Georges Berne (l'Observatoire 1)

### Per gli imbocchi del tunnel di Mestre

Capogruppo: Umberto Sgambati (Proger spa)

Gruppo di progettazione: Alessandro Anselmi; Alessandro Cambi, Ludovica Di Falco, Francesco Marinelli, Paolo Mezzalama (Scape spa); Dario Di Girolamo (Proger spa)

Collaboratori: Marta Nardone, Virginia Palacio Diez, Marco De Angelis

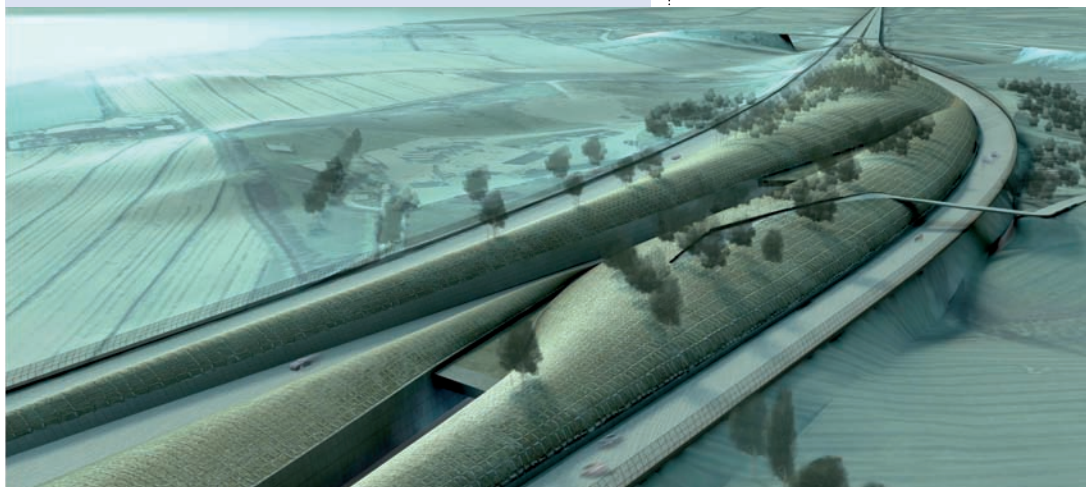
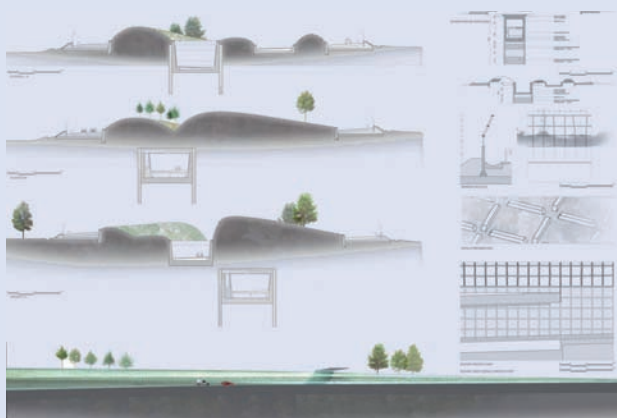
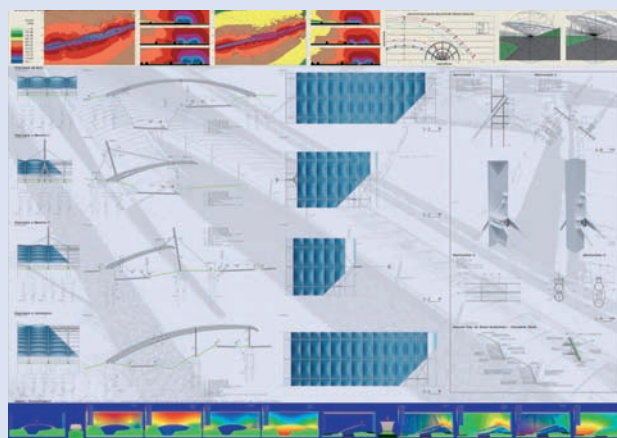
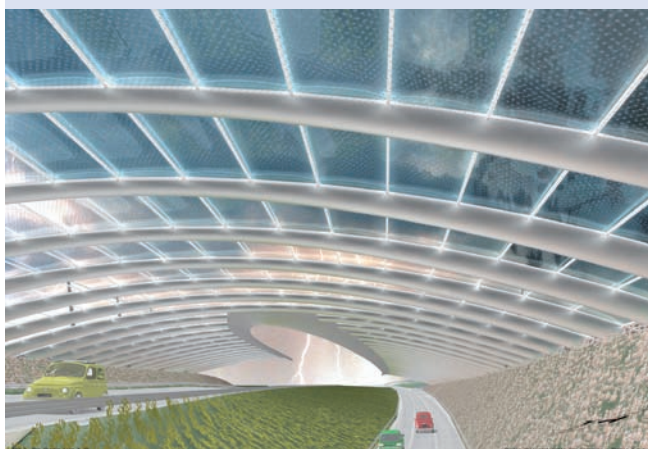
Consulenti specialistici: Marco Lombardi (Proger spa); Paolo Marcellino, Mariacristina Pepe (PM Consulting)

### Per il progetto sulla Salerno - Reggio Calabria

Capogruppo: Marco Casamonti (Studio Archea associati)

Gruppo di progettazione: Laura Andreini, Giovanni Polazzi, Silvia Fabi, Gianna Parisse (Studio Archea associati); Gianfranco Franchi, Giuseppe Lunardini (Studio Franchi Lunardini partners); Enzo Giusti (Sistemi Industriali srl); Pietro Carlo Pellegrini; Giuliano Sauli; Gianni Sani

Consulenti specialistici: Silvana Sermisoni (Progetto media srl)

**Il tunnel**


naturalità e antropizzazione disinvolta. Questa operazione progettuale deve servire, ma deve contestualmente consentire, una risistemazione funzionale e paesaggistica dell'intero complesso.

Il terzo e ultimo progetto riguarda la **“rinaturalizzazione e valorizzazione paesaggistica lungo l'Autostrada Salerno – Reggio Calabria, compreso un museo autostradale che presenti i reperti scoperti durante l'esecuzione del nuovo tracciato”**.

Si tratta della Salerno–Reggio Calabria, la nuova autostrada in corso di realizzazione. Il sito prescelto presenta una serie di elementi particolarmente importanti: una nuova autostrada costruita secondo standard moderni, una vecchia autostrada che verrà dismessa, una ferrovia, un fiume che poi si biforca, un'area di tutela ambientale lungo le sponde del fiume, ed un'oasi naturalistica alle porte; in questo contesto, nel realizzare la nuova autostrada ed eliminando quella vecchia che non serve più, la sfida è quella di inventare un nuovo paesaggio che inglobi la nuova autostrada.

Il progetto della nuova infrastruttura, dunque, deve essere parte integrante “del” paesaggio, senza entrare arbitrariamente “nel” paesaggio, valorizzando allo stesso tempo tutti gli elementi naturalistici esistenti, e dialogando con l'altro vincolo,

costituito dalla ferrovia.

Questo tema è ancora più affascinante se si tiene conto che lungo il tracciato, attraverso i cantieri della nuova autostrada, ci sono stati ritrovamenti archeologici dell'età del ferro di notevole importanza che hanno suggerito l'opportunità di realizzare un museo archeologico il quale, oltre a esporre i reperti archeologici rinvenuti durante i lavori di ammodernamento della A3, rappresenterà una sorta di vetrina del territorio, fruibile dall'area di servizio di nuova generazione, lungo l'autostrada. Si è proceduto, quindi, alla stesura del bando e del relativo regolamento, ed è iniziato l'iter approvativo dei progetti per la successiva pubblicazione. Il Concorso Internazionale è stato articolato in due fasi ai sensi dell'art. 59, comma 6 del DPR 554/1999.

La prima fase, si è conclusa a settembre 2005, dopo l'invio da parte di 95 gruppi di progettazione italiani e stranieri delle proposte di idee. Membri della Giuria internazionale, presieduta dall'arch. Mario Virano (membro del CdA dell'Anas), sono stati autorevoli figure quali: Emilio Ambasz; Alessandro Biddau; Massimo Bilò; Marino Folin; Matteo Gatto; Shoei Yoh Hamura; Giovan Battista Papello; MiguelAngel Roca; Claude Vasconi.

**I numeri del concorso**

Il Concorso ha attivato complessivamente 827 progettisti (Ponte 455 – Tunnel 124 – Museo 248). Le 95 opere proposte sono state così suddivise: 51 per il Ponte sull'Arno, 14 per gli imbocchi del Tunnel di Mestre e 30 per la riqualificazione di un tratto della Salerno-Reggio Calabria. In totale 24 gruppi con capogruppo straniero e 8 gruppi misti.

## I paesi partecipanti e i finalisti

Tra i paesi partecipanti: Giappone (4), Francia (4), Paesi Bassi, Slovenia, Svizzera (3), Spagna, Regno Unito (4), Austria (2), Svezia, Germania, Portogallo, Belgio. La giuria internazionale, dovendo selezionare tre opere per ciascun tema, ha cercato di individuare non solo i progetti migliori, ma anche delle proposte che individuassero tre diversi filoni di ricerca da sviluppare nella seconda fase del concorso.

In questa logica, le scelte sono state le seguenti. Per quanto riguarda il tema dei due ponti sul fiume Arno i tre finalisti sono stati: la società austriaca Ingenieurbüro A. Pauser; l'Associazione Temporanea composta da Mediapolis Engineering Srl, arch. Cristina Menegozzo, arch. Gianmarco Guasti e ing. Andrea Garello; l'Associazione Temporanea composta dall'architetto francese Francis Soler, VP & Green Ingegnerie, Michel Desvigne, Architectures Francis Soler S.A.

Per il nuovo tunnel autostradale di Mestre sono risultati finalisti: il Raggruppamento Temporaneo composto da Proger Spa, arch. Alessandro Anselmi, arch. Alessandro Cambi, arch. Ludovica Di Falco, arch. Francesco Marinelli e arch. Paolo Mezzalama; l'Associazione Temporanea Ove Arup & Partners International Limited e Arup Italia Srl; il Raggruppamento Temporaneo Thetis Spa e arch. Ugo Camerino.

In ultimo, per quanto concerne la rinaturalizzazione e valorizzazione paesaggistica lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, i tre finalisti scelti sono stati: il Raggruppamento Temporaneo composto da Studio Archea, Studio Franchi Lunardini partners, Sistemi Industriali srl, arch. Pietro Carlo Pellegrini, dott. Giuliano Sauli,

arch. Gianni Sani e Silvana Sermisone; l'Associazione Temporanea composta da Studio Corvino+Multari architetti associati, Sistema 2000 Srl, Geoingegneria Srl; il Raggruppamento Temporaneo composto da Tifs Ingegneria Srl, Tecnobrevetti Srl, Studio di architettura arch. Emilio Maiorino, Studio di architettura arch. Franco Dell'Anna, Studio Toso. Come si vede il panorama dei prescelti è molto vario con un mix di firme importanti dell'architettura e dell'ingegneria di varia nazionalità insieme a giovani (italiani) non ancora consolidati nello "star system" delle professioni. La ricchezza dei contributi va però oltre la rosa dei selezionati, con un complesso di suggestioni e proposte che meritano di essere conosciute, perché contribuiscono ad innalzare il livello della cultura del progetto nel campo delle infrastrutture.

Per questo Anas intende pubblicare tutte le opere e farle conoscere. Una mostra dei progetti presentati per la prima fase si è svolta dal 20 dicembre 2005 al 8 gennaio 2006 nella prestigiosa cornice dell'Istituto Nazionale per la Grafica, il Palazzo della Fontana di Trevi a Roma.

I vincitori dei tre diversi temi sono stati scelti sulla base dell'esame del progetto preliminare fra gli otto partecipanti (uno è stato escluso per ritardata consegna degli elaborati) che erano stati selezionati in prima fase fra i 95 gruppi di concorrenti da tutto il mondo.

## La storia

