

INFRASTRUTTURE.

Adeguamento e recupero per costruire lo sviluppo nel segno della sostenibilità e della sicurezza

LA NECESSITÀ DI UNA GESTIONE COORDINATA PER IL PATRIMONIO STRADALE IN SARDEGNA

Nell'immediato, e nel futuro che ci attende, un tema strategico per lo sviluppo socio-economico della Sardegna sarà l'adeguamento del patrimonio esistente, nella convinzione che un argomento di studio, di ricerca e di progettazione saranno sempre più l'adeguamento ed il recupero, anche per nuove funzioni, dell'esistente. Si pensi ai centri storici delle nostre città ed alle periferie urbane da riqualificare; alle linee ferroviarie, da riutilizzare, in parte, quali metropolitane di superficie di diverso livello territoriale, ed alle stesse strade.

Nel caso delle strade, l'adeguamento può anche essere inteso a dare un supporto alla rete fondamentale e/o delle strade extraurbane principali, a migliorare le condizioni di sicurezza, particolarmente precarie nella viabilità ordinaria extraurbana, e ad assicurare migliori condizioni di accessibilità a quella gran parte del territorio regionale spesso confinata in condizioni di marginalità nelle aree interne.

Il quadro normativo in merito all'adeguamento delle strade esistenti persiste in condizioni di grave carenza. Eppure l'adeguamento e la riqualificazione funzionale devono essere rivolti a considerare il rapporto tra la strada e le caratteristiche ambientali, geologiche, idrogeologiche e geotecniche, il rapporto, in particolare, con gli equilibri preesistenti. Il motivo conduttore di un complessivo progetto di adeguamento deve essere la sostenibilità ambientale e la sicurezza intrinseca della strada, sia che si tratti di nuova costruzione che di adeguamento: la progettazione di un tracciato nuovo/rinnovato deve produrre una strada facilmente leggibile, che offra di sé un'immagine corretta, che non produca interpretazioni contraddittorie e quindi insicurezza della circolazione.

Ancora, la definizione di patrimonio stradale, dato dal sistema costituito dalla strada, cioè dall'infrastruttura direttamente necessaria a consentire la percorrenza da parte degli autoveicoli, ivi comprese le pertinenze funzionali alla stessa infrastruttura che ricadono nelle competenze dell'ente proprietario della strada, appare limitare la valutazione della rete viaria globale, in quanto quest'ultima è quasi sempre costituita da più strade, gestite da enti diversi, che si interconnettono tra loro ed, eventualmente, anche con reti di natura diversa (intermodalità), e che richiedono pertanto una gestione di ambito territoriale, ad un livello superiore rispetto alle prerogative dell'Ente proprietario.

Pertanto, si ritiene che questo concetto, e la conseguente impostazione di lavoro, debbano essere ripensati nel senso che i differenti enti gestori (ANAS e Province) reciprocamente inquadrino le necessità di interventi sul patrimonio di loro competenza, intendendo questo come parte di un sistema infrastrutturale più complesso. Dei singoli interventi si vedranno le interconnessioni e le ricadute sugli archi infrastrutturali di altri enti gestori, nella logica di intendere il sistema al servizio di un dato territorio visto nella sua unitarietà, anche se soggetto alle decisioni di più enti.

La regia di questa gestione coordinata non potrà che essere dell'organo di governo regionale, con il vantaggio che la programmazione degli interventi, e la stessa assegnazione di risorse finanziarie, saranno fondate sulla concertata verifica preventiva delle esigenze e quindi sull'individuazione degli interventi necessari.

Se la gestione del patrimonio infrastrutturale consiste nell'applicazione di principi economici e di metodi di buona pratica tecnica all'interno di un sistema fortemente strutturato di supporto alle decisioni, finalizzato all'allocazione ed all'impiego ottimale delle risorse, essa comprende la progettazione, l'esercizio, la manutenzione e l'adeguamento, in quanto fasi successive, finalizzate a garantire la vita utile del-

L'AUTORE.

Il professor **Francesco Annunziata** insegna Costruzione di strade, ferrovie e aeroporti nel Dipartimento di Ingegneria Strutturale, di cui è anche direttore, presso l'Università di Cagliari.

telefono: 070.6755445
e-mail: annunz@unica.it

l'opera, prevista nella fase iniziale di progetto. Si può affermare che la prevalente finalità della gestione di un patrimonio infrastrutturale consiste nel mantenerlo adeguato alle funzioni assegnate a ciascuno degli elementi componenti, nell'ambito di una determinata vita utile. In particolare, gli interventi di adeguamento funzionale si renderanno necessari a seguito di un'imprevista variazione delle funzioni richieste alla strada, che determina l'inadeguatezza della stessa a soddisfare le nuove esigenze generate dalle variate condizioni di utilizzo.

Per quanto detto, la gestione del patrimonio deve comprendere le attività di progettazione, di manutenzione e di adeguamento, finalizzate al mantenimento/miglioramento del servizio reso da una rete infrastrutturale, anche costituita da quegli elementi che nel tempo vengono aggiunti perché richiesti da esigenze di maggiore funzionalità derivanti, ad esempio, da variazioni del contesto territoriale, ove l'infrastruttura è inserita.

In quest'ottica, la gestione di un itinerario fondamentale o extraurbano principale (la "Carlo Felice", la Abbasanta-Olbia, la Sassari-Olbia, etc.) deve fondarsi su uno studio che consideri anche tutte le componenti la rete elementare che risultano fondamentali, per esempio, per sostenere la stessa funzionalità dell'itinerario sovraordinato. Dovranno essere individuate le caratteristiche geometriche e di progetto dell'itinerario principale e di quelli di raccordo, realizzati dalla viabilità ordinaria extraurbana, la localizzazione delle intersezioni e la scelta del tipo.

Per ultimo, in particolare, si richiama l'attenzione sull'importanza della viabilità ordinaria (le attuali strade statali e provinciali) che va recuperata nella funzione di elevare/garantire la funzionalità degli itinerari di superiore livello territoriale, allo scopo di implementare il servizio reso al territorio dalla stessa rete fondamentale.

Francesco Annunziata

Abbonamenti Business

Power Pro

Tutto incluso
a tariffe imbattibili.

	Power 800 Pro	Power 1600 Pro	Power 3000 Pro
Chiamate nazionali verso tutti Chiamate aziendali	800 minuti/mese	1600 minuti/mese	3000 minuti/mese
Senza scatto alla risposta e con tariffazione al secondo.			
SMS nazionali verso tutti	200 al mese	400 al mese	600 al mese
Internet sotto rete 3	2 GB al mese	2 GB al mese	20 GB al mese
Canone mensile	20€	40€	80€

Per informazioni, limitazioni e condizioni economiche applicate rivolgiti ai 3 Store o visita il sito www.tre.it/business. Tutti i costi indicati si intendono IVA esclusa.



Tre.it

Vuoi saperne di più?

mail info@keykom.it • cell. 393.2233100 • fax 070.7730710
oppure vieni a trovarci in via paoli, 20 cagliari

key