

## Ambiente e infrastrutture: il caso della SS 18 Tirrena Inferiore

25 Maggio 2026

Share



La Variante della SS 18 ed i ponti ferroviari alla frazione Destre nei pressi di Agropoli. Il vecchio ponte ferroviario del 1863 fu tagliato nella fase di costruzione della variante "Cilentana" che non venne gestita inizialmente da Anas, ma dalla Cassa per il Mezzogiorno (poi Agensud), che appaltò i lotti stradali del Cilento nel periodo 1970-1980. Nei progetti esecutivi e nelle varianti in corso d'opera è documentato l'abbattimento o il sezionamento delle strutture interferenti

**In un ambiente unico per storia, caratteristiche naturali, paesaggio e siti di interesse archeologico noti a livello mondiale come garantire buona accessibilità, sicurezza stradale e significativa integrazione territoriale?**

La **strada statale 18 Tirrena Inferiore**, nota nell'antichità come via Aquilia, poi Strada consolare e successivamente **Regia delle Calabrie**, seguiva nell'entroterra la costa tirrenica, collegando i centri urbani più estesi della Campania e della Calabria, Capua, Salerno e Reggio Calabria, e risulta di fatto una delle più importanti e lunghe arterie di collegamento del sud Italia. Il nome di Strada Regia delle Calabrie risale probabilmente al XVI secolo quando il meridione passò sotto il dominio spagnolo, dando un forte impulso demografico all'area. Nei pressi di Lamezia Terme il tracciato stradale fu ripetutamente cancellato da svariate esondazioni del fiume Bagni e così per alcuni secoli la Strada delle Calabrie sparì sotto un mare di fango e detriti. L'arteria stradale fu ristrutturata a più riprese ma in numerosi tratti fu distrutta da ripetuti smottamenti e alcuni ponti, oggetto di attenti interventi di restauro crollarono comunque durante gli eventi di piena dell'ottobre del 1899.



Nelle cartografie antiche, qui una mappa del 1865 dell'area di Lamezia Terme, il tracciato della strada Regia delle Calabrie (oggi SS 18) risulta del tutto cancellato dai continui smottamenti

Forse conoscere in modo approfondito le vicissitudini di alcuni specifici tratti stradali consentirebbe di comprendere le perplessità e i dubbi che determinano accesi dibattiti pubblici che scatenano conflittualità: spesso infatti non si tratta di prese di posizione politiche o ideologiche ma conoscenza del territorio e delle reali necessità. E se da un lato le preoccupazioni idrauliche sono emerse e sono state accolte dall'altro lato, per ovviare al dibattito ed evitare levate di scudi il **PUMS di Salerno** menziona semplicemente un "progetto di circonvallazione integrata: il vecchio tracciato della SA-RC (SS 18) – Tracciato stradale in parte da recuperare, in parte di nuova realizzazione".

## I problemi dell'attuale SS 18

L'agro della piana del Sele e Cilento (SA), tra Battipaglia ed Agropoli, è attualmente servito dalla SS 18 Tirrena inferiore ammodernata in alcuni tratti, di tipo C1, extraurbana secondaria a carreggiata unica e doppio senso di marcia, con carreggiata di circa 7,5 m, ma con fasce di rispetto di ampiezza variabile tra 2 e 5 m per lato, e quindi ai sensi della Normativa sarebbe classificabile come strada di tipo F poiché le banchine sono ridotte e le aree di pertinenza libere da fabbricati sono inferiori a 10 metri in moltissimi punti.

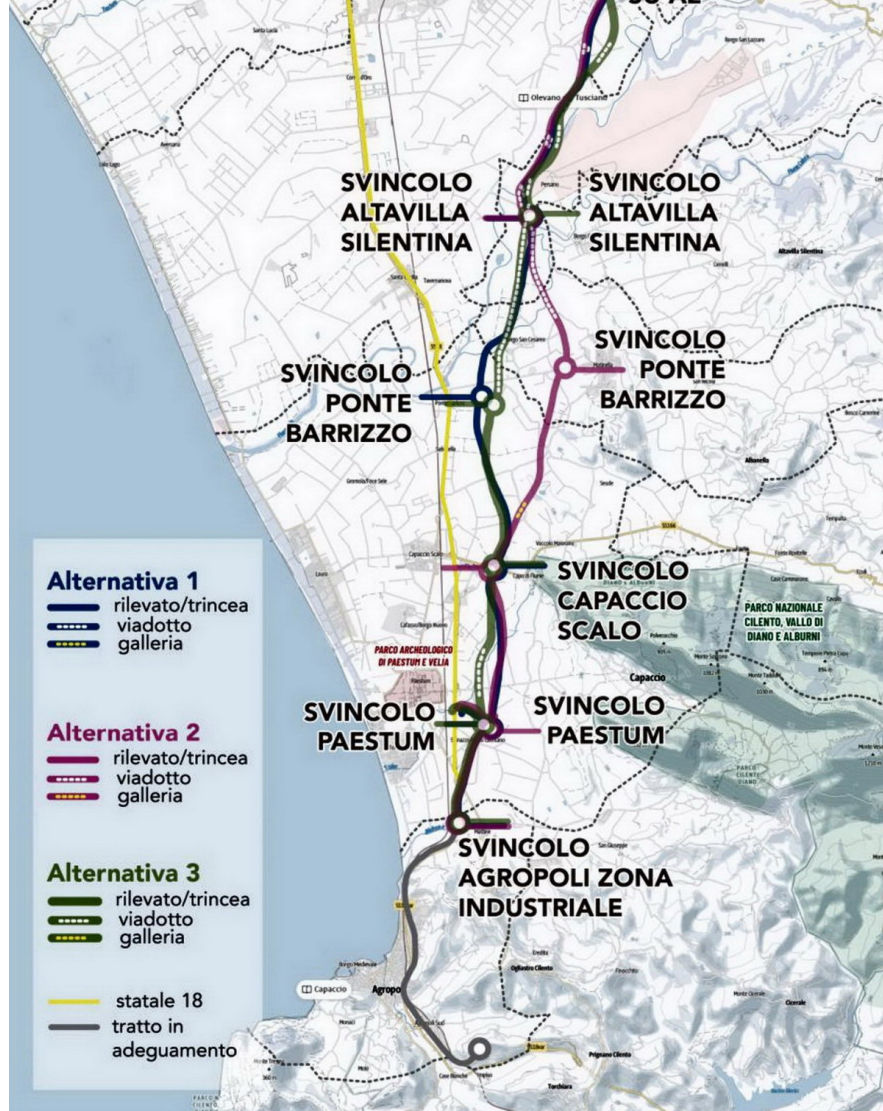
Per questo motivo molti sostengono la necessità di un nuovo tracciato stradale, avendo la SS 18 caratteristiche di strada urbana.

In ambito extraurbano la sede stradale attuale della SS 18, per lunghi tratti ha un'ampiezza di 18-20 m, quasi sempre priva di marciapiedi, piste ciclabili, pochi i punti caratterizzati da piantumazioni e sporadica la presenza di arredi: è classificata come extraurbana di tipo C, sebbene attraversi un'area fortemente urbanizzata, con funzioni promiscue (residenza, produttivo, servizi) e sia ormai costeggiata, almeno da un lato, da numerose immissioni, fasce di sosta, insediamenti produttivi e centri commerciali.

La velocità consentita è di 50 km/h, e per tratti limitati 70 km/h. La numerosità degli incidenti stradali sulla SS 18 – considerato il numero di veicoli in transito e le ridotte velocità di marcia – determinano un quadro di complessiva insicurezza (molti tamponamenti, moltissimi scontri dovuti ad immissioni, investimenti di pedoni) e pochi sono i punti regolati e protetti.

Il volume di traffico è compreso tra 20 e 25mila veicoli/giorno, con punte del periodo estivo che possono toccare i 26mila-30mila ve/g.





SS 18: le alternative progettuali

## La proposta Anas di raccordo autostradale di tipo B

A fronte di considerazioni legate ai flussi di traffico e ai dati relativi all'incidentalità, Anas ha progettato una nuova strada, raccordata all'autostrada A2, tra Battipaglia ed Agropoli, di tipo B extraurbana principale, a 2+2 corsie, in rilevato, per un'estensione di circa 25 km, con 7 svincoli, unitamente all'adeguamento della SS 18 nel tratto terminale di 10 km, di tipo C, extraurbana secondaria, a 1+1 corsie. I potenziali pesanti impatti negativi sull'ambiente agricolo sono principalmente connessi alla tipologia di sezione stradale individuata (strada di tipo B, 22 m, in rilevato o trincea che includendo lo spazio per scarpate e fossi di drenaggio occuperebbe una sezione tipo di 55-60 m da espropriare, escludendo le strade di servizio laterali. La scelta di costruire il nuovo tracciato su aree agricole caratterizzate da numerosi complessi zootecnici (allevamenti di bufale campane), laboratori di trasformazione e serre determina alcune perplessità. Si stima la perdita di suolo agricolo di circa 125 ha soltanto per il rilevato stradale ed i fossi di guardia. Inoltre è sicuro il prevedibile effetto di ulteriore consumo di suolo con *sprawl* insediativo nei pressi degli svincoli della nuova strada, soprattutto di capannoni, centri commerciali, di servizio e centri di logistica.

Il progetto dalla nuova SS 18 lascerebbe irrisolti tutti i problemi dell'attuale SS 18 senza alcun beneficio in termini di aumento della sicurezza stradale, senza alcuna previsione di spazi per le utenze deboli (pedoni, ciclisti, anziani, bambini) e gli attuali livelli di traffico locale e passante non sarebbero risolti dalla nuova strada, utile soltanto per il traffico di attraversamento, stagionale o logistico.

Anche ipotizzando una straordinaria crescita del traffico, la nuova strada di

Tipo B, con una capacità teorica di 60-80mila veicoli/giorno risulterebbe assolutamente sovradimensionata.

## L'ipotesi progettuale: riqualificare la SS 18 esistente

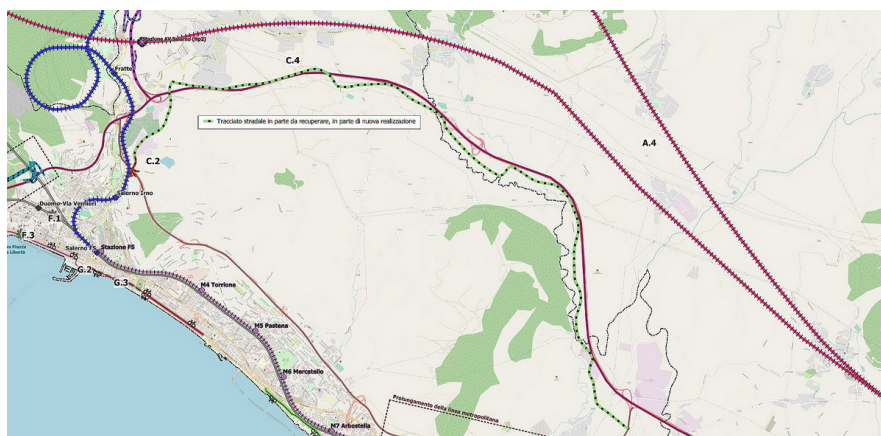
La proposta presentata da ANAS non ha contemplato la possibile riqualificazione e l'adeguamento della SS 18 esistente: le norme di costruzione delle strade extraurbane non consentono infatti accessi diretti. Pertanto, nell'attuale contesto della SS 18 che attraversa un ambiente fortemente edificato (abitazioni, insediamenti commerciali produttivi e di servizio) ne deriverebbe l'inaccessibilità di questi immobili, rendendo di fatto impraticabile l'opzione di raddoppio della SS 18 (Dossier di Progetto Anas, pag. 6).

La scelta di Anas di realizzare esclusivamente nuove strade, extraurbane, con sezioni-tipo definite dal D.M. 5-11-2001, di tipo B o di tipo C, si basa su una Normativa che non è in grado di far fronte ai problemi attuali delle strade esistenti e del territorio. Infatti:

1. a) L'attuale Normativa italiana sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade (D.M. 5-11-2001 per la progettazione delle strade e D.M. 19-06-2026 per le intersezioni stradali) è vincolante esclusivamente per la costruzione di nuove strade, e costituisce solo un riferimento per l'adeguamento delle strade esistenti. Di fatto, a tutt'oggi, non esistono ancora norme italiane specifiche per la riqualificazione delle strade esistenti, come esistono in Germania, (EAE 85, EAHV 93, RAsT06, ad es.) o in Svizzera (norme VSS) o in Francia (linee guide Certu-Cerema, Setra), in Danimarca (Danish Road Directorate) o in altri Paesi. Siamo ancora in attesa di specifiche per l'adeguamento delle strade esistenti, da tempo annunciate, ma ancora inesistenti. Nell'attesa di tali norme, è giusto, legittimo e doveroso, fare riferimento alla migliore pratica professionale, alle esperienze e normative di Paesi comparabili con l'Italia, per la riqualificazione delle strade esistenti.
2. b) La rigida assegnazione delle competenze ANAS alle sole strade nazionali di tipo B (extraurbana principale a carreggiate separate) e tipo C (extraurbana secondaria a carreggiata unica), sono una grave limitazione operativa e di efficacia dell'ente che esclude a priori i contesti urbani o periurbani, e la riqualificazione delle strade esistenti, considerate le caratteristiche del territorio italiano con forte urbanizzazione, la presenza costante di tessuti misti, ed il susseguirsi, lungo i tracciati stradali, di porzioni urbane ed extraurbane, in continua trasformazione. Mentre, è orientamento affermato nella disciplina internazionale della progettazione stradale che la progettazione di un'infrastruttura stradale richieda una visione unitaria, ma in grado di adattarsi ai contesti trasversali variabili da studiare attentamente (il concetto di "Road Transect"). Le stesse norme di progettazione stradale, nelle esperienze internazionali recenti, soprattutto in tema di sicurezza stradale e integrazione della strada nel territorio, permettono alcuni gradi di libertà nella progettazione, definite dai concetti espressi nel "Context sensitive design" per cui un progetto:

- soddisfa gli scopi e le esigenze espresse da tutte le parti interessate;
- rappresenta un'infrastruttura sicura sia per gli utenti che per la comunità;
- preserva le caratteristiche ambientali, paesaggistiche, estetiche, storiche e quelle relative alle risorse naturali dell'area, con una progettazione sensibile al contesto;
- prevede un uso efficiente ed efficace delle risorse;
- è realizzato minimizzando gli impatti sulla comunità;
- è considerato un'opera che possa apportare valore duraturo alla comunità.

Senza voler allargare troppo il tema della riflessione, si ritiene che le capacità operative e l'esperienza di Anas, possano garantire il farsi carico di problemi complessi di riqualificazione stradale in contesti esistenti, di tipo misto, variabili lungo il tracciato stradale, puntando sulla riqualificazione di strade esistenti, per diverse tipologie di utenti e usi della strada, in ambiente urbano, extraurbano o promiscuo.



Il progetto del nuovo tracciato stradale della SS 18 nel PUMS di Salerno

## Le limitazioni delle Norme sulla progettazione stradale del DM 5-11-2001

Le norme italiane sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade, D.M. 5-11-2001 MIT, del Ministero delle infrastrutture e trasporti, prese a riferimento per la proposta Anas del progetto di raccordo A2 – SS 18, come già detto, sono vincolanti per la progettazione delle nuove strade, ma non sufficienti per la riqualificazione e adeguamento delle strade esistenti, nell'ipotesi dell'adeguamento dell'attuale SS 18.

In particolare, nelle sezioni tipo delle strade tipo B1, extraurbana principale, adottata per il progetto Anas, a 2+2 corsie di marcia e carreggiate separate, così come in tutte le altre sezioni tipo previste dal D.M. 5-11-2001, sia extraurbane che urbane, mancano completamente indicazioni per la presenza di:

- marciapiedi (in quelle urbane, presenti solo indicazioni minime per marciapiedi di 1,5 m);
- piste ciclabili;
- alberate, verde stradale;
- fosse verdi di drenaggio delle acque (*green swale*);
- gestione degli accessi e attraversamenti stradali;
- arredo funzionale e trattamento delle pertinenze stradali;
- aree di sosta su strada;
- linee del trasporto pubblico e fermate.

È dunque evidente, che esse non possano essere prese a riferimento per l'adeguamento di una strada esistente, che attraversa un territorio complesso e fragile, ma strada che deve essere riqualificata ed adeguata, sia per ridurre gli incidenti che coinvolgono attualmente i diversi utenti della strada, sia per rendere più scorrevole il traffico, integrando al contempo la tutela paesaggistica, la valorizzazione e la riqualificazione urbanistica del territorio attraversato.

## *Conclusioni*



Il problema del miglioramento del livello di servizio della SS 18 Tirrena Inferiore, tra Battipaglia ed Agropoli, è un interessante tema di trattamento e adeguamento di strade principali esistenti che attraversano territori complessi, urbani periurbani ed extraurbani, con molteplici funzioni spesso sovrapposte, e diverse utenze (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, traffico commerciale, traffico su vettura privata, traffico passante e traffico locale, sosta) con esigenze funzionali differenti, di traffico, sicurezza stradale, di servizio delle attività commerciali, valorizzazione paesaggistica, tutela dell'utenza debole. Il tema è comune a molte strade della rete nazionale Anas e locale.

Da una parte, la SS 18 si presenta come un asse stradale da riqualificare, per la sezione tipo, tra i 16 e 20 m di sede stradale, e per il tracciato, spesso ai margini dell'urbanizzato, con adiacenti aree libere non urbanizzate, agricole e di servizio, tali da potere ipotizzare il raddoppio della sede stradale, o brevi varianti adiacenti all'urbanizzato. Dall'altra parte la realizzazione di una nuova strada di tipo B alternativa all'attuale ma esterna all'urbanizzato con significativi consumi di suolo manterrebbe i problemi sulla rete stradale esistente non risolti, limitandosi ad offrire in maniera sovradimensionata migliori condizioni di scorrimento al solo traffico passante, non dando risposte al traffico interurbano, locale ed alle esigenze dei diversi usi della strada esistente.

Il progetto **Anas** di raccordo autostradale **Battipaglia-Agropoli** è stato discusso in un **dibattito pubblico** (ex Codice dei Contratti pubblici, D.Lgs 36-2023, Art. 40) nella primavera del 2023. A seguito del dibattito il progetto Anas è stato sospeso. È rimasta parimenti in sospeso anche la riqualificazione e l'ammodernamento della SS 18 come alternativa al progetto Anas di nuova superstrada. A partire dalla discussione sulla riqualificazione della SS 18 è stata presentata ad Aprile 2026 dagli onorevoli campani Marattin e D'Alessio una interrogazione al ministro delle Infrastrutture per rivedere e completare la normativa italiana per la riqualificazione delle strade esistenti in grado di adeguare la normativa italiana a quella dei Paesi europei più avanzati sul tema.

Sono possibili e auspicabili diverse soluzioni alternative o complementari

con proposte che vadano nella direzione di garantire un asse stradale principale che serva sia le esigenze del traffico, di lunga e breve percorrenza, sia lo sviluppo del territorio, la sicurezza stradale, la qualificazione paesaggistica e ambientale della strada.

[ Prof. Arch. **Giuseppe Di Giampietro** – Webstrade ]

[ Prof. Arch. **Paola Villani** – Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale – Politecnico di Milano ]

Share