



Progetti ottocenteschi di potenziamento della rete carrabile della Costiera Amalfitana, in S. D'Agostino, a cura di, Storia dell'Ingegneria, Atti del 3° Convegno nazionale (Napoli 19-21 aprile 2010), vol. I, Cuzzolin, Napoli 2010

Russo M.A. (1)

(1) *Seconda Università di Napoli, Dipartimento di Restauro e Costruzione dell'Architettura e dell'Ambiente, Via S. Lorenzo 4 - 81031 - Aversa - CE*

Parole chiave: Tramonti, Bellotti, Giordano

L'apertura della strada rotabile Amalfi-Vietri, avvenuta nel 1853, consentì il collegamento con territori fino ad allora raggiungibili esclusivamente per mare o mediante impervi sentieri montani. Di conseguenza, i comuni del versante occidentale della Costiera, non toccati dall'asse viario, avanzarono reiterate richieste di prolungamento, mentre quelli dell'interno, quali Scala, Ravello e Tramonti, sollecitarono l'allacciamento al nuovo tracciato, in vista degli enormi vantaggi ne sarebbero derivati per il commercio locale.

Tuttavia, ancor prima, l'ingegnere di Ponti e Strade Luigi Giordano, ad integrazione dei progetti della Maiori-Vietri e della Sorrento-Castellammare affidatigli, aveva delineato un organico piano di viabilità della Penisola Sorrentina - Amalfitana e, considerando l'ambito esteso, da nord a sud, da Pagani/Nocera al mare e, da est ad ovest, da Capo d'Orso a Piano di Sorrento, ne tracciò un'efficace planimetria sulla quale evidenziò con precisione l'altimetria, gli agglomerati urbani, le vie esistenti e quelle da lui ideate. Gli itinerari contemplati, sebbene fossero puramente indicativi e da perfezionarsi con studi specifici, corrispondono - in linea di massima - a quanto venne effettivamente realizzato nei decenni successivi, come la Amalfi-Positano, costruita tra 1875 e 1890, ed il varco per Chiunzi, risolto, però, in altro modo.

Nel 1863, riprese corpo il pensiero di congiungere la Costiera Amalfitana con l'Agro Nocerino-Sarnese attraverso il territorio di Maiori e Tramonti, inutilmente perseguita dalla fine del Settecento e contemplata nel disegno iniziale della strada, ricondotta, nel 1835, sul più agevole camminamento litoraneo, fino a Vietri.

Il tragitto lungo la valle tramontana si sovrappose parzialmente all'antico asse borbonico, abbandonato da decenni, che correva tortuosamente per i vari borghi ed intersecava l'arteria marittima sul lungomare di Maiori. Nel contempo, la discesa sull'opposto versante per il valico di Chiunzi fu oggetto di contese e di disparate elaborazioni. Alla fine, l'ing. Giuseppe Bellotti progettò un andamento diverso, rispetto al primitivo, che perveniva a Nocera da Corbara, sfruttando l'avvenuta unione del centro collinare con la provinciale per Castellammare di Stabia.

I lavori, avviati intorno alla metà degli anni Settanta, si conclusero solo a fine secolo.

M. RUSSO, L'avvento delle strade rotabili ed il loro impatto con il paesaggio, in G. FIENGO, a cura di, La Costa di Amalfi nel secolo XIX. Metamorfosi ambientale tutela e restauro del patrimonio architettonico, Atti del Convegno (Amalfi 2001), vol. II, Centro di Cultura e Storia Amalfitana, Amalfi 2005

M. RUSSO, Infrastrutture territoriali ed urbane in Costiera Amalfitana tra Otto e Novecento, in S. D'AGOSTINO, a cura di, Storia dell'Ingegneria, Atti del 2° Convegno nazionale (Napoli 7-9 aprile 2008), t. II, Cuzzolin, Napoli 2008