

## La storia della Salerno-Reggio Calabria

**Nel 1934** il Piano Regolatore delle Autostrade Italiane redatto dall'Aass, l'Azienda autonoma statale della strada (dal 1946 Anas) prevede la costruzione di un'autostrada tirrenica Livorno-Civitavecchia-Salerno-Reggio Calabria, ma resterà lettera morta.

**Nel 1952** nel Primo Programma Poliennale di miglioramento ed incremento della rete stradale dell'Anas, presentato dal ministro dei Lavori Pubblici Salvatore Aldisio, non sono previste autostrade a sud di Salerno.

**Nel maggio del 1955** la legge 463 (detta legge Romita) approva un programma di costruzione della rete autostradale in dieci anni, con un piano finanziario di 100 miliardi di lire. La realizzazione della Salerno-Reggio Calabria è disegnata su un tracciato costiero tirrenico con due corsie per senso di marcia, ma al momento se ne prevede solo lo studio.

**Il 24 luglio 1961** viene approvata la legge n. 729 (legge Zaccagnini) che definisce il nuovo Piano di costruzioni stradali e autostradali e assegna ad Anas la costruzione e la futura gestione della Salerno-Reggio Calabria, autostrada aperta e senza pedaggio, a due corsie di marcia per ogni carreggiata, autorizzandola a contrarre mutui per 180 miliardi di lire, costo stimato dell'autostrada.

**Il 14 dicembre 1961** il Consiglio di amministrazione dell'Anas, presieduto dal Ministro dei Lavori Pubblici, Benigno Zaccagnini, approva il progetto di massima dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, predisposto da Salvatore Ruiz. La progettazione del tracciato viene realizzata da due gruppi di tecnici: uno per il tronco da Salerno fino al confine con la Basilicata, l'altro per la restante parte sino a Reggio Calabria. Per il tratto da Lagonegro a Reggio Calabria sono previsti tre percorsi alternativi: quello tirrenico, quello jonico e quello interno.

Si apre un dibattito, al termine del quale prevale la proposta di Giacomo Mancini, che dal luglio 1964 è diventato ministro dei Lavori Pubblici (e quindi anche presidente di Anas): viene scelto il tracciato interno, che abbandona la costa e attraversa le montagne, passando per Cosenza e allungando il suo percorso di circa 40 km.

**Il 21 gennaio del 1962**, alla presenza del presidente del Consiglio dei Ministri, Amintore Fanfani, partono i lavori. Una targa posta quel giorno a Salerno testimonia l'entusiasmo con cui vengono accolti i cantieri: "Dopo ventuno secoli la via che Roma aprì ad unire le genti del Mezzogiorno si riapre sulle antiche orme da Salerno a Reggio Calabria per continuare e completare tra il Settentrione e il Meridione d'Italia la grande via del traffico e del lavoro". Fanfani dichiara che i lavori termineranno due anni dopo, nel 1964.

**Nel maggio del 1963** l'Anas, per seguire i lavori di realizzazione dell'opera, istituisce l'Ufficio Speciale dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, guidato dall'ingegner Giuseppe Scaramuzzi.

**Nel 1967**, 125 km sono in esercizio (da Salerno a Lagonegro) e 318 sono ancora in costruzione. La realizzazione dei viadotti Italia, Stupino, Rago, Coscile, Salso, Jannello, Caffaro (ancora oggi esistenti) e delle lunghe gallerie (addirittura il 30% dell'intero tracciato) coinvolge alcuni dei migliori ingegneri italiani, tra cui Silvano Zorzi, Riccardo Morandi e Fabrizio de Miranda.

**Nel 1968** apertura del tratto tra Lagonegro e Cosenza, caratterizzato da alte difficoltà tecniche per la conformazione del territorio.

**Nel 1969** apertura del tratto tra Cosenza e Gioia Tauro.

**Nei primi mesi del 1972** a causa di una frana nei pressi di Lagonegro vengono danneggiati i due viadotti Taggine e Sirino, determinando la chiusura di una tratta dell'autostrada, con una deviazione e una strozzatura, tra il km 131 e il km 132, che durerà per oltre 40 anni.

**Nel 1974** l'intero tratto da Salerno a Reggio Calabria, finanziato dallo Stato, viene aperto al traffico. Il costo finale è stato di 368 miliardi di lire, con una media di 830 milioni a chilometro. Si tratta per l'epoca di un'opera di ingegneria d'avanguardia che vanta alcuni dei più importanti ponti e viadotti d'Europa, il Viadotto Italia sul Rio Lao, all'epoca il più alto d'Europa sul fondo valle e lungo 1.160 metri, e il ponte sullo Sfalassà, lungo 893 metri, uno straordinario arcotelaio in acciaio dalle interessanti modalità costruttive. Ma l'autostrada nasce incompleta, per l'interruzione sul Sirino, nei pressi di Lagonegro, al km 131.

**Nel 1987** il presidente del Consiglio Bettino Craxi e il ministro dei Lavori pubblici Riccardo Misasi stanziavano 1.000 miliardi di lire per lavori di somma urgenza sulla Salerno-Reggio Calabria.

**Tra il 1996 e il 1997** il governo presieduto da Romano Prodi approva un piano di lavori su tutto il tracciato dell'A3, stanziando 6.000 miliardi di lire. In base all'esame dei flussi di traffico, il programma di ammodernamento dell'autostrada prevede la realizzazione di tre corsie per ogni senso di marcia solo per i primi 53 km (da Salerno a Sicignano degli Alburni), mentre per il resto dell'autostrada sono previsti l'adeguamento e la messa in sicurezza, con l'eliminazione delle curve pericolose, la riduzione delle pendenze e, ove necessario, la costruzione di nuove gallerie e l'abbattimento di viadotti. Nel progetto è previsto anche il superamento della strozzatura del Sirino, al km 131.

**Nel 1999** il Cipe, con la delibera n. 49, unifica gli interventi precedentemente deliberati in un unico intervento denominato "interventi di adeguamento autostrada Salerno-Reggio Calabria" per assicurare maggiore flessibilità operativa. L'Anas, divenuta nel frattempo ente pubblico economico e presieduta da Giuseppe D'Angiolino, bandisce le gare per la progettazione. I lavori, divisi in ben 77 microlotti, vengono realizzati non tutti contemporaneamente, ma secondo una progressione temporale scandita dall'erogazione delle risorse economiche messe via via a disposizione, incontrando nel tempo alcune difficoltà a causa di problemi tecnici e del fallimento delle imprese aggiudicatrici delle gare e portando di volta in volta alla posticipazione della data di ultimazione lavori. Da quegli anni, il percorso dell'autostrada sarà caratterizzato da una lunga teoria di cantieri, che soprattutto d'estate provocheranno spesso code e disagi.

**Il 21 dicembre 2001** viene approvata la Legge Obiettivo n° 443, proposta dal governo Berlusconi. L'Anas, presieduta da Vincenzo Pozzi, riprogetta la cantierizzazione dell'autostrada per accelerare il programma di ammodernamento. I lavori di più lotti funzionali vengono concentrati in macrolotti, da affidare con il nuovo strumento del general contractor.

**Il 25 novembre 2003** partono i cantieri del 1° Macrolotto relativi all'ammodernamento del tratto che va dallo svincolo di Sicignano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana, in provincia di Salerno, per 28,5 km.

**Il 23 luglio 2008** l'Anas, presieduta da Pietro Ciucci, apre al traffico il 1° macrolotto dallo svincolo di Sicignano degli Alburni allo svincolo di Atena Lucana, costato 500 milioni di euro.

**L'11 giugno 2014** vengono consegnati i lavori dell'ultimo grande cantiere della A3, il Macrolotto 3.2, che riguarda 20 km di autostrada da Laino Borgo a Campotenese, del valore di circa 600 milioni di euro. Tra le opere presenti c'è anche il viadotto Italia.

**Il 31 ottobre 2014** viene aperto al traffico l'ultimo tratto del Macrolotto 2, che riguarda 31 km di autostrada da Padula-Buonabitacolo a Lauria, che complessivamente ha comportato un investimento di oltre 1 miliardo di euro. I lavori, grazie a una soluzione tecnica in galleria, consentono dopo oltre 40 anni di superare la strozzatura del Sirino.

**Il 2 marzo 2015** crolla la quinta campata della carreggiata sud del viadotto Italia, mentre sono in corso lavori di demolizione dell'impalcato, trascinando con sé un mezzo di cantiere sul quale è presente un operaio di origine romena (Adrian Miholca), morto precipitando per circa 80 metri. L'autostrada viene chiusa in entrambe le direzioni, tra gli svincoli di Laino Borgo e Mormanno (Cosenza).

**Il 24 luglio 2015**, dopo la nomina del nuovo presidente di Anas, Gianni Vittorio Armani, l'emergenza viene superata: la carreggiata nord del Viadotto Italia viene riaperta al traffico nei due sensi di marcia grazie a lavori svolti in tempi record dall'Anas e che riguardano la rimozione delle macerie con connessa attività di bonifica dei luoghi sottostanti il viadotto, la riparazione della pila danneggiata dal crollo e l'apposizione di opere strutturali a protezione delle altre pile.

**A fine luglio del 2015**, sono 355 i km di autostrada completati e in esercizio e d'estate per la prima volta da circa 20 anni sulla Salerno-Reggio Calabria si registra un solo cantiere inamovibile di circa 3 km. Su richiesta del presidente del Consiglio Matteo Renzi e del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, il nuovo vertice Anas rivede il programma dei lavori, anticipando di un anno e mezzo l'apertura al traffico del tratto, al mese di dicembre 2016.

**Il 4 febbraio 2016** viene abbattuto l'ultimo diaframma della nuova galleria "Jannello".

**Il 10 marzo 2016** viene abbattuto l'ultimo diaframma della nuova galleria "Mormanno Nord".

**Il 26 luglio 2016** viene aperto al traffico quasi l'intero tratto di oltre 20 km dell'ultimo cantiere, Macrolotto 3.2, in cui rientra anche il viadotto Italia.

**Il 10 ottobre 2016** viene abbattuto il diaframma della canna nord della nuova galleria 'Laria', a Laino Borgo, in Provincia di Cosenza. Il tunnel - lungo oltre 600 metri - è l'ultima opera in fase di completamento nel Macrolotto 3.2 ed è la più complessa dell'intero tratto. La realizzazione della nuova galleria 'Laria', posta in variante rispetto al tracciato esistente, non ha determinato impatti sulla viabilità, nemmeno durante i periodi critici dell'esodo estivo.

**Il 24 ottobre 2016** è stato abbattuto il diaframma della canna sud della nuova galleria 'Laria': l'ulteriore passaggio segna la conclusione delle attività di scavo di tutti i tunnel della nuova autostrada.

**Il 22 dicembre 2016** l'Anas, presieduta da Gianni Vittorio Armani ha aperto al traffico, con oltre un anno di anticipo sulla data di consegna dei lavori, la Galleria Laria. Era l'ultimo grande cantiere: la A3-Salerno Reggio Calabria è finita.