

Lazio, Roma, 30/09/2010

## **A3 Salerno-Reggio Calabria, la situazione dei lavori analizzata dal Consiglio di Amministrazione dell'Anas**

Il Consiglio di Amministrazione dell'Anas, presieduto da Pietro Ciucci, ha valutato lo stato dei lavori della nuova A3 Salerno-Reggio Calabria.

“Non viene utilizzato a caso il termine “Nuova” Salerno-Reggio Calabria – ha dichiarato il Presidente dell'Anas Pietro Ciucci – perché l'Anas non sta semplicemente allargando quella costruita oltre quaranta anni fa, ma sta realizzando una nuova, moderna e più sicura autostrada, abbattendo gradualmente la precedente. Il tutto in presenza di traffico, particolarmente intenso nel periodo dell'esodo estivo”.

L'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è lunga 443 km, il cantiere più lungo d'Europa. Il Consiglio di Amministrazione ha preso atto che a tutt'oggi sono stati completati 210 km, mentre 173 km – interamente finanziati - sono in costruzione, con l'obiettivo di completarli con gradualità entro il 2013. Dal 2006 sono stati completati e aperti al traffico 109 km di nuova autostrada. Nel 2010 l'Anas investirà circa 600 milioni di euro nei lavori della Salerno-Reggio Calabria (oltre 400 milioni nel 2009), a riprova del forte impegno per la realizzazione dei lavori in corso.

“I fondi pubblici stanziati – ha rilevato il Presidente Pietro Ciucci -, ammontano a 7,5 miliardi di euro e coprono tutti i lavori realizzati e quelli in corso. Per il completamento della nuova Salerno-Reggio Calabria restano ancora da affidare i lavori relativi agli ultimi 60 km pressoché interamente progettati, per un investimento ulteriore di 2,5 miliardi di euro. Le gare saranno avviate secondo la disponibilità finanziaria e tenuto conto dell'esigenza di mantenere sull'autostrada aperta al traffico un adeguato livello di servizio”.

Il CdA, inoltre, ha studiato le cause del contenzioso che blocca da oltre un anno l'avvio dei lavori di alcuni macrolotti.

I lavori per la realizzazione della nuova autostrada A3 Salerno Reggio-Calabria hanno avuto un vero impulso nell'anno 2001 e pieno sviluppo successivamente all'introduzione della Legge Obiettivo, a partire dal 2002. Il progetto complessivo è suddiviso in 58 interventi e, precisamente, in 12 macrolotti e 46 lotti. In precedenza, vi erano stati soltanto 20 piccoli appalti relativi a singoli lotti, avviati a partire dal 1998, con un'estensione media inferiore a 7 km per un investimento complessivo di appena 600 milioni di euro.

Il CdA, inoltre, ha appreso che attualmente operano nei cantieri attivi sull'autostrada oltre 700 imprese dell'intera filiera produttiva che va dal Contraente Generale fino al subappaltatore. Nei lavori sono direttamente impegnati oltre 3500 operai, mentre altri 7000 costituiscono la forza mobilitata dall'indotto. Oltre 5.000 sono i mezzi d'opera impiegati.

La Salerno-Reggio Calabria è un progetto unico nel suo genere, in quanto attraversa gli Appennini lucani e calabresi per oltre il 50% dell'intero percorso e, pertanto, più di 200 km di autostrada si contraddistinguono su un tracciato di montagna impervio, che raggiunge la quota altimetrica autostradale più alta d'Europa, a

Campotenese, in Calabria.

La complessità del progetto è dovuta anche al fatto di aver dovuto progettare e costruire la nuova autostrada in sovrapposizione a quella esistente, mantenendo ininterrotto il flusso del traffico, con l'obbligo di ridurre al minimo il disagio agli utenti.

È stato evidenziato dal Consiglio di Amministrazione che, oltre allo sforzo finanziario, tecnico e organizzativo, l'Anas sta dedicando grande attenzione e notevoli risorse nella difesa della legalità. Il tentativo di infiltrazione criminale è una costante che ha accompagnato lo sviluppo dei lavori sulla Salerno Reggio-Calabria. Si è costretti a registrare ben 190 episodi di diversa gravità, principalmente nell'area reggina, che vanno dal semplice furto di materiali di consumo e di attrezzature di cantiere, fino al vero e proprio atto intimidatorio a sfondo estorsivo con danneggiamenti e incendi dolosi. L'Anas è fortemente impegnata nella difesa della legalità per rafforzare la presenza dello Stato, rappresentato dalla Magistratura, dai Prefetti e dalle Forze dell'Ordine, con la costante attenzione del Parlamento.

Oggi risultano pressoché ultimati tratti strategici della nuova autostrada a cui l'Anas aveva dato priorità nella realizzazione e, in particolare, quelli in corrispondenza dei grandi centri urbani quali l'area metropolitana salernitana, dove il traffico autostradale è maggiore; il nodo di Cosenza, dove l'ammodernamento ha consentito di avvicinare l'hinterland alla città e quindi di facilitare il traffico pendolare e lo sviluppo dell'economia locale; la zona di Lamezia Terme, dove è stato effettuato un intervento di ricucitura intermodale con l'aeroporto, fondamentale per i flussi turistici della regione. Inoltre, non va sottovalutato l'ammodernamento dell'area prospiciente il porto di Gioia Tauro, dove proprio nei prossimi giorni verranno consegnati i lavori per il nuovo svincolo di Rosarno, con la realizzazione del quale sarà consentito il collegamento diretto tra l'A3 già ammodernata e l'importante area portuale.

Alla fine dei lavori, si avrà un collegamento tra Salerno e Reggio Calabria con una estensione complessiva inferiore all'attuale di circa 10 km, in virtù delle scelte tecniche rigorose effettuate sulla geometria del tracciato, dove saranno realizzate 48 gallerie naturali, 17 artificiali e 127 viadotti. In alcune tratte, quali quella lucana e quella terminale calabrese, la successione galleria-viadotto si estende per decine di chilometri senza soluzione di continuità. Ad esempio, solo nel V e nel VI macrolotto (da Gioia Tauro a Reggio Calabria), le gallerie si estendono complessivamente per oltre 35 km e i viadotti per circa 10 km.

Nella maggior parte dei casi si tratta di opere d'arte la cui realizzazione ha richiesto soluzioni progettuali complicate e innovative, sia dal punto di vista degli schemi strutturali che dal punto di vista delle forme architettoniche e ambientali. Un esempio è costituito dalla soluzione studiata dai progettisti per superare la strozzatura del Sirino, dovuta ad una impasse naturale (una massa franosa continua), che da 40 anni ha costretto il transito su una carreggiata a corsia unica e che sarà superata grazie a due nuove gallerie naturali di concezione avveniristica.

Roma, 30 settembre 2010

---