



## Reportage

Salerno-Reggio  
Prove su strada  
di «normalità»

CIOCIOIA A PAGINA 11

# Salerno-Reggio Calabria, prove di «normalità»

«Entro luglio» 322 chilometri su 433 saranno «a posto»

La tecnica costruttiva del viadotto Serra non ha precedenti: il nuovo ponte di 3.500 tonnellate è stato "agganciato" al vecchio e posizionato lavorandoli a 104 metri d'altezza

I timori per il traffico da «bollino rosso» nei weekend agostani, sono legati soprattutto a tre differenti tratti a due corsie per 10,5 chilometri. Quello più critico riguarda i 3,7 chilometri successivi allo svincolo lucano di Lauria Sud

DAL NOSTRO INVIATO SULLA **A3**  
SALERNO-REGGIO CALABRIA  
PINO CIOCIOIA

**T**erza, quarta, quinta, una dietro l'altra, senza neanche andar giù bruschi col piede sull'acceleratore. Entrati sulla Salerno-Reggio Calabria, filiamo subito lisci in direzione nord, Salerno distante 443 chilometri, il mare sulla sinistra, cielo azzurro, caldo e vento. Vediamo un po' com'è messa questa autostrada a metà 2013. Subito dopo che il presidente di **Anas**, **Pietro Ciucci**, ha pubblicamente... giurato che entro luglio («prima dell'esodo») saranno aperti «altri 45 chilometri» e che «entro dicembre ultimaremo tutti i lavori già finanziati e avviati». Considerata da almeno un ventennio l'*incubo* estivo degli automobilisti italiani costretti a percorrerla, oggi – parola sempre dell'amministratore unico **Anas** – «277 chilometri della **A3** sono a posto», diventeranno 322 fra meno di due mesi e 380 entro la fine dell'anno (su un totale conclusivo di 433, i restanti non sono ancora finanziati). **Ciucci** s'è voluto sbilanciare: «Ad agosto il tempo di percorrenza da Salerno a Reggio sarà quattro ore e mezza», una in meno rispetto all'estate scorsa. Cioè per noi una speranza fin qui rimasta sempre vana, per lui una sorta di certezza.

## ANSIE DA "BOLLINO ROSSO"

La prima strozzatura sono 4,8 chilometri fra Santa Trada e Bagnara Calabria. Sui quali si viaggerà in doppia corsia, una ad andare e l'altra a venire, fino a dicembre. Noi adesso camminiamo bene, spediti, il traffico è inesistente. Ma nei fine settimana agostani da *bollino rosso*? Certo, siamo ancora tanto vi-

cini al capoluogo calabrese che qui non dovrebbero esserci pesantissimi problemi di percorrenza nemmeno in quei giorni, visto che sulla **A3** i maggiori si verificano tradizionalmente in direzione Sud (l'esodo è sempre più concentrato del controesodo) e che il quaranta per cento delle auto entrate da Salerno escono prima di Lagonegro.

Continuiamo ad andare incontrando pochissimi camion e ancor meno auto. Chi sta costruendo la "nuova Salerno-Reggio Calabria" (tecnici e ingegneri ti spellano se non usi quel "nuova") ha fatto un gran lavoro: lungo, lunghissimo non per sua responsabilità, però grande. Come il viadotto strallato "Favazzina", sul quale si viaggia prima di Bagnara: un ponte per ogni senso di marcia, ciascuno con campata centrale di 220 metri e campate laterali di 100 metri sorrette da stralli ancorati a due antenne che si arrampicano fino a poco meno di 100 metri. Il ponte in direzione Nord è già aperto, quello in direzione Sud lo sarà entro luglio.

Via via sfilano Tropea, Vibo, Pizzo e panorami suggestivi. Prima di Lamezia spunta il secondo intoppo, cioè altri 2 chilometri su doppia corsia. La sensazione però è la stessa suscitata da quello precedente, dopo Santa Trada: neanche qui dovrebbero innescar-



si *tregende* di traffico (almeno non quelle cui ci ha abituati la Salerno-Reggio) neppure nei giorni più "caldi" – automobilisticamente parlando – della bella stagione. Insomma, un po' di accortezza nelle partenze, una gestione del flusso di auto altrettanto oculata e non è illusione ridurre al minimo i *danni* delle attese.

### INGEGNERIA CREATIVA

Lo scoglio più grosso è stato (ed è) dover costruire una grande via di scorrimento e insieme mantenere il traffico in corso: si spiegano così strozzature e salti di corsia.

Se è vero, poi, che il nuovo tracciato si sviluppa per la gran parte più o meno vicino al vecchio, lo è anche che in alcuni tratti vi si sovrappone, sebbene sia stato spostato assai più a monte per ammorbidirne l'impatto ambientale e per tagliare molte curve che rendevano tortuoso il tragitto originario (da qui la riduzione d'una decina di chilometri della lunghezza complessiva).

Tutto questo ha significato una pioggia di complicazioni in termini di progettazione e realizzazione, ad esempio, su un terreno spesso montagnoso (per alcuni tratti c'è l'obbligo invernale di catene a bordo) e, specie nella parte calabrese, sufficientemente instabile, franoso.

Più volte entriamo in galleria, sbocchiamo su un viadotto e subito dopo imbocchiamo una nuova galleria. Insomma, la guida non è certo a rischio noia. Anzi. S'incontrano anche le spettacolari gallerie tombate, cioè quelle ormai in disuso del vecchio tracciato che sono state riempite e sigillate. Come alcuni piloni dei viadotti dismessi (le cui sedi stradali sono già state demolite facendole saltare con l'esplosivo) in attesa di essere rasati al suolo.

### TECNICHE MAI USATE

Politica, politici e politicanti a parte, sono stati i tecnici e gli ingegneri a fare spesso faville per quest'autostrada. Se ne ha un'idea arrivando sul viadotto Serra (a ridosso di Lauria Nord): un ponte di 3.500 tonnellate d'acciaio messe in opera con una tecnica mai usata al mondo. È troppo affascinante: prima di proseguire sul viadotto in esercizio, in direzione sud, attraversiamo una sterzata polverosa per infilarci nel cantiere di quello in direzione nord, che sarà invece aperto entro luglio.

Proprio mentre stanno ultimando l'ultima... spinta del ponte, in senso letterale: perché la tecnica mai usata è stata "agganciare" il nuovo al vecchio e spingerli, facendo in modo che il primo prendesse pian piano il posto del secondo, lavorando ad un'altezza di 104 metri. E man mano che il vecchio avanzava, demolendolo, visto che c'erano pochi metri a disposizione prima dell'imbocco di una galleria.

A passarci sopra ad ottanta all'ora in automobile e a raccontarla così, sembra essere stato un gioco da ragazzi. A toccarlo e vedere da due passi le operazioni di "posa" vengono i brividi. Anche perché, non fosse bastata la tecnica inventata di sana pianta, il nuovo ponte è fatto anche ad "ali di gabbiano" (col centro più sollevato rispetto agli estremi), quindi i rulli sui quali farlo scorrere avrebbero anche dovuto basculare...

### LA STROZZATURA A RISCHIO

Se sono spuntate le rose, le spine però non sono affatto esaurite. Pri-

ma del viadotto Serra, mentre raggiungevamo Lauria Sud, avevamo incrociato quello che potrebbe/dovrebbe rivelarsi il vero nodo critico della prossima estate: i 3,7 chilometri, nuovamente a due corsie, che strozzano la strada quasi d'improvviso e hanno diversi tratti tortuosi. Anche qui eravamo andati via lisci a sessanta, settanta all'ora e con traffico inesistente. Ma se il flusso cominciasse a contare il passaggio di due o tremila auto ogni ora, non si metterebbe magnificamente (come tempi e code) per chi sta andando a villeggiare...

### UN'ALTRA... STRADA

Morale? A viaggiare sulla Salerno-Reggio si capisce che i potenziali rischi di ritrovarsi affogati in code interminabili saranno per tre tratti e 10,5 chilometri complessivi, ma soprattutto dalle parti di questi 3,7 dopo Lauria Sud (per chi va in direzione Sud) e sarà dura scongiurarli. Fermo restando che, se poi il flusso delle auto si facesse enorme da spingersi al di là delle previsioni, inevitabilmente i disagi sulla **A3** potrebbero affacciarsi dappertutto, come su gran parte della nostra rete stradale in certi week end di agosto.

Il motore canta tranquillo. Sempre sole, caldo, cielo azzurro. Se ne

vanno sulla destra Lago-negro, poi Sala Consilina ed Eboli e Battipaglia: Salerno si avvicina, la **A3** si fa a tre corsie, il limite sale a centotrenta e il traffico s'infittisce. Non che diventi degno di particolare nota, ma automobili ne incontriamo un po' di più e mezzi pesanti anche.

Riepilogo: siamo arrivati a Sicignano su due corsie più quella d'emergenza e senza problemi, da qui alla fine (53 chilometri) andremo invece su tre più l'emergenza. Quando il pannello luminoso ci avvisa che Salerno è a cinque minuti il sole ha cominciato a scendere, il cielo ad arrossarsi e le auto a diventare parecchie.

Abbiamo interamente percorso l'*incubo* estivo degli automobilisti italiani e visto cantieri, siamo entrati fino in fondo a gallerie che si stanno finendo di scavare. Al netto delle molte soste e senza naturalmente superare i limiti di velocità, abbiamo impiegato appena meno di cinque ore. Anche state abbastanza piacevoli. Ovvio che sia stato facile, facilissimo di questi tempi: siamo a inizio giugno e poi questa strada, la dorsale diretta e unica verso la Sicilia, affacciata sul Tirreno meridionale, è realmente trafficata non più di tre o quattro settimane all'anno. E però a venerdì 2 agosto mancano appena cinquantatré giorni...

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## reportage

Dopo l'annuncio dell'amministratore **Anas**, **Pietro Ciucci** – «da agosto basteranno 4 ore e mezza da Salerno a Reggio» – abbiamo percorso la dorsale affacciata sul Tirreno meridionale. Restano punti critici, per lavori in corso, in vista delle partenze estive, ma la «nuova arteria» presenta opere di raffinata ingegneria

### COS'È LA A3

#### ARTERIA PRINCIPALE DEL SUD TIRRENICO

Con i suoi 118 chilometri in Campania, 30 in Basilicata e 295 in Calabria, l'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria rappresenta la principale arteria di scorrimento che collega la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea, «allacciandosi al Corridoio I che collega Palermo a Berlino», sottolinea l'**Anas** nel suo sito internet. La metà del suo tracciato è in montagna (il 40% viaggia intorno alla quota di 600 metri, con il suo punto più alto a 1.043) ed alla fine del suo completamento la "nuova A3" conterà 180 gallerie e 500 fra viadotti, ponti e cavalcavia. La prima tratta della Salerno-Reggio, che sopporta i maggiori carichi di traffico, è a tre corsie più una di emergenza, per il resto la sezione stradale è quella "classica" autostradale con due corsie di marcia e una d'emergenza. (P.Cio.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I NUMERI

#### È costata oltre dieci miliardi e mezzo di euro dal 2001

Grandi numeri. Nel male come nel bene. Nei lavori sulla nuova Salerno-Reggio Calabria sono direttamente impegnate 4mila persone e più di 5mila mezzi. Le imprese coinvolte nella fornitura di materie prime, semilavorati, servizi e altre attività sono 700 (la maggior parte con sede sui territori interessati dai lavori stessi) e danno lavoro a circa 7mila addetti. Dal punto di vista finanziario, gli stanziamenti attuali per la costruzione della nuova A3, sbloccatisi di fatto nel 2001, ammontano a 7 miliardi e 443 euro e che finanziano tutti gli interventi in esecuzione e quelli in fase di appalto. E l'**Anas** ha ricevuto, nell'ambito dei "Programmi operativi nazionali" (Pon trasporti), fondi comunitari ("Fondi europei di sviluppo regionali") 477 milioni di euro, che corrispondono al 6,5% dell'intero fabbisogno. Tuttavia, per completare l'intera autostrada sono ancora necessari 3 miliardi e 100 euro, relativi a dodici interventi in fase di progettazione ed acquisizione pareri. Fra questi interventi, cinque riguardano l'ammodernamento dei rimanenti 58 chilometri di autostrada, mentre sette si riferiscono a nuovi svincoli successivamente inseriti su richiesta delle comunità locali. Il 21 gennaio del 1962 quando l'"Azienda nazionale autonoma delle strade" inaugurò il cantiere della Salerno-Reggio, alla presenza dell'allora presidente del Consiglio, Amintore Fanfani. Quel giorno venne anche deposta una targa: «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». E nel 1963 fu aperto il primo tratto di una "autostrada"... a due (strette) corsie. (P.Cio.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA STORIA****Una strada moderna che ha quasi sostituito quella vecchia**

Un termine di paragone (negativo) tutto italiano. Tanto che viene definito «peggio della Salerno-Reggio Calabria» qualcosa fatto male e costato uno sproposito. E la A3, negli anni, è stata effettivamente segnata da lavori che apparivano senza fine, costi che lievitavano più di un soufflé, piogge di strumentalizzazioni politiche e/o localistiche, date di chiusura degli ammordenamenti prima annunciate e poi slittate non si ormai più quante volte. Con la ciliegina estiva sulla torta delle code chilometriche ad ogni esodo e controesodo capaci di conquistare le prime pagine di giornali e telegiornali. Realizzata con fondi pubblici, la Salerno-Reggio viene gestita dall'Anas (senza pedaggi) e attraversa le province di Salerno, Potenza, Cosenza, Catanzaro, Vibo Valentia e Reggio Calabria. I lavori per la sua costruzione cominciarono nel 1962 e furono conclusi nel 1972, però l'autostrada, con le sue due corsie, le curve strette e il percorso tortuoso, si rivelò quasi subito poco o niente adeguata al traffico che avrebbe dovuto servire. Nel 1990 dovettero iniziare i lavori di ammodernamento, la cui conclusione fu annunciata prima nel 2003, poi nel 2008 e infine nel 2013. La definizione di "ammordenamento" è in realtà poco corretta, si sta infatti costruendo (coi finanziamenti sbloccati dalla legge Obiettivo nel 2001) una vera e propria nuova autostrada, che alla fine sarà più corta di 10 chilometri rispetto alla vecchia. Il più ottimista è il presidente dell'Anas: «Nell'immaginario collettivo la Calabria è arretrata dal punto di vista infrastrutturale – ha detto Pietro Ciucci –. Sono convinto che già questa estate e, soprattutto, quando avremo completato entro quest'anno tutti i lavori della nuova A3, questo giudizio cambierà». E lo sperano tutti... (P.Cio.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

