

Il ruolo dell'Anas. Sugli ultimi 58 chilometri da ammodernare sono stati accantonati i progetti 2014 - Al loro posto un piano pluriennale di manutenzione straordinaria

Il compimento dell'opera grazie al piano di project review

Alessandro Arona

ROMA

L'Anas può annunciare «La Salerno-Reggio Calabria è finita» grazie alla radicale operazione di "project review" messa in campo negli ultimi due anni dall'Anas di Gianni Armani, su input del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio.

Sugli ultimi 58 chilometri di autostrada rimasti da ammodernare (su 443) sono stati accantonati i progetti Anas 2014 che prevedevano, come sui restanti 385 km, ampie nuove tratte in variante per adeguare l'autostrada alle norme tecniche attuali, per un costo di tre miliardi di euro e un tempo di altri quattro-cinque anni tra gare d'appalto e lavori, con cantieri permanenti.

Al loro posto un piano pluriennale (2016-2020) di manutenzione straordinaria "profonda" da 1,1 miliardi di euro, già interamente finanziato, senza cantieri fissi e a basso impatto sulla viabilità. Alcuni lavori sono già partiti a ottobre, saranno tutti con cantieri rimuovibili in momenti di elevato traffico, e finiranno (questo il programma) nel 2020, comprendendo anche l'am-

modernamento della nuova "Autostrada del Mediterraneo" a Smart road (si veda il servizio a fianco).

I 58 chilometri "residui" sono composti di tre tratte: 21,5 km tra Morano Calabro e Firmo/Sibari, 26 km tra Cosenza sud e Altìlia Grimaldi, 11 km tra Pizzo Calabro e Sant'Onofrio (poco sopra Vibo Valentia). Su questi 58 km si viaggia ancora sull'autostrada originaria, realizzata tra il 1962 e il 1974, a due corsie senza emergenza, mentre per i restanti 385 km si è concluso ieri l'ammodernamento "radicale" partito nel 1999 e costato in tutto 7,446 miliardi di euro.

I 385 km ammodernati sono stati quasi rifatti da zero, con tratte in variante o abbattimenti e ricostruzioni dei vecchi viadotti, e così era previsto anche sulle tre tratte per 58 km, per un costo di 3.079 milioni. Tra il 2013 e il 2014 i governi Letta e Renzi stanziarono i primi 760 milioni per due lotti su tre nella Cosenza-Altìlia, e a inizio 2014 partì il bando Anas da 260 milioni per il lotto Stupino-Altìlia.

L'arrivo di Delrio e poi Armani nella primavera 2015 hanno però portato alla svolta "project review": addio alle costose tratte in variante sulle ul-

time tre tratte, le meno trafficate, e invece un piano di "manutenzione profonda" del tracciato esistente (rifacimento corpo stradale e pavimentazione, restauro ponti, viadotti e gallerie, adeguamento impianti, piazzole di sosta ogni 350 metri). Il costo si è così ridotto a 1,1 miliardi anziché tre, di cui circa 530 milioni per una "carreggiata di arrampicamento" in variante, per i soli mezzi pesanti, da realizzare in direzione sud nel tratto Cosenza-Altìlia.

Ma i sindacati degli edili non sono convinti della bontà dell'operazione. «Dire che la Salerno-Reggio è finita - sostiene Antonio Di Franco, segretario nazionale della Fillea Cgil, calabrese - significa dire che l'ammodernamento non sarà completato, che un pezzo dell'opera sarà lasciata non in sicurezza». «Il tratto di 21 km tra Cosenza e Altìlia - prosegue - è a rischio idrogeologico, è un percorso di montagna con forti pendenze e curve strette, e senza corsia di emergenza. E non è vero che è il tratto meno trafficato. La manutenzione straordinaria non basta».

L'Anas risponde facendo notare che 5.000 km di autostrade Aiscat su 6.900 sono a due sole corsie, quasi tutte rea-

lizzate con le vecchie normative tecniche. Inoltre il tratto Cosenza-Altìlia, 20 mila veicoli medi al giorno, è vero che è più trafficato del tratto a Nord Lagonegro-Sibari (8.500 mezzi al giorno, già ammodernato) ma ha meno della metà delle auto del tratto campano, 45 mila tra Salerno e Sicignano.

Con la project review il costo residuo della Salerno-Reggio è sceso da tre a 1,1 miliardi, e il costo totale da 10,5 a 8,5 miliardi. E il piano di manutenzione sugli ultimi 58 km è già partito. Le prime 20 gare, lanciate a inizio 2016, accordi quadro per un valore massimo di 105 milioni di euro, sono tutte aggiudicate.

L'Anas conta di mandare in gara tra la primavera e l'estate prossima la seconda tranche di bandi da 150 milioni. «E verso la fine dell'anno - spiegano - dovrebbe arrivare la terza "ondata" di bandi», sempre lotti da 5-10 milioni, per un totale di circa 100 milioni.

Infine l'ultima tranche di manutenzioni, circa 150 milioni, dovrebbe essere pubblicata nel 2018. Insieme all'unica "grande opera" prevista, la "corsia di arrampicamento" sulla Cosenza-Altìlia (550 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SVOLTA

Addio alle costose tratte in variante sulle ultime tre tratte e un piano di manutenzione profonda del tracciato esistente

