

**MEGALOTTO 3 SS JONICA, 27 CANTIERI ATTIVI.
COMPLETATO IL VARO DEI VIADOTTI DI SATANASSO E CASTIGLIONE**

- **Oltre 1.500 persone** impiegate dall'inizio dei lavori a oggi
- **Lavori con circa 6 mesi in anticipo** sul cronoprogramma
- **Quasi il 60% delle persone impiegate viene dalla Calabria**



Il Megalotto 3 della Strada Statale Jonica 106 completa il varo dei viadotti di Satanasso e Castiglione portando al 28% il totale dei lavori realizzati in ben 27 cantieri per la strada che in Calabria collegherà l'area di Sibari con Roseto Capo Spulico. Cantieri al lavoro in modo intensivo, con una produzione che registra circa sei mesi di anticipo rispetto ai tempi previsti dal cronoprogramma dei lavori di contratto, concentrati sullo scavo di due gallerie naturali, la Trebisacce e la Roseto 1, rispettivamente di circa 3,5km e 1,2km.

Tutto questo per la costruzione di un'opera, commissionata da Anas, che si configura come uno degli elementi chiave di trasformazione del Corridoio Jonico in una infrastruttura stradale di grande comunicazione dei litorali ionici della Calabria, della Basilicata e della Puglia. Trentotto chilometri per chiudere un anello tra gli assi autostradali A14 e A2, e mettere in comunicazione i tre versanti costieri di Jonio, Tirreno ed Adriatico, attraverso strade a elevato scorrimento. Tre mari, con le loro città, gli scambi culturali, gli intensi traffici commerciali saranno finalmente avvicinati grazie alla realizzazione dell'ultimo tratto mancante di questa arteria.

Un progetto stradale chiave.

L'opera apporterà un beneficio enorme per la mobilità nelle regioni del Sud, perché da un lato collega rapidamente la Calabria con la Puglia e dall'altro le mette a sistema con le grandi vie di scorrimento che conducono al Nord. Questo, in sintesi, il cuore del Megalotto 3 della SS 106 Jonica, l'opera del valore di circa €980 milioni, commissionata da ANAS nell'ambito di un investimento complessivo di €1,3 miliardi, che sarà realizzata dal Consorzio Sirjo del **Gruppo Webuild** (premiato il 27 gennaio scorso dalla Cassa Edile di Cosenza per la regolarità, la legalità e la sicurezza raggiunta nei cantieri).

Un'opera complessa con i primi 18 chilometri del tracciato che si sviluppano lungo la piana di Sibari e i restanti 20 che attraversano la catena Appenninica, imponendo lo scavo di 11 chilometri di gallerie (tra artificiali e

naturali) oltre alla realizzazione di circa 6 chilometri di viadotti con pile di altezza maggiore di 40 metri e campate lunghe fino a 120 metri.

Nei cantieri i lavori procedono spediti: nel mese di marzo è stato completato il varo dei viadotti di Satanasso e Castiglione e attualmente è in corso lo spostamento delle trivelle per la costruzione dei pali di fondazione dei viadotti della tratta montana. Per quanto riguarda gli impalcati metallici, sono arrivate in cantiere 30mila delle 50mila tonnellate complessive di travi di impalcato, mentre tutte le calotte prefabbricate delle gallerie artificiali sono state completate e trasportate in cantiere.

L'obiettivo è portare a termine l'opera entro il 2026. Una volta inaugurata, il tempo necessario per collegare Sibari e Roseto Capo Spulico si ridurrà di 16 minuti, passando dai 36 attuali a 20 minuti, mentre le stime di percorrenza – effettuate in fase di gara – dimostrano il grande impatto che avrà sulla popolazione ma anche sugli scambi. Al decimo anno di esercizio saranno 12.500 i veicoli che ogni giorno percorreranno la SS 106, e 19 milioni i mezzi pesanti fino al 20° anno di esercizio.

Nei cantieri del Megalotto 3 **sono state impiegate oltre 1.500 persone** dall'inizio dei lavori a oggi.

«Il personale – spiega l'ingegner Salvatore Lieto, amministratore delegato e progettista di Consorzio Sirjo – è stato selezionato principalmente nei territori vicini ai cantieri e la Calabria è una regione che offre sul mercato molti minatori, fondamentali per gli scavi delle gallerie. In generale possiamo dire che, tra società fornitrici e lavoratori, circa il 60% degli impiegati viene proprio dalla Calabria».

Innovazione, sicurezza e sostenibilità.

In tema di sostenibilità la Conferenza di Servizi ha previsto che il bellissimo paesaggio dell'Alto Jonio sia preservato durante e dopo le lavorazioni.

«In fase di Conferenza di Servizi – racconta l'ingegner Salvatore Lieto – i ministeri dei Beni Culturali e dell'Ambiente hanno presentato circa 100 prescrizioni in tema ambientale, alle quali abbiamo risposto prevedendo il ricorso a una prefabbricazione spinta dei principali manufatti. Ad esempio, le calotte delle gallerie artificiali, dislocate lungo il tracciato nella tratta dei terrazzi marini, vengono costruite altrove in diversi stabilimenti del Sud e trasportate qui, evitando così un diverso e maggiore impatto ambientale dovuto alla circolazione di betoniere attraverso i cantieri. Oltre a questo, è previsto un bilancio zero nella gestione delle materie prime e in particolare delle terre di scavo. Tutti i materiali di scavo saranno infatti utilizzati per costruire le opere in terra, come i rilevati stradali. Alla fine, di 13 milioni di metri cubi di terre di scavo ne rimarranno appena 250mila che saranno stoccati in un deposito definitivo».

L'obiettivo ancora una volta è quello di salvaguardare la bellezza del paesaggio, ma anche quell'incredibile **patrimonio archeologico che va dal parco archeologico di Sibari fino a Roseto Capo Spulico**, chiamato così proprio perché sorgeva qui un giardino di rose con i cui petali venivano riempiti i cuscini delle principesse di Sibari.

Bellezze e leggende che sopravvivono dai tempi della Magna Grecia e che oggi acquistano un senso particolare in quest'opera innovativa e moderna che unirà i mari, aumentando gli scambi e preservando la sicurezza dei viaggiatori.

Webuild, il nuovo Gruppo che nasce nel 2020 da Salini Impregilo, è uno dei maggiori global player nella realizzazione di grandi infrastrutture complesse per la mobilità sostenibile (ferrovie, metro, ponti, strade, porti), l'energia idroelettrica (dighe a scopo energetico, impianti idroelettrici), l'acqua (Impianti di depurazione, dissalatori, gestione acque reflue, dighe a scopo potabile e irriguo), edifici green (edifici civili e industriali, aeroporti, stadi e ospedali), supportando i clienti nel raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile – SDG definiti dalle Nazioni Unite. Il Gruppo è l'espressione di 116 anni di esperienza ingegneristica applicata in 50 paesi, con 80.000 dipendenti tra diretti e indiretti, di oltre 100 nazionalità. Tra i progetti iconici realizzati o in corso, la Linea 4 della Metro di Milano, una tratta della Linea 16 del Grand Paris Express, il Cityringen di Copenhagen, lo skytrain della Sydney Metro Northwest in Australia, la Red Line North Underground a Doha, la Linea 3 della Metro di Riyadh; nuove tratte ferroviarie ad alta velocità in Italia; il

nuovo Ponte Genova San Giorgio in Italia e il Long Beach International Gateway Bridge a Long Beach, in California; il progetto di espansione del Canale di Panama; l'impianto idroelettrico Snowy 2.0 in Australia; la diga di Rogun in Tajikistan; l'Anacostia River Tunnel e il Northeast Boundary Tunnel a Washington, D.C.; lo stadio Al Bayt, che ospiterà la coppa del mondo del 2022 in Qatar. A fine 2021, il Gruppo ha registrato un portafoglio ordini totale di €45,4 miliardi, con il 92% del backlog costruzioni relativo a progetti legati all'avanzamento di obiettivi SDG. Webuild, soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte di Salini Costruttori S.p.A., ha sede in Italia ed è quotata presso la Borsa di Milano (Borsa Italiana: WBD; Reuters: WBD.MI; Bloomberg: WBD:IM).

[Ulteriori informazioni su www.webuildgroup.com](http://www.webuildgroup.com)



Contatti:

Relazioni con i Media

Gilles Castonguay

Tel. +39 342 682 6321

email: gr.castonguay@webuildgroup.com

Relazioni con i Media (Italia)

Carmen Cecchini

Tel. +39 346 3019009

email: c.cecchini@webuildgroup.com