

**INCHIESTA «LE GRANDI OPERE»
Salerno-Reggio /3**



Foto Ansa

LA STRADA SENZA FINE

Era stata progettata come autostrada ma dopo oltre trent'anni è tornata al rango di «strada». Era nata per unificare l'Italia ricca con quella povera, ma ne ha aumentato le disparità. Si è trasformata in un simbolo: di lentezza, inefficienza, sperpero, malaffare. La A3 Salerno-Reggio Calabria è diventata l'emblema del Mezzogiorno peggiore. Un imbuto lungo 442,9 chilometri vulnerabile e costoso. Costruito in 12 anni (1962-1974), ma mai terminato. Una strada senza controllo che ha facilitato il potenziamento della criminalità organizzata. Tortuosa, come la sua storia. Che inizia nel 1961 con la legge 729 che impegna lo Stato, attraverso

l'Anas, alla sua realizzazione. Il costo è di 180 miliardi. Ed è «a fondo perduto» visto che non ci sono pedaggi. Il percorso lo sceglie la politica. Per difendere il feudo di Cosenza, il socialista Giacomo Mancini e il democristiano Riccardo Misasi obbligano l'Anas a optare per la via interna al posto di quella costiera. C'è la Sila da superare. Sono 40 chilometri in più, di cui 22 in galleria. La prima pietra la posa nel '62 Amintore Fanfani. «Sarà pronta entro due anni», promette. Ma i lavori si chiudono nel 1974 con un costo di 368 miliardi di lire. 12,3 chilometri sul Sirino sprofondano subito, mentre il resto dell'autostrada, tornata nel 2001 «strada», muore lentamente. Nel 1997 riprendono i lavori divisi, oggi, in 7 macrolotti. Costo finale previsto 9 miliardi e data di consegna per il 2013. Ad oggi, un'utopia.

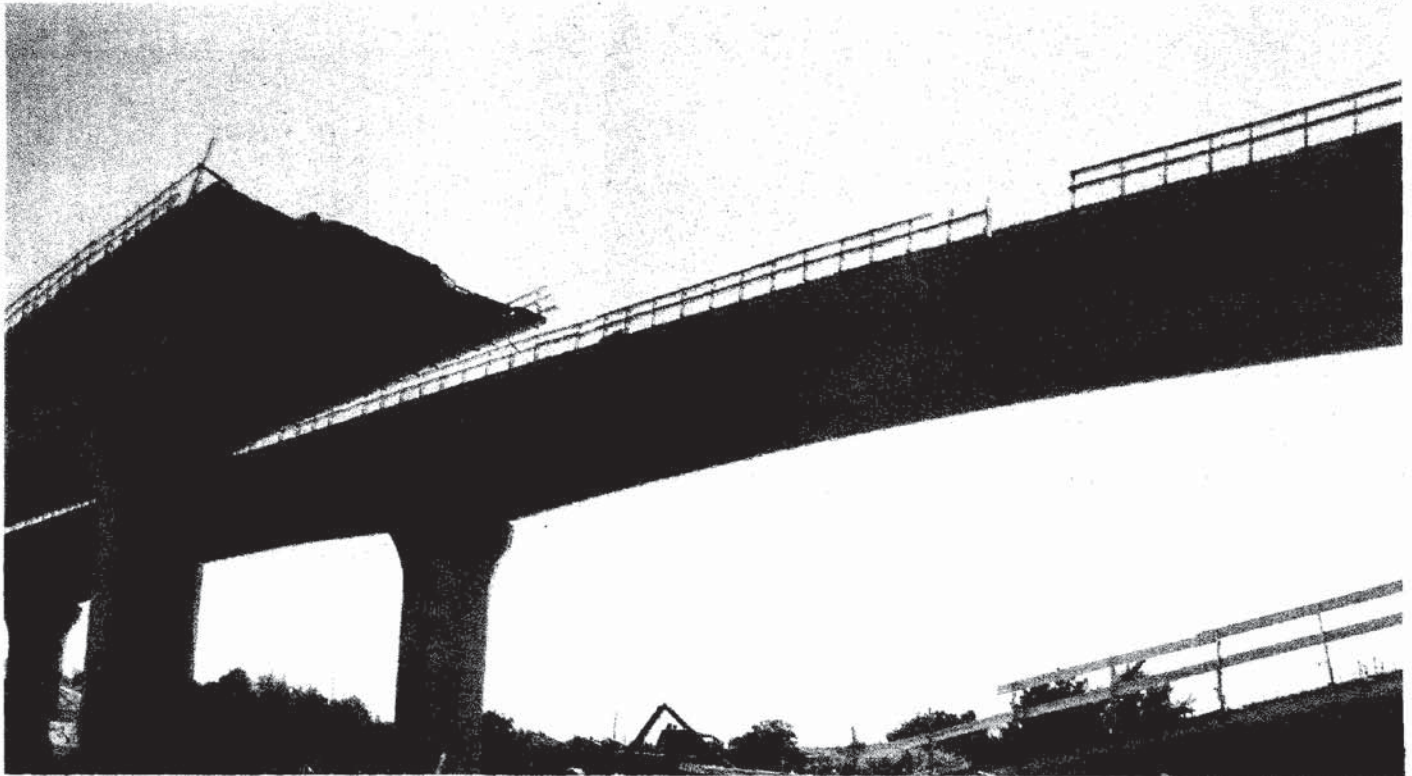
Strada nostra

Il controllo della Salerno-Reggio Calabria da parte della 'ndrangheta



Fonte: elaborazione Sole 24 Ore su dati Dia e Dda

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Quattrocento chilometri a ostacoli L'eterno cantiere che collega il Sud

Un affare da milioni di euro per i boss che prendono il 3 per cento. Secondo la Procura di Reggio l'autostrada è interamente sotto il controllo della malavita. I lavori in corso, dal 1962, costringono per 64 volte al cambio di corsia. Mentre il limite di velocità cambia per 126 volte.

MARCO BUCCIANINI

INVIATO A REGGIO CALABRIA
mbucciantini@unita.it



ROBERTO ROSSI

INVIATO A REGGIO CALABRIA
rossi@unita.it



Cristo si è fermato a Eboli per non prendere la Salerno-Reggio Calabria, dice Camilleri. Senza rischiare la scomunica, se è vero che anche il cardinale di "casa", il cilentano Renato Martino, definì il viaggio verso sud «una Via Crucis, un'esperienza al limite del sopportabile: un solo interminabile cantiere». Se Cristo ha potuto evitarsi questo secondo calvario, per milioni di

italiani e turisti che devono muovere verso casa o verso le vacanze non c'è scampo. Quattrocento-quarantatre chilometri fra Tir, pendolari, operai, ruspe e "bussatine", «una modernità distesa su un burrone arcaico, inospitale. Metafora dell'eterna indecisione del sud: partire o non partire»: questa è di Andrea Di Consoli, giovane scrittore lucano.

Prima tappa: cos'è un lotto Al chilometro zero la strada si allarga e restringe. Si va su una corsia, un operaio agita la bandierina rossa, invitando a rallentare. È il primo di 26 lotti di piccole dimensioni. Si alterneranno a 4 macrocantieri: questo obbliga a 64 cambi di corsia mentre il limite di velocità viene "adattato" per 126 volte.

Seconda tappa: il 3% È una regola non scritta, ma è certa come il fuoco che ogni tanto brucia escavatori, terrorizza operai e avverte di presenze oscu-

Il tracciato

**In origine erano tre i percorsi possibili
Vinse quello interno grazie a Mancini**

Fu per una felice intuizione del ministro socialdemocratico Giuseppe Romita, conosciuto come il "Napoleone delle strade italiane", che nacque l'idea della Salerno-Reggio. Quando Romita la immaginò, negli anni '50, il suo percorso era fissato lungo la costa tirrenica. Poi in fase di realizzazione i progetti divennero tre. Il primo prevedeva era quello tirrenico, il più breve ed economico, il secondo, quello ionico, fu accantonato perché più lungo di 172 chilometri, il terzo quello interno ebbe la meglio anche grazie alla pressione politica del socialista Giacomo Mancini e del democristiano Riccardo Misasi, entrambi cosentini.

re, imbattibili. I boss mandano i ragazzi a "bussare" e riscuotere: prendono il tre per cento. Cosche e famiglie s'infiltrano. Un'inchiesta della procura di Reggio Calabria si concludeva con l'epitaffio sulla legalità: «Tutti i cantieri dell'A3 sono controllati dei clan mafiosi». Un rubinetto milionario: ogni volta che lo Stato interviene coi lavori, in pratica finanzia la malavita. Così si spiegano incongruenze che si ripetono spesso, dal km 8: due ruspe senza comando, su una spianata che dimezza la carreggiata. Nessuno sta lavorando, sono le tre del pomeriggio: l'importante non è chiuderli, questi cantieri. L'importante è aprirli.

Terza tappa: il rinvio. A Eboli, una buca sbilancia la Lancia, che scarta di lato e si riallinea. Intorno, sembra esplosa una bomba: smottamenti fra il monte e la strada, sulla destra. Cumuli di pietre. Camion fermi, casotti serrati. Più avanti si va dall'altra parte. Sulla sinistra, le colline sono arredate di paesi stesi verso ovest, in faccia all'ultimo sole d'autunno. Per ristrutturare questa strada servono 9 miliardi di euro: «Sette e mezzo ci sono», fa sapere l'Anas, gli altri deve aggiungerli il Cipe, che ieri doveva deliberare, ma la seduta è stata rinviata. Fra le altre opere era calendarizzata anche l'autostrada tirrenica, della quale ci siamo occupati nella scorsa puntata di questa Italia incompiuta.

Quarta tappa: un tanto al chilometro Questi nove miliardi di euro, sommati ai costi di costruzione (che rivalutati adesso, in euro, sarebbero grossomodo 2,5 miliardi) porteranno a un totale di costo dell'opera di quasi sei milioni al km. A Sicignano comincia un maxi cantiere che si allunga fino a Polla. Qui si lavora da 3 anni, due operai sono morti per incidenti sul lavoro, almeno dieci i feriti: anche questi sono costi. Si vedono indaffarati una ventina di operai, nessuno si protegge la testa con il casco. Nessuno.

Quinta tappa: i fantasmi A Padula la strada scende e piega a sinistra. Serve la destrezza di Schumacher: a mezza curva si resta su una corsia valida. L'altra è sbarrata dai soliti pioli. Delimitano lavori inesistenti, 400 metri in disuso senza una ragione visibile. Due poliziotti si sbracciano, riparando una buca di un metro per due: la pioggia ha spaccato l'asfalto. A Buonabitacolo comincia il cantiere più lungo, fino a Lauria. La strada abbandona l'asse tirrenico e si sbilancia verso lo Ionio, per poi picchiare verso Cosenza: un capriccio ingegneristico voluto dal potere politico. Nei quasi 40 chilometri del cantiere c'è poco movimento, i recinti nacondono mezzi fermi e spaccati disabilitati. Da una betoniera, l'unica che sta macinando di quattro uguali e incolonnate, s'affaccia Carmine: «La commessa più grossa era dell'Icet, che è ferma dopo l'arrivo delle forze dell'ordine». Gli operai sono spariti e il lotto più complicato dell'A3 procede zoppo.

Sesta tappa: lassù A Campotenese si va su a mille e 27 metri, e per scavalcare il fiumiciattolo Lao la strada è sorretta da piloni alti 255 metri: sono primati europei. Circa 130 chilometri corrono in galleria. Nel tratto lucano sono così buie che mettono i brividi. Lo scrittore Di Consoli vede e immagina: «È un cordone ombelicale, fra avvallamenti e strapiombi, fra malavita e cattiva edilizia. Come se il sud non riuscisse a staccarsi da se stesso, e correre avanti». L'alternativa alla A3 è una linea ferroviaria umiliante per lentezza e disservizi. Faranno un ponte a Messina, ma i problemi sono di qua e di là.

Settima tappa: l'architetto Inizia il tratto calabrese. Non c'è un metro che sfugga alla ndrangheta, «una scienza esatta», scrisse il Sole 24 ore. Chi non ci sta, come l'imprenditore del cemento Gaetano Saffiotti, deve fuggire. L'antimafia certificò il Paese illegale: «La cosca Piromalli tracciò - come fosse un architetto - la variante del raccordo di Gioia Tauro», racconta il procuratore Vincenzo Macrì, «e l'Anas rinunciò al suo tracciato: l'altro era migliore». Un pentito rivelò del patto del 1999, all'alba dei lavori di ammodernamento: la torta da fare a fettine per saziare tutti. La spartizione è nella cartina a pagina 33. Le imprese ci stavano, «aumentando e falsificando le fatturazioni di quel 3% da dare ai boss». Alcune aziende, (Impregilo e Condotte Spa), assunsero personaggi vicini alla criminalità.

Ottava tappa: l'illusione. Si guarda attorno, Maria Rosa Cutrufelli, la scrittrice di "D'amore e odio", sentimenti che ritornano: «Dovrebbe essere un piacere viaggiare fra cultura e storia. Erano i "pascoli" dei poeti e degli intellettuali, che qua si ispiravano. Goethe passò per arrivare fino all'Etna». Oggi rimarrebbe in coda su una sola corsia, magari a Gioia Tauro. Quasi trenta chilometri. Un cartello chiarisce: «Possibili rumori per brillamento mine». Si scava nella pancia delle montagne.

Nona tappa: la lupara Wolfgang Goethe, che dunque venne nel meridione, ha lasciato questo pensiero: «Qualunque cosa tu possa fare, incominciala. L'audacia ha in sé genio, potere e magia. Incominciala adesso». E finiscila in fretta. Due settimane fa, al cantiere di Bagnara Calabria - ultimo intervento prima di Reggio - quattro operai dell'impresa Cossi di Sondrio sono stati minacciati di morte da due tippacci armati di lupara. «Non si sono fermati agli incendi dei mezzi aziendali» spiegano dalla Cgil. Sono saliti di un gradino. «La legalità è il vero tema che lo Stato deve affrontare» ricordava il segretario della Fillea Walter Schiavella. Balla un miliardo su queste strade, e lo Stato non corre fino a Reggio.

Decima tappa: l'arrivo Il Calvario è finito: con una sosta all'autogrill di Frascineto ci sono volute sei ore e 34', alla media di 71 km/h, nel pomeriggio di in un giorno "normale", in un Paese anormale. ❖

Asfalto d'oro
Ristrutturare costa
9 miliardi e con quelli
già spesi si arriva al
costo di 20 milioni
al chilometro

Come in città
Per percorrerla tutta
ci sono volute sei ore
e mezzo, a 71 km/h
Molti i cantieri fermi
e senza operai

Opere

Tutta in montagna sfida la natura

45 chilometri di strada si estendono su viadotti. Per progettargli e realizzarli furono chiamati i migliori ingegneri italiani dell'epoca tra cui Silvano Zorzi e Riccardo Morandi. Il viadotto più imponente lungo costruito fu quello "Italia" che passa sopra il fiume Lao. 1160 metri di lunghezza, 225 di altezza, con 19 campate. Primo in Europa.

1017 metri è il punto più alto raggiunto dalla Salerno - Reggio sul monte Pollino località Campotenese. In verità la strada è un saliscendi continuo. Oltre al Pollino l'autostrada si inerpica fino a 925 metri sul monte Sirino e fino a 635 metri a Piano Lago.

Il 30% dell'intero tracciato è costituito da gallerie. Questo perché il progetto predisposto da Salvatore Ruiz ha previsto che la strada viaggiasse su montagne e colline per l'80% del suo percorso.

A dieci anni dall'inizio dei lavori sono il 38% dell'intero percorso (443 chilometri) è stato portato a termine. neppure l'accorpamento in macrolotti voluto dall'allora ministro Lunardi ha dato i suoi frutti. Si pensava di chiudere l'opera entro il 2006 ma ad oggi si pensa al 2013.

Lo scandalo

Venti anni passati fra appalti e corruzione

1971 fu l'anno del primo e vero scandalo nel quale la Salerno Reggio Calabria fu coinvolta. Il socialista Mancini (già presidente Anas dal 1964 al 1968) fu accusato, assieme ad alcuni funzionari Anas, di aver indicato alle imprese favorite i numeri fino ai decimali che sarebbero stati estratti per la selezione delle offerte.

Nel 1994 l'Anas viene commissariata e si procede alla sua trasformazione in ente. Per fare questo si sospendono le regole degli appalti. In particolare "l'assegnazione a trattativa privata", "le perizie suppletive" e "la regola della massima urgenza". Tutte si erano rivelate canali di corruzione.



Sostiene il cardinale Martino: una Via Crucis, un'esperienza insopportabile: una sola interminabile trappola

Per lo scrittore Di Consoli: una metafora dell'eterna indecisione del Sud Partire o non partire

OGNI GIORNO TREMILA TIR

Ogni giorno la Salerno Reggio Calabria è attraversata da circa tremila Tir. Messi tutti in fila formerebbero una colonna lunga oltre cinquanta chilometri. La velocità di crociera è oggi fissata intorno agli 80-100 chilometri orari.

Approfondimenti

www.stradeanas.it

Il sito ufficiale dell'Anas aggiornato per cantiere



Per saperne di più

www.filleacgil.it

Gli edili Cgil contro le infiltrazioni malavitose

