



◆ Nel corso degli ultimi sei mesi sono stati avviati interventi di rifacimento lungo il 24% dell'autostrada. Un osservatorio controllerà lo stato di avanzamento

## La A3 delle polemiche Tra cantieri e attese sarà pronta nel 2003

Sei anni di lavori, oltre sei miliardi di costo  
Il ministro Micheli: «Faremo rispettare i tempi»

ROMA Un'autostrada stretta, dicevano gli automobilisti. Per anni abbandonata, per incuria, privata delle necessarie opere di ammodernamento. Poi negli anni '90 si è aperta la discussione su come intervenire per velocizzare il traffico e resistere alla «autostrada di montagna» vecchia di trenta anni. Dopo le valutazioni sull'impatto ambientale, le opere di ristrutturazione sulla Salerno-Reggio Calabria sono cominciate nel 1996, con un progetto partito quando era ministro dei Lavori pubblici, Antonio Di Pietro e sottosegretario Antonio Bargone, lo stesso che adesso se-

gue le opere. Un piano di interventi di riammodernamento che dovrebbe risistemare interamente la Salerno-Reggio Calabria con una data prevista di fine lavori fissata al 2003.

Sei anni di interventi che l'Anas ha «organizzato» aprendo quindici cantieri l'anno per non ridurre la velocità commerciale al di sotto dei limiti tollerabili. Gli ultimi cantieri previsti dovrebbero cominciare a funzionare nel 2001 e dovrebbero portare al termine i lavori della tratta autostradale.

Il condizionale è d'obbligo, visto che i

lavori dipendono dagli stanziamenti necessari che ammontano a circa mille miliardi ogni anno. Finanziamenti che per il momento sono arrivati con puntualità, essendo la sistemazione della Salerno-Reggio Calabria una delle priorità del governo D'Alema.

Rispondendo alle interrogazioni alla Camera, il ministro dei Lavori pubblici Enrico Micheli nel febbraio scorso ha detto: «I tempi saranno rispettati e l'ultimazione dei lavori avverrà entro il 2003 se saranno assicurati i flussi finanziari previsti pari a 2900 miliardi». Nello stesso giorno Miche-

li ha ricordato che le difficoltà incontrate riguardavano maggiormente l'acquisizione dei terreni, mentre «si è deciso di dosare gli interventi per evitare i disagi dovuti alla limitazione dell'uso dell'autostrada». Una scelta che, comunque, non ha potuto evitare i gravissimi disagi di questi giorni.

Ma c'è anche da aggiungere che in questa fase del 1999 l'Anas ha aperto sulla Salerno-Reggio Calabria cantieri su un tratto di 103 chilometri, ossia sul 24% della rete; e sono in corso anche altre opere di manutenzione in diverse tratte. Opere che hanno causato i rallentamenti dei giorni scorsi.

Insomma, la Salerno-Reggio Calabria dovrebbe diventare un fiore all'occhiello del governo. Tant'è che il ministro Micheli, per verificare la rapidità dei lavori e la buona riuscita entro i tempi stabiliti dell'ammodernamento dell'autostrada, ha deciso di attivare un osservatorio per monitorare i lavori. E sul sito Internet dei Lavori pubblici appare, tra le cose importanti del ministero, l'immagine della Salerno-Reggio Calabria. Ma il link non è ancora attivo. Sarà anche questo per l'ingorgo estivo.



Un automobilista seduto su di un guard-rail autostradale in attesa di superare il casello dell'A4 di Villabona vicino Venezia

Merola / Ansa

### L'INTERVISTA

## Vezio De Lucia: «Ma non condannatela Quelle due corsie portarono il sud in Italia»

CARLO FIORINI

ROMA Non è un amico delle autostrade l'urbanista Vezio De Lucia. Il trasporto su gomma è sempre stato un suo avversario. Eppure non se la sente di puntare il dito contro la Salerno Reggio Calabria, contro quell'opera che negli anni settanta fu costruita con un intento quasi ideologico, portare il Sud in Italia.

Ma ha visto cosa è accaduto? Code chilometriche in un inferno per chi andava in vacanza.

«Certo, lì c'è una delle strutturate più gravi d'Italia, forse la più grave. La repentina fine dell'Autosole che termina in un raccordo autostradale del tutto inadeguato. Un problema assolutamente noto. Ogni anno stupisce la sorpresa».

Come è nata una storia del genere? «La Salerno Reggio Calabria nasce come prolungamento della Napoli-Pompei-Salerno che è un'autostrada a due corsie per senso di marcia ed è una delle prime autostrade di Italia. Poi è stata aggirata Napoli dietro al Vesuvio dall'Autostrada del Sole. Ciò che non è mai stato fatto e che provoca i danni che sono sotto gli occhi di tutti è un raccordo tra l'Autosole e la Salerno Reggio Calabria. E a quanto ne so il progetto definitivo non è ancora pronto. Tra qualche anno, io spero il

più presto possibile anche se non sono un difensore delle autostrade, l'Autosole dovrebbe continuare fino a Sicignano».

Questo esodo d'agosto ha portato come al solito alla ribalta la Salerno-Reggio Calabria. Ma al Nord non è meglio. Le tragedie nelle gallerie, i problemi messi

Il Mezzogiorno purtroppo si ferma sempre a Napoli. Anche oggi con l'Alta velocità



in evidenza dalla rivolta dei Tir. Non è anche un paese che si muove troppo su autostrada?

«Certo, anche il Nord ha di questi problemi. Però vorrei far notare una cosa. L'Alta velocità ferroviaria finisce a Napoli. Ha la stessa impostazione originaria delle autostrade. Il Sud resta ancora una volta fuori».

Eppure sono passati più di 30 anni. L'Italia si ferma ancora a Napoli?

«Sì. È vero che la dorsale tirrenica delle

ferrovie è stata abbastanza potenziata, funziona abbastanza bene. Fino a Reggio Calabria. Naturalmente non basta questo nel mezzogiorno. Basta prendere in mano un orario ferroviario delle Fs per capirlo».

Perché? «Se sfogli l'orario oltre i tre quarti del volume riguarda il centro nord. Le ferrovie del Mezzogiorno sono quelle di inizio secolo. Anzi nel dopoguerra salvo il potenziamento della dorsale tirrenica non è stato fatto nulla. Se il sistema autostradale ha dei difetti quello ferroviario è ancora più trascurato. Per non parlare della Sicilia, dove c'è ancora il binario unico da Palermo a Messina».

A proposito di Sicilia. Cosa ne pensa del ponte sullo stretto?

«Mi sembra che sia caricato solo di significati simbolici. Non credo che risolverà nulla dal punto di vista dello sviluppo. Invece la Salerno Reggio Calabria la difendo. Sarebbe stato meglio potenziare il sistema ferroviario, però credo che Giacomo Mancini in qualche modo abbia fatto bene a voler compiere un atto di omologazione dell'Italia. Anche il Sud profondo, la Calabria, aveva la sua autostrada. Per di più senza pedaggio. Il ponte sullo stretto invece mi sembra un'opera spropositata per costi e impatto».

### L'INTERVISTA

## Isaia Sales: «La terza corsia non risolve nulla L'imbutto è a Fratte, serve la bretella»

ROMA Tutti convinti che nel 2003, una volta ultimati i lavori per la terza corsia sulla Salerno-Reggio Calabria, scene infernali come quelle dell'altra notte saranno solo un ricordo? Tutti illusi. Perché il problema è da un'altra parte. A Fratte, per l'esattezza. Il perché lo spiega Isaia Sales, diesso, esperto di problemi del mezzogiorno e sottosegretario al Tesoro nel ministero Prodi. È convinto che la terza corsia non risolverà il problema. Di esodi infernali dunque se ne vedranno ancora per anni.

Dov'è allora il problema, la causa di quelle code chilometriche che ogni anno riportano pateticamente alla ribalta la Salerno-Reggio Calabria?

«Il problema vero è l'imbutto di Fratte. Il passaggio tra le due autostrade, tra la Caserta-Roma e la Salerno-Reggio Calabria. Non dico che l'allargamento della Salerno Reggio Calabria sia inutile. La terza corsia è necessaria perché quell'autostrada non contiene il traffico normale. E per questo i lavori sono avviati, gli stanziamenti ci sono ma il problema è soltanto di una serie di autorizzazioni che ritardano. Comunque i lavori sono in corso, e proprio quei lavori hanno complicato le cose».

Veniamo al vero nodo. Cosa succede a Fratte?

«La Caserta-Roma e la Salerno-Reggio Calabria si incrociano all'altezza di Mercato San Severino. Quindi, obbligatoriamente, ci si immette sulla Salerno-Avellino. Lì ad un certo punto c'è una sola corsia. E lì passa tutto il traffico tra Nord e Sud. È un imbutto. E quella è un'opera di

Solo il raccordo tra le due autostrade è la soluzione. Ma ancora non è finanziato



cui si sta discutendo la progettazione perché è di impatto ambientale notevole. Si tratta di costruire una bretella di 15 chilometri per riandare da quel punto alla Salerno Reggio Calabria».

Dunque la terza corsia non risolve nulla?

«Esatto. La terza corsia permetterà al traffico di scorrere più veloce sul letto della Salerno Reggio Calabria. Ma per arrivare alla Salerno-Reggio

Calabria chi viene dal Nord ha due strade. La Napoli-Salerno e la Caserta Roma, chi viene dal Nord devia sulla Caserta Roma e lì trova l'imbutto. Questa cosa non può più esistere. Ora è stata fatta una conferenza dei servizi e pare che il progetto sia pronto. Quella è un'opera che secondo me viene ancora prima della terza corsia Salerno Reggio Calabria».

Prima lei parlava dell'impatto ambientale di questa bretella. È molto forte?

«Si tratta di perforare una montagna. Il primo progetto aveva una difficoltà a passare in quanto prevedeva sette chilometri in galleria. E prevedeva anche una bretella di trenta chilometri, ora si pensa a molto meno, a una decina di chilometri. Ora la proposta concordata tra Ministero dei Lavori Pubblici e Anas è una soluzione morbida».

Per quanto riguarda la terza corsia della Salerno Reggio Calabria, che è ormai finanziata e progettata si parla del 2003. Per questa bretella non ci sono ancora progetti definitivi e soldi. Si annunciano tempi lunghi?

«Certo i tempi non saranno brevi. Questa opera, che poi secondo me è la più importante, ancora non è finanziata. Speriamo bene».

C.F.

### SEGUE DALLA PRIMA

## L'UNITÀ D'ITALIA...

apocalittica, non lascia spazio ad alibi, a giustificazioni occasionali. E ci riporta ad un tema ansioso.

L'asse portante del Sud è oggi una strada da tempo inadatta a contenere il flusso di traffico che vi si riversa, ancor più in condizioni particolari come questo inatteso inizio ritardato di vacanze. Inadatta per più ragioni. Intanto per i rischi relativi alla sicurezza sui quali dovrebbe essere in corso, ma non è stato ancora preannunciato il taglio del nastro, un costoso programma di protezione tecnologica. Poi, per le sue dimensioni, progettate ipotizzando scenari marginali di sviluppo nel Mezzogiorno e per l'assurdo percorso, a suo tempo disegnato favorendo corposi interessi politici più che criteri di razionalità.

Ancora, per la singolare

miscela di traffico che la batte ogni ora: dal trasporto pesante al pendolarismo delle tangenziali urbane e delle reti di collegamento tra centri vicini. Infine per il suo degrado progressivo che costringe a continui interventi di manutenzione. Ora, con un editto, si possono chiudere i cantieri d'estate ma non c'è volontà del principe che, a lavori fermi, liberi la corsia sulla quale appunto si stava operando. E la gran parte dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è appunto a due corsie.

Ecco allora riproporsi ed enfatizzarsi il tormentone della lentezza nel Sud, il dovervi procedere a rilento, la sensazione di dover cambiare, una volta giunti, ritmo e cadenza. Che nessun intellettuale - passateci il termine desueto - venga ad esaltare questa anomalia di passo ricorrendo a sofisticazioni culturali basate sull'antropologia o sulla meteorologia.

Il tema, sfrondato da

fronzoli, è questo: si parla da anni di ristrutturare la Salerno-Reggio Calabria. Imbottigliamenti, visioni di ingorghi che generano tormento e malessere, la precisa sensazione di un Sud che diventa, non solo metaforicamente, collo di bottiglia per il resto del Paese, spingono a chiedere perché dagli «effetti-annunci» non si è ancora passati ai fatti.

C'è un altro aspetto importante: si ipotizza per il Sud un modello di economia turistica e si destinano risorse ed attenzione notevoli per costruire questo modello. Rendendone però difficile, sul piano complessivo dei trasporti, la fruizione, scoraggiando volutamente l'ignaro potenziale cliente.

Con un risultato finale, se vogliamo incoerente, alla luce di una sommaria analisi costi benefici sugli incentivi messi in campo, compresa la tolleranza del grado di sommerso che connota il turismo meridionale. Sono sempre meno, dicono le sta-

tistiche, gli emigranti meridionali che ritornano per le tradizionali ferie d'agosto nei loro luoghi d'origine. Vuoi vedere che la mancata rimozione degli ostacoli sulla Salerno-Reggio Calabria sia un'inconscia difesa contro la ripresa dell'emigrazione dal Sud?

MARIO CENTORRINO

## I POPOLARI PAGANO PEGNO

e dalle parole usate in una intervista dalla presidente del parlamento di Strasburgo, Nicole Fontaine: «Berlusconi è nel suo pieno diritto se rappresenta la candidatura di Dell'Utri». Motivo? Vale per lui, dice la presidente, la regola inviolabile della presunzione di innocenza. Detta così è una pura e semplice ovvietà.

Nessuno ha mai detto che vi è una norma che ren-

de incompatibile un incarico istituzionale nel parlamento europeo con inchieste a carico di un parlamentare. La questione che è stata posta a Strasburgo è squisitamente politica: Dell'Utri è stato condannato in primo grado, è al centro di numerose vicende giudiziarie che hanno spinto i magistrati persino a chiedere il suo arresto (che è stato però respinto dal voto della Camera italiana), può mettersi alla guida della commissione europea? Nicole Fontaine sembra convinta di sì, anche se i dubbi, nello stesso gruppo dei popolari europei erano stati moltissimi.

Varrebbe la pena di ricordare che le istituzioni europee escono da una vera e propria débacle morale, che la precedente commissione europea, quella presieduta dal popolare Santer è caduta su una serie di piccoli scandali, di bugie, di piccoli interessi privati di alcuni dei commissari che hanno fatto corto circuito con la

necessità di trasparenza e di credibilità di chi guida le politiche continentali. Bisogna pur dire che quegli scandali - sufficienti a produrre una crisi e le dimissioni dell'intera commissione - non avevano alcuna rilevanza penale, che insomma non c'era alcun reato e alcuna inchiesta giudiziaria.

Nella sua intervista Nicole Fontaine agita lo spettro della bocciatura per la commissione oggi presieduta da Prodi. Tra i motivi di un possibile giudizio negativo vi potrebbe anche essere il fatto che uno dei commissari, la lussemburghese Viviane Reding, avrebbe mentito circa il coinvolgimento del marito in una inchiesta su presunti illeciti bancari.

Insomma, anche qui, basterebbe il silenzio su una inchiesta che per altro non la riguarda direttamente a gettare un'ombra definitiva su una commissaria mentre le inchieste e le condanne di primo grado non costituiscono motivo sufficiente (politicamente, insistiamo,

non formalmente) per rendere la candidatura Dell'Utri almeno sconsigliabile, inopportuna. Nicole Fontaine paga, visibilmente, un pedaggio ad un partito che fa parte del suo gruppo parlamentare e anzi torna a difendere la scelta da parte popolare di aver accolto Forza Italia. Nelle sue parole il Ppe è ormai diventato «una grande formazione rappresentativa di tutte le sensibilità del centrodestra».

Un'ultima domanda, questa tutta italiana: se questo è - per esplicita dichiarazione - il presidente del parlamento - il nocciolo duro del polarismo europeo che senso ha avuto l'alleanza Ppe e liberali (compresi quelli italiani dell'Asinello) che ha permesso a Nicole Fontaine di battere Mario Soares? E, poi, se Forza Italia tornerà a candidare Dell'Utri alla vicepresidenza della commissione giustizia cosa faranno gli uomini del Ppe e cosa i liberali?

ROBERTO ROSCANI

