

ORIZZONTI

Da Salerno a Reggio sulla giungla d'asfalto

LA «A3» non è un'autostrada normale: simbolo di un Meridione incolonnato e straccione è piuttosto un imbuto, un percorso a ostacoli, a volte un inferno. Ora un libro ne ripercorre la storia, dall'inizio dei lavori nel 1964 a oggi

di **Andrea Di Consoli** / Segue dalla prima

V ecchiette coi piedi gonfi, in fila nelle toilette degli autogrill, che vanno a trovare i figli laureati e disoccupati nel Centro-Nord (o i loro figli piccolo-borghesi «realizzati» col «posto fisso» nelle pubbliche amministrazioni d'Italia), camionisti incattiviti e spazientiti, turisti già stanchi prima di arrivare in albergo, malati in cammino verso i tanti San Raffaele del mondo, commercianti coi furgoni pieni di roba comprata a Napoli, pullman stipati di studenti di Scienze delle comunicazioni, e brutti ceffi coi Suv che lampeggiano a tutta velocità: ecco l'umanità dolente e arrogante della Salerno-Reggio Calabria, un «sottomondo» che non è stato neanche reputato degno di pagare il pedaggio autostradale. Una delle tante umiliazioni per una popolazione che, secondo Leandra D'Antone, non ha mai saputo «pretendere» democraticamente. S'intitola proprio *Senza pedaggio* (Donzelli, 121 pagine, 14,50 euro; sottotitolo: *Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria*) un bel libro che Leandra D'Antone, docente di Storia contemporanea all'Università La Sapienza di Roma, ha dedicato alla strada più famigerata d'Italia. Ciò che sembrava normale (la costruzione di un'autostrada) si è repentinamente trasformato in una neoforazione mostruosa (ma anche la santa faccia di Voltaire, data in pasto all'individualismo anarchico dei meridionali, tempo qualche anno, e poi s'inebirebbe, ricoperta di sputi, ricatti e derisioni. Date al Sud una buona idea e, nel volgere di poco tempo, quella buona idea diventa un incubo). La Salerno-Reggio Calabria è una vena varicosa travolta da trombosi e necrosi diabetica, ché troppo zucchero, negli anni, troppi soldi sono stati spesi senza criterio, magari sotto la pressione salvifica dell'emergenza. Benvenuti, comunque, sull'autostrada «di Giacomo Mancini» (importante esponente socialista calabrese, segretario del Psi, ministro dei lavori pubblici e della sanità, presidente dell'Anas, sindaco di Cosenza), colui che riuscì, forse non a torto, a far accantonare il tracciato tirrenico della Salerno-Reggio Calabria a favore dell'entroterra, cioè della sua Cosenza, a costo di pesanti lievitazioni di budget (ma non fu lo stesso Mancini, come ci testimonia l'imprescindibile *Buio a Reggio*, pubblicato in due volumi dalla casa editrice Città del Sole di Reggio Calabria, a volere, insieme all'altro plenipotenziario cosentino Riccardo Misasi, il ministro dei bidelli, e al catanzarese Ernesto Pucci, sottosegretario agli Interni, l'esclusione di Reggio Calabria da ogni ruolo istituzionale? Non furono i tre «ras» calabresi, portando il capoluogo di Regione a Catanzaro, l'Università e l'autostrada a Cosenza, a creare i sacrosanti, anche se strumentalizzati, «moti di Reggio» del 1970?). Scrive la D'Antone: «Se il percorso costiero ionico mostrava lo svantaggio di essere in assoluto il più lungo e di ben 172 chilometri, perché all'itinerario notevolmente più breve lungo il Tir-

Scritto da Leandra D'Antone, «Senza pedaggio» racconta la progettazione, la costruzione e il destino di questa strada

reno fu preferito quello enormemente più disagiato nell'entroterra? La risposta più ovvia è che ciò sia avvenuto per inglobare nel percorso la città di Cosenza, dietro l'influente pressione del socialista Giacomo Mancini e del democristiano Riccardo Misasi, entrambi cosentini. In particolare Mancini, già deputato e segretario regionale calabrese del Psi, ebbe modo di intervenire sulle scelte relative alla grande opera pubblica nell'intero corso della sua realizzazione, grazie ai poteri acquisiti dal 1963 nell'esecuti-



Sulla Salerno-Reggio Calabria in agosto: si gioca a pallone in attesa che si sciolga una fila di 15 km

vo dapprima come ministro della sanità del primo governo Moro, poi come ministro dei lavori pubblici nonché presidente dell'Anas dal 1964 al 1969, e successivamente come ministro per il Mezzogiorno nel 1974». E si sa, giusto per dare un senso a queste date, che la Salerno-Reggio Calabria fu costruita proprio tra il 1964 e il 1974, anni del grande potere politico di Giacomo Mancini. La soluzione «interna», comunque, rispetto a quella tirrenica, presentava anche numerosi lati favorevoli; ché anzitutto bisogna tener conto che sul Tirreno c'era già la linea ferroviaria, e questo avrebbe creato uno sbilanciamento delle comunicazioni longitudinali (e anche tutta una serie di problemi di tracciato); e poi, come ebbero a scrivere alcuni ingegneri cosentini nei primi anni Sessanta: «(La soluzione interna) provocherà il coinvolgimento dei traffici del Metapontino fino alla Piana di Sibari ed a Crotona, ed in senso più lato dalla costa adriatica alla Sicilia; investirà nelle sue zone di influenza gran parte della Lucania e la quasi totalità della Calabria settentrionale». A volte, perciò, al di là di ogni valutazione politica, interessi particolari e buon senso coincidono fortunosamente (a conferma della complessa ambiguità morale del potere).

Lo studio di Leandra D'Antone s'inserisce nel proficuo filone di nuovi studi meridionali che hanno tra i propri esponenti nomi come Piero Bevilacqua, Carmine Donzelli e Domenico Cersosimo; tutti studiosi sistematici ed empirici, propensi a segmentare i problemi del Sud (il Sud è plurale), e a razionalizzarli in un contesto di precise relazioni tra carattere antropologico e scelte strutturali (politiche) e infrastrutturali. Una vera e propria «scuola», che ha trovato nella rivista *Meridiana* e nella casa editrice Donzelli una solida cassa di risonanza. L'indignazione e la rabbia di questi studiosi è sempre nascosta negli studi, nella valutazione non ideologica della realtà; e anche in *Senza pedaggio* le perplessità politiche e culturali sono sempre finali, frutti (a posteriori) di un'analisi accurata dei fatti. La D'Antone fa una rapida ricognizione della storia auto-

stradale italiana; ci spiega il ruolo dell'Iri e dell'Anas; spiega perché l'Autostrada del Sole (costruita tra il 1956 e il 1964 a partire da Milano) si sia fermata a Napoli. Ci racconta la genesi della «eccezionalità» della Salerno-Reggio Calabria (sia per le difficoltà ingegneristiche, sia per l'assenza di pedaggio, sia per le ingerenze, durante la costruzione e durante il rifacimento dell'ultimo decennio, del malaffare: «L'autostrada senza pedaggio, senza controlli in ingresso e in uscita, ha facilitato, in aree sempre più soggette all'azione della criminalità organizzata, quel controllo del territorio divenuto per esse vitale»). Ci racconta, insomma, 442,9 km di storia meridionale (tante è lunga la Salerno-Reggio Calabria). Però ci fornisce anche dati interessanti sulla eccezionalità di tanto lavoro fatto (basti pensare ai tanti viadotti, alle gallerie, ai ponti). Scrive la D'Antone, mettendo così in risalto i violenti chiaroscuri di una Grande Opera italiana: «La realizzazione dei viadotti, opere audacissime e spettacolari, coinvolse i migliori ingegneri italiani tra cui Silvano Zorzi e Ric-

La volle Giacomo Mancini e sulla carta appariva come una «buona opera», ma col tempo è diventata una mostruosità

cardo Morandi. Quest'ultimo fu consulente di Enzo Bedeschi, Lucio Casciati e Gino Covre, autore del progetto esecutivo, per la realizzazione del viadotto sul fiume Lao, lungo 1160 metri su 19 campate, di cui le tre centrali in acciaio con luci fino a 175 metri, noto per avere conseguito il primato europeo per altezza dei piloni sul fondovalle-255 metri - e per questo denominato «Italia». Questo è solo un esempio di come la Salerno-Reggio Calabria, soprattutto nel tratto più complicato, ovvero quello tra il monte Sirino, il Lao e Campotenese, sia

anche stata una straordinaria prova di bravura e di coraggio di tanti ingegneri e operai (anche se furono decine, purtroppo, gli operai che persero la vita in quei titanici lavori). Leandra D'Antone riflette empiricamente sulle soluzioni adottate nel rifacimento della Salerno-Reggio Calabria dal 1997 a oggi (l'autostrada che «non è un'autostrada», secondo i Piani ministeriali); discute scelte, oppone argomentazioni; dice, addirittura, che probabilmente sarebbe stato più razionale rifarla, anziché rimanergliela. E riflette, ovviamente, sulla centralità delle infrastrutture nel Sud, anche se in *Mezzo giorno* (Donzelli, 2000), libro a quattro mani di Carmine Donzelli e di Domenico Cersosimo, si sosteneva che non sono le infrastrutture a creare sviluppo, ma è lo sviluppo a creare infrastrutture. I problemi che la D'Antone affronta sono tanti, e di difficile soluzione: c'è il dramma della rete viaria siciliana, le lunghe tratte a binario unico delle ferrovie meridionali, la scarsità di collegamenti diagonali, la difficile creazione di un sistema integrato dei trasporti (pensiamo al Porto di Gioia Tauro che, non importando e non esportando prodotti calabresi è, per dirla con Cersosimo, «un porto vicinissimo al mondo intero, ma paradossalmente lontanissimo da Gioia Tauro»), l'annosa questione del Ponte sullo Stretto, psicodramma propagandistico dei partiti, ma straordinaria avventura di progettazione ingegneristica e culturale. È da più di mezzo secolo che tutti gli apparati dello Stato e della grande industria nazionale e internazionale (dalla U.S. Steel alla Fiat, dalla Pirelli alla Falk) discutono e lavorano intorno alla possibilità del Ponte; e sicuramente un approccio meno ideologico (come quello della D'Antone) può non dico convincere gli scettici, ma almeno aiutare a riportare la discussione intorno al Ponte su percorsi meno rigidi. Scrive, sconsolata, la D'Antone: «Così il ponte finalmente deciso e progettato, quello sospeso a campata unica, per uno strano scherzo della lingua e della storia, rimane «in sospeso»». Poi, in conclusione, certamente non si può nascondere il fascino oscuro che la Saler-

EX LIBRIS

Se vuoi far ridere Dio, raccontagli dei tuoi progetti.

Blaise Pascal

Tocco&Ritocco

BRUNO GRAVAGNUOLO

L'eterno Cav di Severino

La conversione di Magdi Una conversione è qualcosa a cui guardare con sommo rispetto. Coinvolge e lacererà l'intera vita del neofita, e «commuove» pure chi sta al di fuori. «Dissentire» sarebbe insensato: la conversione è una manifestazione radicale della libertà umana. Un piccolo grande «miracolo». Ciò detto come non sorprendersi, negativamente, dinanzi ad alcune delle modalità della conversione di Magdi Allam? a) per il suo tratto *mediatico* e *globale*. Con il Nunzio di Cristo in terra, sotto i riflettori del mondo e di Pasqua. E mettendosi narcisisticamente al centro della scena del mondo e di Pasqua. E con mosse ossessive analoghe. E cioè, da «Allah è l'unico Dio e Maometto è il suo Profeta», a «Ho scoperto solo Gesù... il vero unico Dio che il Dio della Fede e Ragione». Dov'è l'agape fraterna? Dove l'accoglienza? Dove il Cristianesimo? E dov'è San Paolo, che pur non era tenero, e però ecumenico? No, più che a San Paolo rigenerato, Magdi Allam fa pensare alla spada di Saulo, prima di essere folgorato. E c'è come un sapor di Fatwa contundente a rovescio in questa conversione. Che a noi pare senza un briciolo di carità e di umiltà. E che pertanto non scioglie i cuori, ma semmai li indurisce.

In Severino Veritas Già, come il filosofo sul *Corsera* ci rimartella, essa è lì e ci aspetta: «Il pensiero mostra che cosa i popoli sono destinati a volere». E come e quando? Alla fine dei tempi e del Nichilismo della Tecnica.

«Che mostrerà come ogni cosa è da sempre, eterna nel fulgore dell'Essere. Incluso lui, noi, Tremonti e queste folli righe (entrano ed escono dal Nulla...). E incluso Berlusconi. Da sempre! Non diletua, capite? No, permene e *ab aeterno*, al più scompare dalla vista. Per poi ricomparire. Non può essere. Ardatece il Divenire, soltanto un po' di Divenire...»

Senza controlli né in ingresso né in uscita, ha facilitato il controllo del territorio da parte della criminalità organizzata

no-Reggio Calabria esercita a livello di immaginario letterario (e proprio in virtù dei suoi aspetti meno civili). Ma si vorrebbe non vedere tutti questi morti, tutte le scritte tristi sulle porte delle toilette degli autogrill, le deviazioni, i troppi ingorghi, la troppa solitudine di certe sere sulle tratte della Campania del Sud: Polla, Sala Consilina, Padula; o della Calabria del Nord: Morano, Castrovillari, Sibari. E poi i bagagli dei migranti: quei teli colorati che vibrano nel vento, e si lasciano il mare, o la dura montagna, alle spalle.