

INCHIESTA «LE GRANDI OPERE»
Salerno-Reggio /3



Foto Ansa

LA STRADA SENZA FINE

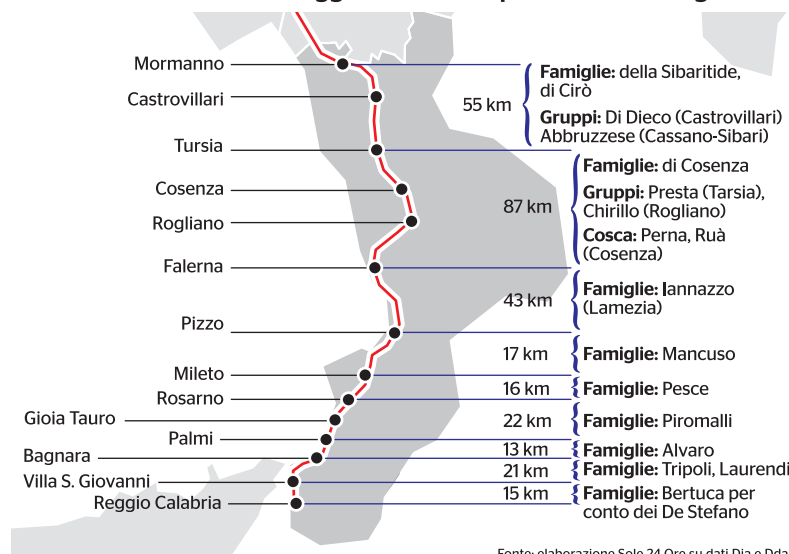
Era stata progettata come autostrada ma dopo oltre trent'anni è tornata al rango di «strada». Era nata per unificare l'Italia ricca con quella povera, ma ne ha aumentato le disparità. Si è trasformata in un simbolo: di lentezza, inefficienza, sperpero, malaffare. La A3 Salerno-Reggio Calabria è diventata 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 obbligarono 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. I 2,3 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.

INFO / UNITA

Strada nostra

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



Fonte: elaborazione Sole 24 Ore su dati Dia e Dda