



“ **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**

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 un 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 Siciignano 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 disabitati. 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 tipacci 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.

### 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.

## 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.