

Il caso

Passera: dopo 15 anni basta, ci metto la faccia

# Salerno-Reggio Calabria nel 2013 stop all'opera infinita "Chiuderemo tutti i cantieri"

**Costi raddoppiati,  
e ci sono ancora  
dodici interventi  
da appaltare  
o da progettare**

**ROBERTO MANIA**

ROMA — «Io ci metto la faccia», ha detto il ministro dello Sviluppo, Corrado Passera. «E dico che tutti i cantieri aperti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria saranno completati entro il 2013». Dopo ben sedici anni dall'inizio dei lavori per rifare i 442,9 chilometri che completano, via asfalto, il collegamento del nord con il sud. Con i costi che intanto sono praticamente raddoppiati.

Il 2013 è la data che aveva indicato anche Silvio Berlusconi, pensando, quando ancora era a Palazzo Chigi, che avrebbe potuto sfruttare la chiusura dei cantieri nella prossima campagna elettorale, dimenticando però gli annunci precedenti («sarà completata nel 2008») che aveva fatto, armato di bacchetta e lavagnetta, nel salotto compiacente di *Porta a Porta* quando erano le grandi opere il mantra dei progetti del governo.

La Salerno-Reggio Calabria resta una grande opera, certo. Ma non è un'opera normale. Questa è «un'autostrada diversa» come ha scritto Leandra D'Antone nel suo «Senza pedaggio» sulla storia della Salerno-Reggio Calabria. Lo scorso anno

l'ex ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, volle risalire in auto da Reggio Calabria a Salerno per vedere come procedevano i lavori lungo la A3. Ma solo il giorno dopo capì che cos'è davvero la Salerno-Reggio Calabria: nella notte, a Nocera Terinese nei pressi di Lamezia Terme, saltò in aria una sonda di quelle che si usano per scavare le gallerie. Un messaggio da parte delle 'ndrine, non difficile da decodificare. Perché questa è la Salerno-Reggio Calabria, l'autostrada senza pedaggio, senza caselli e telepass, ovviamente; l'autostrada che non è un'autostrada come ha certificato l'Unione europea; l'autostrada che è diventata «il più lungo corpo di reato», controllata lungo la tratta prima dalle famiglie della camorra, poi delle cosche della 'ndrangheta calabrese che qui hanno posto le premesse per la loro espansione, imponendo la regola del «3 per cento», la quota che pretendono dagli appalti altrui. L'autostrada, infine, che si trasforma in una interminabile coda in una gimcana «per lavori in corso» nei giorni caldi degli esodi agostani.

Sono quindici anni che si sono aperti i cantieri per rifare questa autostrada senza corsie di emergenza, per rifare viadotti e gallerie che hanno squarciato le montagne con ardite e costose opere ingegneristiche non sem-

pre giustificate e che ne hanno ingrossato a dismisura i costi. Perché il tragitto originale venne scelto anche per assecondare gli interessi dei ras locali a cavallo tra gli anni Sessanta e i Settanta: il socialista Giacomo Mancini e il democristiano Riccardo Misasi, per esempio, che vollero l'autostrada nella loro Cosenza anziché giù, lungo la costa tirrenica come una parte dei tecnici suggeriva e pure le tabelle di spesa.

Nel 2002 si prevedeva che costasse 5,8 miliardi di euro, nel 2010 le stime si sono raddoppiate: 10,2 miliardi. Per completare l'intera autostrada, secondo gli ultimi aggiornamenti dell'Anas che risalgono al mese scorso, sono ancora necessari circa 3,1 miliardi di euro. Perché ci sono ancora dodici interventi da appaltare o da progettare. Dei dodici interventi, cinque riguardano l'ammodernamento di quasi 60 chilometri, e sette si riferiscono a nuovi svincoli non previsti all'inizio ma che sono stati chiesti dalle comunità locali.

Finora è stato realizzato l'86,75 per cento dell'intero tracciato. I lavori ultimati riguardano 246,100 chilometri (il 56,37 per cento di tutto il tracciato). Sono stati avviati o stanno per esserlo interventi per 138,220 chilometri. Alla fine l'autostrada sarà più corta di venti chilometri, si fermerà prima e avrà meno curve. Ancora una anno per vedere se sarà davvero finita.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

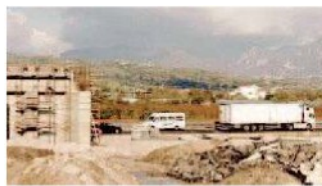




### La storia dei lavori

#### LA PRIMA PIETRA

Nel 1962 fu l'allora presidente del Consiglio Amintore Fanfani (foto) a posare la prima pietra dei lavori per l'autostrada



#### IL RIFACIMENTO

Per costruire la A3 ci sono voluti dieci anni, dal 1964 al 1974. Dal 1997 sono iniziati i lavori per ammodernarla



#### LA PREVISIONE

Il governo prevede la chiusura dei lavori entro il 2013. Come Berlusconi, che in un primo tempo aveva indicato il 2008