

Venti chilometri in meno

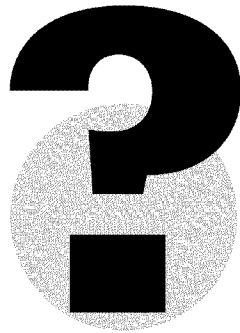
Dopo i lavori, il tracciato finisce prima e ha meno curve ma le spese sono quasi raddoppiate rispetto all'inizio

Dalla camorra alle 'ndrine

La prima ha concluso i suoi affari negli anni passati le seconde estorcono, gonfiano fatture, corrompono

Quaranta all'ora su lunghi tratti

Zig zag, cambi di carreggiata, niente aree di servizio settecento imprese al lavoro lungo 400 chilometri

Inchiesta italiana

Viaggio sulla Salerno-Reggio ecco i cantieri-scandalo ostaggio della criminalità

In 10 anni i costi saliti da 5,8 a 10,2 miliardi

DAL NOSTRO INVIATO
ROBERTO MANIA

REGGIO CALABRIA — L'autostrada si è accorciata. Venti chilometri di meno. Finisce prima e ha meno curve. Ma costa di più. La Salerno-Reggio Calabria, a tredici anni dall'inizio dei lavori di rifacimento, rimane uno sgorbio. Resta l'autostrada senza pedaggio, e solo con qualche corsia di emergenza. Infatti non è neanche un'autostrada, come ha certificato l'Unione europea. Un'odissea per chi la percorre tutta. Un lungo territorio da spolpare, sezionare, controllare per la camorra e la 'ndrangheta. Giulio Tremonti, ministro dell'Economia, l'ha attraversata, accompagnato dai segretari di Cisl e Uil, Raffaele Bonanni e Luigi Angeletti, meno di un mese fa. Due giorni dopo il suo passaggio, a Nocera Terinese, vicino a Lamezia Terme, è saltata una sonda che serve per scavare le gallerie. Un avvertimento, nonostante dall'inizio di febbraio sia presente l'esercito nei vicini cantieri del reggino, trenta chilometri militarizzati.

UN LUNGO CORPO DEL REATO

Benvenuti, allora, nel "più lungo corpo del reato" dell'Italia. Degli scandali, dei morti ammazzati, degli appalti truccati, dei cantieri finti, del calcestruzzo impoverito. Delle code. Benvenuti nell'opera infinita dai costi inarrestabili: dai 5,8 miliardi di euro previsti nel 2002 si è passati ai 10,2 miliardi di fine 2010. Il doppio. Dall'inizio dei lavori, nel 1997, i costi si sono più che decuplicati. Benvenuti tra i cantieri sempre aperti: chiuderanno nel 2013 — proprio l'anno in cui dovrebbe finire la legislatura —, dicono il governo e l'Anas che solo qual-

che anno fa, però, diceva che era il 2011 la *dead line*; nel 2017 spiegano, invece, all'Ance, l'associazione dei costruttori; nel 2020, se va bene, secondo la Cgil. In quasi vent'anni nessuno lungo questi 442,9 chilometri, tra viadotti e gallerie che hanno sventrato le montagne, ha mai azzeccato una previsione. «È un fatto — sostiene Walter Schiavella, segretario generale della Fillea — che sessanta chilometri devono ancora essere progettati e finanziati, oltre ai tanti lavori tuttora in corso. E chi ha un po' di esperienza sa quanto tempo ci vuole». D'altra parte su 385 chilometri interessati dai lavori ne sono stati completati 210. Su 58 interventi previsti, 32 si sono conclusi, 10 sono in corso, 7 sono stati appaltati e 9 nove devono essere progettati e finanziati. Ma perché la nuova Salerno-Reggio non finirà mai? Perché continua a essere l'esempio della mala politica, nella prima e nella seconda Repubblica? L'esempio di uno spreco infinito. Quali sono gli interessi in gioco? Perché non c'è stata una rivolta delle imprese (grandi e piccolissime) contro i ricatti della criminalità organizzata? Complicità?

Si parte da Salerno. E sembra Europa, più o meno. Due, tre corsie. Anche quella di emergenza. Gallerie illuminate. Qui la camorra ha già fatto i suoi affari negli anni passati. Con il massimo ribasso ha "conquistato" gli appalti, riciclato il denaro, tagliato fuori le aziende sane della zona costrette, ora, a cercare commesse in Toscana, Umbria, Emilia oppure a chiudere. Qui si sono visti improvvisamente, e "inspiegabilmente", arrivare masse di lavoratori e imprese dal casertano. Ora — nei tratti da concludere — ci lavorano tante ditte siciliane.

Sono più di 700 le imprese che ancora operano nelle centinaia di cantieri lungo i 400 chilometri dell'unica tratta che collega il Nord con il Sud, senza di fatto l'alternativa ferroviaria: 3.500 lavoratori diretti, oltre 7.000 quelli dell'indotto, più di 5.000 i macchinari impiegati. «Questa — dicono

all'Anas — è la più grande opera di ingegneria realizzata in Italia negli ultimi 30 anni».

Si arriva allo svincolo per Battipaglia e si capisce che, però, siamo lungo la Salerno-Reggio Calabria. Da qui passa tutto il traffico verso il Cilento. La sera è quasi sempre una coda senza fine. I lavori per il nuovo raccordo erano cominciati addirittura nel 1993. Un paio di anni fa si è fermato tutto. C'è un lungo contenzioso per l'espropriazione di una proprietà suddivisa in 42 appezzamenti. Ora in alcuni tratti si può lavorare, in altri no. Si va avanti a singhiozzo. C'è tempo. E dipende anche dal Tar, in questo caso.

Dopo Contursi iniziano le due corsie. Si procede a 40 chilometri all'ora. Ma, d'altra parte, questa non è un'autostrada. Per sette-otto mesi i lavori per la terza corsia si sono interrotti perché una ditta del subappalto non aveva il certificato antimafia. Un anno fa un operaio è stato trovato morto dentro la baracca di uno dei cantieri. Forse un infarto. Forse troppo lavoro. Per scavare le gallerie si fanno turni da 12 ore al giorno: è come se un operaio lavorasse per due. La paga aumenta fino a oltre il 45 per cento. Scende il livello della sicurezza. È il "nuovo modello di sviluppo campano", dal sapore ricattatorio. Il sindacato arranca, denuncia — dicono alla Fillea-Cgil — ma fa fatica ad essere ammesso alle trattative.

Zigzag, si passa da una carreggiata all'altra, 60, 50, 40 chilometri all'ora. Non ci sono aree di servizio. Le aree di sosta sono piene di sacchetti di rifiuti. Cartelli beffardi: «Corsia a larghezza ridotta», avvertono. Ma questa non è un'autostrada.

IL CONSORZIO ITALOSPAGNOLO

Lucania, secondo macrolotto da 31 chilometri, Lagonegro ai piedi del Sirino. Qui si sta scavando una delle più lunghe gallerie: 3.500 metri. Il general contractor è un consorzio stabile italo spagnolo (Sis-Sacyr), lo stesso che ha vinto l'appalto per la Pedemontana, battendo i grandi gruppi del settore come Impregilo. Sono al 55 per cento dei lavori. Consegna prevista: prossimo mese di giugno. Si scava 24 ore su 24, sette giorni su sette. Il terreno argilloso obbliga a consolidare in vetroresina le gallerie man mano che si procede per bloccare le infiltrazioni d'acqua. Si fanno in media tre metri al giorno. C'è una tradizione che si tramanda tra generazioni di esperti nelle costruzioni di gallerie, dai minatori ai lancisti. Molti di questi operai hanno lavorato nelle gallerie per l'alta velocità nelle regioni del Nord. «Non abbiamo mai avuto attentati», ci spiegano alla Sis. I furti? «Nella norma, come in tutti i cantieri».

Si riprende a una corsia. Cinquanta all'ora. Una curva praticamente a gomito ci ricorda che siamo ormai prossimi alla Calabria. Il tracciato non scende verso il Tirreno. No, sale verso le montagne, dentro le montagne, su viadotti imponenti e gallerie innaturali. Perché? «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», scrive la storica Leandra D'Antona nel suo "Senza pedaggio. Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria" (Donzelli). La politica ha usato così le opere pubbliche. Piegando tutto al consenso contingente. La politica — sempre — ha fatto annunci per la Salerno-Reggio Calabria. Tanti annunci. «Nel 2003 siamo sicuri di completare l'aggiornamento di questa arteria fondamentale», dichiarò Enrico Micheli, ministro delle Infrastrutture, era il 1998, governo di centrosinistra. Nel 2000 la nuova autostrada faceva parte delle opere disegnate da Silvio Berlusconi sulla lavagnetta di "Porta a Porta". Pietro Lunardi era il ministro delle Infrastrutture: «Sarà completata nel 2008». Nel 2002 delibera del Cipe: i lavori saranno conclusi per il 2005. Ballo. Il 9 febbraio scorso il premier Silvio Berlusconi annunciava: «Spingiamo per una assoluta velocizzazione dei lavori pubblici. Ad esempio per la Salerno-Reggio Calabria rimangono 60 chilometri che sono molto difficili nei pressi di Cosenza e occorre fare un lavoro accelerato. Per i lavori pubblici i fondi ci sono». I fondi per la Salerno-Reggio Cala-

bria, però, non sono mai stati il problema.

IL VIAGGIO DEL MINISTRO

Siamo a marzo del 2011 ma nella prima parte del terzo macrolotto i lavori non sono neanche iniziati. Si procede a 40 chilometri all'ora. Il manto stradale è dissestato. Ci sono una serie di cosiddetti "cantieri di rallentamento": servono a fare ridurre la velocità ma non sono veri cantieri di lavoro. Ecco perché, durante il suo viaggio al Sud, il ministro Tremonti vide — con sorpresa — «più mezzi che gente al lavoro». Altre volte (tante volte) sono state e sono le inchieste giudiziarie a bloccare i lavori delle ditte infiltrate. Lasciandoli lì i mezzi e mandando i lavoratori a casa.

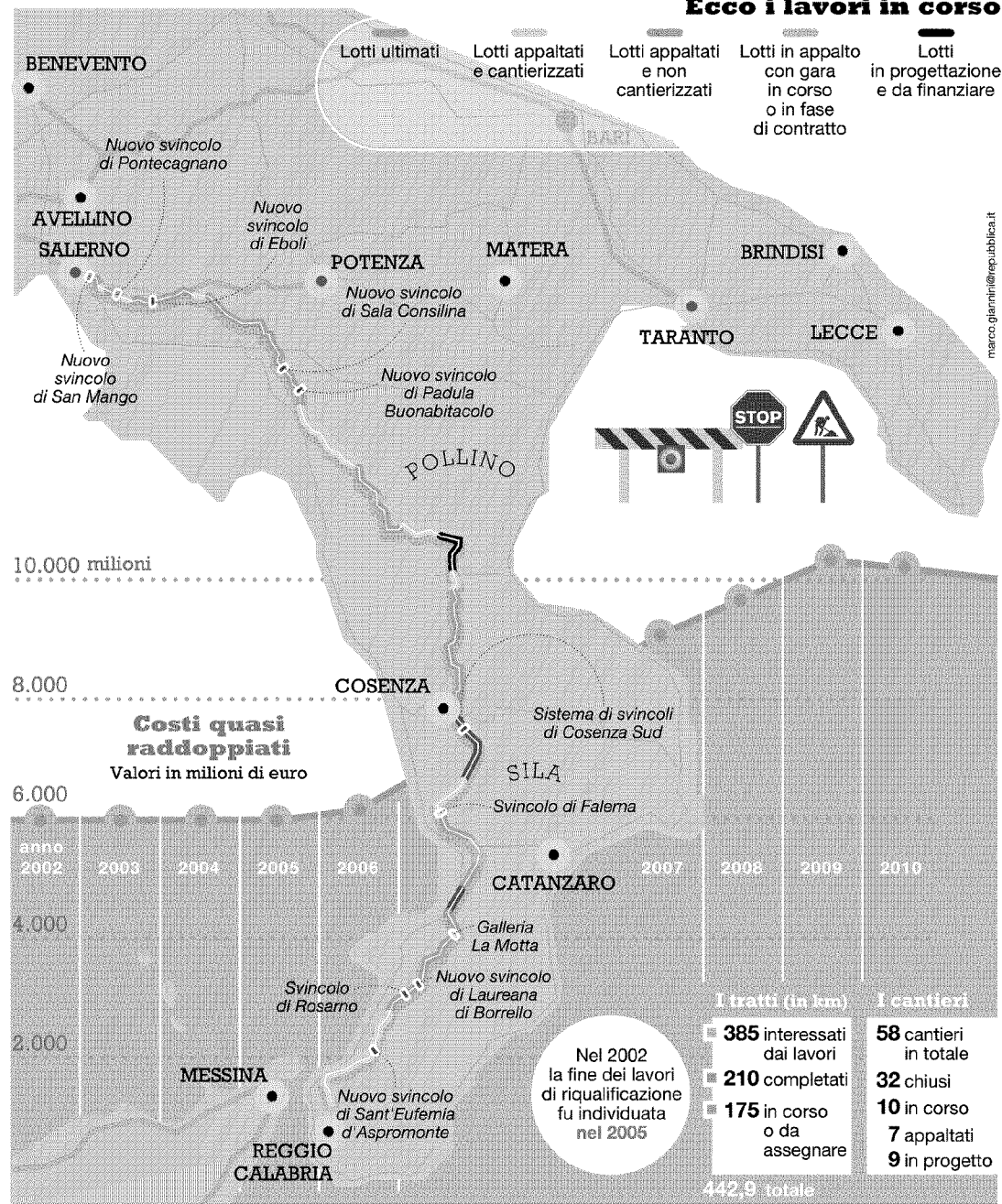
Una corsia. Cambi di carreggiata, da una parte all'altra. A Campotenese, nel parco del Pollino, stanno aprendo il cantiere. Ma prima di primavera i lavori non partiranno. Le gallerie cominciano a non essere più illuminate. I viadotti sono bucherellati, ma non è normale, non è una nuova tecnica edilizia. È colpa dei carotaggi, cioè i prelievi del materiale, chiesti dai magistrati che stanno indagando sulla qualità del cemento utilizzato dalle ditte appaltatrici. Le 'ndrine si sono spartite l'A3, «l'autostrada dei boss». Ma come? I costruttori hanno ceduto? Quali sono i meccanismi di controllo del territorio? Le cosche, secondo il Rapporto "Sos imprese" del 2007, «fanno estorsioni alle imprese che non sono amiche, gonfiano fatture, scaricano materiale di scarsa qualità sotto il manto stradale, corrompono funzionari Anas, impongono guardiane. E pretendono sempre il 3 per cento da ogni lavoro altrui. Tranne dalle parti di Lamezia Terme e di Vibo Valentia dove si sale a volte fino al 10 per cento e dove una trentina di imprese in odore di 'ndrangheta si arricchiscono con i ponti e con i tunnel». Non c'è metro dell'autostrada che non sia stato sottoposto a un'indagine della magistratura. Il territorio, il "loro" territorio è stato spartito. Sempre "Sos imprese": «Ai Mancuso toccava la competenza nel tratto Pizzo Calabro-Serre San Bruno, ai Pesce quello tra Serre e Rosarno, ai Piromalli l'area tra Rosarno e Gioia Tauro. A pagare erano Impregilo, la Condotte spa, la Coop costruttori, la Gepco salc, la Baldassini-Tognozzi, la Sicilsonde Italgeo, Caramazza, Rindone». Pizzo e spartizione dei subappalti alle ditte amiche. Questa è la Salerno-Reggio Calabria.

Si va avanti a corsia unica. Nei budelli dentro le montagne. All'altezza di Altilia Grimaldi ci sono ancora i segni della frana del 2009 (due morti). Questa è una zona ad altissimo rischio idrogeologico. Qui negli esodi estivi è una coda infinita. Prima di Pizzo un cartello: «Fine tratto con corsia d'emergenza». Dov'era cominciato? Qui ci sono cantieri aperti e fermi da anni. Tecnicamente sono "sporature di cantiere". E dice tutto. Forse anche a Tremonti. Lunghissime tratte sono ancora da assegnare. Tantissimi appalti sono stati rescisi. Rosarno, Palmi, Baggnara Calabria. A destra lo Stretto. In questo macrolotto, il quinto, 60 ditte subappaltatrici su 62 sono state interdetto per mafia.

L'autostrada entra ancora praticamente a Reggio Calabria tra attraversamenti pedonali, stradine e semafori. Ma terminerà prima, a Campo Calabro. Questa non è mai stata un'autostrada. È nata diversa ed è rimasta diversa. Questa è la Salerno-Reggio Calabria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ecco i lavori in corso



Le tappe



LA PRIMA PIETRA

La posa della prima pietra per la Salerno-Reggio risale al 1962. Il presidente del Consiglio era Amintore Fanfani



LA COSTRUZIONE

Per costruire il vecchio tratto dell'autostrada A3 - ora in rifacimento - è stato necessario un decennio: dal 1964 al 1974



RIPARTONO I LAVORI

Nel 1997 sono cominciati i lavori per il rifacimento di lunghi tratti della A3 suddivisi con la Legge Obiettivo, in sette macrolotti



LA CHIUSURA DEI CANTIERI

Il governo e l'Anas prevedono che nel 2013 termineranno tutti i lavori. I costruttori Ance indicano il 2017, la Cgil il 2020

Il controllo del territorio

Come è possibile che i costruttori abbiano ceduto? E quali sono i meccanismi di controllo del territorio meridionale?

La mala politica

Ma perché questa opera non finirà mai? Perché continua ad essere esempio di mala politica anche nella seconda Repubblica?

442,9
km

LA LUNGHEZZA

L'autostrada
Salerno-Reggio
Calabria è lunga
442,9 chilometri

10,22
mld

IL COSTO

Dai 5,8 miliardi
previsti nel 2002, i
costi sono arrivati
a 10,22 miliardi

210
km

IL RIFACIMENTO

Su 385 chilometri
da rifare, ne sono
stati completati
finora 210

3.500
dipendenti

LE IMPRESE

Lungo la A3
operano circa 700
imprese con oltre
3.500 dipendenti