

L'ETERNA INCOMPIUTA: LA SALERNO – REGGIO CALABRIA

Alberto Ziparo

1, La Salerno - Reggio Calabria era e resterà *la grande incompiuta delle infrastrutture italiane*: il 22 dicembre 2016 si è celebrata infatti – pure con qualche “pompa istituzionale” – una conclusione dei lavori che non era tale. Le celebrazioni erano funzionali al bluff deciso dall'ex presidente del Consiglio, Matteo Renzi, e dal presidente dell'Anas da lui nominato, Gianni Vittorio Armani, per occultare le scelte reali riguardanti l'autostrada, sancite già dal DEF 2015: cancellare il vero completamento, rinunciando allo stanziamento dei poco meno dei 3 miliardi di euro necessari per l'ultimazione, dichiarati dal precedente direttore Anas Piero Ciucci più volte, anche davanti alle Commissioni Trasporti e Ambiente delle camere. E annullando quindi anche i progetti esecutivi e la ristrutturazione degli ultimi 67,5 chilometri mancanti – i più pericolosi ed incidentati - , riguardanti i tratti calabresi di Altilia, Rogliano, Pizzo-S.Onofrio e Villa S.Giovanni-Reggio Calabria; che resteranno con il vecchio tracciato a due corsie(Gattuso, 2016).

Il reale completamento è stato azzerato per esigenze di bilancio, ma anche di “politica mediatica”: i circa 3 miliardi non erano disponibili alla luce del Patto di Stabilità, e soprattutto non si poteva aspettare il 2021 per la reale conclusione dei lavori. Così si è deciso, puntando sull'ausilio dei media controllati o amici del governo, di spacciare la chiusura dei cantieri aperti per conclusione definitiva. Reggendo la farsa fino alla citata celebrazione di fine 2016. In una delle manifestazioni che hanno preceduto tale evento, che denunciavano appunto il bluff – certo con molta minore risonanza mediatica - proprio un anziano operario dell'Anas sottolineava come l'azione di governo ed Anas fosse “particolarmente odiosa”: non solo perché sottraeva risorse preziose ad una operazione infrastrutturale (e nella fattispecie anche occupazionale) certamente ancora utile e necessaria (nonostante il declino ormai strutturale del volume di traffico), ma soprattutto perché trattava i cittadini italiani, specie calabresi e siciliani, come “sudditi scemi” da ingannare ed imbonire con le grancasse mediatiche.

2. In occasione della falsa conclusione, molti media riportavano che “*la costruzione della Salerno - Reggio Calabria è durata cinquant'anni*”. In realtà non è proprio così. Prevista già dagli anni trenta ed inserita nella programmazione istituzionale dal 1955 (Anas, 2012) la prima costruzione della Salerno – Reggio Calabria, con la “prima pietra” posta nel 1962 dall'allora ministro Amintore Fanfani, fu difatti eseguita tra il 1964 ed il 1972, presentando tempi e costi almeno equiparabili ai valori medi del periodo. Collaudata nel 1974, la realizzazione comportò infatti un costo totale di 368 miliardi di lire (poco meno di 200 milioni di euro) per un costo unitario di circa 860 milioni di lire/ chilometro (420 mila euro circa), contro un costo medio unitario per opere analoghe di 800 milioni di lire a chilometro (circa 380 mila euro). Peraltro solo questa “modesta” differenza spingeva Pino Arlacchi (1983), come altri osservatori, a parlare di “rischio Calabria” aggiuntivo; dovuto sostanzialmente ai costi di “interazione” con la criminalità organizzata (v. punto 5). La ristrutturazione – che in genere conta per una semplice quota parte rispetto alla costruzione – è costata invece circa 22 milioni di euro a chilometro (45 miliardi circa di vecchie lire a km): oltre il mille per cento rispetto alla prima costruzione.

L'autostrada fu sostanzialmente completata già a fine 1972 e collaudata nel 1974, ma già poco tempo dopo le “particolari” caratteristiche geometriche e costruttive di alcuni tratti, richiedevano operazioni di manutenzione straordinaria tali da farne invocare a molti il rifacimento completo. Operazione che già alla fine degli anni settanta veniva “dichiarata” nei documenti ministeriali, per essere compresa nella programmazione ufficiale con i programmi ex lege 64/86 “Per l'accelerazione e la realizzazione di opere pubbliche”, l'ultima grande cascata di grandi opere programmate, progettate, ed in qualche caso realizzate dai partiti di centro- sinistra della “prima” repubblica (Zambrini, 1986).

Peraltro i lavori di manutenzione erano talmente frequenti ed ampi da far pensare – e non solo agli osservatori meno attenti – ad una prosecuzione della prima costruzione o ad un avvio del rifacimento. Tale operazione, inserita dopo Tangentopoli nei programmi sia di centro-destra (1994) che di centro-sinistra (1996), fu poi avviata effettivamente a fine '96; per durare vent'anni, fino alla recente “interruzione definitiva”.

3. I motivi *dell'anomalo ed accidentato profilo* del primo tracciato dell'autostrada non vanno ricercati solo nella necessità di superare le asperità plano-altimetriche e geomorfologiche del territorio interessato, ma anche nella “programmazione clientelare” che aveva marcato il disegno dell'autostrada (Bocca, 1992). L'allora ministro dei Lavori Pubblici, il socialista calabrese Giacomo Mancini, aveva infatti preteso ed ottenuto che la parte calabra dell'autostrada abbandonasse il suo tracciato più naturale, adiacente alla costa tirrenica, per toccare direttamente la città di Cosenza, provenienza e bacino elettorale dello stesso ministro. Il potente decisore fu “accontentato”, ma l'allora partito di maggioranza relativa pretese in cambio che venissero soddisfatti i “desiderata” dei propri notabili nell'area. Molti dei quali erano latifondisti agrari: tra questi, i possidenti di fondi nell'adiacenze del tracciato fecero ‘sì che lo stesso “valorizzasse” i terreni interessati, specie nelle parti in cui era non più produttiva l'attività primaria (idem). Le teorie di curve che si percorrono tuttora, proprio nei tratti più problematici e quindi pericoli ed incidentati – lasciati com'erano dal mancato completamento – sono dovuti sovente a tale disegno clientelare; che alla fine portò ad un andamento generale del percorso fortemente anomalo e non rispondente alle funzioni e ai livelli di servizio previsti. Eppure l'autostrada, una delle poche grandi opere meridionali certamente utili, costituiva un momento strategico delle “azioni di sviluppo” per il Mezzogiorno avanzate tra gli anni sessanta e settanta (Caldaretti, 2008; Biagi, Ziparo, 1998; Indovina, 1976): segnatamente dal “Piano Straordinario di Realizzazione di Infrastrutture ed Opere Pubbliche” (post-riforma agraria, 1962) e successivamente dal “Progetto Ottanta” (1969), che prevedeva “poli di sviluppo” industriali ed infrastrutturali (id.; v. anche Lanzani, 2003). L'autostrada-insieme alla ferrovia tirrenica appena “raddoppiata”- avrebbe dovuto costituire la grande “spina dorsale” nell'armatura del territorio meridionale; su cui innestare i progetti di sviluppo, convergenza di Intervento Ordinario e Straordinario, nei vari contesti; e che avrebbe dovuto tra l'altro relazionare i difficili tessuti dell'“Osso”, con le “Polpe” della pianura e della cmosa litoranea tirrenica (Rossi Doria, 1982). E favorire oltre alla modernizzazione del primario già presente, anche la costituzione di un'industria di peso, a partire dai citati poli, ed il consolidamento di un terziario già in espansione (Imbesi, 1979). Argomenti importanti, che tuttavia non impedirono il particolare disegno clientelare dell'autostrada.

4. La Salerno – Reggio Calabria nella prima versione *prevedeva due corsie per carreggiata, senza una corsia di emergenza*, in luogo della quale veniva prevista una piazzola ogni paio di chilometri circa.

Il tracciato, lasciata la piana salernitana – agropolese, prendeva a salire lievemente verso le pendici del Pollino, nella parte lucana. Ma la necessità di raccordare Lagonegro e Cosenza, costringeva subito dopo il percorso ad un autentico “arrampicarsi” verso la sommità della parte ovest del massiccio, fino ad altezze (quasi 1000 mslm) anche ragguardevoli. Superato il Pollino, si “planava” verso la valle del Crati e Cosenza, per poi infilarsi nella stretta valle del Savuto e ritrovare la cmosa litoranea a Gizzeria, poco a nord di Lamezia, all'incirca a metà dell'asse longitudinale calabrese. A nord e a sud di Cosenza (Altilia e Rogliano) le asperità plano-altimetriche, insieme alla “particolarità” del disegno (e soprattutto dei conseguenti piani di esproprio/indennizzo) comportava teorie di curve ad alta pericolosità. Altra scelta discutibile fu quella di non attraversare in galleria, ma di aggirare montando verso est, poco più a sud, il monte Poro, per raggiungere così gli abitati di Vibo e S.Onofrio (ed anche i latifondi, copiosi in zona). Proseguendo, l'autostrada discendeva nella Piana di Gioia Tauro, con un rettilineo raggiungeva il massiccio del S.Elia (nel contesto i veri notabili erano già subappaltanti o gratificati da pizzo); scollinato il quale, con una sequenza di viadotti e

gallerie che ricordavano le ardite soluzioni dell'attraversamento dell'Appennino Tosco-Emiliano da parte dell'A1 (al tempo il viadotto dello Sfalassà di Bagnara Calabria era considerato il più alto d'Europa), prendeva a scendere verso lo Stretto e quindi a Reggio Calabria. In questa zona, subito a sud dell'uscita per Villa S.Giovanni c'era (e c'è ancora) un'amplissima curva, elemento tra i più emblematici del percorso anomalo: invece di riunire con rettilineo – come era possibile, semplice ed ovvio – le piazzole degli svincoli di Villa e la successiva di Catona, il tracciato compiva un enorme arco che andava ad investire in pieno il fondo del più grosso latifondista, nonché notevole vicino al partito di maggioranza, tra i proprietari terrieri della parte nord del territorio comunale di Reggio Calabria.

Il “rifacimento” dell'autostrada è costato 9,8 miliardi di euro, ed ha previsto numerose correzioni al tracciato, utili a migliorarne le caratteristiche geometrico-funzionali, e quindi i livelli di servizio complessivi. Le correzioni al disegno, con lunghi tratti a sei corsie e la corsie d'emergenza quasi ovunque, hanno comportato la riduzione della lunghezza totale di una decina di chilometri (da oltre 443 a poco meno di 434); ma, anche per le mutate esigenze tecnico-normative, il rifacimento integrale di tratte anche lunghe, con forte impegno in nuove opere d'arte. I lavori erano suddivisi in 12 macro lotti, corrispondenti a 46 lotti che comprendevano 48 gallerie naturali, 17 artificiali, e 127 tra ponti e viadotti (Anas, 2012).

L'esplosione dei costi è deprecabile, ma spiegabile per un'infrastruttura che, come molte grandi opere per il sud, oltre a migliorare i flussi di trasporto doveva continuare a costituire fattore di forte consenso, per i poteri politici di turno, non solo per la modernizzazione e lo sviluppo che pretendeva di evocare ed indurre, ma soprattutto per le risorse – ben oltre il necessario da capitolati – di cui favoriva la distribuzione nei vari contesti interessati (Ascoli, 1984).

5. C'è un costo “particolare” del rifacimento della Salerno-Reggio costituito da i morti e feriti, non in incidenti sul lavoro – che pure si sono tragicamente registrati -; **ma nelle frequenti “guerre di ‘ndrangheta” scoppiate durante i lavori** (Portanova, 2016). “Un'opera costata 10 miliardi di euro e 30 morti ammazzati” è stata ribattezzata l'autostrada, nei cui lavori la presenza di criminalità organizzata si era registrata fin dalla prima costruzione (Arlacchi, 1983). Anzi quell'occasione, tra gli anni sessanta e settanta, aveva costituito il momento della sanzione dell'alleanza tra poteri legittimi ed occulti dello stato. La politica dominante decideva infatti di “assumere” la criminalità ‘ndranghetista, capace di forte controllo sociale, come strumento di allargamento del consenso politico e soprattutto elettorale. Essa rinunciava quindi a lottare e reprimere un soggetto criminale allora tra l'altro ancora molto debole sul piano “militare”, per incorporarlo quale fattore di consolidamento del potere (idem).

I microlotti della prima realizzazione erano forse funzionali alla presenza di molte piccole bande – quasi una per ogni paese attraversato – attive allora. Laddove il rifacimento ha previsto macrolotti e segmenti più lunghi, su cui agiscono oggi cosche in grado di controllare territori più vasti.

Nella prima fase erano individuabili tre voci di costo: lavori effettivamente eseguiti, premi e prebende clientelari per le soggettività tecnico-politiche di riferimento, pizzo o rigonfiamento dei costi di subappalto per le opere affidate alle imprese criminali (idem). Nella recente fase di ristrutturazione la logica è stata complicata dalla presenza “più imprenditrice e meno parassitaria” della malavita organizzata, che oltre a sottrarre direttamente risorse in forma di pizzo o di vecchia guardania, ha realizzato – gonfiando i costi – direttamente parte delle opere; non soltanto movimenti di terra.

Portanova (Id.,2016) sottolinea come Vittorio Mete descriva perfettamente le relazioni tra i rappresentanti dello stato, ben disposti a spendere e la criminalità. La concessionaria ed i contraenti generali, grandi imprese che con la legge obiettivo (WWF et al., 2006) hanno accentuato il proprio potere decisionale rispetto alla politica, di fatto truffano lo stato(idem), favorendo la ‘ndrangheta che si accaparra una parte dei ricavi (Mete, 2011). Con i flussi illegittimi di risorse che vengono ulteriormente gonfiati e confusi dalla contemporanea presenza di meccanismi di corruzione classica (Imposimato, 1999).

C'è un altro aspetto quasi sempre sottovalutato nelle analisi sulla Salerno-Reggio e riguarda gli *impatti ambientali ,territoriali e paesaggistici*.

All'epoca della prima costruzione non esisteva alcuna normativa, neppure a livello internazionale , sulla valutazione d'impatto ambientale. Anzi l' "avvento della modernità doveva lasciare i propri segni". Come notava tra gli altri Guglielmo Zambrini, oltre agli antesignani degli ambientalisti, tra cui Antonio Cederna- "qualche preoccupazione destavano gli effetti sul paesaggio"; ma prevaleva ben presto l'idea di "potenza e perfezione dell'opera d'arte " tecnica, icona dello sviluppo che l'autostrada doveva evocare e indurre laddove arrivava. La presenza di una certa disciplina da parte degli apparati tecnici ministeriali che sovrintendevano alla realizzazione era testimoniata allora dalla propensione al ripristino –per quanto possibile –della qualità dei luoghi, alla chiusura dei cantieri (certo fenomeni più complessi quali i dissesti di alcuni versanti impattati o la distruzione di habitat strutturanti, non erano colti ,vista la mancanza di analisi mirate). Ciò che invece non si registra oggi, al termine dei lavori di ristrutturazione, che pure sono stati effettuati con il regime normativo su VIA e Valutazione Strategica pienamente cogente. "Invocati a gran voce dalle popolazioni", i lavori di rifacimento, che pure interessavano spesso contesti già fragili o degradati da insediamenti o dissesti idrogeologici, sono stati effettuati senza alcuna analisi d'impatto . Ciò che ha accentuato gli elementi di degrado e detrazione del paesaggio già presenti, causandone di nuovi. Colpisce, lungo tutto il tracciato, il perdurante effetto degradante dei cantieri sui luoghi interessati. Anas, infatti, come ormai prassi nella costruzione di grandi opere, a fine lavori ,si limita a chiudere le operazioni con la messa in sicurezza del cantiere; senza badare al ripristino ambientale e paesaggistico dei luoghi. Questo comporta danni ingenti ai territori investiti. Essi ,per la parte calabrese, hanno avuto pure una quantizzazione di massima: per i lavori eseguiti fino al 2011 gli impatti delle operazioni in corso hanno comportato dissesti, frane , cedimenti , crolli, modifiche irreversibili e rotture o distruzioni di habitat per un valore superiore ai 4 miliardi di Euro. Che la Regione Calabria potrebbe reclamare dalla concessionaria per conto dello stato, l'Anas (Ziparo, 2012).

Altro danno è costituito dall'abbandono delle tratte dismesse, ma non interessate dai rifacimento: enorme spreco, in quanto manca qualsiasi piano di riutilizzo. Per il tratto dismesso Bagnara –Scilla , nella parte reggina del macrolotto VI, vi fu qualche anno addietro addirittura l' interessante proposta di farne una "strada solare" al servizio del territorio locale , ma con un parco lineare di produzioni energetiche da pannelli fotovoltaici.

Oggi Anas dichiara che spenderà circa un miliardo di euro per "rendere smart" almeno una parte dell'autostrada. Sarebbe invece corretto e anche urgente completarla davvero. Recuperando le risorse per il rifacimento dei ca 70 chilometri più pericolosi. E quindi effettuare le necessarie operazioni di ripristino dei luoghi e compatibilizzazione dell'opera al paesaggio.

Riferimenti bibliografici

- Anas, 2010-2016, Note Varie Ufficio Stampa, Roma.
- Arlacchi P. 1983, *La mafia imprenditrice. L'etica mafiosa e lo spirito del capitalismo*, Il Mulino, Bologna.
- Ascoli U., 1984, *Welfare State all'Italiana*, Laterza, Bari.
- Barbieri G., Giavazzi F., 2014, *Corruzione a norma di legge*, Rizzoli, Milano.
- Bevilacqua P., 2011, *Il grande saccheggio. L'età del capitalismo distruttivo*, Laterza, Bari-Roma
- Biagi F. Ziparo A. 2014, *Drammi meridionali o problemi nazionali? Abusivismo, illegalità e degrado*, in "Urbanistica informazioni" n. 258.
- Biagi F., Ziparo A., 1998, *Pianificazione ambientale e sviluppo insostenibile nel Mezzogiorno*, Alinea, Firenze.
- Bocca G., 1992, *Inferno. Profondo Sud, male oscuro*, Mondadori, Milano
- Caldaretti S., 2008, *Territori del Sud*, Ed. Kappa, Roma.
- Cicconi I., 2012, *Il libro nero dell'Alta Velocità*, Koiné, Bologna.
- Clementi A., Dematteis G., Palermo P. (eds.), 1996, *ITATEN. Le forme del territorio nazionale*, Laterza, Roma.
- Clementi A., (ed.), 1999, *Infrastrutture e progetti di territorio*, Palombi, Roma.
- Corona G. Sciarrone R. 2012, *Il paesaggio delle ecocamorre*, in "Meridiana" n. 73/74
- Gattuso D., 2016, "Non chiamatela Salerno-Reggio" in Il Quotidiano della Calabria, 12 novembre
- Imposimato F., 1999, *Corruzione ad Alta Velocità*, Koiné, Bologna.
- Imbesi G., 1979, *Politiche del territorio in Calabria*, Casa del Libro, Reggio C.
- Indovina F. (ed.), 1976, *Mezzogiorno e crisi*, Angeli, Milano.
- Lanzani A., 2003, *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma.
- Mete V., 2011, "I lavori di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria", in Sciarrone R., cit.
- Piselli F., Arrighi G., 1985, "Parentela, clientela e comunità", in Bevilacqua P., Placanica A., *Storia d'Italia. La Calabria*, Einaudi, Torino.
- Portanova M., 2016, "Sa-Rc: Il patto tra imprese e 'ndrangheta a spese della cosa pubblica", in Il Fatto Quotidiano, 22 dicembre.
- Revelli M., 2016, *Non ti riconosco*, Einaudi, Torino.
- Rossi Doria M., 1982, *Scritti sul Mezzogiorno*, Einaudi, Torino.
- Sansa F. (a cura di) 2010, *La colata. Il partito del cemento che sta cancellando l'Italia e il suo futuro*, Chiarelettere editore, Milano.
- Sciarrone R. (a cura di) 2011, *Alleanze nell'ombra. Mafie ed economie locali in Sicilia e nel Mezzogiorno*, Donzelli, Roma.
- Soriero G., 1985, "La Calabria dei presepi", in Bevilacqua P., Placanica A. (eds.), *Storia d'Italia. La Calabria*, Torino, Einaudi.
- WWF, ed., 2006, *La cattiva strada. Le opere della Legge Obiettivo dal Ponte sullo Stretto alla TAV*, Perdisa, Bologna
- Zambrini G., 1983, "Buchi nei conti, buchi nei tubi, buchi nei monti", in *Casabella* 496.
- Zambrini G., 1986, *Indicazioni per un approccio non settoriale ai trasporti e alla politica dei trasporti*, Atti della conferenza internazionale su "Approccio multidisciplinare alla Pianificazione del Territorio", Accademia Petrarca, Arezzo
- Ziparo A., 2012, "Il degrado del territorio in Calabria", in Il Quotidiano della Calabria, 4

agosto.