

L'ETERNO CANTIERE CHE COLLEGA IL SUD

di [Marco Bucciantini](#) e [Roberto Rossi](#)

Cristo si è fermato a Eboli per non prendere la Salerno-Reggio Calabria, dice Camilleri. Senza rischiare la scomunica, se è vero che anche il cardinale di "casa", il cilentano Renato Martino, definì il viaggio verso sud «*una Via Crucis, un'esperienza al limite del sopportabile: un solo interminabile cantiere*».

Se Cristo ha potuto evitarsi questo secondo calvario, per milioni di italiani e turisti che devono muovere verso casa o verso le vacanze non c'è scampo. Quasi 450 chilometri fra Tir, pendolari, operai, ruspe e "bussatine", «*una modernità distesa su un burrone arcaico, inospitale. Metafora dell'eterna indecisione del sud: partire o non partire*»: questa è di Andrea Di Consoli, giovane scrittore lucano.

Prima tappa: cos'è un lotto

Al chilometro zero la strada si allarga e restringe. Si va su una corsia, un operaio agita la bandierina rossa, invitando a rallentare. È il primo di 26 lotti di piccole dimensioni. Si alterneranno a 4 macrocantieri: questo obbliga a 64 cambi di corsia mentre il limite di velocità viene "adattato" per 126 volte.

Seconda tappa: il 3%

È una regola non scritta, ma è certa come il fuoco che ogni tanto brucia escavatori, terrorizza operai e avverte di presenze oscure, 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'ANAS 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 a fine novembre doveva deliberare, ma la seduta è stata rinviata.

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 Sicignano 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 nascondono 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. Le imprese ci stavano, «**umentando 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' minuti, alla media di 71 km/h, nel pomeriggio di in un giorno "normale", in un Paese anormale.

Fonte: L'Unità, 22 novembre 2008