

Via l'ultimo cantiere dell'autostrada degli scandali, la prima in Italia attrezzata per i veicoli senza guidatore. E Gentiloni cita Troisi: "Scusate il ritardo"

## In 4 ore da Salerno a Reggio "Pronti per l'auto senza pilota"

ATTILIO BOLZONI

VILLA SAN GIOVANNI. Ci siamo appena entrati, ci stiamo scivolando sopra dopo averla percorsa per almeno 40 anni anche a passo d'uomo. Ma oggi l'Italia in fondo all'Italia è davvero più corta. E, sorpresa, ha pure cambiato nome: non è più la vecchia e malandata e maledetta A3 ma l'autostrada del Mediterraneo. Quella che una decina di anni fa avevamo chiamato "il corpo di reato più lungo del mondo", è diventata una striscia liscia e luccicante che comincia ufficialmente nel comune di Fisciano e si tuffa sullo Stretto solcato ancora dai ferry boat e con l'Etna imbiancata sullo sfondo. Dopo tanto tempo, tante curve e vergogne oggi ci siamo fatti un altro viaggio. Un po' di emozione per noi gente del Sud che siamo andati per una vita su e giù lungo quella mulattiera, un brivido piacevole coprire in quattro ore quasi 440 chilometri. Il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni si fa trovare a Villa San Giovanni che è già buio. Cita Massimo Troisi per mettere un sigillo sulla giornata tanto attesa: «Scusate il ritardo». E poi: «Abbiamo dichiarato guerra a un luogo comune, il luogo comune della Salerno-Reggio Calabria».

È finito l'incubo delle code e del traffico alternato, delle gallerie cieche, dei ponti pericolanti e dei tornanti di Lagonegro che lambivano la roccia come in un sentiero di montagna. Chiusa la grande fabbrica dei cantieri senza tempo, dei capo-cantonieri che hanno passato la vita piegati sull'incompiuta fra Rosarno e Bagnara, delle ruspe che muovevano tutto e nulla, degli eserciti di camionisti ingaggiati tratto dopo tratto e lotto dopo lotto dai boss sovrani dei territori, camorra nei primi chilometri e 'ndrangheta sempre più 'ndrangheta da Cosenza in giù. Archiviata la conta dei miliardi di

vecchie lire (368 dal 1962 al 1974) e le previsioni di spesa dei 3500 milioni di euro del 1999, o dei 5835 milioni del 2002, o dei 7189 nel 2003, fino ad arrivare ai 7600 milioni sfiorati con gli ultimi riscontri di cassa. All'alba, un tweet firmato Camillo Piscitelli racconta felicemente l'evento: «Davvero hanno completato la Salerno-Reggio-Calabria? Non ci sono più certezze ormai». Eccola dal vivo alle 10.15 in punto, quando sul torpedone salgono il ministro alle Infrastrutture Graziano Del Rio e il presidente dell'Anas Gianni Vittorio Armani, ci sono ingegneri e capi di relazioni esterne, su uno schermo si accavallano immagini di viadotti sospesi nel vuoto, grafici, piloni che affondano nel letto dei torrenti, foto d'epoca con quella scritta che scorre sempre: «Benvenuti sull'autostrada del Mediterraneo». È festa, i tecnici spiegano, Del Rio che dedica l'opera al «Mezzogiorno pulito e onesto per raccontare da oggi in poi un'altra storia» e il presidente dell'Anas che parla della «strada più tecnologica d'Italia che farà da apripista per l'evoluzione di tutte le altre strade», peccato che l'altra sorpresa non c'è stata. Un'auto senza pilota che avrebbe dovuto correre con noi, una sperimentazione dell'ateneo di Parma. Mancavano gli ultimi test.

Il paesaggio è magnifico. Da Battipaglia alla pianura che sfiora Padula, il paese d'origine del famoso tenente di New York Joe Petrosino, le tre corsie fino a Sicignano degli Alburni — 54 km — che poi si restringono in due più quella di emergenza. E così si va avanti sino a davanti alla Sicilia. Con «la galleria più lunga dell'autostrada» che buca la collina prima dell'uscita per Sapri e Maratea, con il «ponte più alto d'Italia» che ha preso il posto

Delusione per il mancato arrivo della vettura senza conducente: l'università di Parma non era ancora pronta per il test

di quello che hanno fatto saltare in aria con la dinamite, con «lo svincolo più in quota d'Europa», con l'annuncio solenne dell'«ultimo tratto ancora chiuso che noi apriremo e d'ora in poi possiamo dichiarare finita la nuova autostrada». C'è un pezzo che sembra quello vecchio, siamo a Castrovillari. E in effetti è come prima. In lontananza la Sila. Poi le Serre e poi ancora la Piana da una parte, i giardini dove una mezza dozzina di anni fa ci fu la caccia ai neri che raccoglievano arance e dall'altra gli artigiani delle gru del porto di Gioia Tauro. Svincolo di Rosarno, il paese che in proporzione ai suoi abitanti ha il doppio dei mafiosi di Palermo. Qui si decideva la famosa "tassa ambientale" o il "costo sicurezza", un parlare educato per non dire estorsione o come si usa da queste parti "bussatina". Sempre il 3 per cento.

L'autostrada A3 è stato il più colossale affare delle mafie nel mondo degli appalti pubblici. Diciamo sottovoce: quest'autostrada l'hanno costruita anche loro, con i loro prestanome e il pietrisco delle loro cave, con le loro guardiane, le loro ruspe del movimento terra. Ma arrivati quasi alla fine, non troviamo più quel cartello "ultimo rifornimento" un po' malizioso che faceva intendere che al di là dello Stretto non ci fossero più pompe di benzina. E in senso contrario non c'è più il cartello "Italia", come se dopo la traversata da Messina si fosse entrati in un'altra nazione. Quasi alla fine c'è il pezzo più bello dell'autostrada del Mediterraneo. Perché è il più bello? Perché si vede la Sicilia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova autostrada  
**Salerno** - Reggio Calabria

**436** km di lunghezza

da **Fisciano (Sa)** a **Villa San Giovanni (Rc)**

**190** gallerie di cui **35** lunghe più di 1.000 metri  
 pari a **125 km**  
**LA PIÙ LUNGA**  
 Galleria Serra Rotonda (3.800 m)

**480** viadotti e ponti  
 pari a **97 km**  
**IL PIÙ LUNGO**  
 Costiera di Pizzo (1.900 m)

**50%** del percorso attraversa gli Appennini lucani e calabresi



**I FESTEGGIAMENTI**  
 Il ministro Graziano Delrio a Reggio Calabria per la fine dei cantieri lungo l'autostrada **Salerno** - Reggio