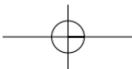
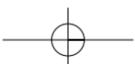




Saggine / 116





Leandra D'Antone

SENZA PEDAGGIO

Storia dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria



DONZELLI EDITORE



© 2008 Donzelli editore, Roma  
via Mentana 2b  
INTERNET [www.donzelli.it](http://www.donzelli.it)  
E-MAIL [editore@donzelli.it](mailto:editore@donzelli.it)

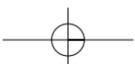
ISBN 978-88-6036-223-0



SENZA PEDAGGIO

## Indice

- p. 3 Perché il Sole si è fermato a Napoli?
- 9 L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada
- 19 Il cammino: da Nord verso Sud
- 29 L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»
- 45 Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas
- 59 La deviazione: l'autostrada lascia il piano  
e sceglie la montagna
- 79 L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospeso»
- 95 La rivelazione: la Salerno-Reggio Calabria  
non è un'autostrada
- 105 Il traguardo: la corsia d'emergenza
- 113 Riferimenti bibliografici
- 121 Elenco delle cartine



## Senza pedaggio

*Ai giovani ingegneri e agli operai che negli anni sessanta costruirono la Salerno-Reggio Calabria, e a Pietro che ancora non sa guidare.*

Non avrei scritto così questo saggio, di cui soprattutto nell'errore porto interamente la responsabilità, se l'ingegner Giuseppe Scaramuzzi, l'ingegner Mariano Del Papa, l'ingegner Armando Albanese, e il professor Giuseppe Mandaglio non mi avessero raccontato la loro esperienza con sensibilità diverse, ma con analoga passione per la loro missione professionale e pubblica; se Stefano Baietti, con la sua competenza e curiosità per la storia, non mi avesse sostenuta e accostata anche a fonti documentarie come quelle dell'archivio del ministero dei Lavori pubblici a Cesano, ahimè ancora non inventariate; se Lina Scalisi, Marianna Coco e Stefania Coco non avessero deciso di lavorare e scherzare accanto a me in una bollente estate catanese. Per ragioni diverse ringrazio Fabrizio Barca, Dino Borri, Mauro Campus, Gavino Coratza, Giovanni Gatti, Giuseppe Giarrizzo, Ivan Lo Bello, Franco Russolillo, Carlo Trigilia.

## Perché il Sole si è fermato a Napoli?

L'Autostrada del Sole si presentò col fine di «unificare» il Nord al Sud d'Italia ancor più di quanto non avesse fatto nell'Ottocento la ferrovia, e per questo fu così chiamata. La Milano-Napoli fu costruita tra il 1956 e il 1964 da una concessionaria del gruppo pubblico Iri, la Società concessioni e costruzioni autostrade, dopo un primo contributo statale a fondo perduto del 36% e un successivo contributo diluito in annualità e deliberato per un ampio piano di costruzioni autostradali. I programmi di opere pubbliche prevedevano la sua prosecuzione fino all'estremo Sud del paese. Invece si è fermata a Napoli, perché a sud di essa è stata costruita un'autostrada «diversa» sin dalla sua concezione; diversa per finalità pubbliche, per modalità di gestione, per caratteristiche tecniche: la Salerno-Reggio Calabria che, sebbene realizzata per il suo tempo con grande perizia ingegneristica e costruttiva, consegnò al futuro una mobilità meridionale «diversa».

Oggi la Salerno-Reggio Calabria divide vistosamente l'Italia in due ed evidenzia l'unica espressione di «dualismo italiano» di cui sia appropriato parlare con rigore storico e senza sospetto di condizionamenti ideologici, quello riguardante le reti di trasporto. È un dualismo che divide il Mezzogiorno anche al suo interno. Da Napoli in su, in

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

lungo e in largo, l'Italia sembra aver configurato una rete con tratti di sistema e di intermodalità, sia pur con i molti noti limiti e le tante incongruenze, con caratteristiche diverse tra regioni, e con squilibri interni agli stessi territori regionali. Napoli e in parte l'asse Napoli-Bari tracciano il confine netto tra un pezzo di paese verso il Centro-nord che, seppure con gravi inefficienze, si è dotato di autostrade, ferrovie veloci (treni Eurostar), collegamenti aerei e marittimi più frequenti e tariffe più basse, e un altro pezzo rimasto addirittura fuori rete.

Oggi, il confine meridionale dell'Autostrada del Sole segna l'inizio di una singolare corrispondenza tra la peggiore qualità della viabilità stradale e la peggiore qualità delle altre modalità di trasporto, con l'eccezione di qualche snodo di eccellenza: è il caso di Gioia Tauro, ma solo in virtù della favorevole posizione geografica rispetto al traffico internazionale nel Mediterraneo. Anche quando efficiente, qualunque infrastruttura di trasporto collocata a sud di Salerno non è che il frammento di un «non sistema», di cui la ferrovia, con i suoi lunghi tratti di binario unico e linee non elettrificate, è la manifestazione più malata – fino al caso limite siciliano con linee di integrale fattura ottocentesca.

Oggi questo scenario sembra imprigionare larga parte del Sud dentro un «destino minore», prescritto dall'alto delle politiche pubbliche e accettato dal basso dai cittadini, fatto di ritocchi senza strategia, di un minimalismo entro cui rivendicare qualche nuovo frammento o il semplice miglioramento dell'esistente. Tutto questo nonostante gli sbandierati annunci di grandi corridoi transnazionali e collegamenti intermodali, che dovrebbero proiettare l'Italia, e soprattutto le sue regioni meridionali, nel Mediterraneo come «piattaforma logistica dell'Europa».

Perché il Sole si è fermato a Napoli?

Non sempre è stato così nella storia italiana. Nonostante bruschi cambiamenti o interruzioni dovuti a grandi eventi politici, militari ed economici di portata nazionale e internazionale, le ferrovie, le strade e i porti si sono evoluti fino agli anni della Ricostruzione entro una qualche logica di sistema, attenta alla distribuzione territoriale, al vincolo delle esigenze militari, ma soprattutto alla valorizzazione delle risorse locali e perciò coerente con le aperture e le chiusure dei mercati e con i flussi della mobilità degli uomini e della movimentazione delle merci.

Dunque la frattura logistica del nostro territorio nazionale ha avuto un inizio ben definito nel tempo e nei luoghi, coincidendo nel tempo e nei luoghi con le scelte riguardanti il nostro sistema di comunicazione stradale nel secondo dopoguerra.

Andremo perciò alle origini del nostro sistema autostradale negli anni cinquanta e sessanta, e a quel confine tra una parte dell'Italia, percepita tanto dalla politica nazionale che dall'opinione pubblica come capace di grandi trasformazioni, e un'altra no; tra una parte considerata in grado di realizzare il proprio sistema di comunicazioni con criteri imprenditoriali e l'altra no; tra una parte percepita in permanente dinamismo e un'altra giudicata incapace persino di generarlo al suo interno; laddove una parte, proprio per tali ragioni, veniva di fatto privilegiata da politiche pubbliche che nella forma dichiaravano di voler privilegiare l'altra, secondo un indirizzo meridionalista di tipo quantitativo dagli effetti paradossalmente antimeridionali.

Andremo alle origini dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, unico asse longitudinale di collegamento con l'estremo Sud, deliberata per legge del 1961 a totale carico dello Stato e affidata all'Anas per la costruzione e la ge-

---

D'Antone, Senza pedaggio

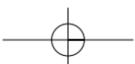
---

stione senza pedaggio. L'Anas era al tempo un'azienda pubblica autonoma di grande prestigio, sia sotto il profilo amministrativo che tecnico e gestionale. L'autostrada lunga 442,9 km fu costruita tra il 1964 e il 1974, in tempi sostanzialmente congrui alle enormi difficoltà presentate dal territorio interessato; ebbe costi molto superiori alle previsioni – come è accaduto per tutte le autostrade italiane – soprattutto per i tratti di montagna; incontrò nel corso della sua costruzione la pressione della criminalità locale organizzata, che tuttavia non riuscì a incidere in modo determinante né sulle sue caratteristiche né sui tempi di realizzazione. La sua costruzione impegnò ingegneri e progettisti di primissimo livello, nonché accreditate imprese italiane, e possiamo senza timore affermare che si trattò di una vera e propria sfida della tecnica alla natura, una sfida almeno temporaneamente vinta.

Per quale ragione dunque essa è al tempo presente testimonianza e persino simbolo della lentezza, del disagio, dell'inefficienza, dell'illegalità, dello sperpero di denaro pubblico, del clientelismo, del Mezzogiorno peggiore – una vera e propria «vergogna italiana»? Cosa ha fatto della Salerno-Reggio Calabria un'autostrada sin dalle origini diversa dalle altre? Quali conseguenze hanno prodotto le discussioni e le decisioni relative alla sua realizzazione? Perché l'Italia è stata divisa in due proprio nel momento di massimo impegno pubblico nelle politiche di sviluppo per il Sud, prima con la Cassa per il Mezzogiorno, e poi con i grandi piani autostradali di un ente programmaticamente «meridionalista» come l'Iri? E infine, come si sono evolute in vizi le virtù del «miracolo italiano» di cui l'ammodernamento delle strade e il consumo di veicoli privati sono stati parte costitutiva?

\_\_\_\_\_ Perché il Sole si è fermato a Napoli? \_\_\_\_\_

Nella densità e incisività di lungo periodo delle questioni poste e delle risposte date negli anni cinquanta e sessanta dalle politiche pubbliche e dall'opinione diffusa, cercheremo conoscenze perché le questioni e le risposte dell'oggi, altrettanto urgenti e incisive nel tempo lungo, non si trasformino ancora una volta in una occasione perduta proprio per la non consapevolezza della posta in gioco.



## L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada

Quando nacque nel 1928 sul modello dell'Azienda delle Ferrovie dello Stato, con stanziamento dal bilancio statale, l'Azienda autonoma delle Strade statali assunse la gestione degli oltre 20 000 km di strade statali esistenti in Italia, di cui gran parte nelle regioni meridionali. Nelle stesse regioni, a eccezione della Sicilia, scarseggiavano le strade provinciali ma soprattutto quelle comunali, a carico dei relativi enti.

Alla loro costruzione aveva provveduto sin dalla sua nascita uno Stato che, retto in successione da governi di diversa ispirazione politica, aveva fatto, com'è ovvio, della edificazione delle reti di trasporto e di comunicazione un impegno «costituente» della sua stessa fondazione. Lo aveva sottolineato qualche anno prima, nel 1924, l'allora ministro delle Finanze Alberto De Stefani, consegnando al fascismo esordiente il bilancio della spesa pubblica in Italia dal 1861 al 1924 ad opera di un ministero dei Lavori pubblici, che egli poteva a ragione e con compiacimento definire «l'artefice principale dell'unità nazionale» nonché «valido strumento dell'incivilimento e del crescente benessere del Paese»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> A. De Stefani, *L'azione dello Stato italiano per le OO. PP. dal 1861 al 1924*, Libreria dello Stato, Roma 1925. Da questo testo sono tratti anche i dati che seguono sulla spesa pubblica tra il 1861 e il 1924.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Nella sua responsabilità di regia e promozione dello sviluppo economico, lo Stato, di concerto con le istituzioni locali, aveva attribuito ai collegamenti interni ed esterni una funzione essenziale per la valorizzazione di risorse presenti in ogni parte del territorio italiano, destinate ai mercati esteri ancor più che al mercato interno: la seta semilavorata dell'agricoltura e dell'industria soprattutto settentrionale, gli oli e i vini del diffuso paesaggio collinare italiano, i prodotti ortofrutticoli, gli agrumi e i derivati dell'agroindustria meridionale, lo zolfo siciliano, la forza lavoro sovrabbondante e attratta soprattutto dalle opportunità offerte dall'espansione industriale del continente nordamericano.

Grandi opere pubbliche infrastrutturali, tra cui quelle trasportistiche, avevano alimentato investimenti privati, attratto capitali esteri, costituito occasione di crescita delle imprese nazionali e locali, creato lavoro, favorito forme originali di partenariato tra istituzioni centrali e locali, fra pubblico e privato. Nel complesso la spesa dello Stato italiano per infrastrutture di trasporto era stata cospicua, in particolare nel Sud d'Italia: su 5 770 637 489 lire destinati ai trasporti, 3 891 955 938 erano andati alle ferrovie (oltre alle sovvenzioni alle medesime per 36 520 533), 1 087 700 000 alle strade, e 754 561 018 a opere marittime. Negli stessi anni la spesa per opere ferroviarie nel Sud d'Italia era stata 1 284 619 641 lire, quella per opere stradali 752 851 000 e quella per opere marittime 334 347 933, quindi nel complesso percentualmente più elevata che nelle altre aree territoriali italiane.

Fino ad allora, come peraltro nel resto del mondo industrializzato, a eccezione del grande continente nordamericano di Ford, la strada non era stata protagonista del-

---

L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada

---

le politiche trasportistiche, non tanto per l'entità della spesa o per l'essenziale funzione civile ad essa attribuita, quanto per le possibilità limitate del suo utilizzo rispetto ad altre vie di comunicazione. Trasporti ferroviari e marittimi avevano ovviamente attratto la gran parte delle risorse e assorbito le nuove tecnologie della mobilità terrestre anche quando, sin dalla fine dell'Ottocento, erano entrati in produzione i mezzi di trasporto gommati su strada. Questi ultimi restarono a lungo di uso limitato, sia per le scarse possibilità dei consumatori italiani, sia per la assai maggiore capacità di trasporto che la ferrovia e le vie del mare potevano offrire – tanto alle merci che ai passeggeri – nei lunghi tragitti dei mercati globali dei prodotti e del lavoro, così essenziali all'equilibrio della bilancia commerciale e dei pagamenti italiana.

La prima guerra mondiale ebbe, com'è noto, radicali effetti diretti e indiretti sulla geografia e la tipologia dei flussi commerciali, che si sommarono negli anni trenta a quelli della grande crisi, fino a determinarne una drammatica contrazione e il ripiegamento di economie come quella italiana verso il mercato interno o verso aree monetarie europee più circoscritte e politicamente più affini. Si può affermare che la guerra e il fascismo inaugurarono in Italia la stagione della strada, ma che le circostanze in cui ciò avvenne produssero effetti più di facciata che di sostanza sulla mobilità degli italiani o sulla movimentazione delle produzioni.

Di rilievo furono sicuramente il riordino istituzionale e le iniziative in materia, tanto che negli anni venti l'Italia si posizionò all'avanguardia in Europa nella ideazione e costruzione di autostrade dedicate esclusivamente alla circolazione di autoveicoli, fino al punto da condizionare la denominazione di strade dello stesso tipo nel resto d'Europa.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Quando nel 1923 il primo ministro dei Lavori pubblici del fascismo, il siciliano Gabriello Carnazza, emanò la legge per la classificazione e manutenzione delle strade pubbliche, incontrò il genio ingegneristico di Piero Puricelli e la sua Società anonima autostrade, a partecipazione pubblica per decreto dello stesso Carnazza, cui fu assegnata in concessione e a pedaggio la prima realizzazione autostradale italiana, la Milano-Laghi, completata nel 1924. A essa seguirono nel giro di qualche anno le autostrade Milano-Bergamo e Napoli-Pompei, e nella prima metà degli anni trenta si aggiunsero le tratte Brescia-Bergamo, Milano-Torino, Firenze-Mare, Padova-Mestre; tutte di iniziativa privata e a pedaggio, esse furono concepite per collegare città vicine o alcuni centri urbani con il loro hinterland, con finalità soprattutto turistiche.

All'atto della sua istituzione, auspicata dallo stesso Puricelli, l'Azienda autonoma della strada (Aass) incorporò tutte le strade nazionali della cui costruzione e manutenzione ebbe la responsabilità istituzionale; successivamente divenne gestore di autostrade per aver acquisito fra il 1933 e il 1941 le Milano-Laghi, Milano-Bergamo e Firenze-Mare, a pedaggio ma con i conti in rosso per il traffico bassissimo e le alte tariffe. Nel 1935 l'Azienda, proprietaria di oltre 20 000 km di strade statali e di circa 300 km di strade a pedaggio, costruì in proprio anche la prima autostrada camionabile Genova-Serravalle, di collegamento tra il porto di Genova e la Padana, portando il patrimonio autostradale italiano al primato europeo di circa 500 km. Tra il 1936 e il 1941 l'Azienda costruì inoltre 4154 km di nuove strade in Africa orientale.

Dati gli ampi poteri pubblici e la vastità della rete acquisita, l'Aass concepì nel 1934 il primo Piano regolatore

\_\_\_\_\_ L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada \_\_\_\_\_

delle autostrade italiane, una pura intelligente proiezione sul futuro, in quanto immaturo in fatto di progettazione e irrealizzabile nel pieno della crisi economica, dell'autarchia e del riarmo. Il piano prevedeva la costruzione di 6850 km di autostrade di cui, di prima attuazione, la pedalpina dalla Riviera di Ponente a Fiume, la padana adriatica da Milano a Ravenna, la longitudinale interna da Treviso a Roma via Bologna e Firenze, la trasversale padana da Torino a Milano, la trasversale campano-pugliese Napoli-Bari, la sicula ionica Messina-Catania, la sicula tirrenica Termini Imerese-Palermo-Castellammare.

Tra le autostrade di seconda attuazione, al primo posto figurava la tirrenica Livorno-Civitavecchia-Salerno-Reggio Calabria; seguivano la padana adriatica da Pescara a Taranto, la sicula tirrenica da Messina a Trapani, la sicula ionica Catania-Siracusa, la trasversale padana Mantova-Brescia, la trasversale ligure-emiliana da Genova a Parma, la trasversale toscano-romagnola Firenze-Forlì, l'umbro-marchigiana, la Orte-Falconara, l'abruzzese Roma-Pescara. Il piano prevedeva anche 820 km di raccordo con comunicazioni autostradali internazionali: Torino-Monte Bianco, Milano-Sempione, Verona-Brennero, Udine-Tarvisio. Per la realizzazione dell'intero programma si prevedeva una spesa di 13 miliardi del tempo. Quanto alla Salerno-Reggio Calabria, il tracciato era allora interamente disegnato sulla costa tirrenica.

Tutte le autostrade erano previste con pendenze massime del 5% in montagna e del 3-4% in pianura, e una carreggiata unica su un piano stradale di 17 metri con due sensi di marcia e siepi antiabbaglianti (11,50 metri per le autostrade di montagna). Alla fine del 1933 circolavano 347 000 automezzi, di cui 257 000 vetture e 89 755 auto-

carri. Il piano ne prevedeva il raddoppio nel 1941, una previsione rivelatasi ottimistica soprattutto per il numero delle autovetture.

Il Piano regolatore, vero libro dei sogni ispirato a un precedente progetto di Puricelli, rimase ovviamente inattuato e lo Stato italiano investì opportunamente, più che sulle autostrade, sul potenziamento della rete ferroviaria, per la quale raggiunse nel 1928 il primato europeo nell'elettrificazione. Ma l'Aass consolidò la sua funzione di «governo» della strada, che volle confermare prontamente nell'immediato dopoguerra rispetto ai soggetti pubblici e privati attivi nel settore.

Nel 1946 nacque dall'Aass l'Azienda nazionale autonomia della strada, col compito di gestire le strade statali e le autostrade di proprietà dello Stato e di costruirne di nuove, direttamente o in concessione. Il piano del 1934, con la sua concezione «di rete nazionale», non divenne tuttavia il punto di partenza delle prime politiche della strada dell'immediato dopoguerra, che furono assai più timide soprattutto nelle regioni meridionali, sia per le urgenze dettate dalle distruzioni belliche, sia per una visione complessiva dello sviluppo orientata verso obiettivi meno ambiziosi.

Il Primo programma poliennale di miglioramento e incremento della rete stradale dell'Anas fu presentato nel 1952 e, nonostante recasse la firma di un democristiano siciliano Salvatore Aldisio – peraltro protagonista della costituzione dell'autonomia della sua regione –, cancellò tutte le autostrade da Salerno in giù, Sicilia compresa, e limitò il disegno autostradale alla trasversale Genova-Trieste, alla longitudinale Milano-Napoli con proseguimento fino a Salerno, e alla Milano-Rimini via Bologna. Per le

\_\_\_\_\_ L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada \_\_\_\_\_

autostrade già costruite e per alcuni tratti da costruire prevedeva una sede a tre corsie, mentre per la gran parte della nuova rete erano previste due sedi, ciascuna a due carreggiate. L'investimento indicato per tutte le strade italiane era di 900 miliardi di lire del tempo. Secondo un motivo ricorrente ancor oggi a proposito di infrastrutture di trasporto – ma che tende a sottovalutare le ricadute nel lungo periodo di alcune mancate innovazioni – Aldisio come ministro dei Lavori pubblici si dichiarò certo che per le regioni meridionali e la Sicilia l'autostrada non fosse una priorità e che, in presenza di una situazione deficitaria nella dotazione e condizione di strade e infrastrutture di ogni tipo, sarebbe stato già un ottimo risultato garantire una buona viabilità ordinaria<sup>2</sup>.

Quanto al «governo» della strada, dall'inizio degli anni cinquanta, nonostante il suo ruolo indiscusso di organo unico e insostituibile dello Stato, l'Anas dovette fare i conti con nuovi soggetti pubblici dotati di grande autonomia decisionale e finanziaria e impegnati in materia di viabilità: innanzitutto la Cassa per il Mezzogiorno, quindi la Società costruzioni e concessioni autostrade S.p.A. dell'Iri. Quest'ultima nacque nel 1950 per affiancare e potenziare l'azione di un'altra società del gruppo, la Italstrade, costituita nel 1933 per assorbimento della Puricelli cave e costruzioni S.a. Con tali soggetti l'Anas agì di concerto per tutti gli anni cinquanta.

La Cassa, com'è noto, concentrò il suo primo piano di investimenti per 1000 miliardi in dieci anni in opere cosiddette «infrastrutturali», allo scopo di potenziare le capaci-

<sup>2</sup> S. Aldisio, *Scritti, discorsi, interviste*, Edizioni del seminario, Caltanissetta 1987.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

tà produttive dell'agricoltura specializzata esportatrice, di sviluppare la produzione energetica a tutto campo, di incrementare la dotazione civile in funzione del massimo sostegno alla crescita industriale e soprattutto terziaria, in atto anche nel Mezzogiorno. Pertanto essa fu anche artefice di investimenti nel settore ferroviario, portuale, marittimo e stradale, svolgendo una benefica azione di ossigenazione dell'economia. Le opere della Cassa furono spesso affidate in concessione all'Anas, come la sistemazione di 2500 km di strade ex provinciali ridenominate statali, quindi riassegnate all'Anas. La costruzione e la sistemazione di strade ordinarie statali, provinciali e comunali, di strade turistiche e strade di bonifica, migliorarono sensibilmente negli anni cinquanta la dotazione del territorio agricolo e non delle regioni meridionali. Nel primo decennio di attività della Cassa furono stanziati circa 204 miliardi per la viabilità ordinaria o turistica. Nel 1961 i compiti della Cassa vennero poi estesi alla costruzione di strade cosiddette «a scorrimento veloce», in genere raccordi o collegamenti alle autostrade, e di autostrade turistiche, come la Cava dei Tirreni-Salerno e una brevissima tratta della Palermo-Catania. Con i fondi della Cassa, già nel 1954 fu costruito il primo tratto (7,4 km) dell'autostrada Pompei-Salerno, completata dalla Autostrade meridionali S.p.A. già concessionaria della Napoli-Pompei; furono inoltre costruite la panoramica di circonvallazione a Porto Empedocle e la Strada calabrese dei due mari.

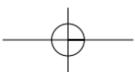
Nello scenario del primo intervento straordinario e della collaborazione tra Cassa e Anas in un quadro di nascente mobilità dalla campagna alla città, dal Sud verso il Nord italiano ed europeo, e di ripresa consistente delle esportazioni, le regioni del Sud d'Italia non fecero co-

\_\_\_\_\_ L'antefatto: l'Anas e il «governo» della strada \_\_\_\_\_

munque grandi pressioni per la realizzazione di autostrade tanto nazionali che di collegamento tra grossi centri locali.

È vero che fino alla metà degli anni cinquanta l'autostrada poteva sembrare ai più, specie in alcune regioni del Sud a carattere ancora prevalentemente agricolo, un orizzonte lontano e privilegiato tanto quanto l'uso delle automobili, allora non proprio alla portata della gran massa degli italiani. In Italia non ne era ancora stato sperimentato il valore strategico per le lunghe distanze, a differenza di quanto avveniva per le ferrovie e i trasporti marittimi. Solo di lì a qualche anno si sarebbe affermato e dispiegato in Italia in maniera prorompente l'intero ciclo tecnologico della strada – dalle materie prime, all'energia, alla meccanica, alla viabilità, ai servizi alla strada stessa, telecomunicazioni incluse – che interessò innanzitutto le maggiori imprese dell'economia nazionale, pubbliche e private.

Nella seconda metà degli anni cinquanta le strade, ma soprattutto le autostrade e il loro indotto, divennero davvero strategiche per il sistema produttivo, consumistico e fiscale italiano; l'autostrada si rivelò la grande protagonista delle politiche pubbliche, fino ad acquisire una posizione privilegiata rispetto alle altre modalità nella concezione stessa di un sistema di trasporti integrato con la rete del nascente mercato unico europeo. Si trattò in sostanza di una posizione speculare alla promozione e alla forza della più grande impresa automobilistica italiana: le utilitarie Fiat e il loro consumo di massa divennero proprio in quegli anni i tratti distintivi del miracolo economico nazionale, e furono un modello di successo per tutti gli anni sessanta.



---

SENZA PEDAGGIO

---

## Il cammino: da Nord verso Sud

L'Autostrada del Sole Milano-Napoli, la prima grande autostrada italiana, fu concepita al Nord e si mosse verso Sud per ragioni ovvie: dalla forza dei gruppi imprenditoriali pubblici e privati che la vollero, alla maggiore e più diffusa intensità di traffico sul territorio; non altrettanto ovvie furono le ragioni per cui essa non si spinse più a Sud con le stesse caratteristiche con cui fu avviata e, come vedremo, tali ragioni emersero solo progressivamente nel tempo.

Motore d'avvio della costruzione dell'Autosole furono l'Eni di Enrico Mattei e la Fiat di Giovanni Agnelli. Mattei era alle prese con una scommessa rivolta innanzitutto a sé stesso e alla valorizzazione delle risorse energetiche per lo sviluppo dell'economia italiana. Alle spalle aveva un governo pronto a dare carta bianca all'Eni, secondo grande ente pubblico italiano dopo l'Iri; al suo fianco aveva un ministro delle Finanze come Vanoni, impegnato nell'ammmodernamento infrastrutturale e fiscale del paese con la convinzione che le entrate legate alla circolazione stradale costituissero una fondamentale e sempre crescente risorsa. Agnelli intendeva finalmente realizzare in Italia quella produzione «fordista» che la sua impresa sognava da tempo, incontrando tuttavia nel mercato interno il limite insormontabile dei bassi consumi.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Il progetto di massima fu opera della Società ingegneria stradale italiana, una società Eni, Fiat, Italcementi, Pirelli, e fu elaborato nel 1953 col contributo di Ajmone Jelmoni del Politecnico di Milano; quindi fu consegnato allo Stato, la cui prima legge organica del dopoguerra, la 463, «Per la costruzione di autostrade, strade e modifiche alle tasse automobilistiche», fu elaborata e approvata nel maggio del 1955 secondo un disegno già concordato con i soggetti istituzionali interessati. La legge stessa, col dare la preferenza a enti pubblici e/o consorzi di enti pubblici, ne annunciò le modalità per l'affidamento in concessione a una società del gruppo Iri, unico ente allora finanziariamente (per la forza nel mercato obbligazionario) e tecnicamente (per l'assorbimento della società di Puricelli in Italstrade) capace di far fronte all'arduo impegno. La convenzione con la Società costruzioni e concessioni autostrade dell'Iri fu definita poco tempo dopo e, secondo quanto riferisce il suo realizzatore Fedele Cova, a seguito di animate discussioni pubbliche sulla utilità delle autostrade e, in seno all'Iri, sulla responsabilità da assumere<sup>1</sup>. In effetti la concessione, alla quale aspiravano anche soggetti privati, non fu il risultato di una gara, ma dell'indirizzo governativo di affidare a un ente pubblico l'esecuzione e l'esercizio di un'opera di così ampie dimensioni. Qualche anno dopo, lo stesso Cova avrebbe ricordato che «l'affidamento all'Iri fu prevalentemente volontà di Governo, e non desiderio o richiesta dell'Iri»<sup>2</sup>, che tuttavia colse pienamente l'occasione e decise presto di investire strategicamente nel settore delle autostrade.

<sup>1</sup> F. Cova, *Autostrade ed altri episodi di vita vissuta*, Editoriale Domus, Milano 1983.

<sup>2</sup> Fondazione Iri, Archivio, Autostrada Milano Napoli, 6.2.1958.

---

Il cammino: da Nord verso Sud

---

L'Autostrada del Sole si presentò nella legge 463 come l'ossatura portante non solo della rete autostradale italiana, ma di un'azione a favore del Mezzogiorno destinata a proseguire con intensità progressiva, secondo un'intenzione dichiarata sin dal primo articolo, che impegnava lo Stato a destinare almeno il 25% delle spese autorizzate alla costruzione di autostrade nel Mezzogiorno; la stessa legge assegnò all'Anas 20 miliardi di lire in 10 anni per la realizzazione di strade statali al Sud, in particolare nelle zone non interessate dai programmi autostradali. Il provvedimento giunse al culmine delle ottime politiche meridionaliste che caratterizzarono i governi della Ricostruzione, attente alla valorizzazione delle risorse territoriali in funzione della competitività italiana sui mercati esteri, quindi alla ripresa delle esportazioni meridionali e alla riqualificazione della dotazione civile e infrastrutturale dei territori interessati: una politica espressa soprattutto in un orientamento dell'intervento straordinario capace di catturare valuta estera e di svolgere un programma di sicuro interesse nazionale. Tuttavia, seppur timidamente, proprio nella legge 463 esordì quel «meridionalismo quantitativo», più ancorato alle percentuali di spesa che a specifici progetti, più etico che strategico, più «di dovere» che «di fiducia» verso le regioni meridionali, e destinato a radicarsi massicciamente nelle politiche pubbliche italiane dalla seconda metà degli anni cinquanta e soprattutto negli anni sessanta.

La legge 463, con un programma di dieci anni e un piano finanziario di 100 miliardi di lire da assegnare con contributi a fondo perduto fino al 40% dell'investimento previsto, fu approvata nel maggio del 1955, e diede il via alla costruzione di un vero sistema autostradale in Italia. Essa ripropose sostanzialmente lo schema del Piano Anas del

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

1934, dando tuttavia alle autostrade i requisiti adeguati alle innovazioni che nel frattempo avevano riguardato sia la produzione di autoveicoli che le tecniche di costruzione. Come il Piano Anas del 1934, la legge annunciò una rete autostradale che si sviluppasse lungo tutta l'Italia, rispettando i nuovi itinerari internazionali disegnati nel 1950 nell'apposita Convenzione di Ginevra, che aveva tracciato il disegno di una rete europea. Il progetto allegato alla legge prevedeva il raddoppio delle autostrade «di prima generazione», il completamento del collegamento trasversale dalla Liguria a Trieste, con diramazione verso i trafori, la linea adriatica fino al Salento, la tirrenica fino a Reggio Calabria, la trasversale Napoli-Bari, e per la Sicilia l'autostrada Catania-Palermo. Tali itinerari erano tuttavia soggetti al limite dei finanziamenti concessi.

In pratica per la stragrande maggioranza delle autostrade del Sud, compresa la Salerno-Reggio Calabria, si prevedeva solo lo studio (è il caso della Napoli-Bari cui furono destinati 100 milioni) o la realizzazione in un secondo tempo. In entrambi i casi, la Salerno-Reggio Calabria era disegnata su un tracciato costiero tirrenico con due sedi e due corsie.

Il provvedimento, com'è noto, recò la firma del ministro socialdemocratico piemontese Giuseppe Romita, che Vanoni definì «il piccolo Napoleone delle strade italiane»<sup>3</sup>. Ingegnere civile, convinto sostenitore delle grandi opere pubbliche cui diede un impulso decisivo tra il febbraio 1954 e il maggio 1957, fu realizzatore oltre che del piano autostradale, del piano case, della costruzione di acque-

<sup>3</sup> G. Romita, *Taccuini politici (1947-1958)*, con un saggio introduttivo di R. Puletti, Mursia, Milano 1963, p. 660.

---

Il cammino: da Nord verso Sud

---

dotti, del potenziamento di porti e delle infrastrutture in generale. Del ministero dei Lavori pubblici Romita era sinceramente intenzionato a esaltare la funzione strategica, anche nei confronti dei nuovi enti pubblici che, sorti nell'ultimo decennio, ne avevano a suo giudizio eroso le competenze istituzionali, pur riconoscendo a essi i caratteri di organismi più snelli e agili rispetto a un ministero di impianto ottocentesco. Tuttavia Romita confidava nelle riforme istituzionali che del ministero avrebbero riconfermato il ruolo di coordinatore ed esecutore di tutte le opere pubbliche<sup>4</sup>.

In questa direzione la legge Romita confermò il ruolo primario dell'Anas nel disegno della rete autostradale e nella gestione del sistema stradale italiano. Spettava all'Anas concedere per una durata massima di trent'anni la costruzione di autostrade, dando tuttavia la preferenza a enti di diritto pubblico o a loro consorzi e società da essi costituiti con decreto del ministro dei Lavori pubblici, di concerto con quello del Tesoro. Spettava inoltre ai due ministeri approvare anche la convenzione disciplinare, previo parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici e del Consiglio di Stato. Per la concessione e l'esercizio di autostrade era previsto un concorso statale fino al 40% del costo di costruzione riconosciuto come ammissibile; dopo il quarto anno di apertura del traffico, il gettito da pedaggio eccedente il 10% di quello in convenzione doveva essere devoluto allo Stato. Il concessionario era autorizzato a emettere obbligazioni quotabili in borsa da ammortizzare entro la durata della concessione, per un ammontare non

<sup>4</sup> G. Romita, *Una vita per il socialismo*, a cura di A. Sessi, prefazione di A. Schiavi, Opere nuove, Roma 1963.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

superiore alla differenza tra la spesa di costruzione e il contributo statale; nonché a contrarre mutui con istituti, enti e sezioni di credito legittimati a esercitare il credito a medio e lungo termine, o con istituti di assicurazione e di previdenza, con l'Istituto delle Casse di risparmio italiane e con l'Istituto delle Casse di risparmio delle Venezia.

A sua volta l'Anas confermò la propria funzione e capacità nella costruzione e gestione di autostrade a sua cura e spese, con l'autorizzazione a contrarre mutui con il Credidiop o altri istituti di credito o enti di diritto pubblico autorizzati dal Tesoro e con convenzioni approvate con decreto dei ministri dei Lavori pubblici e del Tesoro. Le opere previste furono dichiarate di pubblica utilità, quindi urgenti e indifferibili per effetto di legge.

La convenzione per la costruzione dell'Autostrada del Sole, grande opera nazionale di 753,7 km, fu firmata nell'aprile 1956. La concessione fu data alla neonata Società concessioni e costruzioni autostrade, «una società di diritto con un milione di capitale, senza sede operativa e soprattutto senza piani neppure di larga massima»: a detta di Fedele Cova, principale artefice della realizzazione della grande autostrada, si trattò «solo di un atto di fede nel futuro da parte dell'Iri»<sup>5</sup>, che si fece totale carico del suo finanziamento nei confronti della concessionaria.

Nella sua realizzazione si espressero le principali sinergie che resero possibile il «miracolo economico» italiano: le politiche pubbliche si intrecciarono agli interessi collettivi e a quelli imprenditoriali privati. Stato, Anas, Iri, Eni, Fiat operarono di concerto soprattutto grazie alle convinzioni, alla preparazione tecnica e all'impegno di una classe

<sup>5</sup> Cova, *Autostrade* cit., p. 19.

---

Il cammino: da Nord verso Sud

---

dirigente e di un management privato e pubblico di alto livello; in sinergia operarono l'Italia del Nord e del Sud, enti pubblici e ministeri, in uno scenario politico come quello della metà degli anni cinquanta caratterizzato da governi particolarmente attenti alla competitività dell'industria, alla bilancia commerciale e dei pagamenti e alla valorizzazione delle risorse di tutto il territorio nazionale. Le prescrizioni legislative in materia di concessione, un istituto già proficuamente utilizzato dallo Stato liberale italiano per le reti ferroviaria e marittima, incontrarono pienamente la filosofia degli investimenti ancora a quel tempo operante nell'Iri, per cui le finalità di interesse pubblico non erano sacrificate alla logica dell'economicità e del rendimento: i ricavi dell'investimento avrebbero dovuto ripagare l'investimento stesso per la concessionaria e costituire gli introiti fiscali anche per lo Stato, che allo scadere della concessione avrebbe avuto in consegna esercizio e gestione di un'opera di sicuro reddito.

Ma Napoli non era che l'inizio del Sud d'Italia e a Roma la congiungevano solo 202 km. La visione di Romita, pur decisamente e lucidamente proiettata verso la piena realizzazione di una rete autostradale nazionale, fu nella sostanza, e già nelle previsioni, pressoché esclusivamente settentrionale. Contando su convenzioni «studiate a regola d'arte da gente veramente scrupolosa»<sup>6</sup>, gli obiettivi effettivi di Romita erano l'immediata realizzazione dei 1172 km delle autostrade Milano-Napoli, Milano-Serravalle, Brescia-Padova, Napoli-Bari, il raddoppio della Napoli-Pompei e della Padova-Mestre e, solo dopo aver assicurato il finanziamento delle prime, la costruzione delle auto-

<sup>6</sup> Romita, *Una vita per il socialismo* cit., p. 246.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

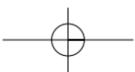
strade Savona-Ceva, Forno-Pontremoli, Torino-Ivrea, Palermo-Catania e Venezia-Trieste. I 245 chilometri della Napoli-Bari, inoltre, si presentavano come un impegno non vincolante, non tanto nella fase dello studio che fu concretamente realizzato, quanto per la mancata richiesta della concessione da parte di società o consorzi. Pertanto rimase largamente inattuato l'intento di localizzare nel Sud il 25% degli investimenti autostradali.

Ciononostante, fino alla fine degli anni cinquanta, la partita della qualità della rete stradale nazionale, delle sue caratteristiche tecniche, del rapporto con le esigenze territoriali e di mobilità, delle responsabilità istituzionali e delle modalità di finanziamento, era ancora tutta aperta. Nel 1958 e nel 1959, esauriti i fondi della legge 463, nello stesso spirito e a integrazione di essa, diversi provvedimenti *ad hoc* stanziarono 6 miliardi per la costruzione in concessione della Trieste-Monfalcone con diramazione a Palmanova (consentendo il completamento dell'asse Torino-Trieste) e 40 miliardi per la costruzione in concessione delle autostrade Bologna-Rimini, Ancona-Pescara, Catania-Palermo e Messina-Catania – quest'ultima assente dal primo disegno di Romita, nonostante costituisse il percorso siciliano più promettente per il traffico.

Fino allora, soltanto due concessioni erano state assunte da società private, la Ceva-Savona e la Napoli-Salerno. Le nuove concessioni erano in mano all'Iri o a consorzi pubblici. Quasi tutte le autostrade «di prima generazione», di età fascista, erano, come si è detto, passate dalla proprietà e gestione privata a quella dell'Anas (che ne eseguì in parte il raddoppio mediante contrazione di mutui); mentre rimasero di proprietà e gestione privata solo la Torino-Milano e la Napoli-Pompei. Il Sud, anche quello estremo,

\_\_\_\_\_ Il cammino: da Nord verso Sud \_\_\_\_\_

benché in misura lontanissima da quella annunciata, sembrava in avvicinamento. Nel 1959 la stessa Autostrada del Sole era stata aperta al traffico per le tratte Milano-Bologna (280 km) e Capua-Napoli (40 km). Nel 1960 l'Autostrada raggiunse Firenze da Bologna.



## L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

Vero centro di irradiazione della cultura e della pratica del «meridionalismo quantitativo» applicato alla spesa pubblica fu proprio l'Iri della seconda metà degli anni cinquanta – divenuto insieme all'Eni organo strategico delle politiche pubbliche di spesa per gli investimenti e lo sviluppo, in seguito alla costituzione nel 1956 del ministero delle Partecipazioni statali, in special modo con la legge che nel 1957 lo impegnava a localizzare al Sud il 40% del complesso dei suoi impianti e il 60% di quelli di nuova costruzione. La stessa svolta delle politiche pubbliche meridionaliste di quegli anni, che pose fine alla fase cosiddetta «infrastrutturale» dell'azione della Cassa per il Mezzogiorno per intraprendere massicce politiche di incentivazione dell'industrializzazione, ebbe nella Svimez e nell'Ufficio studi dell'Iri, allora diretto da Pasquale Saraceno, la vera sede di maturazione ideologica.

Con una particolarità: nell'azione di industrializzazione pubblica le politiche fondate sulla quantità di spesa e sull'obbligo di investimenti, per quanto lontane e distorsive di ogni criterio di mercato oltre che di corto respiro, corrispondevano comunque a una concezione dello sviluppo da indurre dall'esterno; nella più specifica azione au-

tostradale dell'Iri invece, la destinazione al Mezzogiorno di una quota elevata di investimenti riferita alla spesa di «secondo tempo», e soprattutto agli assai più modesti obiettivi ritenuti adatti al Mezzogiorno, rivelava una intenzionalità più suggestiva che di sostanza nella sua stessa espressione matematica.

Dalla seconda metà degli anni cinquanta, infatti, tra gli investimenti Iri, cominciarono a crescere vistosamente proprio quelli dedicati alle reti di comunicazione e alle autostrade, di cui erano evidenti non solo la portata innovativa, ma il notevole contributo alla formazione del reddito di tutti i paesi industrializzati, e soprattutto l'alta convenienza per i concessionari. Ma quest'ultima scelta dell'Iri riguardò, come risulterà più evidente in seguito, solo una parte del territorio nazionale e toccò soltanto una limitata seppur importante porzione di quello meridionale.

In tal modo, pur vistosamente proteso nell'«azione meridionalista», l'Iri finì col condurre paradossalmente una spinta «dualistica» nello sviluppo economico italiano, divenendo sempre più «infrastrutturalista» al Nord e sempre più «industrialista» al Sud – un Nord e un Sud i cui confini vennero disegnati proprio dalla geografia e dalle tecnologie delle loro autostrade e dei loro impianti industriali, che, com'è noto, interessavano in quel momento al Sud solo la Campania e la Puglia.

Il momento della svolta giunse tra la fine degli anni cinquanta e l'inizio degli anni sessanta ed ebbe come punto di partenza proprio la necessità di rifinanziare l'Autosole, per cui il contributo statale della legge Romita fondato sul costo preventivato era risultato insufficiente, pur essendo l'unica grande autostrada tra quelle previste iniziata sin dal 1956, e in stato avanzato di realizzazione. A giudizio del-

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

l'Iri la legge Romita, con la fissazione del contributo forfettario in anticipo e un notevole carico fiscale sulle concessionarie, aveva scoraggiato l'iniziativa privata, che si era limitata alla concessione dei soli 60 km della Ceva-Savona, cara soprattutto alla Fiat. Anche i consorzi a capitale pubblico avevano avuto difficoltà a reperire i finanziamenti e il piano era rimasto dunque largamente inattuato.

Già Fedele Cova, consapevole della inadeguatezza del finanziamento disposto, aveva sin dall'inizio accettato la guida di Società autostrade e la responsabilità della realizzazione della Milano-Napoli, a condizione che l'Iri ne finanziasse direttamente i costi con proprie obbligazioni, e che l'Ufficio studi dell'Iri, sotto la direzione di Pasquale Saraceno, preparasse un nuovo piano autostradale per una nuova legge e una nuova convenzione. Lo testimoniò successivamente con chiarezza illuminante nell'affascinante racconto della sua esperienza: «Chi mi convinse ad accettare fu Antonio Orlandi. Egli riconobbe che tutte le mie osservazioni erano esatte, ma mi fece presente che facendo l'impresario da trent'anni aveva imparato una lezione. Primo, che tutti i progetti possono essere variati in corso d'opera, e che questo modo di procedere in Italia è normale. Secondo che i piani finanziari e le leggi sono ancora meno duraturi e possono sempre essere ridiscussi, però in corso d'opera»<sup>1</sup>.

La conferma degli ostacoli alla piena realizzazione della legge Romita e il bisogno di nuovi capitali per il completamento dell'Autostrada del Sole consolidarono il potere programmatico dell'Iri, che, forte della comunque straordinaria esperienza intrapresa, predispose nel novembre

<sup>1</sup> Cova, *Autostrade* cit., p. 26.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

1959 prima in forma di Schema<sup>2</sup> preparatorio, quindi nel marzo 1960 in forma compiuta, un nuovo Piano autostradale. Il Piano prevedeva una spesa di 1370 miliardi per 5607 km di nuove autostrade, che includevano opere già finanziate con la legge Romita, ma rimaste inattuata, tra cui la lunga e dibattuta tratta Firenze-Magliano Sabina. Esso era sostenuto da un'analisi delle leggi vigenti e dei loro risultati, nonché dello stato delle strade, che risultavano gravemente inadeguate rispetto a un traffico in rapidissima crescita. Si prevedeva per il 1972 un'estensione della rete per 6902 km, a fronte dei 1422 allora in esercizio o in corso di costruzione. Il piano includeva le grandi strade di traffico internazionale che interessavano l'Italia elencate nella Convenzione di Ginevra, e prevedeva la realizzazione di quattro assi longitudinali (la litoranea Ventimiglia-Palermo, inclusiva della Salerno-Reggio Calabria, la Sempione-Milano-Rimini-Brindisi, la Brennero-Verona-Bologna-Firenze-Roma e la Tarvisio-Padova-Bologna-Cesena-Roma); un sistema padano articolato nelle direttrici est-ovest e longitudinali; quattro assi trasversali appenninici (Parma-Sarzana-Porto d'Ascoli, Caserta-Cerignola, Salerno-Potenza-Bari, Bari-Taranto); tre tronchi nelle grandi isole (Porto Torres-Sassari-Cagliari, Messina-Catania-Siracusa e Catania-Palermo).

<sup>2</sup> Sul programma dell'Iri mi riferisco ai seguenti documenti in Fondazione Iri, Archivio: Schema di piano decennale per la costruzione di autostrade, 16.11.1959; Programma di costruzioni stradali di immediata esecuzione 1961-1966. Studio economico tecnico per il completamento dell'intera rete nazionale, 14.10.1960; Linee generali di un programma di costruzioni autostradali, novembre 1960; Piano autostradale. Programma di costruzione di una rete nazionale di autostrade e suo finanziamento, marzo 1960. In quest'ultimo documento la Salerno-Reggio Calabria viene misurata in 499 km, e l'investimento previsto è di 61 miliardi.

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

L'Iri presentò la sua proposta programmatica con la forza di chi aveva acquisito ampio riconoscimento tra i pubblici poteri, e si candidava a una missione ben più ampia di quella fino allora compiuta, corrispondente peraltro a una svolta nello sviluppo dell'economia italiana: «La creazione del mercato comune europeo è stata finora impostata su due problemi indubbiamente fondamentali: la produzione dell'acciaio ed il reperimento delle fonti di energia (Euratom). È stato invece dimenticato o trascurato quello altrettanto importante dei trasporti e del turismo, e nell'ambito di questi, particolarmente urgente quello delle comunicazioni stradali. Parafrasando il vaticinio di Camillo Cavour, al sorgere delle prime ferrovie, si può ripetere che l'avvenire dell'Italia è strettamente legato allo sviluppo dei suoi mezzi di comunicazione, e che per affrontare veramente il nostro ormai cronico problema della disoccupazione, bisogna finalmente attuare una politica dell'automobile, della strada e del turismo»<sup>3</sup>. Il documento indicava tutti i dati, di bilancio del passato e di comparazione internazionale nel presente, necessari a segnalare la necessità di un passaggio cruciale nella storia italiana.

La produzione di acciaio e di energia nucleare in Italia, evocata come capisaldo delle politiche di costruzione del mercato comune europeo, com'è noto, vedeva peraltro l'Iri come grande protagonista: nel primo caso con la potentissima siderurgia che dal dopoguerra aveva assorbito oltre 1/5 degli investimenti del gruppo, nel secondo con la Senn, società Iri, costituita per realizzare, su incarico della Cassa per il Mezzogiorno e con il più cospicuo finanziamento della Banca mondiale, un impianto nu-

<sup>3</sup> Le citazioni tra virgolette del Piano Iri in questo paragrafo sono tratte da Schema di piano decennale cit., e Studio economico tecnico cit.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

clare sul Garigliano finalizzato all'obiettivo europeo «Atomo per la pace».

Come era stato per le ferrovie nell'età liberale, la strada e l'automobile vennero indicate dall'Iri come protagonisti di una nuova rivoluzione dei trasporti, che portava in sé ogni benefico effetto. Lo Stato italiano aveva fino allora dedicato assai più risorse alla ferrovia che alla strada. Per il passato l'Iri non poteva che riconoscere come «fino all'avvento della motorizzazione, che possiamo situare intorno al 1930, la politica ferroviaria dello Stato italiano fosse la sola possibile; nel 1900 le ferrovie erano pressoché l'unico mezzo di trasporto e venivano utilizzate da 60 milioni di viaggiatori, saliti nel 1955 a 558 milioni». L'Iri sottolineò come la situazione fosse cambiata: nel 1955, 500 milioni di viaggiatori erano trasportati dagli autoservizi e pressoché altrettanti da auto private; se dal 1911 al 1954 le ferrovie erano passate da 6,6 a 14,8 tonnellate trasportate, la strada era passata nello stesso periodo da 0,006 a 24 miliardi di tonnellate. Sia i viaggiatori che le merci trasportati dalla ferrovia erano passati dal 73 al 34% del totale. In conseguenza dell'industrializzazione delle varie parti del paese, dell'avvicinamento delle campagne e della minore «autarchicità della vita dei singoli», tra il 1911 e il 1955 le merci erano cresciute con un tasso medio del 5% annuo, e i trasporti del 9%. Dunque occorre molte strade moderne ed esse rappresentavano la nuova «via maestra che occorre aprire al nostro futuro». Nella via del futuro tracciata dall'Iri, l'Italia, in una posizione «paurosamente arretrata», doveva rapidamente recuperare un *gap* in ambito mondiale, figurando al 15° posto per circolazione di veicoli in Europa, dopo la Finlandia e prima solo di Spagna, Portogallo e Turchia.

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

Nel proporre il suo Piano autostradale, l'Iri non mancò di evidenziarne tra gli obiettivi prioritari la «missione» meridionalista. Le autostrade avrebbero messo in comunicazione rapida Nord e Sud, avrebbero favorito l'esportazione in mezzi refrigerati delle produzioni agricole e attivato una grande offerta di lavoro non qualificato proveniente soprattutto dall'agricoltura meridionale, lavoro che non avrebbe potuto trovare collocazione solo nell'industria; esse avrebbero inoltre consentito la realizzazione di catene di motel e servizi di erogazione del carburante, e – sotto lo stimolo del credito agevolato – indotto la creazione di attrezzature turistiche e balneari nel Sud. Tutto questo nel Piano dell'Iri sarebbe avvenuto attivando un nuovo circuito virtuoso delle risorse nazionali: «strade significa motorizzazione e motorizzazione significa larga occupazione di mano d'opera; strade significa turismo (350 miliardi di lire in valuta nel 1958); strade significa aumento del reddito nazionale – il solo valore degli autoveicoli ha superato i 460 miliardi di lire; strade significa una delle maggiori voci del gettito fiscale dell'erario italiano: 464 miliardi di lire nel 1958». E ancora: «La triplicazione in 10 anni della nostra circolazione automobilistica, unita ad un raddoppio del numero dei turisti nazionali ed esteri, provocando l'eliminazione della disoccupazione, darebbe luogo ad un incremento delle imposte e dei consumi facilmente intuibile e che non ha bisogno di essere dimostrato. E servirebbe a modificare totalmente il regime di vita italiano, soprattutto nel Sud». Dunque, occorre soltanto avere il coraggio di fare il primo passo per una grande scommessa: «la macchina messa in moto provocherà da sola quelle reazioni a catena che la politica dell'automobile ha provocato quarant'anni or sono negli Stati Uniti d'America».

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Con lo stesso rilievo dell'immane intento meridionalista, venne annunciata nel Piano una svolta istituzionale. Forte dei poteri economici e «politici» acquisiti, nel 1959 l'Iri si propose alle politiche pubbliche italiane, oltre che come grande ente industriale e finanziario, anche come «Ente della strada». A differenza che in tutta la sua storia precedente, in questo caso, la missione sostitutiva delle funzioni dello Stato ordinario fu dichiarata con la sicurezza di una prassi ormai consolidata e riconosciuta nell'ordinamento giuridico italiano: «D'altro canto la mancanza di efficienza dell'Anas (indipendentemente dagli uomini di primissimo piano che la reggono) è innata nell'attuale sistema burocratico dello Stato italiano, che impedisce una procedura rapida e snella come sarebbe necessario per la realizzazione di un vero piano di strade moderne. È per queste stesse ragioni che il compianto presidente De Gasperi creò la Cassa del Mezzogiorno, sostituendola al ministero dei Lavori pubblici, ed è per queste stesse ragioni che occorre oggi creare per le autostrade di grande comunicazione un organismo snello e sburocratizzato, che possa realmente in 10 anni trasformare la rete stradale italiana, limitatamente alle vie di grande comunicazione, lasciando all'Anas il suo normale compito di sistemazione delle altre statali».

Il Piano Iri si propose come strumento per rimediare a un sistema che, a giudizio dell'ente, aveva raggiunto «la massima irrazionalità»: mentre le strade provinciali erano passate allo Stato, alle Province era stato concesso il diritto di costruire autostrade; l'Anas con prestiti onerosissimi era esecutore di opere autostradali mentre l'Iri era concessionario; il risultato era lo spezzettamento della rete in numerosi enti diversi, con conseguente aumento delle spese

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

generali, mancanza di raccordi e differenze di tariffe. Ma soprattutto l'Iri denunciava il passivo dell'Autostrada del Sole, che si sarebbe protratto per almeno dieci anni e che non poteva che essere risanato dallo Stato. In quest'ultimo caso i costi erano aumentati considerevolmente rispetto alle previsioni, ed era impossibile far fronte al cospicuo aumento della spesa attraverso l'aumento dei pedaggi.

Nel 1959-60 l'Iri si candidò come ente accentratore della costruzione dell'intera rete autostradale nazionale, secondo un piano finanziario che prevedeva in 10 anni la spesa di 1200 miliardi per la costruzione di 5818 nuovi km di autostrade e 170 miliardi per il riscatto degli 847 km già in via di costruzione o in esercizio. A tal fine avrebbe emesso obbligazioni garantite dallo Stato per 1170 miliardi fra il 1961 e il 1970; il Tesoro avrebbe versato all'Iri nel decennio 200 miliardi in acconto sulle costruzioni e, dal momento della consegna all'Anas delle autostrade costruite, avrebbe assunto l'obbligo di pagamento all'Iri delle obbligazioni emesse per 29,5 miliardi l'anno dal 1961 al 1995. L'Anas, attraverso una nuova direzione «Esercizio Autostrade», avrebbe quindi assunto la gestione, riscattandoli, di tutti i tronchi funzionali consegnati dall'Iri a scadenze definite. All'Anas doveva competere invece la sistemazione delle strade statali residue, per cui poteva disporre nel decennio di 450 miliardi circa, tra stanziamenti già effettuati e disponibilità di bilancio.

Le cose, come vedremo, non sarebbero andate esattamente nella direzione prospettata dall'Iri, probabilmente con un riflesso negativo sul nostro sistema autostradale in fatto di omogeneità della rete, sia dal punto di vista costruttivo che dell'efficienza dei meccanismi di finanziamento. Ma l'Iri era davvero interessato a realizzare l'inte-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

ra rete autostradale? E se anche ciò fosse avvenuto, quali caratteristiche avrebbe avuto la gran parte delle autostrade meridionali? Per quanto riguarda il tratto più strategico delle comunicazioni meridionali, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, lo studio Iri ne aveva già in parte tracciato il destino senza che ne esistesse ancora il progetto. Infatti, proprio in nome del principio di gestione in economia, la rete proposta dall'Iri era rigorosamente divisa tra autostrade chiuse, da realizzare in concessione e a pedaggio, «per le zone che diano affidamento di reddito nel prossimo decennio», e autostrade aperte, senza pedaggio, «ottenute con la totale trasformazione delle statali esistenti, per le zone di sviluppo economico meno accentuato o da costruire». Parte dell'itinerario internazionale Ventimiglia-Palermo, l'autostrada Salerno-Reggio Calabria era inserita tra le autostrade aperte, poiché considerata tra quelle «il cui reddito, tenuto conto dei livelli di pedaggio applicabili e del traffico previsto, non potrebbe nemmeno coprire le spese di gestione».

Dal punto di vista puramente economico (che non sarà tuttavia l'unico da noi tenuto in considerazione) la scelta poteva apparire congrua alla dichiarata finalità di favorire lo sviluppo delle aree depresse d'Italia; senonché i due tipi di autostrade corrispondevano nel documento Iri a caratteristiche tecniche e funzionali notevolmente differenti. Le autostrade chiuse dovevano avere le seguenti caratteristiche, peraltro in conformità con la Convenzione di Ginevra: sede stradale riservata solo ad auto e motoveicoli; accessi controllati ed esclusione di passaggi a livello e di incroci a raso; sede stradale a due carreggiate larghe almeno 7 metri ciascuna, separate da spartitraffico; velocità nei punti critici 80-100 km/h, a seconda che si trattasse di ter-

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

reni facili o più accidentati. Per le autostrade aperte erano invece previste le seguenti caratteristiche: «carreggiate riservate ai soli auto e motoveicoli; esclusione di passaggi a livello; incroci a livelli sfalsati con la viabilità statale e provinciale; incroci a raso del tipo controllato con la viabilità minore; piste laterali di larghezza sufficiente per accogliere il traffico locale a trazione animale e agricolo in genere oltre ai cicli e ai pedoni [sic!]; sede stradale in parte come per le autostrade chiuse in parte a tre corsie di circolazione, larghe 10,5 metri ed eccezionalmente 9; velocità base come per le autostrade chiuse»; insomma, caratteristiche più di strade veloci che di autostrade. Il tutto si riteneva inoltre realizzabile a costi assai minori per le autostrade aperte (310 milioni per km di autostrada chiusa a fronte di 140 milioni per km di autostrada aperta).

Indubbiamente, rispetto allo stato della viabilità nazionale e meridionale, la proposta dell'Iri poteva apparire come una vera e propria rivoluzione, e dalla sua trasformazione in legge sarebbe derivato comunque un impulso decisivo alla realizzazione di un sistema autostradale nazionale. Tuttavia essa mostrava come nel caso della Salerno-Reggio Calabria, a differenza che in quello dell'Autostrada del Sole, l'Iri non fosse intenzionato, al di là dei proclami meridionalisti, a fare alcuna scommessa sul futuro del Sud, o meglio su quella gran parte del Sud che era fuori dalla rete dei suoi investimenti industriali.

Alla luce delle vicende relative alla traduzione in legge del Piano Iri, degli esiti di tale legge e del successivo sviluppo delle autostrade italiane, tutto induce a pensare che l'Iri stesso considerasse il suo Piano come la base di una trattativa da concludere più con l'acquisizione della concessione di tutte le autostrade a sicura redditività, compre-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

se quelle già in gestione Anas, che non col riconoscimento di ente realizzatore dell'intera rete; anche sulla scorta della consapevolezza, che non poteva a esso mancare, di quanto enorme fosse il trasferimento di potere a suo favore richiesto allo Stato e all'Anas, ancor maggiore di quello già enorme acquisito nell'economia e nell'ordinamento istituzionale italiano.

Che così fosse, fu evidente sin dall'inizio del confronto che precedette la legge sulle autostrade del 1961; nell'estate del 1960 fu proprio l'ingegner Aldo Frascchetti – direttore generale di un'Anas favorevole alle concessioni a condizione di mantenere i propri poteri di concedente, costruttore e gestore di autostrade – a proporre a Fedele Cova di aumentare al massimo il numero di autostrade a pedaggio e diminuire quelle di costruzione diretta dell'Anas come autostrade aperte. Già chiaro era dunque l'orientamento dell'Iri ad assumere solo la concessione di autostrade chiuse e a lasciare all'Anas la costruzione di quelle aperte. Le ragioni addotte da Frascchetti non attenevano alle capacità dell'Anas, che erano fuori discussione, ma erano esclusivamente finanziarie: sarebbe stato molto più facile per lo Stato, soprattutto per il primo decennio, ovvero il tempo della costruzione, stanziare un contributo annuo del 3%, come previsto per le autostrade a pedaggio e in concessione, che disporre immediatamente dell'intero ammontare come previsto nel caso di affidamento all'Anas della costruzione di autostrade aperte. Sulla Salerno-Reggio Calabria in particolare, Cova oppose un rifiuto deciso, motivato dallo scetticismo sul traffico e naturalmente supportato da un'argomentazione meridionalista: «se, e non solo a parole, si voleva il progresso del turismo e dell'industria nel Sud il migliore incentivo poteva essere proprio un'auto-

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

strada senza pedaggio»<sup>4</sup>; quindi la sua realizzazione era affare dell'Anas.

Eppure nello stesso periodo tutte le regioni meridionali si erano inoltrate nel miracolo economico, stavano iniziando a esplodere i consumi e particolarmente l'uso massiccio di autoveicoli; colossali flussi migratori erano in movimento dalla campagna verso le città del Nord, ma anche verso quelle del Sud stesso; le esportazioni erano in forte ascesa; in definitiva le regioni erano tutte interessate da una vera e propria rivoluzione nell'economia, nel vivere sociale e nella cultura, caratterizzata proprio dalla mobilità sul territorio e da intensi fenomeni di urbanizzazione, il cui esito era ancora imprevedibile.

Eppure lo stesso studio dell'Iri mostrava consapevolezza che il vantaggio sui costi di trasporto dovuto al miglioramento della strada e all'uso dell'automezzo, valutato tra il 15 e il 30% del costo chilometrico, sarebbe stato maggiore nelle autostrade di nuova costruzione, situate per la maggior parte al Nord, rispetto a quello ottenuto dal miglioramento delle strade statali esistenti, localizzate soprattutto al Sud. Anche se il validissimo criterio dell'economicità di gestione al fine di ripagare totalmente l'investimento con i pedaggi, tanto vantato e rivendicato dall'Iri, aveva mostrato già qualche limite, se rigidamente inteso, nella breve esperienza in corso. Proprio la mancanza di fondi per il completamento del Piano Romita indusse alla richiesta di un ulteriore impegno finanziario dello Stato e all'elaborazione del nuovo Piano autostradale e finanziario dell'Iri. Per l'Autostrada del Sole, in particolare, i costi erano lievitati del 38% rispetto alle previsioni e, al momento

<sup>4</sup> Cova, *Autostrade* cit., p. 65.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

della presentazione dello Schema Iri, erano state aperte al traffico solo la Milano-Bologna e la Napoli-Capua.

Quanto al traffico prevedibile sulle autostrade meridionali, nello studio dell'Iri le valutazioni pessimistiche erano dedotte dal monitoraggio condotto in assenza totale di autostrade; né si era tenuto conto che le autostrade da Napoli in su, ritenute gestibili in economia, sarebbero state percorse a pagamento anche da molti autoveicoli che partivano dalla Sicilia o dalla Calabria e che, pur attraversando «ordinamenti stradali diversi», avrebbero contribuito alla loro densità di traffico, agli introiti da pedaggi e alle entrate dello stesso fisco. Per il momento, inoltre, il disegno del tracciato della Salerno-Reggio, ancora un semplice disegno, continuava a insistere sulla linea costiera tirrenica.

La proposta dell'Iri, dunque, se aveva il merito di prospettare investimenti altrimenti insostenibili per lo Stato italiano, implicava anche una diversa qualità delle comunicazioni stradali in gran parte del territorio meridionale. Eppure della sua «parzialità» non vi fu alcuna percezione né all'interno del gruppo, né in ambienti politici, né nelle stesse regioni meridionali: le percentuali matematiche sulla distribuzione programmatica della spesa per le autostrade, a partire dal 1961, indicavano il Mezzogiorno come destinatario del 40% degli investimenti. Il Sud veniva misurato superando i suoi confini amministrativi (cioè da Roma in giù), e gli investimenti che lo riguardavano erano conteggiati senza alcuna considerazione per le loro caratteristiche, e quindi per la loro ricaduta economica, sociale e culturale nel lungo periodo.

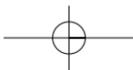
Il dibattito pubblico si svolse intorno a temi assai lontani da quelli sopra descritti; venne piuttosto contestata l'utilità delle autostrade, la volontà di avvantaggiare la no-

---

L'accelerazione: l'Iri, «Ente della strada»

---

stra industria automobilistica, e naturalmente, secondo un ritornello al quale siamo ormai avvezzi in vista di qualunque opera pubblica, furono messe avanti quelle che venivano di volta in volta considerate le priorità del momento: case, acqua, scuole, strade ordinarie, potenziamento delle ferrovie, lungo i cui percorsi si riteneva inutile costruire parallele autostrade. In sede governativa, invece, la questione più rilevante posta dal Piano Iri apparve subito quella dei poteri dello Stato, ovvero dell'Anas, e delle società concessionarie, prima fra tutte l'Iri stesso.



## Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

La trasformazione del piano Iri in un progetto di legge incontrò la piena disponibilità del ministro dei Lavori pubblici Benigno Zaccagnini, al quale il presidente del Consiglio Amintore Fanfani rivolse il 31 ottobre 1960 per lettera la sollecitazione alla rapidità nel «1) decidere sul percorso della “Strada del Sole” da Monte S. Savino a Magliano; 2) trovare l’idonea formula legislativa che consenta il finanziamento del suddetto tratto; 3) trovare la formula tecnica e finanziaria per il Piano nazionale delle autostrade»<sup>1</sup>. Dunque il primo obiettivo di una nuova legge era proprio completare la Milano-Napoli.

Il piano Iri subì alcune sostanziali modifiche nel novembre del 1960 in ambito interministeriale. In quella sede fu sottolineato il carattere nazionale e in evoluzione del programma «in relazione ad esigenze ancora inesplorate, al progredire del reddito e del risparmio nazionale e al formarsi di gruppi disposti a prendere iniziative conformi agli obiettivi generali» di esso; venne altresì sottolineata la volontà di «non istituire alcun monopolio, né per la costruzione, né per l’esercizio, a favore di qualsivoglia ente, sia

<sup>1</sup> Acs, Presidenza del Consiglio, Lettera di Amintore Fanfani a Benigno Zaccagnini, 31 ottobre 1960.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

pure di carattere pubblico». La precisazione era diretta a respingere la candidatura dell'Iri a Ente nazionale della strada, indicandolo piuttosto come concessionario soltanto di una parte ben definita, anche se relevantissima, del programma nazionale. All'Anas doveva restare «ogni facoltà di determinazione concernente l'esercizio e in genere la politica dei trasporti». L'ampiezza della concessione all'Iri non implicava il trasferimento ad esso «di funzioni già spettanti all'ente specializzato Anas». L'Iri infatti, pur offrendo vantaggi di ordine generale, capacità finanziaria e capacità realizzativa, doveva mantenere, rispetto all'Anas, la posizione «di qualunque concessionario privato»<sup>2</sup>.

Sebbene non si possa parlare di scontro tra Anas e Iri, indubbiamente la posizione del governo era tesa a tutelare i poteri e le prerogative del concedente Anas, in procinto di delegare per ragioni soprattutto finanziarie a una società Iri la realizzazione della quota più consistente del sistema autostradale italiano. Infatti, preliminarmente alla presentazione della legge 729 (luglio 1961) che definiva il nuovo Piano di costruzioni stradali e autostradali, nel marzo dello stesso anno fu predisposto il riordino dell'Anas, che da Azienda nazionale autonoma delle strade statali divenne Azienda nazionale autonoma delle strade, e si vide confermate le funzioni di realizzatrice di autostrade. Alla nuova Anas facevano capo la gestione e manutenzione di tutte le strade e autostrade statali, nonché i compiti fino allora svolti dal ministero dei Lavori pubblici per le strade non statali di uso pubblico. Quanto alle nuove autostrade chiu-

<sup>2</sup> Fondazione Iri, Archivio, Relazione della Commissione nominata nella seduta del Cir del 16 novembre 1960 per lo studio del programma di costruzioni autostradali, 12 dicembre 1960. Si veda anche Meccanismo regolatore del nuovo tipo di concessioni per costruzioni autostradali proposto nel disegno di legge all'esame del Cir, 20.11.1960.

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

se o aperte, definite dalla legge, diversamente che nel documento Iri, come «vie di comunicazione esclusivamente riservate al transito selezionato e di norma a pagamento, degli autoveicoli e dei motoveicoli», fu ribadito il ruolo dell'Anas, che poteva costruirle direttamente o concederle ad enti pubblici o a privati, ai quali poteva anche cedere la gestione a scadenza da stabilire. Dell'Anas fu rafforzata la struttura organizzativa, con un potenziamento della rappresentatività interministeriale, della componente tecnico-professionale e dell'articolazione territoriale. La stessa legge dispose anche il riordino del personale.

In questo gioco tra interessi talora convergenti, talora divergenti, la soluzione legislativa al problema autostradale italiano fu trovata in una formula assai originale: all'Iri venne data un'unica concessione cosiddetta «di rete» che comprendeva, per ragioni di equilibrio finanziario, sia i tronchi a redditività immediata o di prospettiva, sia alcuni tronchi prevedibilmente in deficit anche grave. L'Iri assunse quindi anche la competenza di autostrade – ovviamente meridionali – che giudicava non redditizie e che riguardavano territori interessati a investimenti del gruppo (la Napoli-Bari e la Bari-Canosa), a condizione di averne in concessione altre altamente remunerative.

La concessione all'Iri incluse pertanto nuove autostrade di immediata attuazione (Como-Chiasso, Genova-Sestri, Padova-Bologna, Bologna-Canosa, Roma-Civitavecchia e Napoli-Bari) e autostrade già in concessione in base alla legge Romita tra cui l'Autosole, rimasta da completare per 434 km e con a carico interessi passivi per 79 miliardi. In tutto la concessione Iri riguardò 2187 km di autostrade, per il costo presumibile di 609 miliardi del tempo, e una previsione di introiti netti da traffico di 375,8 miliar-

di. La concessione della Messina-Catania, di intenso traffico, che era stata inizialmente ipotizzata nel programma Iri, fu assunta invece da un consorzio locale, soprattutto per evitare interferenze con le politiche regionali autonomistiche. Nella rete Iri rientrarono anche le autostrade cosiddette «di prima generazione», già in esercizio e ad alta redditività come la Firenze-Mare, proprio in quanto *conditio sine qua non* per l'assunzione delle nuove responsabilità nel Mezzogiorno, ovvero della costruzione della Napoli-Bari e dell'Adriatica meridionale.

La rete Iri si dispiegò in tal modo tanto in senso longitudinale che trasversale per tutta l'Italia a nord dell'asse Napoli-Bari, costituendo un investimento di sicura redditività per la rapidissima e voluminosissima crescita dell'utenza, con la sicurezza dovuta alla copertura finanziaria nonché «politica» dello Stato. Quest'ultimo avrebbe distribuito nel trentennio della concessione il suo contributo al finanziamento – valutato a consuntivo dei lavori – per un ammontare del 4% annuo, incrementabile fino al 4,5% per le autostrade di diretto collegamento con la rete stradale e autostradale europea. Per il resto del fabbisogno finanziario, le concessionarie erano autorizzate a emettere obbligazioni da ammortizzare entro la durata della concessione e a contrarre mutui con istituti di credito di diritto pubblico o enti o istituti di assicurazione o previdenza, mutui sui quali furono aboliti i tributi; avrebbero inoltre fruito degli introiti da pedaggio. Quanto a questi ultimi, la concessione di rete consentiva l'applicazione di una tariffa unica e non differenziata fra le tratte, come era avvenuto fino ad allora; infine, a conferma della sua posizione di semplice concessionario, l'Iri era tenuto a riconoscere allo Stato dopo tre anni di aper-

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

tura al traffico la parte eccedente il 5% del gettito complessivo previsto nel piano finanziario.

All'Anas la legge 729 del 1961 assegnò, a totale carico dello Stato, la realizzazione della Salerno-Reggio Calabria, rifiutata dall'Iri proprio in quanto autostrada aperta e così classificata per l'appunto perché ritenuta inadatta al pedaggio. Per la realizzazione dell'opera l'Anas fu autorizzata a contrarre mutui per 180 miliardi, pari al costo inizialmente previsto.

In sostanza, per rendere compatibili la logica dell'Iri della gestione in economia e il suo conseguente rifiuto di autostrade senza prospettive di redditività – pur essendo già un ente a capitale pubblico e attivo nel settore col cospicuo sostegno finanziario statale –, e la conferma del ruolo dell'Anas in materia autostradale, nonostante la perdita delle sue autostrade a reddito, la legislazione italiana finì con lo spezzare l'Italia in due. Essa prefigurò, da un lato, una macroarea territoriale con una rete autostradale organizzata in forma di sistema, non solo perché realizzata attraverso un'unica concessione, ma anche perché affidata a un unico grande ente pubblico a sua volta responsabile di una «rete di investimenti»; dall'altro una macroarea territoriale con un'unica lunga autostrada ideata per servire dall'interno anche le due parallele aree costiere, senza alcuna logica di sistema. Per una parte del territorio italiano la legge sancì il potere di un ente pubblico facente capo al sempre più influente ministero delle Partecipazioni statali; per l'altra, quello di un'azienda di Stato facente capo al già politicamente influente ministero dei Lavori pubblici. Ma soprattutto, per una parte del paese essa generò un servizio pubblico che poteva essere inteso come un diritto e un bene da tutelare, e di cui fruire in forma efficiente in quanto

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

pagato dagli utenti; per l'altra parte diede vita a un servizio pubblico percepito, tanto dall'esterno che dall'interno, come un «beneficio» dovuto alla condizione di arretratezza – il che distraeva dal fatto che i pedaggi sulle autostrade fossero pagati da tutti gli italiani che le attraversavano dirigendosi verso il Nord e, ancor peggio, avrebbe sempre più indotto a considerare l'arretratezza come un'opportunità da cui trarre vantaggi, che tuttavia erano solo apparenti e di breve respiro.

Tutto questo fu ascritto, ancora una volta, all'interesse del Mezzogiorno che, manco a dirlo, figurava sin dall'articolo 1 della legge come destinatario «di non meno del 40% degli stanziamenti relativi alla costruzione rispettivamente delle autostrade, delle strade di grande comunicazione e dei raccordi».

Iniziò così la storia della Salerno-Reggio Calabria, segnata dunque da un limite già in partenza. Tuttavia per l'Anas, che aveva dovuto cedere tutte le sue autostrade, essa doveva continuare a testimoniare le sue competenze in materia autostradale; pertanto la sua realizzazione fu vista come una vera e propria sfida. Si trattava di cominciare proprio da zero, da quel disegno sulle cartine allegate ai piani autostradali italiani, un disegno per il quale non esisteva alcun progetto e di cui non era facile neanche contare i chilometri negli stessi documenti di riferimento: 510, 440, 420, 470, 499... Il tracciato era ancora tratteggiato lungo la costa tirrenica anche nel Piano autostradale dell'Iri, come parte piuttosto indistinta dell'itinerario internazionale E1 Ventimiglia-Palermo; sempre in documenti Iri di data ravvicinatissima, o persino nello stesso documento, figurava per una lunghezza talora di 420, talora di 470, talora di 499 chilometri. Solo nello Schema Iri del 1959 vi era

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

qualche dettaglio per alcune tratte: Vibo-Reggio, Battipaglia-Sapri, Paola-Vibo, Sapri-Paola.

L'Anas si trovò dunque di fronte alla più difficile delle sue imprese, oltre che alla sua prima grande prova di realizzazione autostradale. Per parte sua, l'Iri, imprenditore pubblico, si espanse nel settore delle comunicazioni di ogni tipo (autostrade, navigazione marittima e aerea, telecomunicazioni), in piena e sicura crescita e sotto la piena e sicura protezione dello Stato (garanzie sui finanziamenti concessi, contributi, sgravi sui mutui, sgravi fiscali).

Tra il 1961 e il 1965, gli investimenti del gruppo toccarono i 2500 miliardi, di cui 1100 andarono alla siderurgia, 500 ai telefoni, 330 alle autostrade. Che l'Iri credesse davvero nelle autostrade è dimostrato dal suo impegno nel 41% dei mezzi richiesti nel periodo dalla Società autostrade, dopo averne coperto fino al 1961 l'intero onere finanziario. Su 995 miliardi di obbligazioni Iri in circolazione, i prestiti della Società autostrade garantiti dall'Istituto incidevano per il 18%. Su 2500 miliardi di investimenti Iri per il periodo 1965-70, 650 miliardi si riferivano alle autostrade; per tale ragione l'Iri decise nel 1966 di aumentarne il capitale sociale di 200 miliardi, incrementandone in tal modo anche l'autonomia necessaria per ricorrere al mercato finanziario<sup>3</sup>. Ma si trattò anche di un modo per riversa-

<sup>3</sup> Il dibattito interno all'Iri si riferisce ai seguenti documenti in Fondazione Iri, Archivio: Nuova organizzazione proposta per la Società autostrade, 10.06.63; Relazione generale sul Piano finanziario, 21.01.65; Difficoltà di attuazione del piano autostradale e progetto della Società autostrade per il loro superamento, 22.01.1965; Difficoltà di attuazione del piano autostradale e progetto della Società autostrade per il loro superamento, 29.01.65; Società autostrade, Attuazione del programma autostrade, 02.02.65; Autostrade, Progetto Cova, 04.02.1965; Anas, Direzione Generale, verbale di riunione del 1.04.1965.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

re interamente sulla sua Società gli esiti di un contenzioso che si era oggettivamente aperto con l'Anas.

La legge del 1961 e la convenzione applicativa del 1962 tra Anas e Iri finirono infatti non solo con l'interrompere una possibile sinergia tra territori italiani, ma anche quella tra la Società autostrade e l'Anas, che fino ad allora, e in particolare per la realizzazione dell'Autosole secondo la legge Romita, avevano agito in sostanziale accordo, rimanendo alla concessionaria la massima autonomia imprenditoriale. Ad allontanare gli enti non fu solo il nuovo profilo istituzionale o il contenuto tecnico-finanziario delle concessioni, ma anche il mutato rapporto con la politica, uscita dall'impronta tecnocratica degli anni del centrismo di De Gasperi e Vanoni, e in pieno cammino verso il centro-sinistra e la conquista partitica degli enti pubblici.

Il prezzo pagato anche se a malincuore nel 1961 dall'Iri, per il rifinanziamento del Piano autostradale e per il riconoscimento della maggiorazione dei costi, era stato quello di un maggiore controllo da parte dell'Anas proprio sulle spese di costruzione e di esercizio che, per quanto riconosciute a consuntivo, dovevano essere sottoposte alla sua approvazione; il che comportava anche il rischio di un relativo rallentamento dei lavori per motivi burocratici. Per uscire da tale situazione Fedele Cova, che già da tempo scalpitava per la totale autonomia della Società autostrade, considerati anche gli impegni di spesa sempre più elevati e il timore di uno «scredito delle capacità realizzatrici dell'Iri di fronte alla pubblica opinione», propose nel 1965 un nuovo piano finanziario, fondato sul riconoscimento forfettario da parte dell'Anas della maggiorazione dei costi, sulla possibilità di avvalersi degli introiti da pedaggio e

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

sull'allungamento della durata delle concessioni<sup>4</sup>. All'Anas Cova rimproverò non solo la lentezza nella valutazione della documentazione sui costi, ma anche gli ostacoli che a suo giudizio essa provocava con l'inserimento non concordato di nuove ditte negli elenchi di quelle ammesse agli appalti, con le numerose proposte di varianti e con l'allargamento delle commissioni collaudatrici con persone di nomina ministeriale. Tra le proposte di Cova ci fu la sospensione dei lavori, o la costruzione come autostrade aperte per alcune tratte con previsione di disavanzo, tra cui la Vasto-Canosa, 139 km, in quota «meridionalista» secondo la concessione di rete della legge 729.

La soluzione indicata dall'Iri, che volle evitare lo scontro aperto, fu quella di procedere con cautela nelle richieste, rinviando senza dichiarazioni ufficiali la costruzione delle autostrade indicate da Cova; di puntare a ottenere la globalità degli stanziamenti, indire appalti per circa 200 miliardi e chiedere un aggiornamento delle tariffe per coprire aumenti riguardanti i lavori già appaltati. A giudizio dell'Iri, l'Anas infatti non avrebbe accettato la riduzione al mero aspetto tecnico della propria capacità di controllo e il momento politico non era «il più adatto per proporre una maggiore indipendenza della concessionaria dall'Anas onde consentirle una gestione imprenditoriale»<sup>5</sup>. Va ricordato anche che il ministro dei Lavori pubblici e presidente dell'Anas era in quel momento un politico di temperamento e grande peso politico come Giacomo Mancini.

A conclusione della vicenda, la Vasto-Canosa, già presente nella Convenzione del 1962, sarebbe stata costruita

<sup>4</sup> Fondazione Iri, Archivio, Prospettive di finanziamento del settore autostradale, 19.07.1966.

<sup>5</sup> Fondazione Iri, Archivio, Autostrade, Il Progetto Cova, 2.2.1965.

con stanziamenti messi a disposizione da una nuova legge, la 360 del 28 marzo 1968, promulgata proprio per far fronte ai maggiori costi dell'Adriatica», di cui restavano ancora 309 km da appaltare. Quel 28 marzo fu una giornata straordinaria «densità» legislativa in materia di autostrade, in cui si giocò sia l'ampia partita del «salvataggio» dei concessionari, che per la lievitazione dei costi di costruzione e finanziari (17% circa e 68%) rischiavano il fallimento, che quella dei rapporti tra concedente e concessionari. La 360 stanziò altri 20 miliardi annui per il periodo 1968-74, di cui 36 destinati al completamento del programma autostradale della legge del 1961 e 104 per altre strade di grande comunicazione. La legge 382 stabilì la totale garanzia statale per l'ammortamento e per gli interessi sui mutui e le obbligazioni contratti dai concessionari (consorzi o società a prevalente capitale pubblico), per l'intero importo dell'investimento per la realizzazione delle opere, dedotto il contributo statale; inoltre istituì un fondo centrale di garanzia con base 20 miliardi di versamento da parte dello Stato. Sempre lo stesso giorno, con legge 385, fu deliberata l'assegnazione a Società autostrade dell'Iri di una nuova concessione, assunta dalla medesima a condizione che gli introiti complessivi netti dell'intera rete concessa fossero valutabili in misura pari o superiore ai costi di costruzione. A tal fine la concessione venne prorogata fino al 2003, rafforzando i poteri della concessionaria che conquistò ulteriore autonomia con il riconoscimento di maggiori facoltà nella determinazione delle tariffe.

La nuova convenzione con l'Iri fu successivamente definita in 666 km di autostrade, tra cui la Bari-Sibari lunga 293 km, non senza sottolineare che si trattava del 38% della nuova rete. La Vasto-Canosa e la Bari-Taran-

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

to sarebbero state realizzate tra il 1972 e il 1975. La Taranto-Sibari invece non venne mai realizzata. La convenzione prevedeva anche l'ampliamento di 85,5 km di tronchi esistenti<sup>6</sup>.

Ancora una volta dunque, una nuova legislazione veniva emanata per ottenere ulteriori contributi dello Stato per il completamento degli impegni della legislazione precedente, essendo risultati largamente insufficienti i finanziamenti deliberati – nel caso in specie fino al rischio del fallimento; ancora una volta le tratte meridionali a pedaggio si confermavano le meno ambite dalla Società autostrade e costituivano di fatto una quota assai minore di quanto non apparisse per impegno di legge. Ma senza di esse, senza la dichiarata volontà di estendere la rete al Mezzogiorno, era difficile anche formulare nuovi piani. Quindi nel 1971 (legge 287 del 28 aprile), lo Stato allargò alle concessionarie private la totale garanzia debitoria e, cosa assai più rilevante, finì col riconoscere alle concessionarie la possibilità di rivalersi sui pedaggi per tutti i costi, compresi quelli di completamento e ammodernamento. La Società dell'Iri ottenne così la tanto attesa autonomia dall'Anas, cogliendo tutti i vantaggi dovuti al rinnovato contributo dello Stato e all'effettiva crescita dell'uso delle autostrade e dei loro servizi – uso che le politiche pubbliche avrebbero continuato a sostenere, sia con leggi «congiunturali», come la protezione del settore in seguito alla crisi energetica del 1973, che con strategie complessive di sempre maggiore privilegio rispetto ad altre modalità di trasporto terrestre (oggi in Italia il 63% delle merci e l'88% dei passeggeri viaggiano

<sup>6</sup> Fondazione Iri, Archivio, Autostrade, Lettere e documenti, Rinnovo convenzioni e Situazione della rete autostradale del gruppo Iri al 31.12.1968.

su strada; su ferrovia viaggiano il 18% delle merci e il 6% dei passeggeri).

Negli anni fin qui considerati, la capacità di realizzazione dell'Iri fu elevatissima, e anche grazie alla sua attività, negli anni settanta, l'Italia raggiunse il primo posto in Europa per dotazione autostradale. Sui 4614 km di autostrade in esercizio nel 1972, la rete Iri raggiunse 2028,8 km, più 476 in costruzione e 215,6 di ampliamenti. La rete Iri in esercizio rappresentava il 44% delle autostrade italiane, ma all'interno di essa quelle meridionali, compresa la Roma-Napoli, rappresentavano il 18,9%. Il tasso di sviluppo del traffico saliva a ritmi considerevolmente superiori rispetto a quelli di espansione della rete e la Società autostrade occupava ben 3479 dipendenti. Negli stessi anni il tasso di crescita della motorizzazione era diventato più elevato nel Mezzogiorno rispetto al Centro-nord. Alla fine del 1974 la densità di circolazione nelle province meno ricche del Sud raggiunse i livelli del 1963 delle province più motorizzate (Roma, Torino, Milano). Nel 1956 vi erano 33 auto ogni 1000 abitanti al Nord e al Centro, e 16 al Sud. Dopo 20 anni circa 298 per 1000 al Nord, 237 al Centro, 213 al Sud.

Altrettanto elevate di quelle delle concessionarie, furono nello stesso periodo le capacità di realizzazione del concedente e in particolare dei progettisti, dei tecnici e delle imprese che realizzarono la Salerno-Reggio Calabria: essi si trovarono per prima cosa di fronte alla richiesta di costruire l'autostrada non più sulla litoranea tirrenica, dove figurava da decenni seppure come un semplice tratto di penna, ma nel cuore della montagna calabrese, orograficamente complessissima e spesso priva di strade per trasportare macchine e materiali nei cantieri.

Il fatto: una rete Iri e un'autostrada Anas

Si può dire che l'esecuzione stessa dell'ordine fu un vero miracolo, frutto di senso del dovere, abilità tecnica, tenacia e immenso spirito di sacrificio; cosicché l'ingegner Giuseppe Scaramuzzi, che ne diresse l'attuazione con la dedizione e il rispetto che molti professionisti di un tempo riservavano in Italia alle opere pubbliche, ha potuto persino definire la sua esperienza tra il 1964 e il 1969 da ingegnere dell'Anas a Cosenza e capo dell'Ufficio speciale per l'Autostrada, come «i cinque anni più belli della mia vita»<sup>7</sup>. Scaramuzzi seguì l'intera realizzazione dell'opera fino al suo completamento nel 1974, dapprima in Calabria, e poi come ispettore Anas, insieme ad alcuni giovani ingegneri trentenni di notevole levatura e straordinaria passione e volontà: Luigi Oliva, Ennio Matera e Mariano del Papa. Nell'Ufficio Anas di Cosenza, dove operarono 10 ingegneri dell'Anas e 40 ingegneri assunti a contratto, si lavorò in quel decennio fino a notte fonda e senza risparmio di energie.

L'apertura dei cantieri si svolse secondo il consueto rituale delle grandi opere, con la posa della prima pietra nel 1962 da parte del presidente del Consiglio Fanfani, che a testimonianza dello stato ancora vago della progettazione e soprattutto della sua scarsa consapevolezza dell'enorme difficoltà dell'opera, ne promise pubblicamente la consegna entro due anni. I primi lotti, per pochi chilometri ciascuno, furono appaltati in tre tratte. Come era avvenuto per la Milano-Napoli, i primi appalti furono fatti ai due estremi iniziale e finale dell'autostrada: Salerno-Battipaglia, con affidamento a imprese emiliane, a Reggio Calabria con affidamento a imprese romane;

<sup>7</sup> Testimonianza da me raccolta il 20 dicembre 2007.

\_\_\_\_\_D'Antone, Senza pedaggio\_\_\_\_\_

quindi fu appaltata la tratta cosentina, con affidamento a imprese romane ed emiliane. In questo caso, oltre a dare il senso dell'intero tracciato, seppur con lavori di pochi chilometri, si volle «mettere una pietra sopra» Cosenza – a suo favore –, tratto intermedio di un itinerario molto discusso e discutibile.

SENZA PEDAGGIO

## La deviazione: l'autostrada lascia il piano e sceglie la montagna

Nel tempo intercorso tra l'approvazione nel dicembre del 1961 di un progetto di massima, da parte del Consiglio di amministrazione dell'Anas ancora presieduto da Benigno Zaccagnini, e l'inizio dei lavori nel gennaio 1962, la sfida dell'Anas si trasformò in una «sfida alla natura»: la Salerno-Reggio Calabria salì dalla litoranea tirrenica all'impossibile montagna interna, allungando il suo percorso di circa 40 km, entrando per 22 km in galleria e dispiegandosi per 45 km su viadotti.

La sfida della realizzazione fu vinta e l'autostrada venne giudicata in ambienti tecnici qualificati «da un punto di vista ingegneristico, una delle opere più imponenti della intera rete viaria italiana. Essa ha richiesto, per le aspre condizioni geomorfologiche di quasi tutto il territorio attraversato, da parte di tutti coloro che sono stati impegnati nella sua costruzione, una somma di sacrifici e un dispendio di energie che hanno nel nostro paese solo pochissimi riscontri. L'eccezionalità dell'impegno ha fortunatamente trovato, senza falsa retorica, negli uomini coinvolti nella costruzione della Salerno-Reggio Calabria, dei protagonisti pari all'attesa»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Autostrade d'Italia 1970, in «Industria delle costruzioni», Rivista tecnica dell'Ance, numero speciale per il VI Congresso mondiale della strada, Roma 1970.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Gli stessi manager della Società autostrade ne rimasero sorpresi soprattutto per il talento ingegneristico dei progettisti e dei tecnici nonché per l'abilità delle imprese, di cui la gran parte già impegnate per la costruzione dell'Autostrada del Sole: Moviter, Lodigiani, Palmieri, Chimentin, Giovanetti, Tordivalle, Scardovì, Copeco, Asfalti Sintex, Condotte d'Acqua, Decina e Della Morte. Giuseppe Scaramuzzi ricorda che nel 1967, a conclusione di una visita sui cantieri calabresi dell'autostrada, Sergio De Amicis con altri manager dell'Iri, telefonò a Roma al direttore generale dell'Anas e riferendosi agli ingegneri e alla mano d'opera dell'ufficio Anas di Cosenza, dichiarò di volerli valorizzare per l'attività autostradale dell'Iri: «Li prendo tutti io!».

La realizzazione dei viadotti, opere audacissime e spettacolari, coinvolse i migliori ingegneri italiani tra cui Silvano Zorzi e Riccardo Morandi. Quest'ultimo fu consulente di Enzo Bedeschi, Lucio Casciati e Gino Covre, autori del progetto esecutivo, per la realizzazione del viadotto sul fiume Lao, lungo 1160 metri su 19 campate, di cui le tre centrali in acciaio con luci fino a 175 metri, noto per avere conseguito il primato europeo per altezza dei piloni sul fondovalle – 255 metri – e per questo denominato «Italia». Altra opera arditissima fu la realizzazione del viadotto Sfallassà, progettato da Silvano Zorzi, lungo 893 metri sulla carreggiata Salerno-Reggio e 780 metri su quella opposta, con travata centrale in acciaio per 376 metri di luce, e altezza sul fondovalle di 245 metri. Altrettanto ardite furono le opere per la realizzazione dei numerosi altri viadotti, fra cui quello sul torrente Stupino, progettato da Silvano Zorzi e Aldo Muller, lungo 635,50 metri, a nove campate, con luce massima di 120 per campata, e altezza massima

---

La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna

---

sul fondovalle di 150 metri; il viadotto Rago, progettato da Antonino Maffei per una lunghezza di 402 metri, a cinque campate, con pile fino a 147 metri, il primo ad aver accostato impalcato metallico e impalcato in cemento armato precompresso; il viadotto Coscile, di 13 campate per oltre 630 metri, con pile fino a 130 metri, progettato dall'Ufficio tecnico Vianini S.p.A.; il viadotto Salso, progettato dall'ingegner Calogero Benedetti, per 755 metri di lunghezza, con 17 campate, di cui una campata record in precompresso lunga 130 metri; il viadotto Jannello, lungo 595 metri, 11 campate e altezza massima sul fondo valle di 135 metri; il viadotto Caffaro, lungo 393 metri, a 8 campate, e altezza massima sul fondovalle di 100 metri.

Per la realizzazione dei viadotti, ma più in generale dell'intera autostrada, che ebbe la caratteristica di essere di fatto progettata e realizzata chilometro dopo chilometro, in base alle difficoltà incontrate, le tecniche costruttive e l'uso dei materiali furono tra i più innovativi, soprattutto per l'accostamento fra impalcato metallico e impalcato in precompresso. I viadotti si resero necessari prevalentemente nei tratti interni, ma ne furono costruiti anche nelle tratte costiere. Sia lo Sfalassà che altri meno noti viadotti riguardarono la tratta costiera da Bagnara a Reggio Calabria e il più lungo fu la cosiddetta «costiera di Pizzo», in 47 campate per 1880 metri di lunghezza. La breve descrizione dei viadotti e dei progettisti impegnati vale soprattutto a ricordare, oltre ai meriti di ingegneri e costruttori, quanto impegnativo sia stato un percorso che doveva superare molti dislivelli, e che mise alla prova anche il coraggio degli operai, che a molte decine persero la vita nei cantieri, tant'è che ad essi fu dedicato nella zona di Reggio il viadotto «Caduti del lavoro». Altrettanto ardua fu la costru-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

zione delle gallerie, il 30% dell'intero tracciato, che insisteva in Calabria su terreni poco consistenti e richiese continue valutazioni e consolidamenti in corso d'opera. Il costo finale fu 368 miliardi di lire, con una media di 830 milioni per chilometro.

La costruzione dell'autostrada, comprensibilmente accompagnata dall'interesse della stampa e dei mezzi di informazione, nonché dalla partecipazione entusiastica dei cittadini dei territori coinvolti, fu effettuata come già detto da imprese nazionali accreditate. Quanto ai condizionamenti delle cosche locali, all'epoca interessate ai subappalti dei movimenti di terra ma in zone ancora limitate del territorio calabrese, si può dire che non ebbero gravi ripercussioni sui tempi e i costi dell'opera. Il più delle volte consistettero infatti in attentati tesi a danneggiare le macchine delle imprese al fine di ottenere i trasporti di pietrisco e di legna, e talvolta causarono la sospensione dei lavori (il caso più grave fu il taglio delle funi che fece precipitare il Blondin per il trasporto di materiali da una sponda all'altra, proprio nella costruzione del viadotto Sfalassà).

Furono piuttosto le difficoltà tecniche e le diverse procedure di stanziamento ed erogazione dei fondi pubblici a rendere i tempi di realizzazione relativamente più lunghi rispetto a quelli impiegati dalle concessionarie di altre opere autostradali comunque più semplici. I costi delle autostrade di montagna erano peraltro notoriamente assai elevati, come si era già verificato per il tratto appenninico della Firenze-Bologna. Inoltre, proprio come in quest'ultimo caso, le caratteristiche tecniche delle autostrade di montagna erano comunque tali (le molte gallerie e i viadotti, la limitata larghezza delle carreggiate, le pendenze) da poterne difficilmente immaginare possibili modifiche di ampiezza

\_\_\_\_\_ La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna \_\_\_\_\_

e tipologia in futuro. Così la nostra autostrada – con una larghezza di 7,50 metri per carreggiata a due sedi unidirezionali, uno spartitraffico di 1,50 metri, due banchine laterali di 1,50 metri, due stazioni di testa e 43 intermedie per il collegamento con le trasversali di maggiore traffico, e una pendenza massima longitudinale del 5% – fu di certo un'opera arditissima del suo tempo sotto il profilo ingegneristico-costruttivo, ma non altrettanto ardita e proiettata verso il futuro per ciò che atteneva alla scelta del territorio e alla valutazione dell'impatto economico e sociale.

Superato, infatti, il tratto più semplice e meno oggetto di contrasti (affidato alla progettazione di massima di Giulio Mandolei) che da Salerno attraversava la Valle del Sele, la Valle del Tanagro e il Vallo di Diano, l'autostrada salì a 925 metri sul livello del mare, fiancheggiando il monte Sirino, per poi ridiscendere attraverso il viadotto Lao a 443 metri; quindi risalì lungo il Pollino a Campotenesè a 1017 metri e poi ridiscese attraverso le valli dei fiumi Esaro, Cosciale, Follone e raggiunse la Valle del Crati attraverso la lunga galleria di Serra dell'Ospedale; da lì risalì verso Cosenza e poi a Piano Lago a 643 metri, ridiscese ripidamente verso la costa all'altezza di Falerna, e proseguì a 50-70 metri sul livello del mare e poi fino a 500 metri verso l'Aspromonte per infine ridiscendere al mare a Villa San Giovanni, attraverso una serie di viadotti e gallerie. Dunque consegnò al traffico un percorso decisamente faticoso, cui l'orografia stessa imponeva un rallentamento della velocità che fu fissata al massimo di 100 km/h, congruo a un'autostrada piena di curve. Ma perché questo avvenne? Esistevano alternative praticabili?

Il progetto di massima, predisposto per incarico dell'Anas da Salvatore Ruiz, docente di Ingegneria delle co-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

struzioni presso l'Università di Bari, aveva indicato tre possibili percorsi per la tratta da Lagonegro a Reggio Calabria: quello tirrenico, quello ionico e quello interno. Se il percorso costiero ionico mostrava lo svantaggio di essere in assoluto il più lungo e di ben 172 chilometri, perché all'itinerario notevolmente più breve lungo il Tirreno fu preferito quello enormemente più disagiato nell'entroterra? 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. In particolare Mancini, già deputato e segretario regionale calabrese del Partito socialista, ebbe modo di intervenire sulle scelte relative alla grande opera pubblica nell'intero corso della sua realizzazione, grazie ai poteri acquisiti dal 1963 nell'esecutivo nazionale dapprima come ministro della Sanità del primo governo Moro, poi come ministro dei Lavori pubblici nonché presidente dell'Anas dal 1964 al 1969, e successivamente come ministro per il Mezzogiorno nel 1974.

Sicuramente tutto ciò accadde, e sarebbe bastato alla scelta così come nel 1960 era bastata la volontà del presidente del Consiglio Fanfani a indirizzare sulla sua Arezzo il percorso dell'Autostrada del Sole nel tratto tra Firenze e Magliano Sabina. In nessuna delle due circostanze mancarono le opposizioni. Ma nel caso della Salerno-Reggio Calabria le pressioni contrarie, come vedremo numerose ma «politicamente» deboli, si rivelarono particolarmente inefficaci di fronte al consolidarsi di una concezione della funzione stessa dell'autostrada, concezione alimentata dal rincorrersi di argomentazioni di stampo meridionalista. Ancora una volta, a determinare le scelte tanto gestionali che tecniche, fu un confluire di interessi e di interpretazioni dei

\_\_\_\_\_ La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna \_\_\_\_\_

bisogni del Sud, in cui è difficile ripartire con esattezza le responsabilità.

Lo stesso autore del progetto di massima, Salvatore Ruiz, era convinto dell'urgenza di ammodernare i trasporti di ogni tipo soprattutto nel Mezzogiorno e secondo una logica di sistema improntata alla valorizzazione ottimale di tutte le modalità: strade primarie, secondarie, autostrade, ferrovie, aeroporti, porti. Tuttavia egli svolse il compito assegnatogli nella convinzione che le autostrade del Sud, e in particolar modo da Salerno in giù, non dovessero essere sottoposte a pedaggio. La Salerno-Reggio Calabria, in particolare, oltre che la funzione economica di velocizzare il traffico commerciale, doveva svolgere anche una rilevantissima funzione sociale, collocandosi «nell'ambito dei provvedimenti massicci che lo Stato sta attuando per sollevare dalla depressione la Lucania, la Calabria e la Sicilia»<sup>2</sup>. Cosicché, sebbene il progetto di massima indicasse tre possibili ipotesi di percorso, Ruiz non fu insensibile all'idea che la principale autostrada meridionale potesse sollevare le aree depresse attraversando le zone interne, e che dovesse «cercare di preferire, per quanto consentito dall'orografia, le direttrici più vicine alla mezzzeria longitudinale di essa, allo scopo di acquisire la zona di influenza più ampia possibile»<sup>3</sup>. Il che, nel caso in specie, significava anche decidere che un'unica autostrada longitudinale dovesse servire tutte le regioni attraversate ed entrambi i litorali.

<sup>2</sup> S. Ruiz (a cura di), *Le comunicazioni ed i trasporti, Relazione allegata*, documento dattiloscritto disponibile presso la Biblioteca dei Lavori pubblici, inv. n. 45193.

<sup>3</sup> S. Ruiz, *L'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, in «Autostrade. Rivista di tecnica e informazioni autostradali», Firema S.p.A. (Gruppo Iri), 1962, n. 4, p. 9.

Nonostante si trattasse di una funzione impropria per un'autostrada, che doveva semmai rendere più veloci le comunicazioni sulla lunga distanza con un percorso attrezzato di servizi, il tema delle comunicazioni interregionali meridionali e delle aree interne divenne l'argomentazione economico-sociale dei cosentini di maggiore e minore peso politico, e si presentò anche in questo caso come un'opzione «certificata» in senso meridionalista. Come nelle strategie dell'Iri, ma con la differenza che gli interessi rappresentati erano politico-localistici e non imprenditoriali, il meridionalismo degli intenti si sarebbe dispiegato in senso antimeridionale. Neanche in questo caso, a meno di qualche eccezione, si denunciarono abbastanza le implicazioni della scelta del tracciato interno di montagna, e tutto ciò proprio mentre il traffico dall'estremo Sud al Nord cresceva a ritmi intensissimi, e in particolare quello proveniente dalla Sicilia. Quest'ultima, come vedremo, non si mobilitò unanimemente per ottenere più efficienti collegamenti longitudinali meridionali, nonostante fossero di grande importanza per il suo traffico verso il Nord e nonostante proprio in quegli anni fosse nei suoi auspici e allo studio un collegamento stabile sullo Stretto di Messina.

I più accesi sostenitori del percorso interno furono comprensibilmente i cosentini, riuniti in un Comitato provinciale per il proseguimento dell'Autostrada del Sole, capeggiato dal sindaco Arnaldo Clausi Schettini. Tra le moltissime iniziative, nel marzo del 1960, il Comitato mise a punto con un gruppo di ingegneri e tecnici locali, in una specifica pubblicazione, le argomentazioni a favore del tronco meridionale dell'autostrada alternativo alla linea tirrenica – vero oggetto del contendere –, dal Vallo di Diano alla Foce del Savuto. In quelle pagine si evocò il sa-

---

La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna

---

crifcio imposto alla città di Cosenza dal tracciato ferroviario e si delinearono i tratti originali di un altro possibile meridionalismo: «La Puglia, la Lucania, la Calabria e la Sicilia, per la loro posizione geografica, per la complementarietà delle loro economie, per affinità etniche e culturali, formano sostanzialmente un blocco che ha l'imprescindibile bisogno di una espansione agricola industriale verso il Nord d'Italia e, per esso, verso il Nord d'Europa». Venne dunque auspicato un coordinamento fra le regioni meridionali e in particolare l'idea di una linea Puglia-Sicilia utile non solo al traffico verso il Nord, ma anche a quello interregionale e alla futura distribuzione nelle regioni del Sud della produzione siderurgica in via di insediamento a Taranto. Altra proiezione meridionalista per il futuro fu quella di una Foggia-Reggio Calabria derivata dal percorso interno dell'autostrada, che mettesse insieme tra Tavoliere, Metapontino, Materano, sibaritide, e Piana di S. Eufemia, «una piccola Val Padana» del Sud. Non mancarono neppure i richiami a un glorioso passato, affidati brevissimamente, ma in modo suggestivo, alla didascalìa di una cartina allegata, che includeva la punta nord-est della Sicilia, la Calabria, la Basilicata, la Puglia e la Grecia: «La soluzione interna dell'Autostrada del Sole, toccando la Piana di Sibari, baricentro geografico delle Regioni Meridionali e punto di incontro di antichissime vie di comunicazione, rinnoverà gli splendori commerciali di quella contrade, che furono il ponte fra le civiltà dell'Oriente e dell'Occidente»<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> *Tronco meridionale dell'Autostrada del Sole da Salerno a Reggio Calabria. La scelta del tracciato da Vallo di Diano alla Foce del Savuto*, a cura del Comitato provinciale per il proseguimento meridionale dell'Autostrada del Sole, Cosenza 1960.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Lo studio della geologia, della morfologia, dell'idrologia e del clima svolto dal geologo Giuseppe Rogliano fu accuratissimo nella descrizione scientifica dei terreni, ma piuttosto sorprendente sul valore storico attribuito a un percorso destinato all'esclusivo passaggio di veicoli: «l'itinerario medesimo, sommamente celere, e così breve nel suo percorso, fu utilizzato da Annibale sia per il servizio logistico strettamente legato all'esercito belligerante e sia per l'approvvigionamento dei mezzi strumentali e delle derrate alimentari da inviare a Cartagine. Attraverso la Vallata del Savuto, infatti, Annibale, uno dei più grandi strateghi e soprattutto progettista di strade e di valichi militari, raggiunse Cosenza, capitale dei Bruzi, e la sottomise, e di poi, attraverso la Valle del Crati, raggiunse prima la regione delle Sibariti, le cui vestigia opulente erano ancora visibili, e poi Metaponto vivida dei templi Pitagorici, e di qui la Puglia, ricca di grano e di altri prodotti agricoli»<sup>5</sup>. Le analisi dei tecnici cosentini (Aladino Burza, dell'ingegner Terenzio Tavolaro e dell'ingegner Sandro De Marco) si concentrarono invece pressoché esclusivamente sui caratteri specifici del percorso interno, a favore del quale le ragioni addotte si mostrarono comunque più legate a finalità economico-sociali che a valutazioni tecniche. I caratteri delle due soluzioni alternative furono infatti schematizzati con evidenza:

La *soluzione interna*: incrementerà realmente l'economia delle zone più ricche e di più elevato potenziale economico della Calabria e della Lucania; provocherà il convogliamento dei traffici dal Metaponto fino alla Piana di Sibari ed a Croto-

<sup>5</sup> *Tronco meridionale* cit.; G. Rogliano, *L'Autostrada del Sole da Salerno a Reggio Calabria: l'attraversamento della provincia di Cosenza*, Eredi Serafino, Cosenza 1961<sup>2</sup>, p. 102.

---

La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna

---

ne, ed in senso più lato dalla costa adriatica alla Sicilia; investirà nella sua zona di influenza gran parte della Lucania e la quasi totalità della Calabria settentrionale; presenta difficoltà di costruzione soltanto nella regione dell'Appennino Lucano e del Massiccio del Pollino, ma diventa agevole sulla linea delle vallate principali; risulta di 35 chilometri più lunga dell'itinerario tirrenico.

La *soluzione tirrenica*: aumenterebbe enormemente la depressione economica non solo della fascia tirrenica, ma anche delle zone interne; non usufruirebbe del traffico, notevole, che si svolge fra la Sicilia e le regioni contermini della Calabria e la costa adriatica; avrebbe una limitata zona di influenza a causa della elevata barriera montuosa rispetto alla costa, lasciando quasi completamente esclusi all'incirca i due terzi della Calabria settentrionale; presenterebbe eccessive viziosità piano-altimetriche a causa dell'esilità della striscia costiera sfruttabile, e notevolissime difficoltà di costruzione in dipendenza delle caratteristiche geomorfologiche, della frequenza dei centri abitati e della vicinanza della linea ferroviaria e della strada statale; avrebbe rispetto all'itinerario interno una minor lunghezza di 35 chilometri.

In conclusione, lo studio tecnico più accurato svolto a sostegno del percorso interno ammise che la maggiore brevità del tracciato tirrenico lo avrebbe reso preferibile, se non si fosse dovuto tenere conto della superficie servita e del volume di traffico per chilometro di strada. Eppure proprio le previsioni di traffico erano state alla base della scelta di un'autostrada senza pedaggio. Per i cosentini era dunque scontato che una sola autostrada longitudinale dovesse da allora in poi servire un lungo asse interno e due ancor più lunghe direttrici costiere, assumendo di fatto la funzione di una superstrada interregionale per unire il Mezzogiorno dalla Sicilia in su, secondo una logica opposta a quella della geografia autostradale dell'Iri, cioè con scarsa considerazione per le connessioni

verso l'esterno. Ma quali e quanti furono gli ostacoli che si frappesero a tale impostazione? Non appena fu evidente che si sarebbe proceduto alla realizzazione dell'autostrada da Salerno a Reggio Calabria – impropriamente ma significativamente definita in ambienti meridionali come Autostrada del Sole – cominciarono a piovere sul governo le richieste delle autorità locali, laiche e persino religiose, affinché il percorso non escludesse i loro territori<sup>6</sup>. I comuni minori della costa ionica si mobilitarono a sostegno del tracciato ionico da Reggio Calabria verso l'Adriatico, propagandato in qualche caso come vantaggioso in quanto «più pianeggiante e più panoramico», benché già scartato in ogni sede tecnica per l'eccessiva lunghezza. A favore della loro tesi, questi comuni adducevano le trasformazioni agricole e urbane indotte dalla relativamente recente riforma agraria e dall'azione della Cassa per il Mezzogiorno, oltre alle potenziali opportunità derivanti dagli scambi commerciali tra le regioni maggiori come la Sicilia e la Puglia.

I fautori della tratta tirrenica ebbero posizioni differenziate. Mentre alcuni comuni costieri, come Gioia Tauro, si preoccuparono che l'autostrada rimanesse sulla costa tirrenica fra Reggio Calabria e Sant'Eufemia e si tennero fuori dalla disputa sull'attraversamento di Cosenza e della Basilicata, quelli situati più a nord cercarono di far valere le proprie ragioni. Tra i contrari al tracciato interno o medio, a causa delle asperità del percorso e delle notevolissime variazioni altimetriche, ci fu anche chi propose il rinvio della realizzazione dell'autostrada, a favore del potenzia-

<sup>6</sup> Le prese di posizione di comuni calabresi e siciliani sul tracciato dell'Autostrada sono documentate presso l'AcS, Presidenza del Consiglio, Salerno-Reggio Calabria.

## La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna

mento e ammodernamento delle strade statali esistenti lungo il versante tirrenico (la SS 18) e la conseguente realizzazione di efficienti collegamenti con i comuni dell'interno, tra cui Cosenza: in definitiva una superstrada veloce, ritenuta più idonea di un'autostrada a pedaggio per zone considerate sottosviluppate<sup>7</sup>.

Nella Calabria ionica, a difendere il tracciato tirrenico fu soprattutto il presidente dell'amministrazione provinciale di Catanzaro, il democristiano Aldo Ferrara, non solo in nome della continuità con i precedenti piani autostradali, tra cui quello dell'Iri del 1959, ma anche per i voti e i pareri espressi nel 1954, «in tempi non sospetti», dai presidenti delle Province meridionali e della Sicilia riuniti a Napoli, nonché dagli ingegneri degli uffici di molte province siciliane e calabresi, Cosenza inclusa. Quel percorso presentava infatti meno difficoltà rispetto al tracciato attraverso montagne e valli e comportava dunque minori costi, oltre a essere significativamente più breve. In sostanza, esso rispondeva meglio alla funzione essenziale dell'autostrada, ovvero «accorciare le distanze reali e virtuali tra punti estremi, e tra questi e il confine»<sup>8</sup>. Il collegamento con gli altri centri dell'interno sarebbe stato assicurato a Cosenza con una superstrada in costruzione lungo la Valle del Savuto; a Catanzaro attraverso la Strada dei due Mari, e alla sibaritide, di gravitazione adriatica, con una superstrada Paola-Cosenza-Sibari. Ai raccordi e alle strade superveloci avrebbero potuto provvedere l'Anas e la Casaspa per il Mezzogiorno.

<sup>7</sup> Simplicius, *Sulle integrazioni della grande viabilità nell'Italia meridionale*, in Acs, Presidenza del Consiglio, Salerno-Reggio Calabria.

<sup>8</sup> A. Ferrara, *L'avvenire della Calabria*, Relazione al Consiglio provinciale, Catanzaro 1959.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Il tracciato autostradale tirrenico lungo il Vallo di Dia-  
no, Lagonegro, Praia a Mare, Paola, Sant'Eufemia e Reg-  
gio Calabria, fu decisamente sostenuto anche dalle provin-  
ce siciliane orientali, maggiormente interessate ai collega-  
menti con la capitale e i centri più produttivi del Nord,  
tanto per le esportazioni che per i flussi turistici, sicché sol-  
leccitarono anch'esse l'integrazione dell'autostrada tirreni-  
ca con collegamenti scorrevoli con Cosenza, la Valle del  
Crati e la Piana di Sibari.

Peraltro nella stessa Cosenza, l'Associazione industria-  
li, direttamente interessata tanto a ridurre «l'incidenza del-  
la mancanza di una razionale rete viaria sui costi e sui pre-  
zzi» che «all'incremento [del flusso] agricolo-industriale ol-  
tre che turistico» della regione, già nel dicembre del 1960,  
appena dopo l'approvazione del piano autostradale da par-  
te del Consiglio dei ministri, aveva rivolto un appello a tut-  
ti i parlamentari e alle autorità politiche e amministrative,  
affinché l'autostrada si realizzasse al più presto possibile e  
fosse «del tutto adeguata al traffico che è destinata a con-  
vogliare». Ritenendo «indispensabile che l'autostrada sia  
collegata con i maggiori centri della provincia di Cosenza  
ed in particolare con il capoluogo e la Sila», gli industriali  
cosentini solleccitarono le amministrazioni interessate e  
l'Anas «perché con coordinato piano sia posto allo studio  
ed attuato l'ammodernamento delle strade di collegamen-  
to, che non dovranno presentare caratteristiche tecniche  
inadeguate a quelle della stessa autostrada»<sup>9</sup>. Parallelamen-

<sup>9</sup> Acs, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Segreteria particolare, As-  
sociazione degli industriali della provincia di Cosenza, Ordine del giorno per  
il miglioramento delle comunicazioni stradali e ferroviarie in Calabria,  
14.1.61; Voto del Consiglio direttivo dell'Associazione industriali della Pro-  
vincia di Cosenza.

\_\_\_\_\_ La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna \_\_\_\_\_

te l'Associazione si mobilitò per la realizzazione di un collegamento ferroviario trasversale Paola-Cosenza-Sibari, che congiungesse le zone tirreniche con quelle ioniche della provincia e consentisse un più rapido flusso del traffico dalla Sicilia e dalla Calabria verso l'Adriatico e le regioni settentrionali.

Nel cuore del dibattito, l'Anas deliberò l'esecuzione del tracciato interno in un consiglio di amministrazione a parere di molti non regolarmente convocato, in assenza del rappresentante della Regione Sicilia – Giuseppe Tesoriere, tra i più competenti esperti di ingegneria stradale in Italia –, e di quelli del Cnel e della Cassa per il Mezzogiorno. La Federazione italiana della Strada criticò l'operato dell'Anas in quella decisiva circostanza, e non solo per vizio di forma, ma per il sospetto di non aver svolto un esame comparativo fra i due tracciati «improntato a considerazioni di geografia economica e di politica di sviluppo industriale, agricolo e turistico, in correlazione ai costi di costruzione e di esercizio del trasporto»<sup>10</sup>.

A decisioni prese e a lavori iniziati, l'autore del progetto di massima Salvatore Ruiz intervenne nel dibattito sostenendo, con un'analisi dettagliata delle ipotesi studiate, la bontà della scelta del tracciato mediano e dell'assenza di pedaggio. Anche Ruiz, come i tecnici cosentini ricordati, partì da molto lontano, dall'aspirazione a ricostruire l'itinerario romano che nel II secolo a.C. aveva messo in comunicazione Roma con la Campania, la Lucania, la Puglia, la Terra Brutia (la Calabria) e la Sicilia, quello in grado di esercitare la più ampia zona di influenza, anche se, fece no-

<sup>10</sup> «Notiziario della Federazione italiana della strada», novembre-dicembre 1961; «Quattroruote», febbraio 1963.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

tare: «purtutto questa aspirazione contrastava, passo passo, con la configurazione orografica tormentata, irregolare, diremmo capricciosa, delle regioni da attraversare»<sup>11</sup>.

Tuttavia, sebbene più costoso e al momento più lungo, il tracciato mediano poteva prefigurare una futura autostrada estesa fino al Nord Italia, lungo la costa adriatica passando per Metaponto e Foggia (tratta da programmare) – autostrada della stessa ipotetica estensione chilometrica di quella realizzabile lungo la costa tirrenica; inoltre nella valutazione finale a sfavore della soluzione tirrenica era stato decisivo l'obiettivo di evitare l'affiancamento dell'autostrada in costruzione alla ferrovia e alla statale costiera già esistenti.

Proprio a tale proposito, volle fare chiaramente intendere come i progettisti avessero alla fine adattato lo studio di massima a esigenze esterne e di diverso ordine a essi pervenute: «Infine la scelta ultima viene effettuata non più dal solo progettista in quanto tecnico specifico del ramo e conoscitore del dettaglio orogeologico dei singoli luoghi, ma da una commissione, un consesso di esperti, ai quali è demandato il compito di vagliare le soluzioni in ballo, non solo per quanto attiene alla tecnica costruttiva ed alle previsioni di spesa, ma sotto numerosi altri profili: coordinamento con altre opere viarie, ferroviarie e portuali con altre attività definitivamente programmate o già decretate o già in corso di realizzazione, riflessi economici reciproci tra la zona o la fascia che potrà essere influenzata e quelle adiacenti, aspetto turistico, particolarmente notevole nel caso specifico, ed infine, non meno importante degli altri, quello militare. Quest'ultimo va inteso non solo sotto il

<sup>11</sup> S. Ruiz, *L'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, in «Autostrade. Rivista di tecnica e informazioni autostradali», 1962, n. 4, p. 9.

## \_\_\_\_\_ La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna \_\_\_\_\_

profilo delle esigenze strettamente belliche (spostamenti di formazioni armate), ma soprattutto sotto il profilo delle necessità sociali (soccorsi ed interventi per gravi calamità, disordini ecc.)»<sup>12</sup>.

C'era dunque anche chi temeva che calamità naturali o rivolte sociali potessero simultaneamente danneggiare tutte le vie di trasporto e interrompere irrimediabilmente il transito di soccorritori e militari o forze dell'ordine; o forse anche che le forze dell'ordine non riuscissero a controllare per intero un territorio che aveva generato fortissime tensioni nelle campagne e ne coltivava altrettante nelle sue città. Paradossalmente, l'autostrada che passava per Co-senza avrebbe finito col dividere gli stessi calabresi, e la rivolta di Reggio del 1970 per la perdita del suo ruolo di capoluogo regionale fu anche una ribellione ai privilegi che i politici calabresi, i cosentini Giacomo Mancini e Riccardo Misasi e il catanzarese Ernesto Pucci, erano riusciti ad assicurare alle loro città<sup>13</sup>.

Tornando al nostro tema e considerando nel complesso il dibattito sul tracciato, prevale l'impressione che in fondo nessuno combatté una vera battaglia nella consapevolezza che la posta in gioco fosse davvero alta, a maggior ragione se si considerava che la Salerno-Reggio Calabria era già stata concepita nel sistema autostradale nazionale adattandola all'idea di un'«Italia minore». Peraltro, con rare eccezioni, istituzioni e cittadini del Sud furono unanimemente contrari ai pedaggi, e quelli che ne furono interessati si considerarono vittime di una ingiusta discriminazione.

<sup>12</sup> *Ibid.*, p. 15.

<sup>13</sup> F. Cuzzola, *Reggio 1970. Storie e memorie della rivolta*, Donzelli, Roma 2007.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

La decisione dell'Anas spese comunque progressivamente ogni dibattito e i lavori presero il corso stabilito. L'Anas degli anni della Salerno-Reggio Calabria agì animata da un duplice impulso: quello già ricordato dello staff tecnico, proteso nell'esecuzione dell'opera con il massimo di abilità e competenza; e quello dei vertici di nomina politica, in particolare del suo presidente in quanto ministro dei Lavori pubblici Giacomo Mancini, proteso nell'ottenere la massima redditività politica dalla realizzazione di una grande opera pubblica nella sua regione elettorale – una redditività politica ai tempi ancora legata al «principio del fare», al trarre consenso dal compimento dell'opera stessa. L'opera fu ultimata nel 1974, dopo dieci anni di lavori, salvo l'impossibile piccolissimo tratto di 2,3 chilometri sul Sirino, nei pressi di Lagonegro, costruito e sprofondato su una frana di venti centimetri, quindi mai completato.

Sicuramente il meccanismo del finanziamento pubblico rese più lenti i lavori rispetto a quelli delle autostrade in concessione; ed è altrettanto certo che meccanismi impropri di tipo tangenzioso si innestarono nei meandri della spesa pubblica, dando luogo ad alcune clamorose inchieste e condanne, come nel caso del cosiddetto «scandalo Anas» del 1971<sup>14</sup>. Ma non si può davvero dire, come avverrà negli anni seguenti, che nel caso della Salerno-Reggio Calabria e di altre opere pubbliche dell'epoca, abbia agito una volontà di sfruttamento politico e di promozione dell'occupazione fondata sulla frammentazione e l'incompiutezza dei lavori.

Piuttosto, di fronte al lievitare dei costi, legato proprio alla scelta del tracciato montano, pur di accelerare

<sup>14</sup> Nel 1969 alcuni dirigenti dell'Anas e il presidente Giacomo Mancini furono indagati per aste truccate e pagamento di tangenti da parte delle ditte appaltatrici.

\_\_\_\_\_ La deviazione: l'autostrada sceglie la montagna \_\_\_\_\_

l'esecuzione dell'opera, il ministro Mancini arrivò nell'aprile del 1965 – pressoché all'inizio dei lavori – a proporre l'affidamento di 160 km dei 420 (sic!) totali all'Iri, e a tal fine convocò i dirigenti Antonio Orlandi e Alberto Cesaroni presso l'Anas per l'esame dello stato dell'arte e della progettazione<sup>15</sup>.

In tale circostanza si manifestò un conflitto tra Mancini e la direzione dell'Anas, in quel momento guidata dall'ingegner Giuseppe Rinaldi, conflitto destinato ad avere lunghi e pesanti strascichi. Rinaldi presentò un quadro poco invitante per l'Iri, puntualizzando che sugli oltre 400 km di autostrada previsti, di cui 25 già in esercizio, 308 ( il 71%) erano in via di esecuzione, di appalto o «di prossimo appalto» e quindi potevano essere eseguiti solo dall'Anas; precisò inoltre che per i restanti 122 km ancora potenzialmente affidabili all'Iri, «che peraltro comprenderebbero, a quanto risulta, le zone più accidentate e difficili dell'intero percorso», erano disponibili solo 40 miliardi dell'ammontare complessivo dei mutui già contratti dall'Anas in base alla legge del 1961. Mancini, «vivamente preoccupato che l'Anas intenda limitare al massimo l'intervento del gruppo Iri nella realizzazione dell'Autostrada»<sup>16</sup>, invitò allora i rappresentanti Iri a prendere contatti diretti con i progettisti dell'autostrada per acquisire da essi i progetti esecutivi dei tronchi ancora da appaltare. Ma i rappresentanti del-

<sup>15</sup> Fondazione Iri, Archivio, Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Riunione presso la direzione generale dell'Anas, 1.4.1965; Nota per il signor Presidente. Autostrada Salerno-Reggio Calabria, 8.4.1965; Autostrada Salerno-Reggio Calabria, 16.11.1965; Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Riunione presso la direzione generale dell'Anas, 1.4.1965; Lettera di Giuseppe Petrilli all'on. prof. avv. Salvatore Foderaro, 30.04.1965; Autostrada Salerno-Reggio Calabria, s.d.; Autostrada Salerno-Reggio Calabria, Possibili soluzioni del problema finanziario.

<sup>16</sup> Fondazione Iri, Archivio, Lettera 4 gennaio 1966 a Sergio De Amicis.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

l'Iri si mostrano contrari, consapevoli che «un turbamento dei rapporti Anas-Iri si risolverebbe in danno dell'Istituto ed in particolare della Società autostrade, in considerazione delle funzioni di vigilanza e controllo che l'Anas già esercita sull'esecuzione del piano autostradale affidato al gruppo Iri e che già incontra varie difficoltà di ordine amministrativo e burocratico».

Rinaldi, uomo di rigido temperamento e deciso a contenere l'ingerenza politica (rifiutò l'inserimento di alcune imprese indicate da Mancini nell'elenco dell'Anas), fu anche per questa ragione sospeso dal suo incarico di direttore generale, ma ciò non fu sufficiente a cambiare il corso degli eventi. L'Iri, pur avendo preso atto della disponibilità del ministero dei Lavori pubblici a modificare ad hoc la legge del 1961 che aveva fissato per l'Anas i termini di finanziamento dell'opera, non volle farsi carico di lavori sulla Salerno-Reggio, per i quali invece si era dichiarato disponibile nel Piano autostradale del 1959; il che rivela una volta di più il suo sostanziale disinteresse per quella autostrada, quale che fosse il percorso, e quindi per una grande porzione di territorio meridionale.

Nulla era peraltro cambiato rispetto ai tempi della già ricordata perentoria risposta negativa data nell'estate del 1960 da Fedele Cova al direttore dell'Anas Aldo Frascchetti: l'autostrada Salerno-Reggio Calabria era stata sin dall'inizio un problema dell'Anas e non dell'Iri, e tale doveva rimanere.

## SENZA PEDAGGIO

## L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospeso»

Il fatto che nella disputa per la definizione del tracciato autostradale si fossero manifestate in Calabria, come in ogni regione italiana, tendenze localistiche, e che l'autostrada apparisse a molti come un'occasione per mettere in comunicazione paesi fino ad allora irraggiungibili, era tutto sommato comprensibile, anche se sulla decisione finale più di ogni altra cosa pesò la volontà di alcuni potenti politici cosentini. Stupisce assai più la scarsa determinazione mostrata in quella circostanza dalla Sicilia, la più grande regione italiana, seconda per popolazione con i suoi oltre 5 milioni di abitanti, e la più estrema, oltre che assai più ricca e dinamica della Calabria del tempo: dunque massimo avrebbe dovuto essere l'interesse per la realizzazione di una longitudinale il più possibile diretta, veloce e dotata dei servizi necessari.

Nella regione più meridionale, sin dall'immediato secondo dopoguerra si ebbe, assai più che in Calabria, una fortissima ripresa delle produzioni agroindustriali e minerarie e delle loro esportazioni in Italia e all'estero; negli anni cinquanta si aggiunsero poi le attività petrolifere in mano a grandi gruppi multinazionali e nazionali, pubblici e privati, tra cui la Esso, la Edison, la Gulf e l'Eni di Mattei. Gli investimenti nella produzione di energia di ogni tipo,

dall'elettricità ai prodotti petroliferi, e l'avvio della chimica del petrolio parvero inaugurare anche un deciso processo di industrializzazione in settori tecnologicamente avanzati. La commercializzazione di tutte le produzioni tradizionali e nuove rendeva urgente l'ammodernamento delle diverse infrastrutture di trasporto: portuali, ferroviarie, autostradali e aeree.

Nel 1966 la popolazione presente risultava di 4 737 000 abitanti, mentre quella censita ammontava a oltre 5 milioni e mezzo. I quasi 800 000 mancanti costituivano il saldo negativo di un enorme flusso migratorio verso le fabbriche del Nord d'Italia e d'Europa. La mobilità siciliana interessò il territorio regionale per l'intensissima urbanizzazione, ma alimentò soprattutto la densità del traffico commerciale nazionale e verso l'estero attraverso ogni percorso possibile. Tra il 1951 e il 1965 in Sicilia raddoppiò il valore della produzione agricola e industriale; i capitali investiti nell'industria passarono dai 170 miliardi del 1951 ai 731 del 1965; il commercio con l'estero si mantenne solidamente attivo, raggiungendo nel 1966 il valore di 278 miliardi di lire per le esportazioni e di 254 miliardi per le importazioni; il 70% di queste ultime era peraltro costituito da oli greggi di petrolio da raffinare e trasformare. La pressione sui mezzi di trasporto crebbe vistosamente, e se dal 1947 al 1965 le merci imbarcate nei porti crebbero da circa 2,3 milioni a 43 milioni di tonnellate, il tonnellaggio complessivo trasportato salì dell'812%. Ancor più significativa fu la crescita dei movimenti di uomini e merci attraverso lo Stretto di Messina, vera e propria porta d'ingresso dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, che come sappiamo era a metà degli anni sessanta in piena realizzazione. Nel 1947 i traghetti in servizio nello Stretto erano 11, nel 1966 erano diventati 44; i

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

mezzi di trasporto su gomma traghettati nel 1947 erano 7880 autovetture e 5929 autocarri, nel 1966 erano saliti rispettivamente a 401 526 e 350 000. I viaggiatori traghettati passarono negli stessi anni da 4 893 000 a 8 351 000; le carrozze ferroviarie da 5500 a 68 200<sup>1</sup>.

Il dinamismo economico e politico portò a maturazione, già a metà degli anni cinquanta, nella neonata regione autonoma, l'idea della necessità di un collegamento stabile tra la Sicilia e il «continente». L'idea fu alimentata dalle amministrazioni locali e dalle camere di commercio delle due sponde dello Stretto, nonché dall'attivismo progettuale di società americane, sollecitate da interessi e passioni di italo-americani, e delle maggiori imprese italiane, pubbliche e private. È vero che la fattibilità tecnica e finanziaria del ponte non appariva vicina e agevole, ma è anche vero che negli anni trascorsi tra la nascita dell'autonomia regionale e lo studio della fattibilità del collegamento stabile tra Messina e Reggio Calabria, la Sicilia non agì con coerenza in direzione di un nuovo sistema regionale e nazionale di comunicazioni capace di accompagnare e potenziare il grande fermento imprenditoriale e sociale in atto e rendere concreta la realizzazione di quel collegamento. Interventi importantissimi furono realizzati in materia stradale, ferroviaria, portuale e aeroportuale, ma l'esito non fu la costruzione di una vera e propria rete, quale avrebbe potuto derivare, oltre che dalle scelte in ambito regionale, da un impegno nel delineare tipologia e qualità dei grandi assi di collegamento stradale e ferroviario con il Nord del paese – primo fra tutti l'autostrada da Reggio Calabria a Salerno.

<sup>1</sup> Unione delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della Regione siciliana, *Venti anni di economia siciliana nell'autonomia*, Palermo 1968; *Relazione sulla situazione economica della Sicilia nel 1967*, Palermo 1969.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Come abbiamo visto, non mancarono dalla Sicilia le richieste perché quell'autostrada privilegiasse il percorso che appariva più breve e veloce, cioè tirrenico, ma queste provennero prevalentemente dalla parte orientale dell'isola e non assunsero mai la forma di una incisiva battaglia politica. D'altra parte, nonostante lo statuto speciale e i privilegi dell'autonomia, le classi dirigenti regionali stentaronο a cogliere il valore strategico della costruzione delle autostrade nella cornice delle radicali trasformazioni degli anni cinquanta. Abbiamo già ricordato come il siciliano Salvatore Aldisio, nel 1952 ministro dei Lavori pubblici, giudicasse fondamentale per le regioni meridionali e la Sicilia ammodernare la rete ordinaria, ma non costruire autostrade. Quando scoccò anche per la Sicilia l'ora delle autostrade, l'euforia per una innovazione comunque straordinaria distrasse l'attenzione sia dall'urgenza della realizzazione, che dalla qualità dei collegamenti con il Nord italiano e l'Europa. Così la Sicilia «di governo» promosse l'idea del ponte sullo Stretto ancor prima di quella dell'autostrada e nel 1960, in attesa che l'autostrada collegasse Palermo a Catania, inaugurò con l'aeroporto di Punta Raisi anche i collegamenti aerei giornalieri tra le due città.

Eppure sin dai primi anni cinquanta non mancarono in Sicilia progetti per la costituzione di consorzi per l'autostrada, incluso proprio il collegamento che si presentava più lungo e difficile, da Palermo a Catania; ma le iniziative dell'epoca non trovarono accoglienza presso l'Anas proprio in vista di una legislazione nazionale che definisse un «elenco di quelle da costruire e un ordine di precedenza»<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Acs, Presidenza del Consiglio, Anas. Direzione generale, 14 novembre 1954. Progetto per la costruzione di un'autostrada Catania-Palermo.

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

Gli stessi consorzi siciliani che si candidarono alla costruzione di autostrade rivolsero simultaneamente al governo tanto le richieste di concessione, che la realizzazione immediata della Salerno-Reggio Calabria.

Come sappiamo la legge Romita non diede la precedenza né alle autostrade siciliane, né alla Salerno-Reggio Calabria. La Messina-Catania e la Palermo-Catania vennero finanziate per la prima volta con la legge 904 del 1959, e furono entrambe incluse con carattere di priorità nel piano nazionale del 1961; insieme alla Salerno-Reggio, la Palermo-Catania fu classificata come autostrada aperta, e la legge Zaccagnini ne prevede l'affidamento all'Anas tanto per la costruzione che per la gestione senza pedaggio. A quella data era già stato costruito e affidato in concessione all'Anas il primo tronco della futura autostrada, circa 12 chilometri tra Scillato e Buonfornello, per iniziativa della Cassa per il Mezzogiorno, che aveva effettuato anche la costruzione del tratto per l'aeroporto di Punta Raisi. La legge autostradale del 1961 comprese anche la Palermo-Messina, ma non tra le priorità.

I tempi per la preparazione dei progetti, per la copertura finanziaria e per l'apertura dei cantieri non furono velocissimi. Nel caso della Messina-Catania, 76,8 km, concessa nel 1962 a una società per azioni tra enti locali, camere di commercio, province e comuni – trasformata in consorzio pubblico nel 1964 – i lavori iniziarono nel 1965 e l'opera fu interamente consegnata al traffico a pedaggio nel 1971. Anche per la costruzione della Palermo-Catania, i lavori iniziarono nel 1965, quando l'Anas imprese una vera e propria accelerazione avocandoli dal compartimento di Palermo all'Ufficio grande viabilità, e ne ridisegnò interamente il percorso rispetto a un precedente progetto

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

affidato nel 1959 dalla Cassa per il Mezzogiorno alla Società strade ferrate meridionali. Il nuovo piano Anas, ideato dagli ingegneri Massimo Perotti e Armando Albanese, scelse il tracciato più diretto e capace di interessare le aree di Enna e Caltanissetta, evitando il difficilissimo attraversamento delle Madonie. I lavori vennero seguiti interamente da Albanese, che aveva preferito l'incarico presso l'Anas all'attività universitaria a Palermo, sotto l'insegnamento di un luminare delle costruzioni stradali come Giuseppe Tesoriere, presso il Laboratorio di ricerche del Centro costruzioni stradali e ferroviarie. Quando nel 1965 fu incaricato della direzione dei lavori dell'autostrada siciliana, aveva già seguito da vicino proprio l'avvio della costruzione della Salerno-Reggio Calabria, essendo stato inviato a Catanzaro nel 1962 per sovrintendere alla viabilità ordinaria calabrese.

La Palermo-Catania<sup>3</sup>, 187 km su terreni franosi e sismici, fu completata nel 1975 con successo grazie ad elaborate soluzioni tecniche in grado di assicurarne la stabilità affidate a imprese nazionali e regionali. La realizzazione avvenne con una piattaforma variabile tra 23 e 32 metri, a due sedi e 4 corsie, ciascuna di 9,50 metri, con spartitraffico da 3 a 12 metri e banchine di 2 metri e velocità di base di 120 km/h – ovvero con tutti i requisiti di una moderna autostrada. Nonostante si trattasse di un'autostrada aperta, vi

<sup>3</sup> Per le autostrade siciliane rinvio alla documentazione in Archivio Anas Palermo e in particolare: Autostrada Palermo-Catania. Nuovo progetto di massima, Relazione, sd.; Autostrada Palermo-Catania, Caratteristiche tecniche; Autostrada Palermo-Catania, Suddivisione in lotti; Autostrada Palermo-Catania, situazione al 30.8.1969; per la ricerca a Palermo ho goduto del contributo insostituibile dell'ing. Armando Albanese, che ne ha diretto i lavori di costruzione. Si veda anche G. Tesoriere, *Le strade e le ferrovie in Sicilia. Le tappe del loro sviluppo dopo l'unificazione*, Zedi Italia, Palermo 1995.

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

furono costruiti caselli di vigilanza, che sarebbero stati tuttavia successivamente smantellati. Il costo finale fu di 300 miliardi di lire, cui la regione Sicilia contribuì per un terzo.

Come nel caso della Salerno-Reggio, in alcune zone si fece sentire la presenza della criminalità organizzata interessata ai movimenti di terra e alla guardiania ai cantieri; e anche in questo caso le imprese settentrionali evitarono di entrare in conflitto cedendo preliminarmente alle richieste di frazioni dei lavori. In entrambi i casi, ciò ebbe conseguenze più sulla crescita della forza delle associazioni criminali che sull'andamento dei lavori. Ma in rapida progressione, la presenza della criminalità organizzata nel settore delle opere pubbliche e private di costruzione si accrebbe in Calabria e in Sicilia, e l'atteggiamento compromissorio scelto da istituzioni, uomini e partiti politici, imprese nazionali, regionali e locali, produsse danni gravissimi sulla crescita economica che subì nel tempo una vera e propria involuzione; tale cedevolezza finì col favorire pratiche aberranti nella realizzazione di molte opere pubbliche e nell'intero settore delle costruzioni all'epoca in grande espansione, secondo un indirizzo alle origini per nulla scontato.

Nello scenario descritto, fu il fattore oggettivo della sismicità geologica ad agire sulla politica imprimendo un'accelerazione (l'emergenza divenne grande motore di investimenti): nel 1968, la ricostruzione dopo il terremoto del Belice diede il via a un piano autostradale a carattere straordinario per la Sicilia, che portò alla costruzione in tempi rapidi, a cura dell'Anas, dell'autostrada Alcamo-Trapani completata nel 1976, e della Palermo-Mazzara del Vallo, aperta al traffico nel 1978. La realizzazione di quest'ultima era stata anche inclusa nel 1964 in un disegno di legge pro-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

mosso dal democristiano Giovanni Gioia che ne propose la concessione all'Iri, insieme alla realizzazione di un servizio di traghettamento da Mazzara alla Tunisia e alla costruzione del Ponte di Messina. L'Iri, confermando la sua posizione in merito alle autostrade meridionali, aveva rifiutato la proposta sostenendo che quell'autostrada non aveva ragion d'essere prima dell'inizio dei lavori per il Ponte sullo Stretto.

La storia della Messina-Palermo, 182 km, iniziò invece con la concessione nel 1965 al Consorzio Messina-Patti su progetto della Tecnital, e l'apertura di 7 piccoli lotti nel 1969; nello stesso anno seguì il passaggio dell'intera concessione al Consorzio per l'autostrada Messina-Palermo, ma i lavori si fermarono ai 66 chilometri costruiti prima del 1975, quando il governo italiano bloccò la costruzione di autostrade – in seguito alla grave crisi petrolifera e finanziaria. Dalla sospensione del blocco nel 1982 al suo completamento passarono infine ben 25 anni. Allo stesso modo, rimasero incompiute le strategiche arterie Catania-Siracusa e Siracusa-Gela, destinate a servire le aree industriali e concesse ai relativi consorzi per la costruzione a pedaggio.

Abbiamo voluto evocare la situazione siciliana in anni in cui, per usare una metafora suggestiva del tema trattato, molte vie si aprirono e molte scelte regionali e nazionali, dello Stato e degli enti pubblici nazionali e locali, influirono sull'intero sistema dei trasporti meridionale. Alcune considerazioni ne derivano con chiarezza.

Negli anni cinquanta la pressione esercitata dall'espansione della produzione e della mobilità generale sulle infrastrutture, comprese quelle autostradali, fu talmente forte da sollecitare da un lato il sorgere di diverse iniziative

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

consortili locali per la concessione di assi viari a pedaggio, e dall'altro la consapevolezza dell'importanza di un collegamento stabile sullo Stretto di Messina secondo tecnologie molto impegnative sia dal punto di vista ingegneristico che finanziario, e in funzione del miglioramento di tutte le comunicazioni terrestri verso il Nord.

L'esito di quella pressione, per quanto riguarda le autostrade, rimase inizialmente legato all'attesa di una legislazione nazionale, che tuttavia sin dall'inizio non indicò come prioritari gli assi meridionali, peraltro destinati a restare per lo più senza pedaggio e con realizzazione a carico dello Stato. La costruzione delle prime due autostrade siciliane, la Messina-Catania (a pedaggio) e la Catania-Palermo (aperta), iniziò relativamente tardi rispetto alle iniziative locali e, considerato il grande sforzo tecnico e finanziario necessario, si concluse in tempi rapidi soprattutto grazie all'impegno e alle capacità dei professionisti coinvolti.

La classe dirigente regionale autonomista non colse subito appieno l'importanza strategica di una rete siciliana di autostrade e più in generale di un sistema viario e ferroviario meridionale efficiente, per sostenere lo straordinario dinamismo economico in atto in Sicilia; né la politica nazionale e i grandi enti interpretarono nella legislazione e nelle strategie di impresa l'occasione irripetibile offerta da quello straordinario dinamismo per consolidare uno sviluppo territoriale più equilibrato a vantaggio dell'intera economia nazionale. Abbiamo già ricordato come il Piano Aldisio del 1952 avesse del tutto cancellato le autostrade dalla geografia dell'Italia del Sud, e ricordiamo adesso come soltanto in occasione del dibattito parlamentare del 1961, sul progetto di legge nato dal Piano autostradale del-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

l'Iri, lo stesso Aldisio sollecitò la realizzazione in Sicilia delle autostrade e degli assi di grande comunicazione, a cura dell'Anas col concorso di enti locali e della regione siciliana – realizzazione peraltro legata alla proposta di costruire il Ponte sullo Stretto per «avvicinare la Sicilia ai maggiori centri di consumo e di scambio dell'Italia settentrionale e dell'Europa»<sup>4</sup>.

In conclusione, nei cruciali anni cinquanta e sessanta, la Sicilia non solo non riuscì a concepire per il territorio regionale un vero e proprio sistema di trasporti, né a completare tutte le opere stradali avviate, ma non sostenne neppure lo sforzo necessario a garantire la massima velocizzazione dei collegamenti verso il Nord. Quanto alla Salerno-Reggio Calabria, malgrado gli appelli al governo delle province della Sicilia orientale a favore del tracciato tirrenico, di fronte alla scelta di quello interno attraverso Cosenza, si consolidò l'idea che l'esistenza dell'autostrada e l'assenza di pedaggio costituissero comunque un vantaggio e che le decisioni in merito fossero in definitiva di competenza dell'Anas, ovvero del ministro dei Lavori pubblici in carica. L'ambizioso progetto del Ponte sullo Stretto, un'opera tecnologicamente persino avveniristica, non parve in insanabile contrasto con la costruzione di un unico asse autostradale longitudinale per tutto il Sud continentale, senza corsie di emergenza e con un limite di velocità imposto dal percorso montuoso. Piuttosto, la prospettiva ravvicinata di quell'autostrada giustificò, a cavallo degli anni sessanta e settanta, l'impegno pubblico per la realizzazione di un collegamento stabile tra la penisola e la Sicilia.

<sup>4</sup> Atti parlamentari, Terza legislatura, Discussioni, seduta 21 luglio 1961.

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

A testimonianza del clima particolarmente favorevole in quegli anni ad investimenti potenzialmente capaci di incidere sullo sviluppo economico e civile del paese e quindi del valore della partita in gioco, l'impegno politico per il collegamento stabile tra Sicilia e Calabria seguì non solo la mobilitazione di soggetti istituzionali e imprenditoriali locali, ma anche il manifesto interesse di gruppi esteri specializzati e delle più grandi imprese italiane. Già nel 1948 erano giunte al governo italiano alcune proposte dagli Stati Uniti, tra cui quella di realizzare un ponte in ferro ideato dal noto progettista David Steinman, che raccolse la disponibilità dell'Associazione italiana costruttori in acciaio, costituitasi nel 1949. Quindi nel 1961, giunse la candidatura alla costruzione di un ponte sospeso in acciaio da parte della Amman & Whitney di New York, realizzatrice del George Washington Bridge di New York e del Golden Gate a San Francisco, nonché del Verrazzano a New York. Tale società assicurò una concorso finanziario di 200 milioni di dollari e attraverso intermediari italo-americani propose all'Iri la collaborazione al progetto; ma l'Iri nella persona di Petrilli dichiarò di non essere interessato al settore<sup>5</sup>. Un'altra sollecitazione venne all'Iri nello stesso anno dalla Sassim, una società a capitale svizzero e americano appoggiata dall'americana Bethlehem Steel; anche questa richiesta non ottenne l'assenso dell'Iri.

Nel 1955, la Costruzioni metalliche Finsider del gruppo Iri costituì con la statunitense U.S. Steel – e il 32% delle azioni – la società Gruppo Ponte di Messina, cui parteciparono anche la Fiat (col 27,80%), e in quote minori,

<sup>5</sup> Fondazione Iri, Archivio, Lettera di Giuseppe Petrilli a Fiorentino Sullo Ministro dei Lavori Pubblici, 16.7.1962; Lettera di Giuseppe Petrilli all'ingegner Vincenzo Castorina, 31.7.1962.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

Falk, Impresit, Girola, Lodigiani, Pirelli, Italcementi e Montecatini. Il Gpm avviò approfonditi studi per la realizzazione del collegamento stabile, che si conclusero con l'indicazione di un ponte sospeso in acciaio a campata unica. In questo caso, ancor prima della conclusione degli studi, l'Iri si dichiarò disposto ad «esaminare la possibilità» di assumere l'impegno dell'esecuzione e della gestione a pedaggio dell'opera, a condizione di poter scegliere la società o le organizzazioni incaricate della costruzione. Sull'attraversamento stabile, che altro non era se non una porzione di autostrada e di ferrovia, l'Anas e l'Iri erano infatti destinati a rincontrarsi, entrambi sollecitati dal governo e autonomamente motivati a dare una paternità nazionale e pubblica alla grande opera, seppur mobilitando la comunità scientifica internazionale.

Nel 1969 l'Anas in accordo con le Ferrovie dello Stato bandì un concorso internazionale per progetti sul collegamento stabile dello Stretto, cui parteciparono ben 143 studi, e sei furono i premiati, con diversa soluzione tecnica: la galleria subalvea, il ponte a più campate e il ponte sospeso a campata unica. Nel 1971, la legge 1158 dichiarò il collegamento opera di rilevante interesse nazionale e per lo studio, la progettazione e l'esecuzione decise la costituzione di una Società partecipata al 51% dall'Iri e al 49% dall'Anas, le Ferrovie dello Stato, la Regione Sicilia e la Regione Calabria, in quote azionarie parimenti ripartite.

Il tempo che intercorse tra quella legge del 1971, l'effettiva costituzione della Società in questione (1981) e la presentazione del progetto di massima di un ponte in acciaio a campata unica (1992) fu troppo lungo per mantenere vivo il fermento economico, sociale e culturale che aveva animato la progettualità del primo decennio postbellico

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospenso» \_\_\_\_\_

ed evitare un progressivo disinteresse delle stesse istituzioni responsabili per l'effettiva realizzazione del progetto. A rilevarlo furono subito soprattutto gli osservatori esterni, e in particolare la Commissione per la politica regionale e i trasporti della Comunità europea, impegnata nel sostegno alla realizzazione dei numerosi collegamenti permanenti attraverso stretti marini previsti nei paesi membri. In seguito a una visita in Sicilia del 1973, una delegazione della Commissione, colpita soprattutto dall'ineadeguatezza delle infrastrutture di trasporto siciliane, e nella convinzione che il collegamento stabile avrebbe indotto anche il miglioramento della rete viaria, espresse grande stupore presso il Parlamento europeo per il ritardo nella costituzione della Società concessionaria di un'opera già dichiarata per legge di rilevante interesse nazionale e di esplicito interesse europeo.

Alcuni anni dopo, nel 1979, di fronte al persistente immobilismo, Gianfranco Gilardini, amministratore delegato del Gruppo Ponte di Messina, che aveva già completato lo studio di fattibilità e accettato di vendere le sue ricerche alla concessionaria pubblica indicata dalla legge del 1971 come affidataria dell'opera, invitò l'Iri a recedere dall'agnosticismo e lo fece con una lettera dai toni accorati: «Tutti noi abbiamo lavorato – *incredibile dictu* – con la speranza di presentare un esempio di serietà di intento e di conclusioni, in una casa di vetro. E forse il fatto morale del Ponte, per il Sud e per l'Italia, è più importante dell'opera stessa»<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> Fondazione Iri, Archivio, Lettera di Gianfranco Gilardini all'avvocato Calabria, 10.08.1979. Per la storia, il dibattito e la documentazione sul Ponte sullo Stretto rinvio a *Ponte sullo Stretto*, numero monografico di «Meridiana», 2001, n. 41.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

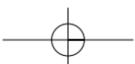
Ma alla fine del percorso, costituita finalmente la società nel 1982, e consegnato il progetto nel 1992, fu lo stesso presidente di Iritecna, la società Iri che deteneva allora il pacchetto di maggioranza della Stretto di Messina, a dichiarare la realizzazione del ponte opera non urgente e a indicare come prioritari gli investimenti in opere viarie e idriche.

Così il ponte finalmente deciso e progettato, quello speso a campata unica, per uno strano scherzo della lingua e della storia, rimase «in sospeso». Successivamente resuscitato dal governo di centro-sinistra come grande opera prioritaria di interesse europeo nel 1997, e sottoposto a nuove verifiche di fattibilità ultimate nel 2001, il progetto del ponte venne poi inserito dal governo di centro-destra nella legge Obiettivo con l'assicurazione del contributo finanziario dell'Unione europea, e fu consegnato al mercato e al General contractor; ma di recente è stato cancellato dai programmi ministeriali, per decisione dell'ultimo governo Prodi, vittima dell'ideologia che in Italia ha fatto sempre più delle opere pubbliche un bene partitico piuttosto che della collettività.

Ma nella discussione pubblica in merito – e che a tratti ha assunto caratteri persino isterici (un ponte che non c'è stato indicato come causa di tutti i mali che invece ci sono) –, le deficienze delle ferrovie e delle strade di Sicilia e Calabria e la loro inadeguatezza rispetto al ponte, hanno finito col rappresentare un argomento forte degli oppositori, anche se appare ormai evidente che senza quel collegamento stabile sarà più difficile l'effettiva realizzazione di un efficiente sistema integrato di trasporti terrestri nel Sud Italia, che oggi, soprattutto nelle sue regioni estreme, è completamente «fuori rete». I treni per l'alta velocità, per la loro configura-

\_\_\_\_\_ L'attesa: la Sicilia, l'autostrada e il ponte «in sospeso» \_\_\_\_\_

zione a unico blocco, non possono e non potranno passare lo Stretto sui traghetti, e anche per questo non è oggi e non sarà in seguito essenziale dotare le autostrade meridionali degli stessi parametri tecnici e gestionali di quelle del Centro-nord, neppure la più importante di esse, da Salerno a Reggio Calabria.



---

SENZA PEDAGGIO

---

## La rivelazione: la Salerno-Reggio Calabria non è un'autostrada

A consuntivo delle vicende narrate, e considerando la storia degli anni settanta e ottanta, possiamo dire che il «meridionalismo quantitativo» della prescrizione di investimenti industriali, degli incentivi e dei trasferimenti, aveva finito col rendere più autarchico il Sud d'Italia, più deboli le sue imprese e meno competitivo il sistema imprenditoriale e dei trasporti dell'intero paese. Gli svantaggi di localizzazione, tra cui proprio i costi aggiuntivi dei trasporti, divennero occasione per lauti incentivi finanziari alle imprese, che in tal modo si indebolirono perché protette nel mercato interno e sempre meno esposte al mercato internazionale. Il Mezzogiorno, e in particolare le sue regioni più a sud, un tempo proiettate verso il mercato internazionale, si erano ripiegate su sé stesse, bruciando le tante potenzialità del periodo post-bellico; tutto ciò palesemente anche a causa delle soluzioni incongrue adottate nell'ammmodernamento complessivo del sistema dei trasporti, e in particolare dei servizi ferroviari e autostradali. Tali soluzioni furono talmente inadeguate da rendere debole l'argomentazione di molti economisti e sociologi che tuttora teorizzano l'ininfluenza delle infrastrutture di trasporto e di comunicazione sulla crescita economica delle regioni meno ricche, sottovalutandone anche l'influenza sugli stessi caratteri identitari territoriali e sul senso di cittadinanza.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

La necessità di porre rapidamente rimedio all'incongruità di quelle scelte si è imposta negli anni a venire all'azione dei governi italiani grazie alle direttive dell'Unione europea, fortemente impegnata nel ridisegno di un sistema continentale integrato di comunicazioni all'insegna del diffuso diritto alla mobilità. Tale disegno della rete capillare e ordinaria attorno a grandi corridoi intermodali, capaci di sostenere un'esplosiva crescita del traffico mondiale, si affida alla redistribuzione tra le diverse modalità e quindi al potenziamento del traffico ferroviario rispetto a quello stradale, che a sua volta richiede un ammodernamento in grado di attutire l'impatto ambientale e le emissioni inquinanti, nonché i livelli di congestionamento e di incidentalità.

A questo fine sono state messe a disposizione ingenti risorse. Il primo Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) italiano, elaborato nel 1986, è stato riformulato nel 2001 in congruità con le strategie europee e più nettamente finalizzato alla creazione di un Sistema nazionale integrato di trasporti (Snit). Entro la nuova cornice europea esso ha prescritto l'adeguamento della rete italiana allo sviluppo e al consolidamento dei grandi corridoi che la interessano, ed è apparso con tutta evidenza il gravissimo gap accumulato dalle regioni meridionali e in particolare dalla Sicilia e dalla Calabria – un divario di qualità. Paradossalmente la regione quantitativamente più infrastrutturata d'Italia è risultata proprio la Calabria, per chilometri di strade e ferrovie, e per numero di porti e aeroporti a disposizione dei suoi abitanti<sup>1</sup>. La Calabria si trova infatti di

<sup>1</sup> D. Cersosimo, D. Gattuso, S. Orlando, *Oltre il Ponte. I trasporti calabresi tra abbondanza fisica e penuria qualitativa*, in «Meridiana», 2001, n. 41.

## \_\_\_\_\_ La rivelazione: la Salerno-Reggio non è un'autostrada \_\_\_\_\_

fronte a uno dei più grandi paradossi della sua storia recente: la nascita sul suo territorio del più importante porto transhipment del Mediterraneo a Gioia Tauro, proprio sulla traiettoria della Salerno-Reggio Calabria, ma nella totale assenza di raccordi con il territorio e l'economia calabresi. Il grande porto di transito di enormi quantitativi di merci prodotte in altre parti del mondo, non smista in ingresso né carica in uscita prodotti regionali e nazionali. Gioia Tauro è oggi «un porto vicinissimo al mondo intero, ma paradossalmente lontanissimo da Gioia Tauro», ha efficacemente sottolineato Mimmo Cersosimo che vi ha dedicato studi recenti<sup>2</sup>.

Le indicazioni del Pgtl del 2001 e della legge Obiettivo n. 443 del 2001, che ha definito le opere strategiche e urgenti, sono state fin troppe e in moltissimi casi senza copertura finanziaria, il che ne ha comportato un realistico ridimensionamento. Ma pur nei limiti delle non poche risorse esistenti, il rispetto delle priorità e degli impegni, la loro traduzione in progetti e in cantieri, dipende oggi soprattutto dalla capacità politica, progettuale e realizzatrice non solo degli attori istituzionali, economici e sociali nazionali, ma anche di quelli regionali e locali, ai quali ultimi compete un compito gravoso che è anche una nuova grande opportunità: concorrere con la loro progettualità e le loro strategie di sviluppo alla definizione delle politiche nazionali ed europee di crescita economica e di coesione sociale, e dunque alla crescita civile dei loro specifici territori. Il risultato di questa nuova partita è stato in definitiva affidato alla capacità di «visione», di progettazione e

<sup>2</sup> D. Cersosimo, *Gioia Tauro: un'industria logistica, snodo del «mercato mondo»*, in *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, a cura di L. D'Antone, Donzelli, Roma 2004.

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

realizzazione delle regioni svantaggiate, ma a tutt'oggi, soprattutto nel caso della Sicilia e della Calabria, nelle loro classi dirigenti e nei comportamenti collettivi, non si ravvisano segni evidenti di tale capacità; cosicché in assenza di una vera strategia delle comunicazioni e dei trasporti in tutte le loro modalità, tali regioni appaiono oggi candidate alle opere tecnologicamente meno innovative e a una parte minima delle risorse finanziarie disponibili. Col conseguente paradosso che sono proprio le regioni già più sviluppate a conquistare la grandissima parte delle risorse finanziarie a disposizione dell'Italia e ad assicurarsi le innovazioni capaci di migliorarne la competitività.

Inizia qui il nostro ultimo capitolo, che si potrebbe definire quello della «rivelazione». È «rivelazione» il risalto pubblico, politico, delle gravi deficienze attuali dei trasporti soprattutto nelle regioni più estreme del Sud, ed è anche implicitamente un consuntivo del passato; è constatazione di quanto le deficienze nelle comunicazioni accumulate nel tempo abbiano avuto conseguenze differenti ma di pari gravità in fatto di diritto alla mobilità, di costi e regole della mobilità, di cultura dei beni collettivi e, ancor più, di presidio del territorio. Cosa sono le reti di trasporto, infatti, se non un sistema di regole per chi ne fruisce ma anche per chi le realizza e le governa? Se non un presidio del territorio, che in definitiva ne certifica la vivibilità e la sicurezza? Se non una dimostrazione di intelligenze pubbliche e individuali, di capacità imprenditoriali, di volontà di accrescere i livelli di libertà e di uguaglianza degli uomini e della capacità di progettare e cooperare secondo l'interesse comune?

È «rivelazione» soprattutto la scomoda verità pronunciata per la principale autostrada meridionale italiana pro-

---

La rivelazione: la Salerno-Reggio non è un'autostrada

---

prio nel momento in cui è stata confermata come asse viario strategico nazionale ed europeo, e quindi oggetto di interventi prioritari. I programmi nazionali per i trasporti hanno da tempo previsto – per la Sicilia innanzitutto – il completamento delle autostrade incompiute e l'adeguamento delle strade statali di grande traffico, oltre ai raddoppi e alle elettrificazioni ferroviari, ai potenziamenti aeroportuali e portuali e alla realizzazione di interporti logistici. Analoghe indicazioni sono state date per l'intero Mezzogiorno continentale, con la differenza che le prescrizioni di adeguamento hanno riguardato non solo strade statali e raccordi, ma proprio la Salerno-Reggio Calabria. Per essa il Piano del 2001 ha pronunciato una sentenza inequivocabile: «Non ha caratteristiche autostradali la A3 Salerno-Reggio Calabria, anche se è classificata come tale»; e ancora: «le caratteristiche geometriche della maggior parte delle autostrade della rete Snit sono in grado di garantire un efficiente standard di sicurezza. Una vistosa eccezione è data dalla Salerno-Reggio Calabria, la cui geometria è notevolmente al di sotto degli standard minimi richiesti ad un'autostrada». Osservazioni sulla non congruità ai parametri richiesti, nel caso in specie l'assenza di corsie di emergenza, sono emerse anche per la Bologna-Firenze, altra autostrada di montagna, che essendo però inserita in un circuito «a rete» delle comunicazioni e degli interessi, è riuscita a evitare la marginalità.

Per questa inequivocabile sentenza la storia della nostra autostrada merita oggi più che mai di essere raccontata sin dalle origini: per riflettere sulla funzione attribuita ieri e ancora oggi a un asse viario strategico per l'Italia.

La storia delle sue origini ci ha detto che proprio l'essere stata concepita come autostrada «meridionale» per eccel-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

lenza, cioè aperta e senza pedaggio, ne ha segnato il destino, quello di poter fornire solo prestazioni inferiori rispetto alle autostrade chiuse, quello di una localizzazione montana che ne ha determinato la maggiore vulnerabilità alla geologia e alla meteorologia, lo scarso rendimento economico, e l'insufficiente sostegno allo sviluppo del territorio; ci ha detto che proprio la sua posizione interna e dunque mediana ha creato l'illusione di coprire anche le esigenze delle due traiettorie costiere e di più regioni. La caratteristica stessa di autostrada aperta in un paese di autostrade a pedaggio ha inoltre giustificato la differenza del servizio agli occhi stessi dei cittadini, che a fronte della gratuità hanno accettato la scadente manutenzione e i gravi disagi soprattutto nella lunga distanza. L'assenza di pedaggio limitata a una sola parte del territorio italiano ha distorto non solo il senso del diritto ma anche quello della collettività del bene: l'autostrada senza caselli, quindi oggi anche senza telepass, non solo ha frenato l'adozione di moderne tecnologie di controllo e gestione, ma non ha mai ricordato a nessuno la sua storia, quella di chi l'ha voluta, progettata, costruita e finanziata, la storia del suo fine e dei suoi destinatari, quanto sia costato mantenerla in funzione e quante risorse siano state sprecate per interventi spesso inutili. Ha fatto dimenticare ai cittadini siciliani, calabresi, lucani e campani che le autostrade aperte come la Salerno-Reggio sono state costruite col loro contributo tanto quanto quelle a pedaggio di altre regioni italiane. Ha fatto dimenticare che i vettori stradali del Sud hanno percorso e continuano a percorrere meno di un terzo dei chilometri nelle strade del Sud e il resto nel Centro-nord, a vantaggio delle concessionarie delle autostrade ivi localizzate. Ha indotto la stessa Anas a gestirla a lungo come una strada statale più che come un'au-

\_\_\_\_\_ La rivelazione: la Salerno-Reggio non è un'autostrada \_\_\_\_\_

tostrada, attraverso la stessa direzione delle strade statali per la manutenzione e la sorveglianza.

La diversa velocità della A3 ha a sua volta rallentato l'innovazione delle altre vie di trasporto, soprattutto delle ferrovie, in cui gli investimenti sono stati ridotti al minimo proprio in quelle regioni dove più erano necessari. Cosicché il risparmio sul pedaggio è stato e continua a essere annullato dai costi ben più alti che la mobilità sulle lunghe distanze impone, proprio a quei viaggiatori (e a quelle merci) apparentemente «beneficiati» da un trattamento speciale, proprio per compensare la loro condizione di «cittadini del sottosviluppo».

L'autostrada senza pedaggio, senza controlli in ingresso e in uscita, ha facilitato, in aree sempre più soggette all'azione della criminalità organizzata, quel controllo del territorio divenuto per esse vitale. All'epoca della sua costruzione, la 'ndrangheta calabrese era ben più piccola cosa rispetto a oggi, e proprio allora cominciò ad accrescere il suo patrimonio e la sua influenza territoriale. I primi a cedere a una criminalità locale ancora fatta di piccole cosche furono proprio le grandi imprese di costruzione esterne che, soprattutto dalla fine degli anni sessanta, di fronte alle continue intimidazioni e agli attentati alle macchine e ai mezzi tecnici, cominciarono a definire accordi con una malavita cui ancora interessavano solo i trasporti di pietrisco, di legname e di alimenti per le mense.

Dalla sua apertura in avanti, contraddicendo le previsioni dell'Iri, la Salerno-Reggio si è progressivamente «sovrappollata» in alcune tratte e in alcune stagioni, mentre in altre ha risentito degli inconvenienti del tragitto di montagna, lasciando negli italiani che l'abbiano percorsa negli ultimi decenni la memoria di frane, danni al fondo stradale e alle

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

strutture di protezione, insufficienze della segnaletica, e soprattutto deviazioni e code interminabili. Per oltre un ventennio, i piccoli cantieri sparsi sono stati la prassi per la manutenzione, affidata in gran parte a interventi di «massima urgenza» e dunque ai poteri che la «massima urgenza» garantiva ai funzionari compartimentali dell'Anas, consentendo l'attribuzione diretta e immediata degli appalti.

Nel frattempo, a danneggiare la già debole reputazione dell'A3 ha contribuito il fiorire di scandali sull'Anas e di procedimenti giudiziari per corruzione, favoreggiamento di imprese e collusione con la criminalità organizzata. Gli scandali più recenti hanno fatto quasi rimpiangere il primo del 1971, quando Mancini e alcuni funzionari dell'Anas furono accusati di avere indicato alle imprese favorite i numeri fino ai decimali che sarebbero stati «estratti» per la selezione delle offerte (a ogni progetto era attribuito un numero). Negli anni più vicini a noi, le inchieste giudiziarie sull'Anas e sulla Salerno-Reggio Calabria, hanno coinvolto talmente tanti funzionari e uomini delle cosche da portare a ripetuti maxiprocessi; il momento più critico per l'Anas (in modo analogo a tutti gli enti pubblici e all'intero sistema partitico italiano) è arrivato con Tangentopoli, che ha portato agli arresti di 13 dei 15 capi compartimento e nel 1994 al commissariamento dell'Azienda, con la successiva trasformazione in ente pubblico economico nel 1995.

È dunque una «rivelazione» anche il fatto che l'immagine pubblica dell'autostrada sia enormemente peggiorata proprio negli ultimi dieci anni, dal momento dell'avvio dei lavori di ammodernamento e di adeguamento, nel corso dei quali, come mai era avvenuto in passato, la Salerno-Reggio è giunta alla ribalta della cronaca nazionale ed este-

\_\_\_\_\_ La rivelazione: la Salerno-Reggio non è un'autostrada \_\_\_\_\_

ra con gli attributi più dispregiativi: una «vergogna italiana», «l'autostrada dei boss», dei cantieri e dei disagi infiniti. Proprio la scorsa estate, il cardinale Renato Martino ha raccontato la sua esperienza diretta come una «via crucis» espiatoria ma senza redenzione, anzi con diritto al peccato finale: «una esperienza al limite del sopportabile. Un solo interminabile cantiere, con l'impossibilità di programmare una sosta, tutti in coda sotto un sole accecante... in quell'autostrada non è possibile il rispetto di nessuna norma di umanizzazione. Lì tutti sono posti nella stessa situazione di sofferenza che accentua l'aggressività»<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> *Il cardinale sull'A3: politici dove siete?*, in «Il Corriere della Sera», 25 luglio 2007.



## Il traguardo: la corsia d'emergenza

Perché quelli della Salerno-Reggio Calabria sono stati e continuano ad essere i più insopportabili cantieri italiani di grandi opere pubbliche? Qual è l'orizzonte finale che attende chi la percorre oggi, e la percorrerà in futuro? Quale traguardo, una volta completata, potrà rispecchiare l'immagine di chi l'ha realizzata e di chi la utilizza, quindi soprattutto del cittadino meridionale con la sua capacità di «prevedere» e democraticamente «pretendere»?

La risposta al primo quesito è che i cantieri, prima per l'ammodernamento, poi per l'adeguamento ai requisiti Cnr, hanno riguardato e riguardano tuttora l'intera autostrada; che trattandosi di un'autostrada che insiste per un lungo tratto su territori montani e orograficamente impervi, comporta opere particolarmente lente, impegnative e costose; che essendo l'unico asse longitudinale meridionale, o come recitano i documenti ufficiali «l'unica autostrada di scorrimento che, attraversando i territori campani, lucani e calabresi, collega la Sicilia alla grande rete autostradale italiana ed europea», non esistono percorsi alternativi a essa e i cantieri non possono che trasformarsi in veri e propri blocchi; che il territorio interessato ai lavori ha le maggiori deficienze nazionali nella «qualità dei collegamenti», soprattutto quelli ferroviari. Dunque l'autostrada più difficile da costruire è diventata

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

inevitabilmente quella più difficile da adeguare. Anche per questo la gestione dell'ammodernamento ha conosciuto varie fasi, e nessuna soluzione ha risparmiato e può risparmiare disagi agli utenti.

Le opere di rifacimento della Salerno-Reggio Calabria sono iniziate nel 1997 dopo l'uscita dell'Anas dal dissesto di Tangentopoli, il commissariamento dell'Azienda e la trasformazione in ente economico. Nella fase di commissariamento e di liquidazione, tra il 1994 e il 2001, sono state sospese le tradizionali regole degli appalti, e in particolare l'assegnazione a trattativa privata, le perizie suppletive, la regola della «massima urgenza», gli arbitrati per le vertenze tra Anas e imprese – regole che si erano rivelate canali di corruzione oltre che di allungamento dei tempi e dei costi dei cantieri. Le opere di ammodernamento sono state allora concepite mantenendo l'autostrada in sede, per «consumare meno territorio» e contenere l'impatto ambientale, e sono state divise in ben 77 microlotti assegnati a ribasso d'asta e sparsi per tutta l'autostrada, finendo con l'essere assimilabili alla manutenzione. Quando è arrivata la legge Obiettivo del 2001, che ha indicato la Salerno-Reggio Calabria come opera prioritaria, ne erano stati appaltati meno della metà e i lavori procedevano con lentezza. La sovrabbondanza di cantieri «a macchia di leopardo», il fallimento di imprese aggiudicatrici con prezzi troppo bassi, le inadempienze e le incongruenze di progettazione, sono stati a quel punto indicati dall'Anas come ragione delle difficoltà nell'avanzamento dei lavori e di quelle incontrate dagli utenti.

La legge Obiettivo e i nuovi compiti hanno indotto l'Anas a una riforma interna, mirata alla rapida realizzazione dell'opera, che è stata affidata a un organismo ad

---

## Il traguardo: la corsia d'emergenza

---

hoc, Grandi infrastrutture del Mezzogiorno; la legge ha accelerato la ridefinizione del programma di adeguamento, prevedendo in molti casi anche varianti rispetto alla sede esistente; ha indicato l'accorpamento delle opere in 7 macrolotti e l'affidamento di ciascuno, per bando di gara, a un General contractor. Nel frattempo, in conformità alle nuove regole europee sui lavori pubblici e sugli appalti, sono state introdotte rigorose norme e richieste di certificazione per garantire, sotto la vigilanza della Direzione antimafia, la lotta alla criminalità. Il primo annuncio di consegna dell'intera autostrada è stato il 2006.

Nel 2004 l'Anas è diventata Società per azioni; sono stati assegnati i primi lavori, ma i tempi di consegna sono stati rinviati al 2008. Oggi, dopo numerosi cambi di ministri e di dirigenti, l'Anas scommette sul 2011 e sui 7 macrolotti per interventi di varia entità su tutta la tratta, tanto che il costo per chilometro varia notevolmente all'interno dello stesso appalto. Solo per i 52 chilometri dell'area salernitana, a maggiore intensità di traffico, è prevista la terza corsia oltre a quella di emergenza. Per il resto dell'autostrada, date le previsioni di traffico non elevate, valutate ancora una volta sul traffico attuale e sul tracciato esistente (sic!), l'adeguamento consiste essenzialmente nella creazione della corsia d'emergenza, nella rettifica di tutte le curve in funzione della maggiore velocità di base e della sicurezza, nell'ampliamento delle carreggiate, e in varianti per la realizzazione di modifiche sostanziali al tracciato planoaltimetrico.

Dei macrolotti è in dirittura finale soltanto quello tra Sicignano e Atena Lucana, di 28,5 chilometri, finanziato per circa 600 milioni di euro e assegnato alla Cmc di Ravenna. Il secondo macrolotto, tra Padula e Buonabitaco-

---

D'Antone, Senza pedaggio

---

lo, di 31 chilometri, include la costruzione di una galleria per aggirare definitivamente l'invincibile frana del Sirino. L'importo dell'investimento è di 1038,986 milioni di euro; General contractor è il Consorzio Sis di Torino. I lavori sono ancora nella fase iniziale. Il terzo macrolotto, da Lauria sud a Morano Calabro, 67 chilometri per un finanziamento di 1762,8 milioni, è diviso in 4 lotti non ancora assegnati. Il quarto comprende due lotti del valore di 700 milioni, il primo da Cosenza ad Altilia Grimaldi, ancora in fase di progettazione, e il secondo da Altilia a Falerna, attribuito all'impresa Pizzarotti, in parte completato (nella piana di Lamezia), in parte ancora da progettare, che include anche opere nella Piana di Gioia Tauro. Il quinto da Gioia Tauro a Scilla, di 29,8 chilometri, del valore di 775,300 milioni di euro, assegnato all'Associazione temporanea di imprese Impregilo e Condotte d'Acqua, è all'inizio dei lavori, con indicazione di completamento nel 2010. All'inizio dei lavori è anche l'ultimo macrolotto, tra Scilla e Reggio Calabria, di 19,6 chilometri, del valore di 601,026 milioni di euro, e l'Associazione temporanea di imprese Impregilo con Condotte d'Acqua è il General contractor. La data indicata per il completamento è il 2011<sup>1</sup>. Per il v e il vi macrolotto, l'Anas ha fatto predisporre lo studio dell'impatto socio-economico e dei benefici connessi alle opere di adeguamento e di ammodernamento, al Centro di economia regionale, dei trasporti e del Turismo dell'Università Bocconi di Milano, sotto la direzione del professore Lanfranco Senn. I benefici indicati riguardano ovviamente l'attività delle imprese, la creazione di lavoro, la riduzione dei tempi di percorrenza e l'au-

<sup>1</sup> Per i dati sui macrolotti si rimanda al sito [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it).

---

Il traguardo: la corsia d'emergenza

---

mento della velocità dagli attuali 80-100km/h ai 90-140km/h, con il conseguente contenimento dei costi del trasporto, il miglioramento del traffico non solo a lunga ma anche a breve e media percorrenza. Per l'ultimo lotto i principali benefici riguardano la connessione dell'autostrada con l'aeroporto di Reggio Calabria e con il porto di Gioia Tauro. In osservanza al mandato legislativo il rapporto del Certet sottolinea anche i benefici paesaggistici dell'ammodernamento dell'autostrada, soprattutto per l'aumento dei tratti in galleria, e il più generale rispetto del patrimonio ambientale locale.

Siamo dunque di fronte a una svolta? Solo in parte, così come solo in parte avvenne persino al momento della costruzione dell'autostrada, quando la sua stessa realizzazione rappresentò un evento «rivoluzionario» delle abitudini e della mobilità tradizionale. Anche se con incidenza non paragonabile, l'autostrada di oggi con i suoi aggiustamenti avrà effetti positivi sulla mobilità. Malgrado le prospettive di miglioramento, tutti i cantieri sono oggi un effettivo freno, e porteranno a un blocco totale del traffico per la Sicilia negli anni in cui i lavori interesseranno i cantieri nell'estremo Sud. Il fatto è che nonostante le indomabili speranze che le ragioni della civiltà e del benessere collettivo possano ancora trovare testimonianza in una grande opera pubblica nel Mezzogiorno, restano comunque insoddisfatti gli interrogativi sempre vivi in chi è oggi impegnato nella «ricostruzione» delle autostrade e chi ne usufruisce seppur con gravi disagi. Per quanto adeguatamente ammodernata, se la Salerno-Reggio Calabria mantiene il suo vecchio percorso e le modalità di gestione, non è destinata comunque a restare diversa dalle altre autostrade italiane? E se invece avesse cambiato itinerario, e

con le nuove tecniche avesse scelto di dominare la più facile e sovraffollata costa tirrenica piuttosto che la più difficile e meno affollata montagna, i flussi di traffico previsti sarebbero risultati così differenti, come oggi appaiono negli studi tecnici (molto bassi quelli delle zone interne ed eccessivi quelli della costa tirrenica)? Perché si è deciso ancora una volta di insistere su un'autostrada mancata piuttosto che rifarne una in gran parte nuova e persino con costi minori? Perché non riconoscerle invece la vantaggiosa funzione di superstrada veloce soprattutto per le aree interne, adeguando piuttosto alla configurazione della rete del resto d'Italia i collegamenti tirrenici e ionici meridionali? Perché non realizzare nuove autostrade meridionali in concessione e a pedaggio avvicinandole ai requisiti delle migliori autostrade italiane?

La scelta dell'Anas, ora che ne conosciamo un po' meglio la storia, e ci riferiamo con testarda fiducia agli aspetti più nobili, può presentare una sua logica: si tratta della nuova sfida da vincere, dopo le tante tempeste che negli ultimi decenni si sono abbattute sulla sua reputazione, soprattutto per mantenere la posizione istituzionale che la sua storia «migliore» le ha meritato. Resta tuttavia il fondatissimo convincimento che si sarebbero potuti ottenere migliori risultati per una via diversa, la via della «normalizzazione» del sistema autostradale italiano proprio a partire dalla A3, e che ciò avrebbe concorso a definire in modo più chiaro di quanto oggi avviene tutto il sistema italiano, il diverso ruolo del concedente pubblico, del concessionario e dell'utente.

Per le imprese, soprattutto per quelle grandi che possono fare da contraenti generali, si tratta comunque di una grande opportunità; e lo stesso vale per chi può trovarvi la-

---

Il traguardo: la corsia d'emergenza

---

voro per un lungo periodo. Ma come può il cittadino, che oggi percorre l'autostrada con grave disagio, non considerare troppo stretto il traguardo finale? Come già avvenuto ai testimoni della costruzione dell'autostrada, egli usufruirà certo di un prezioso servizio, ma conoscendo oggi la qualità diversa delle altre autostrade italiane, europee e del mondo, la qualità diversa delle ferrovie italiane, europee e del mondo, vedrà la sua stessa immagine riflettersi nel traguardo finale: una sia pur innovativa corsia di emergenza di un'autostrada pur sempre in salita e a due corsie. Quella corsia di un'autostrada di montagna, proprio per questo ancora gratuita, sarà la misura delle sue modeste ambizioni di cittadino, in un mondo sempre più interconnesso con tecnologie e velocità fino a poco tempo addietro inimmaginabili; sarà la misura della sua minore libertà. Ma questa volta, a differenza che in passato, egli non potrà appellarsi al disorientamento di chi viene investito dalla modernità quando ancora non ne conosce i caratteri; non potrà rimproverare ad altri il suo svantaggio e la sua cittadinanza offesa. Non potrà imputarlo alla politica, alla criminalità, agli interessi, anche se negli ultimi decenni essi hanno assunto forme tra le peggiori. Ecco perché oggi i cantieri della Salerno-Reggio Calabria sono i più insopportabili. Pensando al suo prossimo futuro di conquistatore di una corsia di emergenza, il cittadino che oggi la percorre vive soprattutto la frustrazione di chi non ha avuto una «visione», di chi non ha saputo «pretendere».



## Riferimenti bibliografici

- Adorasio, J., *I costi del trasporto nel confronto tra le soluzioni interne e Noce-Tirrenica dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria*, in «Autostrade. Rivista di tecnica e di informazioni autostradali», Firema S.p.A. (gruppo Iri), n. 4, 1962.
- Aldisio, S., *Scritti, discorsi, interviste*, Edizioni del Seminario, Caltanissetta 1987.
- Anas S.p.A., *Le strade di grande comunicazione in Italia*, Italgraf, Roma 1964.
- Anas S.p.A., *La strada in Italia dall'Unità ad oggi (1861-1987)*, Anas, Roma 1987.
- Anas S.p.A., *L'impatto socio-economico ed i benefici economici connessi alle opere di ammodernamento e di adeguamento del V macrolotto dell'autostrada A3*, Rapporto definitivo, a cura del Certet, Università commerciale L. Bocconi, settembre 2007.
- Anas S.p.A., *L'impatto socio-economico ed i benefici economici connessi alle opere di ammodernamento e di adeguamento del VI macrolotto dell'autostrada A3*, Rapporto definitivo, a cura del Certet, Università commerciale L. Bocconi, settembre 2007.
- Armani, F., *Gli autotrasporti italiani nell'anno 1958*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1959.
- L'Autostrada del Sole tra Firenze e Roma secondo il progetto umbro-sabino*, Edizioni Saic, Roma 1956.
- Autostrade d'Italia 1970*, in «L'Industria delle costruzioni», Roma 1970.

---

 D'Antone, Senza pedaggio
 

---

- Autostrade e sviluppo della Puglia*, scritti di F. Cova, M. Del Visco e altri, Laterza, Bari 1971.
- Autostrade. Un'esperienza italiana*, Autostrade S.p.A., Roma 1983.
- «Autostrade. Rivista di tecnica e di informazioni autostradali», Firema S.p.A. (Gruppo Iri), annate 1956-75.
- Aymard, M. - Giarrizzo, G. (a cura di), *La Sicilia. Storia d'Italia*, Le Regioni, Einaudi, Torino 1987.
- Baietti, S., *Salerno-Reggio Calabria. Una storia lunga 70 anni*, in «Strade dell'informazione. Periodico telematico dell'Anas», 2006.
- Barbagallo, F. (a cura di), *Storia dell'Italia repubblicana*, 3 voll., 5 t., Einaudi, Torino 1994-97.
- Barca, F. (a cura di), *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi*, Donzelli, Roma 1997.
- Barca, F., *Italia frenata. Paradossi e lezioni della politica per lo sviluppo*, Donzelli, Roma 2006.
- Berta, G., *L'Italia delle fabbriche: ascesa e tramonto dell'industrialismo nel '900*, il Mulino, Bologna 2006.
- Bevilacqua, P., *Breve storia dell'Italia meridionale dall'Ottocento a oggi*, Donzelli, Roma 1997.
- Bevilacqua, P. - Placanica, A. (a cura di), *La Calabria. Storia d'Italia*, Le Regioni, Einaudi, Torino 1985.
- Cannari, L. - Chiri, S., *Le infrastrutture economiche dall'Unità*, in *Storia economica d'Italia*, a cura di P. L. Ciocca e G. Toniolo, vol. III, t. 1, Laterza, Roma-Bari 2002.
- Cassa per opere straordinarie di pubblico interesse nell'Italia meridionale, *La viabilità*, Laterza, Bari 1962.
- Cassese, S., *Lo Stato introvabile. Modernità e arretratezza delle istituzioni italiane*, Donzelli, Roma 1998.
- Cassese, S. - Grassini, F. A. (a cura di), *L'ammodernamento delle grandi reti: risorse, strumenti, procedure*, Sipi, Roma 1990.
- Castronovo, V., *Fiat: una storia del capitalismo italiano*, Rizzoli, Milano 2005.

## Riferimenti bibliografici

- Causin, G., *Autostrade tra storia e attualità. 1966-2004*, Aiscat, Roma 2006.
- Cecini, S., *La realizzazione della rete stradale in Africa orientale italiana (1936-1941)*, in «Dimensioni e problemi della ricerca storica», 2007, 1.
- Cersosimo, D., *Gioia Tauro: un'industria logistica, snodo del «mercato mondo»*, in *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, a cura di L. D'Antone, Donzelli, Roma 2004.
- Cersosimo, D. - Donzelli, C., *Mezzo giorno. Realtà, rappresentazioni e tendenze del cambiamento meridionale*, Donzelli, Roma 2000.
- Cersosimo, D., Gattuso, D., Orlando, S., *Oltre il Ponte. I trasporti calabresi tra abbondanza fisica e penuria qualitativa*, in «Meridiana», 2001, n. 41.
- Ciampi, C. A. - Barca, F., *La nuova programmazione e il Mezzogiorno: orientamenti per l'azione di governo*, Donzelli, Roma 1998.
- Commissione delle comunità europee, Libro Bianco, *La politica europea dei trasporti: il momento delle scelte fino al 2010*, Bruxelles 2001.
- Comunità europee. Parlamento europeo, documenti di seduta 1974-1975, *Relazione presentata a nome della Commissione per la politica regionale e i trasporti sui collegamenti permanenti attraverso alcuni stretti marini*, doc. 319/ 74, 5/11/1974.
- Conferenza del traffico e della circolazione; Stresa, 26-29 settembre 1963.
- Conferenza del traffico e della circolazione; Stresa, 28 settembre-1° ottobre 1967.
- Cova, F., *Autostrade ed altri episodi di vita vissuta*, Editoriale Domus, Milano 1983.
- Crescenzi, A., *I documenti di programmazione: una lettura della politica economica in Italia dal piano Marshall al Dpf 2008-2011*, Luiss University Press, Roma 2007.

- Cuzzola, F., *Reggio 1970. Storie e memorie della rivolta*, Donzelli, Roma 2007.
- D'Antone, L. (a cura di), *Radici storiche ed esperienza dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno*, Bibliopolis, Napoli 1996.
- D'Antone, L., *Una élite delle competenze per le politiche di sviluppo*, in «Imprese e Storia», 2004, 30.
- D'Antone, L. (a cura di), *La rete possibile. I trasporti meridionali tra storia, progetti e polemiche*, Donzelli, Roma 2004.
- De Meis, M., *Il rendimento di un programma di opere stradali attuato nel Mezzogiorno*, Bancaria, Roma 1958.
- Doglio, C. - Urbani, L., *Programmazione e infrastrutture: quadro territoriale dello sviluppo in Sicilia*, Salvatore Sciascia editore, Caltanissetta-Roma 1964.
- Giuntini, A., *Le infrastrutture*, in Storia d'Italia. Annali, *Industria*, Einaudi, Torino 1999.
- Gruppo Ponte di Messina S.p.A., *Rapporto di fattibilità tecnica, imprenditoriale e di collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia e il Continente*, Roma 1981.
- Istituto per la Ricostruzione Industriale, *Esercizio*, anni 1956-1975, Ilte, Torino 1956-75.
- Istituto per la Ricostruzione Industriale, *Relazioni e bilancio*, anni 1956-1975, Roma 1957-1976.
- La Malfa, U., *Polemica economica a sinistra: problemi dello sviluppo dal 1962 a oggi*, Edizioni della Voce, Roma 1971.
- Lombardi, M., *L'industria automobilistica, il piano autostradale e la ripartizione del traffico tra autostrada e ferrovia*, Tipografia Artigianelli, Napoli 1968.
- Maggi, S., *Storia dei trasporti in Italia (XIX-XX)*, il Mulino, Bologna 2007.
- Menduni, E., *L'autostrada del Sole*, il Mulino, Bologna 1999.
- Melis, G., *Storia dell'amministrazione italiana (1861-1993)*, il Mulino, Bologna 1996.
- Ministero dei Trasporti e della navigazione, *Piano generale dei trasporti e della logistica*, Roma 2001.

---

 Riferimenti bibliografici
 

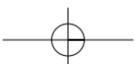
---

- «Notiziario Fis: organo della Federazione italiana della strada», 1959-75.
- Picci, L., *Le infrastrutture in Italia. Le differenze territoriali e l'efficienza della spesa*, in *L'Italia nella competizione globale-Regole per il mercato*, a cura di M. Baldassarri, G. Galli e G. Piga, Edizioni Sole 24Ore, Milano 2002.
- Ponte sullo Stretto*, numero monografico di «Meridiana. Rivista di Storia e Scienze sociali», 2001, 41.
- Progetto 80: rapporto preliminare al programma economico nazionale 1971-1975, con introduzione e note a due voci per l'avviamento a un civile dibattito*, ministero del Bilancio e della Programmazione economica, a cura di G. Ruffolo e L. Barca, Sansoni, Firenze 1970.
- Programma di sviluppo economico per il quinquennio 1965-1969 presentato dal ministro del Bilancio on. Pieraccini*, Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1965.
- Regione Sicilia, Assessorato del turismo, delle comunicazioni e dei trasporti, *Programma operativo regionale della Sicilia 2000-2006*, Palermo 2000.
- Regione siciliana, *Studio della movimentazione delle merci e della logistica nella regione siciliana*, Interporto di Catania S.p.A., dicembre 2003.
- Relazione sulla situazione economica della Calabria nel 1972*, Centro di studi e ricerche economico-sociali della Calabria, Catanzaro 1974.
- Rogliano, G., *L'Autostrada del Sole da Salerno a Reggio Calabria: l'attraversamento della provincia di Cosenza*, Eredi Serafino, Cosenza 1961<sup>2</sup>.
- Romita, G., *Una vita per il socialismo*, a cura di A. Sessi, prefazione di A. Schiavi, Opere nuove, Roma 1963.
- Romita, G., *Taccuini politici (1947-1958)*, con un saggio introduttivo di R. Puletti, Mursia, Milano 1980.
- Rossi-Doria, M., *Scritti sul Mezzogiorno*, Einaudi, Torino 1982.

- Ruffolo, G., *Il libro dei sogni, una vita a sinistra raccontata a V. Roghi*, Donzelli, Roma 2007.
- Ruiz, S., *L'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, in «Autostrade. Rivista di tecnica e di informazioni autostradali», Firema S.p.A. (Gruppo Iri), 1962, n. 4.
- Russo, F., *Un Mediterraneo da integrare. L'Italia e i corridoi europei*, Mesogea, Messina 2006.
- Saraceno, P., *Dallo schema Vanoni al Programma di sviluppo economico: l'evolversi dei contenuti della programmazione nel ventennio posbellico*, «Notizie Iri», 1966, 76.
- Saraceno, P., *Gli anni dello schema Vanoni (1953-1959)*, a cura e con introduzione di P. Barucci, Giuffrè, Milano 1982.
- Saraceno, P., *Autostrade: una esperienza italiana*, presentazione del volume *Autostrade. Un'esperienza italiana*, Roma, 6 marzo 1984, *relazione* (Archivio Fondazione Iri).
- Saraceno, P., *Studi sulla Questione Meridionale, 1965-1975*, il Mulino, Bologna 1992.
- Schema per lo sviluppo dell'occupazione e del reddito in Italia 1954-64* (Piano Vanoni).
- Sofit, *Piano operativo regionale: Calabria VI asse: reti e nodi di servizio*, Reggio Calabria 2000.
- S.p.A. per l'autostrada Serravalle, Milano, Pontechiasso, *Le autostrade di prima generazione, 1924-35*, Milano 1984.
- S.p.A. per l'autostrada Serravalle, Milano, Pontechiasso, *Le autostrade di seconda generazione 1955-1975*, Milano 1990.
- «Strade dell'informazione. Periodico telematico dell'Anas».
- Svimez, *L'Unificazione economica dell'Italia. Atti del convegno tenutosi a Roma il 16 dicembre 1996 nel cinquantesimo anniversario della fondazione della Svimez e a cinque anni dalla morte di Pasquale Saraceno*, il Mulino, Bologna 1997.
- Tesoriere, G., *Costruzione di strade, ferrovie, aeroporti*, Denaro editore, Palermo 1967.
- Tesoriere, G., *Strade-ferrovie aeroporti*, Utet, Torino 1979.

## Riferimenti bibliografici

- Tesoriere, G., *Le strade e le ferrovie in Sicilia. Le tappe del loro sviluppo dopo l'Unificazione*, Zedi Italia, Palermo 1995.
- Titi, C., *Aspetti territoriali del mercato delle autovetture in Italia*, Università di Firenze, 1977.
- Tremelloni, R., *Cento anni di strade in Italia*, Roma, ed. Firema, Roma 1963.
- Triglia, C., *Sviluppo senza autonomia: effetti perversi delle politiche nel Mezzogiorno*, il Mulino, Bologna 1992.
- Trischitta, D., *Rete stradale e territorio in Sicilia*, Cnr, Roma 1988.
- Tronco meridionale dell'autostrada del Sole dal Vallo di Diano alla Valle del Savuto*, a cura del Comitato provinciale per il proseguimento meridionale dell'autostrada del Sole, Cosenza 1960.
- Unione delle Camere di commercio, industria, artigianato e agricoltura della Regione siciliana, *Venti anni di economia siciliana nell'Autonomia*, Palermo 1968.
- Le vie del Mezzogiorno. Storie e scenari*, introduzione di C. Donzelli, Meridiana Libri, Lamezia Terme 1998.
- Viesti, G., *Abolire il Mezzogiorno*, Laterza, Roma-Bari 2003.
- Zechini, Q., *Le strade italiane nel primo centenario dell'Unità nazionale*, Firema, Roma 1962.



SENZA PEDAGGIO

## Elenco delle cartine

1. Il «Piano autostradale Anas del 1934» (da *Le strade di grande comunicazione in Italia*, a cura dell'Anas, Roma 1964, p. 66).
2. Il primo «Programma poliennale di miglioramento e incremento delle autostrade e delle strade statali», del 1952 (*ibid.*, p. 84).
3. Il «Piano autostrale Iri del 1960» (da Fondazione Iri, Archivio, *Piano autostradale. Programma di costruzione di una rete nazionale di autostrade e suo finanziamento*, marzo 1960).
4. Il nuovo «Piano autostradale» derivato dalla legge n. 729 del 1961 (da *Le strade di grande comunicazione in Italia* cit., p. 148).
5. Il tracciato definitivo della Salerno-Reggio Calabria così come viene disegnato tra il 1962 e il 1964 (*ibid.*, p. 143).
6. Lo schema dei due grandi itinerari dal Sud al Nord d'Italia, disegnato da Salvatore Ruiz nel 1962 (da S. Ruiz, *L'autostrada Salerno-Reggio Calabria*, in «Autostrade. Rivista di tecnica e informazioni autostradali», 1962, n. 4).
7. La rete autostradale italiana al 2007 (dal sito [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)).
8. Stato di avanzamento dei lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria al luglio del 2007 (dal sito [www.stradeanas.it](http://www.stradeanas.it)).



Finito di stampare il 14 dicembre 2007  
per conto di Donzelli editore s.r.l.  
presso la Società Tipografica Romana  
Via Carpi, 19 - 00040 Pomezia (Roma)