

Redazione e  
amministrazione:  
Scesa Porta Laino, n. 33  
87026 Mormanno (CS)  
Tel. 0981 81819  
Fax 0981 85700  
redazione@faronotizie.it

Testata giornalistica  
registrata al Tribunale di  
Castrovillari n° 02/06  
Registro Stampa  
(n.188/06 RVG) del 24  
marzo 2006

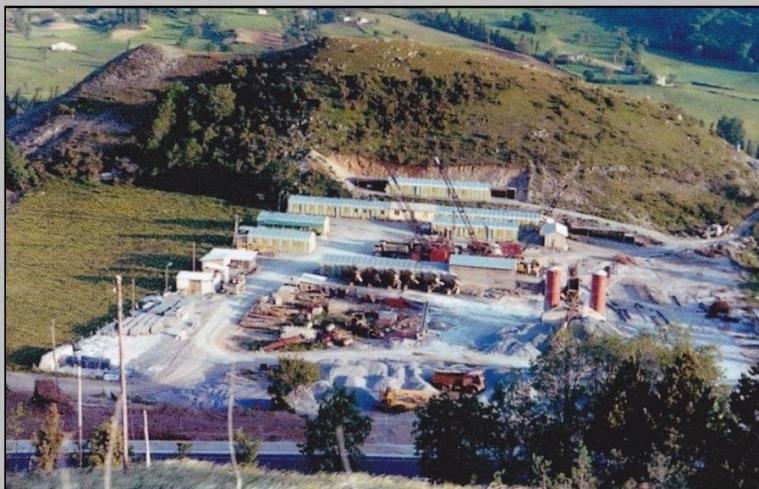
Direttore responsabile  
Giorgio Rinaldi



## **PIO BORGO, CORSI E RICORSI: L'AUTOSTRADA.**

di *Francesco Aronne*

*Lo scorrere del tempo ha molti indicatori, la taglia dei vestiti, l'uso degli occhiali, il numero di candeline sulla torta di compleanno. Inusuale ma efficace "conta tempo" può essere anche la metamorfosi determinata dall'uso di un luogo.*



1970 - COSTRUZIONE AUTOSTRADA SA-RC - LOC. PANTANO - CANTIERE RIZZANI



2014 - AMMODERNAMENTO AUTOSTRADA SA-RC - LOC. PANTANO - CAMPO BASE ITALSARC

A volte ritornano... luoghi che attraverso le iperbole del tempo ritornano all'uso che ne ha determinato la trasformazione originaria. E' il caso di una porzione del *Pantano*, contrada del *Pio Borgo* che dopo 44 anni lega il suo nome, ancora una volta, ad un'opera ingegneristica che segnò irrimediabilmente lo spartiacque con il passato, oggi trapassato, del luogo in cui viviamo: l'*autostrada Salerno - Reggio Calabria*, quella lama di bitume che, con l'*autostrada Napoli-Salerno* andava a costituire il secondo tronco di 495 km dell'*autostrada del Sole*. Un'opera che accorciò drasticamente lo stivale collegando Milano a Reggio Calabria. Nel 1964 furono finanziati dal governo i 443 km della Salerno-Reggio Calabria. Nel 1968 fu aperto il tratto Lagonegro-Cosenza oggi soggetto ad ammodernamento nella parte nord. Due foto di uno stesso luogo ci inducono qualche riflessione su 44 anni della nostra vita, delle nostre vite, del posto in cui viviamo, delle vite di estranei diventati poi familiari transitate per i nostri stessi luoghi, di quanti hanno legato questi nomi alla loro vita. Gente che viene, gente che resta, gente che parte, gente che torna, vite che ruotano attorno ad una grande opera che per sua stessa natura nasce con l'intento di agevolare il transito, lo spostarsi, il collegare luoghi distanti, avvicinare persone lontane.

Aspirazione irrefrenabile ed inevitabile di modernizzazione e monumento alla modernità o semplicemente ara sacrificale al dio motore? Ingegneristico vorace e metamorfico mostro per luoghi e culture o semplicemente apoteosi ed esaltazione futurista del mito della velocità? Forse tutto questo, forse solo questo, forse tanto altro ancora.

Due foto che ci inducono ad una spontanea comparazione che, per quanto scarna, mostra alcuni elementi di questi 44 anni che le separano.

Guardando la prima foto l'orologio del tempo ruota indietro le sue lancette e mi riporta a compagni di classe o di giochi i cui volti sono rimasti su foto in bianco e nero e poi inghiottiti dal nulla da cui erano venuti. Anche noi non siamo più i ragazzi di quel tempo e il nostro modo di vivere solo lontanissimo parente di quello di allora. Da tempo lo stupore è diventato lusso per pochi e il raccontare ha abdicato ai *social network*. Ai racconti dei lupi e briganti, in quegli anni, subentrarono prepotentemente quelli stupefatti e stupefacenti che narravano dell'incredibile forza di una pala meccanica che in un colpo solo di benna faceva quanto mille badilate, o di un escavatore che con il suo martellone centuplicava la forza di una picconata, facendo entrambe, in poche mosse, risparmiare qualche damigiana di sudore. Sigle come il *bulldozer D9 Caterpillar* assurgevano nell'olimpico di dei il cui mito lasciava pervadere da un senso di potenza cosmica, la forza animale di una poderosa e misteriosa bestia meccanica.

Una invasione pacifica di lavoratori con famiglie al seguito che stravolsero i nostri modi di vivere. Promiscuità che svecchiò di colpo i ritmi dell'esistere cancellando decenni di consuetudini. Scoperta di nuovi mestieri, di nuove professioni, di nuove opportunità, di nuove pietanze, dialetti, consuetudini. Sforzo di accoglienza e comunicazione che impegnò l'intero Pio Borgo. Competenze che venivano da una esperienza che aveva segnato un punto fisso nella modernizzazione del Belpaese. Il 4 ottobre del 1964, data fino ad allora legata a San Francesco d'Assisi patrono d'Italia, si inaugurò l'Autosole. Un'impresa epica che in appena 8 anni aveva portato alla realizzazione di un sogno lungo 800 chilometri. Un nastro di cemento e catrame che, diventata la spina dorsale del centro nord del paese, si estendeva con gallerie e centinaia di ponti tra Milano e Napoli. Un'opera che agli occhi dei tecnici di tutto il mondo divenne di riferimento, l'autostrada più bella del mondo, al punto che addirittura prima della sua ultimazione i suoi ponti furono esposti al MOMA di New York.

L'opera innovativa fu progettata dall'ingegnere Francesco Aimone Jelmoni che aveva pensato ad un'unica tipologia di ponte. Ma fu l'intuizione di Fedele Cova, amministratore delegato della Società Autostrade, che portò a dividere l'opera in centinaia di lotti di pochi chilometri ciascuno affidati con la procedura dell'appalto concorso. Scelta che si proponeva di coinvolgere tutte le imprese italiane, dando l'opportunità a tanti ingegneri progettisti di disegnare un originale ponte per quella che sarebbe stata la strada dell'unità nazionale. Così l'Autosole divenne un enorme catalogo di ponti nati dalla creatività dei protagonisti dell'ingegneria italiana del Novecento.

La prima foto del nostro bollo è il cantiere dell'impresa Rizzani. Nell'Autosole questa impresa legò il suo nome al ponte sul Po, a Piacenza, progettato da Silvano Zorzi e realizzato nel 1958. Quasi tutti i ponti erano di cemento armato. Calcestruzzo gettato in opera in cantieri a bassa meccanizzazione in cui estro ed ingegno elaborarono tecniche artigianali per velocizzare i lavori. Un nastro di capolavori strutturali che contribuirono al boom economico ed al successo del *Made in Italy*. Tra questi il *viadotto Italia* sul fiume Lao, per noi indigeni noto come il *ponte di Laino*, rappresenta una struttura da record. Costruito con una struttura mista di cemento armato ed acciaio, è lungo

1.116 m, con una altezza del piano stradale dal fondo valle di circa 260 m. La luce principale è 175 m ed il pilone più alto è 145 m. Fino al 2004 è stato il ponte più alto d'Europa, ad oggi continua ad esserlo d'Italia. Fu completato nel 1969 su progetto degli ingegneri Fabrizio de Miranda, Carlo Castelli Guidi e Carmelo Pellegrino Gallo. Per chi è interessato ad un approfondimento sul viadotto Italia, rimando all'articolo scritto da Gianfranco Oliva, con bellissime foto d'epoca, che vale la pena di leggere sul n. 51 di **Faronotizie** risalente all'Agosto del 2010.

Erano tempi distanti, senza computer, senza telefonia cellulare, con tante braccia che tagliavano, inchiodavano, sagomavano, bullonavano, gettavano, vibravano. Le macchine e le attrezzature che operavano sui cantieri si affacciavano stupefacenti sulle porte della conoscenza di tanti indigeni levati ad agricoltura e pastorizia, una metamorfosi che li proiettava in atmosfere di futuro. Gente semplice che, con contenuto orgoglio, aveva la consapevolezza di essere parte integrante di una impresa titanica destinata a lasciare una traccia nel tempo. Non si era più in solitaria balia degli eventi e degli agenti atmosferici, ma si faceva parte di un contesto molto più grande, l'impresa edile. Era come ritornare ai ritmi della vita militare, sia pure senza uniforme. Colonnelli e generali, che poi erano geometri o ingegneri, spesso dallo sguardo tollerante e dal volto bonario, leggevano complesse carte e incomprensibili schemi grafici, sotto la subalterna ammirazione degli operai.

*Tempus fugit*, tutto passa ma a volte ritorna. Ed ora quei vecchi viadotti sotto il colpo dei demolitori e della dinamite vengono sollevati da decenni di fatiche e fatti accasciare al suolo, in giorni inimmaginabili nelle menti dei loro costruttori. Al loro posto verranno messi cassoni metallici calcolati da potenti elaboratori. E' già una corsa contro il tempo per "bruciare le tappe" e soprattutto i tempi. Ma nella fretta bisogna fare attenzione. Neanche il tempo di inaugurare il tratto della A3 *Campotenese-Morano*, festeggiando l'anticipo sul tempo previsto di consegna, che siamo ritornati alla corsia unica per senso di marcia. Sui viadotti è stato asportato e rimesso l'asfalto. Cose veramente difficili da capire in un'epoca in cui macchine, attrezzature e tecnologie sono un notevole supporto per chi esegue questi lavori.

E in diversi si chiedono quando verrà rifatto lo svincolo di Campotenese (quello della *porta del Parco del Pollino*, per intenderci). Uno svincolo agevole e razionale è stato chiuso, spostato e sostituito con un fac-simile malriuscito, una brutta copia di uno svincolo funzionale, che fa tribolare non poco gli autisti di mezzi pesanti che entrano o escono dall'autostrada. Il tutto sotto lo sguardo spesso assente di un pannello luminoso più spento che acceso.

A ciò si aggiungono i segnali luminosi all'imbocco della prima galleria in direzione sud, vissuti solo un giorno come le rose, (che fine hanno fatto?) o l'illuminazione delle gallerie che funziona a periodi alterni, o la segnaletica luminosa che indica corsie di marcia, che mostra indecifrabili raffigurazioni astratte di arte moderna con led rossi e verdi accesi contemporaneamente. Stiamo parlando del tratto ammodernato, quello ultimato da poco.

In tanti si chiedono ma chi sorveglia su questi lavori? L'ANAS proprietaria dell'opera esiste o è una congettura astratta? E le istituzioni del territorio quando usciranno dal letargo? Domande destinate a non avere risposte.

Proprio come allora, forse non proprio come allora, altre persone sono venute da altri altrove, e magari tra loro anche qualche discendente di quelli che vennero allora. I tempi sono diversi, l'Italia è molto più corta, il fine settimana si può andare a casa. Con social network e video chiamate ci si sente meno soli, la tv si può vedere su tablet e telefonini. Si lavora tanto, fino a tardi, o anche la notte, o anche i festivi. Cosa lasceranno questi nuovi transiti nell'era di internet? I tempi cambiano e con essi i volti dell'esodo.