

Italiens längstes Corpus Delicti

Mehr als 50 Jahre Bauzeit, erhebliche Umplanungen und Kostensteigerungen: Die Autobahn A3 von Salerno nach Reggio Calabria mit ihren 480 Viadukten und 190 Tunnel gilt auch als Mahnmal für organisierte Kriminalität. Nun ist „die Ewige“ fertig geworden.

Dominik Straub aus Rom

Für Italiens Verkehrsminister Graziano Delrio ist zum Jahresende „ein Traum wahr geworden“: Zusammen mit dem Chef der staatlichen Autobahnagentur Anas, Gianni Vittorio Armani, und einigen Dutzend Journalisten fuhr Delrio im Reisebus die knapp 500 Kilometer auf der ausgebauten und sanierten A3 von Salerno nach Reggio Calabria – und das, ohne wie bisher üblich durch unzählige Großbaustellen stundenlang aufgehalten zu werden oder umständliche Umleitungen über steile und kurvenreiche Nebensträßchen im kalabrischen Küstengebirge in Kauf nehmen zu müssen.

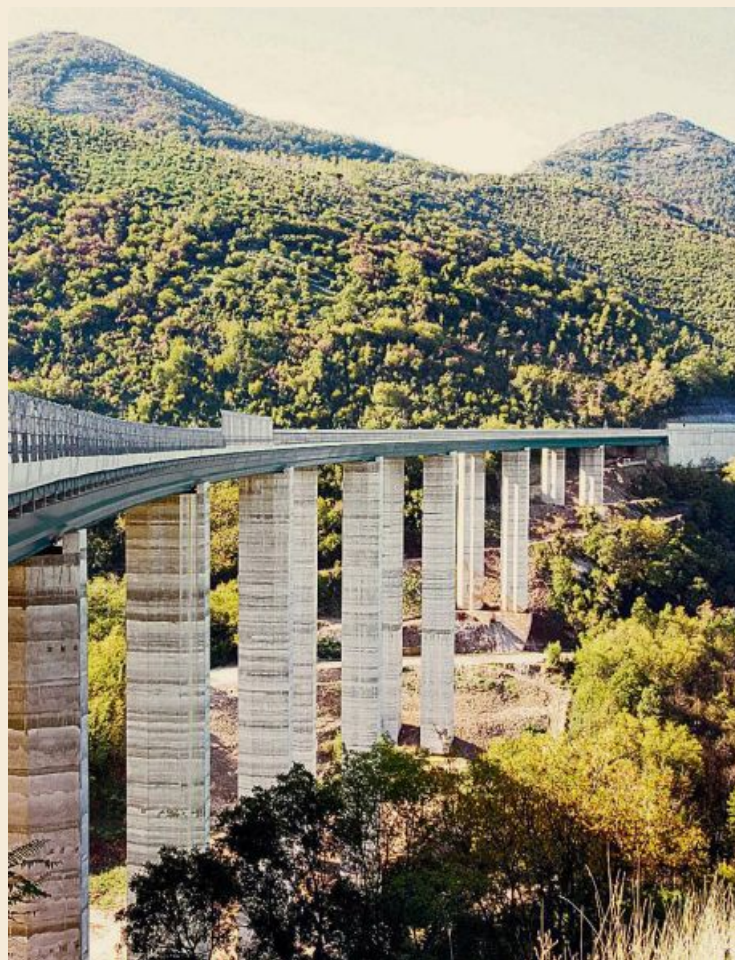
Lange war die „Salerno-Reggio“ ein Albtraum gewesen – für diejenigen, die sie benützt haben, aber auch für die Steuerzahler: Im Lauf der Jahrzehnte dauernden Bauarbeiten haben sich die Kosten mehr als verdoppelt. Die Autobahn an die Stiefelspitze galt lange Zeit als Symbol für alle italienischen Unzulänglichkeiten: für Schlamperei, Bürokratie-Wahnsinn, nachlässige Aufsicht – und für die Infiltration der Mafia bei öffentlichen Bauaufträgen. Die Präsenz der kalabrischen 'Ndrangheta beim Bau der A3 war derart massiv, dass das Bauwerk auch sarkastisch „das längste Corpus Delicti Italiens“ genannt wurde.

Die Infiltration der Clans ist durch zahlreiche juristische Verfahren, die während der Bauzeit stattgefunden haben, bestens dokumentiert. Die 'Ndrangheta hat sich auf unterschiedlichste Weise bereichert: Entweder haben sich mafiöse Firmen direkt öffentliche Aufträge unter den Nagel gerissen. Oder sie haben saubere Unternehmen bedroht und Schutzgelder verlangt: Im Gegenzug „garantieren“ die Clans die Sicherheit der Baustellen. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, haben die Clans während der Bauzeit rund dreißig Morde begangen. „Hier hat zu lange die Mafia kommandiert – ab heute ist die Autobahn ein Symbol für den sauberen Süden“, betonte Minister Delrio.

Der Festakt vor Weihnachten war streng genommen keine Eröffnung oder Einweihung: Die Auto-

bahn war bereits 1962 von der Regierung Fanfani beschlossen und trotz ihrer Länge bereits zwölf Jahre später, im Jahr 1974, dem Verkehr übergeben worden. Allerdings handelte es sich mehr um eine Schnellstraße als um eine Autobahn – und angesichts des während der Bauzeit rasant gestiegenen Verkehrsaufkommens sah sich schon die Regierung Craxi im Jahr 1987 zu einem Erweiterungsprojekt gezwungen. Die erste Regierung Prodi bewilligte 1997 weitere 6000 Milliarden Lire zur Modernisierung und Verbreiterung. Letztlich wurde in den vergangenen vierzig Jahren auf und neben der bestehenden alten Schnellstraße eine nagelneue vier- bis sechsspurige Autobahn gebaut.

Die A3 ist ein eindruckliches Bauwerk, neben dem sich zum Beispiel die Gotthard-Autobahn in der Schweiz oder die Brennerautobahn zwischen Italien und Österreich bescheiden ausnehmen. Auf ihren knapp 500 Kilometern durch die Berge Kampaniens, der Basilikata und Kalabriens führt sie durch 190 Tunnel und über 480 Viadukte; die höchste Brücke, das „Viadotto Italia“ in der Provinz Cosenza in Kalabrien, ist mit einer Höhe von 259 Metern die zweithöchste Europas. Nach dem Abschluss der Modernisierung ist sie auch eine der ersten „Smart Roads“ in Europa: Sie ist auf den ersten 100 Kilometern von Saler-



Die Jahrhundertautobahn A3 von Salerno nach Reggio Calabria hat hunderte Brücken, Viadukte und Tunnel.

no nach Süden bereits komplett verkabelt und mit Drahtlosinternet (W-LAN) ausgerüstet; als erste Autobahn Italiens soll sie das autonome Fahren ermöglichen.

Ganz fertig ist die A3 freilich noch immer nicht, räumte Anas-Chef Armani ein. Zum einen sollen auch die restlichen 400 Kilo-

meter mit Internet versehen werden; zum anderen sind noch diverse Lärmschutzwände und Sicherheitsnetze zu installieren. Auch der Unterhalt werde gelegentlich zu Baustellen führen. „Aber keinen, die den Verkehr stark beeinträchtigen werden“, versicherte Armani.

Mexiko will sich nicht einschüchtern lassen

US-Nachbarland verteidigt Freihandel und Investitionen, lehnt Trumps Drohungen ab

Mexiko-Stadt – Mexiko kritisiert Äußerungen des künftigen US-Präsidenten Donald Trump zu Investitionen von Autobauern in Mexiko. „Das Wirtschaftsministerium weist jeglichen Versuch zurück, Investitionsentscheidungen von Unternehmen mit Drohungen zu beeinflussen“, erklärte die Regierung, ohne dabei Trump oder Toyota namentlich zu nennen.

Stattdessen verteidigt Mexiko den Freihandelsvertrag Nafta zwischen Mexiko, USA und Kanada, den Trump neu verhandeln will. „Die Investitionen, die in Mexiko, den USA und Kanada gemacht werden, nützen dank der Integra-

tion unserer Produktionsketten den drei Ländern“, so die Erklärung. Der freie Handel verursache nicht „den Verlust von Jobs für irgendeines der beteiligten Länder“.

Zuvor hatte Trump vom japanischen Autokonzern Toyota verlangt, das Kompaktmodell Corolla in den USA statt in Mexiko zu bauen, und andernfalls mit Strafzöllen gedroht – DER STANDARD berichtete. Trump droht auch US-Herstellern wie GM mit Einfuhrzöllen, sollten weiter Autos aus dem benachbarten Niedriglohnland eingeführt werden. Nach Trumps heftiger Kritik strich Ford 1,6 Milliarden Dollar (1,5 Mrd. Euro) an Investitionen in ein neues Werk im me-

habere sich aber für viele Menschen nicht ausgezahlt. Daher sollten Globalisierungsgewinner stärker besteuert werden. Doch Trump plane das Gegenteil und verschärfe so das Problem. Das werde seine Wähler enttäuschen: „Die vergessenen Männer und Frauen werden merken, dass sie auf das falsche Pferd gesetzt haben.“

Mexiko hat aber auch intern Probleme. Am Wochenende demonstrierten erneut tausende Menschen gegen Benzinpreiserhöhungen, blockierten Tankstellen, plünderten Geschäfte. Mehr als 1500 Menschen wurden festgenommen. (Reuters)