



«Autostrada del Mediterraneo»: Ein Viadukt vor Reggio Calabria. Foto: Roberto Caccuri (Dukas, Contrast)

Italien beginnt in Reggio Calabria

Auf der Autobahn bis an Kalabriens Südspitze: Mehr als 50 Jahre hat es gedauert, bis sie fertig war.

Eine Reise in den verruchten, geschundenen, stupenden Mezzogiorno. *Eine Reportage von Oliver Meiler.*

Neapel im Rückspiegel. Die Bucht, Capri, der Vesuv, Pompeji, die Pini in den Meeren, die Pini in den Meeren, die Pini in den Meeren. Alles verweht und verschwimmt. Gleich kommt der echte Süden, tief und rau, ein anderes Italien.

Es beginnt in Salerno. Auf dem populären Radio Kiss Kiss läuft «Nu juorno buono», «Ein guter Tag» im Dialekt, von Rocco Hunt. «An diesem Morgen», singt der Rapper, «geht zum Glück ein neuer Wind.» Es ist eine Hymne auf Hoffnung und Trotz. Zwischen den Leitplanken wachsen wilde Kakteen. Und Gras, auch wild. Ein weisser VW Golf, altes Modell, schiesst mit 130 Sachen aus der Einfahrt auf die Autobahn, Kilometer 1 der A3, die da zum Auftakt eine lange Kurve zieht. Der Wagen schlenkert und schwadert kurz und bedrohlich, schafft die Kurve aber gerade noch so. Benvenuti al Sud. Willkommen im Süden.

Das Navigationssystem fordert ein erstes Mal zur Umkehr auf: «Bitte wenden!» Es hört sich wie eine Warnung an, eine letzte. Sie wird zum Refrain einer Reise. Dabei brauchte das Gerät nur ein Update. Es müsste neue Brücken speichern, neue Tunnel, neue Teilstücke mit drei Fahrspuren. Das Navi ist bei den vielen Baustellen von früher stehen geblieben, und das ist kein Wunder.

Mehr als 50 Jahre brauchte es, um die A3 ganz fertigzustellen. Für 443 Kilometer Strasse, von Salerno nach Reggio Calabria an der Spitze des Stiefels. Durch Kampanien, eine Ecke Basilicata, halb Kalabrien. Geplant war mal, dass zwei Jahre reichen würden, um den Süden ans Land zu binden, ohne Unterbrechung. 1962 begannen sie damit. Ganz fertig wurde sie erst vor einigen Monaten. Als Italiens Premier Paolo Gentiloni

die Strasse einweihte, sagte er: «Entschuldigt die Verspätung.» Und lächelte dazu verlegen.

Italien hörte in Neapel auf

Italien hat viel gelacht über diese Verspätung. Bitter, auch ein bisschen sarkastisch. Die A3 war immer eine irre Metapher für den abgekoppelten, abgehängten Süden. Für seine Nachlässigkeit, für Verschwendung, für Korruption und Mafia, für seine ständig vertagte Normalisierung. Und für seine Vernachlässigung – durch Rom, durch den Zentralsüden. Man hätte ja schon vor Jahrzehnten mal entscheiden können, dass diese Strasse fertiggebaut gehört, sofort, notfalls mit der Hilfe der Armee. Absolute Priorität.

Doch Italien hörte in Neapel auf, am Ende der Autostrada del Sole, der A1. Zumindest im Kopf der Italiener, die nördlicher leben als Neapel. Für viele, die in Mailand wohnen, hört Italien schon in Florenz auf, lange vor Rom, aber das ist eine andere Geschichte. Das Gefälle zwischen Norden und Süden in einer einzigen, griffigen Chiffre: A3. Die ewige Bau-

stelle. Ein Witz. Nun hat man die Strasse umgetauft, damit sie sich von ihrem Fluch befreien kann. Offiziell heisst sie jetzt A2 oder «Autostrada del Mediterraneo», Autobahn des Mittelmeers, obwohl sie vor allem durch Berge und Nationalparks führt, über wüstenartige Hochplateaus. Man macht sich ja gar keine Vorstellung, wie bergig Italien ist im Süden. Aufgewallt von den Erdplatten, die sich in seinem Bauch reiben, dominiert vom Apennin und dem Aspromonte, dem «rauen Berg». «Autostrada del Mediterraneo» klingt irgendwie glamourös, nach einem neuen Duft. Alle paar Kilometer haben sie grüne Leuchtafeln montiert, der neue Name soll sich in die Köpfe stanzen: A2. Die alten, verwitterten Tafeln sind aber auch noch da, für alle Fälle: A3. Ein bisschen Konfusion auf dem Weg runter in den Süden, den verruchten, verrufenen und unverkanten, den geschmähten, geschundenen und grossartigen Mezzogiorno. Mit Radio Kiss Kiss und einem frischen Wind. Der VW Golf ist über alle Berge.

Die beste Mozzarella der Welt

«Bitte wenden!» Die ersten Kilometer sind etwas holprig, der Belag ist ein Flickenteppich aus neuem, altem und sehr altem Asphalt. Strassenarchäologie gewissermassen. Die vielen Tunnel schummern in diesem orangen Licht prähistorischer Lampen, die nur die Fahrbahn etwas bestrahlen, die Mauern bleiben im Dunkeln. «Prinzessin, erzähl mir von der Liebe», hat jemand gross auf die Brustung einer Überführung gespritzt. Im Süden sind Brücken Pinboards für öffentliche Liebesbekundungen, frühes Facebook. «Fidati di me», steht eine Brücke weiter. «Vertraue mir.» Es muss etwas passiert sein.

Battipaglia, Kilometer 20. Von hier kommt die beste Büffelmozzarella Ita-

liens, also die beste Mozzarella der Welt. Das schwören jedenfalls die, die finden, dass die Mozzarella di bufala aus Caserta, etwas weiter nördlich, viel zu salzig sei. Und Schwören ist etwas Heiliges, gerade wenn es um Essen geht. Battipaglia ist eine kahle, graue Stadt, fast nur Peripherie voller Wohnsilos mit bröckelnden Fassaden. Doch sie ist auch das Tor zum Cilento, dem viel besungene Küstenstreifen. Das Cilento ist eine ausgesparte Welt.

Das lange Leben in Acciaroli

Nirgendwo in Europa, heisst es, leben die Menschen länger als in Acciaroli, einem Fischerdorf, 700 Bewohner, eine Kirche am Hafen, hübsche Restaurants für den Sommer, wenn die Neapolitaner kommen, Olivenbäume statt Platanen, 10 Prozent der Bevölkerung von Acciaroli ist über 80 Jahre alt. Die Frauen werden im Schnitt 92, die Männer 85. Das sind immerhin acht Jahre mehr als der italienische Durchschnitt. Und die, die lange leben, leben gut. Kaum mal Herzinfarkte, ganz wenig Alzheimer und Parkinson. Ein Wunder? Ernest Hemingway



Grafik: mt

soll hier die Inspiration für seinen Roman «Der alte Mann und das Meer» gehabt haben. Eine Tafel am Dorfeingang wirbt damit. Es soll gar Leute geben, die den Fischer kannten, der dem Schriftsteller als Vorlage diente. Doch ob Hemingway jemals in Acciaroli war, ist überhaupt nicht sicher. Auch die Geschichte mit dem langen Leben klingt vor allem wie ein guter Slogan.

Dann aber sitzen da Amina Fedullo, 95 Jahre, und ihr Mann Antonio Vassallo, ein ehemaliger Soldat, bald 102, und erzählen aus ihrem glücklichen Leben, das in der Armut geboren wurde und Kriege überstand. Sie erzählen von der guten Luft, die vom Meer herüberzieht. Il mare! Vom gesellschaftlichen Zusammenhalt im Dorf, von den Spaziergängen und dem Geplauder mit den Altersgenossen auf der Piazza unter dem grossen Feigenbaum. Von den Verzügen des Fettschiffs, des «Pesce zurro», gegenüber dem roten Fleisch.

Von der mediterranen Küche, vom kalten gepressten Olivenöl, den Früchten, vom roten Wein in Massen, vom Basilikum aus dem Garten, der Petersilie, der Zichorie, natürlich: «la cicoria!», von eigenen Weizen, aus dem sie alles selber machen, Brot und Pasta. Die Unesco hat Acciaroli und die umliegenden Dörfer zur Wiege der mediterranen Diät erklart. Darauf ist man stolz.

«Diese Tür steht immer offen»

Aber was ist mit dem Rosmarin? «Alle reden vom Rosmarin», sagt Amina. Er soll gut sein fürs Hirn. «Doch wir legen Rosmarin höchstens mal zum Huhn im Ofen.» Das kann es also nicht sein. Wissenschaftler reisen nach Acciaroli, um das Geheimnis des langen Lebens zu ergründen. Ganze Autobusse voll. Kürzlich sei eine Gruppe Japaner bei ihnen gewe-



190 Tunnel: Eine Baustelle zwischen Palmi und Scilla in einer Aufnahme von 2008. Foto: Roberto Caccuri (Dukas, Contrast)

sen, sagt Amina und streicht Antonio mit der Hand über den Arm. «Na, Antonio? Die haben gar nicht mehr aufgehört, sich zu verbeugen. Questi giapponesi!» Die beiden sitzen nebeneinander in ihrer Küche, zwei alte, verliebte Menschen. «Sie ist eine grossartige Frau», sagt Antonio. Una grande donna. Manchmal redet sie ihm etwas zu viel, dann tut er so, als höre er sie nicht. «Es gibt kein Geheimnis für ein langes Leben», sagt er noch, «nur das Glück bei der Geburt.» Und vielleicht gute Gene. «Kommen sie wieder, diese Tür steht immer offen.» Immer.

Zurück auf die A3. Auch das Navigationssystem nennt sie immer noch A3. Das ist ehrlicher. Auf einer Brücke bei Eboli steht: «Ich liebe dich, Pfeil des Südens.» Nach Lagonegro, Kilometer 121, wechselt die Szenerie dramatisch, die Strasse steigt bis auf 2000 Meter über dem Meer. Bergwälder im Herbstlook, rot und gelb. Im Winter muss man Schneeketten mitführen, so steht es auf den Tafeln. Bei Pecorone führt die A3 über das Viadotto Italia, Europas zweithöchstes Viadukt, ein Geniestreich italienischer Ingenieure. Und eine Schande. Bei den Renovationsarbeiten vor zwei Jahren brach die fünfte Volte einfach zusammen. Die Brücke war fahrlässig gebaut worden, mit billigem Material. Ein rumänischer Arbeiter stürzte in den Tod. Ein Teil des Viadukts wurde danach gesprengt und neu gebaut. In der Zwischenzeit führte der Weg in Spitzkehren durchs Tal. «Bitte wenden!»

Man nennt sie «baroni»

Ab Borgo Laino wird die Strasse besser, sie ist frisch geteert und doch fast leer. Obschon die A3 ja nichts kostet. Auf der ganzen Strecke von Salerno nach Reggio Calabria bezahlt man keine Gebühr. Es bezahlt der Staat. Als wollte er sich für die lange Wartezeit entschuldigen, als stünde er in der Schuld der Menschen des Südens. Von Rom nach Parma, etwa gleich weit, bezahlt man 32,80 Euro. «Wir sind arm», sagt der Mann an der Bar im Autogrill von Frascineto, Kilometer 190, «wir könnten uns die Gebühren aus dem Norden gar nicht leisten.» Er rät dann noch zum Kauf von Lakritzkonfekt: «Jelly, knackig aussen, weich innen.» Die möge er besser als die gewählten und reich ein Bonbon aus seiner Schachtel hinter der Kasse. «Und, sind sie nicht wunderbar?»

Nach Frascineto wäre es einfacher gewesen, die Strasse hinunter zum Meer zu ziehen, wo es flach ist. Von da oben spürt man es schon, das Tyrrhenische Meer. Das Licht wird wärmer, der Himmel sanfter. Doch das passte Giacomo Mancini nicht, dem mächtigen Senator aus Cosenza, einer Stadt im Landesinneren. Als in den 60ern in Rom über die Streckenführung der A3 entschieden wurde, da war der Sozialist gerade Minister für öffentliche Bauten. Und so baute man die A3 eben so, dass sie vom Meer wegführt und stattdessen durch sein Cosenza, oben in den Hügeln, Kilometer 250. Ein Wahnsinn, eine teure Extravaganz, die seiner politischen Klientel gefiel.

In Italien nennt man solche Politiker «baroni», doch adlig sind die wenigsten von ihnen. Der Begriff steht auch für «Cliden» oder in der Klingeltafel des neuen Hotels oben auf dem Hügel, das ihm auch gehört. «Dort haben wir elf Patronenhülsen gefunden.» Einmal haben sie geerdigt, dem Sohn in die Beine zu schieszen. Sie wüssten, wo er studiere. Natürlich habe er Angst, sagt Calippo. Sempere, immer. Doch bewachen lässt er sich nicht. Er passt auf, dass er am Abend nicht als Letzter aus dem Geschäft geht. Das gelingt nicht immer. «Wenn sie mich töten wollen», sagt er, «dann töten sie mich.» Wäre ein Leibwächter dabei, würden einfach zwei Menschen unkommen. Fatalismus ist ein Lebensreflex.

«Eine Insel der Glückseligen»

Die Fahrbahn verengt sich nun für ein Stück, es ist die erste grössere Baustelle seit Salerno, eine Nachbesserung auf der Gegenfahrbahn. Ein Tiertransporter brems die Kolonne, wahrscheinlich sind Schweine drin. Von der Hecktüre des Lastwagens schaut Padre Pio, der Heilige aus dem Süden. Dann endlich, nach 280 Kilometern, gleich nach dem Fosso Inferno, dem Graben der Hölle: das Meer, karibisch grün am Küstenrand, tiefblau davor. In der Ferne erahnt man schon Sizilien, wie ein Versprechen, in Dunst gehüllt.

Falerna, Lamezia Terme, Pizzo Calabria. Namen wie aus einem Kriminalroman. Sie kommen oft in den Nachrichten vor, weil die kalabrische Mafia, die «Ndrangheta, sie bedrängt und bedroht, sie zuweilen auch beherrscht. Die Stadtverwaltung von Lamezia wurde gerade aufgelöst und einem Sonderkommissar aus Rom unterstellt. Sie war versucht, infiltriert von der Mafia.

Kurz vor Pizzo, Kilometer 336, warnt eine Tafel, dass es nun für eine Weile keine Notspur mehr gibt. «Es ist», sagt Pippo Calippo und lacht dazu laut und tief, «als würde man dir mitteilen: Wenn du hier stirbst, bist du selber schuld.» Calippo ist 71 und Chef des gleichnamigen Unternehmens, in vierter Generation, die fünfte steht bereit.

Callipo verkauft Thunfisch überall auf der Welt, 200 Mitarbeiter. In seiner Welt, in Kalabrien, ist das ein Grossbetrieb. Und Calippo ist eine Respektsperson, im besten Sinn, mutig und unbeugsam, man kennt ihn im ganzen Land. Er war früher Präsident des kalabrischen Arbeitgeberverbands. Er führt den Volleyballverein Vibo Valentia, höchste Liga. Eine Eisfabrik besitzt er auch. «Wir sind eine Insel der Glückseligen», sagt er.

Springen ins Leere

Immer wieder versucht die Mafia, Calippo einzuschüchtern, damit er zahlt. Sie ballern dann Kugeln ins Fabrikrot oder in die Klingeltafel des neuen Hotels oben auf dem Hügel, das ihm auch gehört. «Dort haben wir elf Patronenhülsen gefunden.» Einmal haben sie geerdigt, dem Sohn in die Beine zu schieszen. Sie wüssten, wo er studiere. Natürlich habe er Angst, sagt Calippo. Sempere, immer. Doch bewachen lässt er sich nicht. Er passt auf, dass er am Abend nicht als Letzter aus dem Geschäft geht. Das gelingt nicht immer. «Wenn sie mich töten wollen», sagt er, «dann töten sie mich.» Wäre ein Leibwächter dabei, würden einfach zwei Menschen unkommen. Fatalismus ist ein Lebensreflex.

Callipo sitzt im Empfangssaal seiner Fabrik, ein Mann wie ein Bär, randlose Brille, beim Reden faltet er die Hände und reibt mit dem linken Daumen den rechten. An den Wänden hängen Fotos der Vorfahren und Bilder vom Fischfang aus einer anderen Zeit. Nun lässt sich der Tonno, der Thunfisch, endlich schneller befördern. «Die A3», sagt er, «ist unser Leben, wir haben keine andere Strasse, sie ist die Schlagader zum Land.» Er würde gerne mehr Ware mit der Bahn transportieren. Oder mit dem Schiff. Doch der Turiner Autokonzern Fiat, sagt Calippo, habe immer erfolgreich dafür lobbyiert, dass der Staat die alternativen Transportwege vernachlässige. Strassen statt Gleise, im Süden vor allem, bis heute. Das Netz der Schnellzüge? Es endet in Salerno bei Neapel. «Die Politiker halten uns klein», sagt Calippo und zitiert aus einem kalabrischen Gedicht: «Sie sind Zwerge und wollen ein Volk von Zwergen.»

Raststätte Rosarno Ovest, Kilometer 387. Der Caffè ist von Kimbo, einer Marke aus Neapel, bitter und stark, er kommt in sehr heissen Tassen. «Ein Los der Lotterie dazu?», fragt die Frau an



Giuseppe Falcomatà. Pippo Calippo.

der Kasse. Das letzte Stück der A3 ist eine lange Serie von Tunneln, von klinisch kalt ausgeleuchteten Röhren durch die mächtigen Ausläufer des Aspromonte. Vielleicht ist es das modernste Stück Autobahn im ganzen Land. Vorbei an Villa San Giovanni, wo die Fähren nach Sizilien ablegen, eine nach der anderen. Da gehen viele raus. «Bleiben Sie links. Fahren Sie geradeaus.» Dann kommt noch Reggio Calabria, eine Stadt mit dem Ruf einer Verwünschung, hinterste Plätze auf den Ranglisten zur Lebensqualität. Kilometer 443. Oder Kilometer 0, je nach Perspektive. An einer Brüstung vor der letzten Ausfahrt steht: «Ich springe ins Leere, springst du mit?»

Leiden am «enormen Rückstand»

Im überladenen Roten Saal des Palazzo Alvaro, dem Rathaus an der Piazza Italia, durchgesessene Fauteuils, rote Samtvorhänge, Wandgemälde, goldene Bordüren, ein schwarzes Klavier beim Fenster. Bürgermeister Giuseppe Falcomatà kommt zu spät zum Termin, eineinhalb Stunden zu spät. Er ist 34, ein Shootingstar der Linken. Falcomatà sieht aus wie ein Fussballer an einer Preisverleihung: langes, geschweißtes Haar, Armbändchen, enger Anzug. Sein Handy legt er neben sich aufs

Schon sein Vater war Bürgermeister von Reggio gewesen, beliebt wie keiner, weil er dem kleinen Volk nahestand. Man erzählt sich, dass er oft schon um fünf Uhr früh auf der Piazza stand, um den Strassenkehrern Kaffee zu reichen. Mit 58 starb er an Krebs. Er hiess Italo wie der beliebte König der Enotri, eine Figur aus der griechischen Mythologie. Und der spielt bei den Calabresen eine wichtige Rolle – für das kollektive Selbstverständnis, für den Stolz. In der Eisenzeit, XI. Jahrhundert vor Christus, soll Italo übersetzt haben und an der Spitze des Stiefels gelandet sein, im heutigen Reggio Calabria. Einige Jahrtausende später gab er dem ganzen, geeinten Land seinen Namen: «Italia» kommt von «italo».

«Wir sind geküsst vom Glück», sagt Giuseppe Falcomatà und wird jetzt richtig leidenschaftlich. «Italien ist hier geboren, in Kalabrien.» Reggio Calabria sei nicht das Ende des Landes, nicht der Tritt ins Leere, wie man im Norden meine. «Die Stadt ist der Anfang Italiens, so fühlen wir uns.» Als Kopf, nicht als Fuss. Kilometer 0. Draussen auf der quadratischen Piazza Italia stehen acht Palmen, in jeder Ecke zwei. Zwei sind nackt, drei krumm. Eine Brise wiegt sie. Vielleicht ein neuer Wind.

«Die A2 hat die Komiker reich gemacht.»

Giuseppe Falcomatà, Bürgermeister

Sofa, es vibriert alle paar Sekunden, er schaut jedes Mal aufs Display. Dann dreht er es um.

«Die A2», sagt er, «hat die Komiker reich gemacht.» Er ist der Erste auf dieser Reise, der die Strasse nicht A3 nennt. Alle Sprüche über die groteske Verspätung, über die ewigen Baustellen, die brüchigen Strassen und Brücken, die korrupte Politik, die manipulierten Bauausschreibungen, die Strohfirmlen der Mafia: «Das waren keine Legenden, diese Scherze waren alle legitim. Genau so war es.» Das müsse eine Lehre für die Zukunft sein, sagt er, jetzt, da auch die Flughäfen ausgebaut gehörten, die Zugverbindungen in den Norden. Sogar die kontroverse Brücke über den Stretto di Messina, die sehr schmale Meerenge zwischen Kalabrien und Sizilien, würde er gerne gebaut sehen. Für die Entfesselung aller Verkehrsströme, für die Belebung der Handelswege, die Förderung der Entwicklung. «Wir leiden noch immer unter einem enormen Rückstand», sagt Falcomatà. Er nennt es englisch «gap», Kluft. Er glaubt, dass sie sich überwinden lässt, er ist schliesslich Politiker.

«Geküsst vom Glück»

Schon sein Vater war Bürgermeister von Reggio gewesen, beliebt wie keiner, weil er dem kleinen Volk nahestand. Man erzählt sich, dass er oft schon um fünf Uhr früh auf der Piazza stand, um den Strassenkehrern Kaffee zu reichen. Mit 58 starb er an Krebs. Er hiess Italo wie der beliebte König der Enotri, eine Figur aus der griechischen Mythologie. Und der spielt bei den Calabresen eine wichtige Rolle – für das kollektive Selbstverständnis, für den Stolz. In der Eisenzeit, XI. Jahrhundert vor Christus, soll Italo übersetzt haben und an der Spitze des Stiefels gelandet sein, im heutigen Reggio Calabria. Einige Jahrtausende später gab er dem ganzen, geeinten Land seinen Namen: «Italia» kommt von «italo».

«Wir sind geküsst vom Glück», sagt Giuseppe Falcomatà und wird jetzt richtig leidenschaftlich. «Italien ist hier geboren, in Kalabrien.» Reggio Calabria sei nicht das Ende des Landes, nicht der Tritt ins Leere, wie man im Norden meine. «Die Stadt ist der Anfang Italiens, so fühlen wir uns.» Als Kopf, nicht als Fuss. Kilometer 0. Draussen auf der quadratischen Piazza Italia stehen acht Palmen, in jeder Ecke zwei. Zwei sind nackt, drei krumm. Eine Brise wiegt sie. Vielleicht ein neuer Wind.