

# Dalle strade dell'utopia a quelle dell'atopia



isogna partire da una considerazione, che è un po' una premessa: è ovvio, ma non è affatto scontato, che la costruzione di una strada sia considerata un'opera utile, apportatrice di benessere e capace di innescare processi di crescita e di sviluppo economico e sociale.

Non c'è bisogno di scomodare i grandi meridionalisti del passato per rendersi conto che le vie di comunicazione, in una regione come la Calabria, siano fondamentali, indispensabili ed imprescindibili. La mancanza di

collegamenti tra i vari comuni e tra le diverse aree della regione, oltre all'isolamento, ha determinato una progressiva atrofizzazione delle comunità locali che si sono rinchiusi in se stesse e alla fine sono state addirittura costrette, per non morire, a spostarsi.

La progressiva espansione delle zone costiere, sia lungo la fascia jonica che lungo quella tirrenica, è la migliore riprova di questo assunto. Rompere l'isolamento è da sempre la parola d'ordine di qualsiasi amministratore accorto, sicchè anche la sola proposta di realizzazione di una nuova strada incontra subito il favore popolare.

Salvo poi a determinare ripensamenti o, peggio ancora, opposizione o rifiuto allorché si passa alla fase esecutiva e cioè quando cominciano le espropriazioni dei terreni lungo cui passa il tracciato stradale. In questa fase le ovvie e naturali esigenze pubbliche, generali, collettive ed altro non sono più tali e non è affatto scontato che la strada ( o altra opera pubblica, tanto il discorso non cambia) continui ad essere ritenuta necessaria, utile ed indispensabile.

Gli americani, cui tutto si può rimproverare meno che un fortissimo senso pratico, hanno coniato l'espressione "NIMBY", acronimo della frase "Not in my back yard", traducibile, grosso modo, "Non nel mio cortile". Noi, nel nostro dialetto forte ed icastico, ne abbiamo altre un po' più prosaiche che rendono altrettanto bene l'idea di un senso civico, se volete di una percezione degli interessi collettivi, molto egoistico, basato su un metro di misura individualistico, particolare e sicuramente parziale e tuttavia fortemente radicato in quelli che sono gli spiriti ( o gli istinti ?) di autodifesa e di salvaguardia del proprio interesse.

Non c'è da menar scandalo o fare facile moralismo d'accatto, tutti tendiamo a comportarci in questo modo e cioè ci arrocciamo a difesa dei nostri interessi materiali a volte con rabbia ed accanimento sproporzionati altre volte con minor impeto, ma sempre con l'intenzione, in ogni caso, se proprio dobbiamo cedere, di vendere cara la pelle e di lucrare il più possibile specialmente quando si tratta di espropri.

Per una strada - "la Bovalino-Bagnara" - che già nella fase della ideazione suscita perplessità ed opposizioni per cui l'ovvio e lo scontato già in partenza non coincidono, ve n'è un'altra - "la Pedemontana della Piana" - attesa da decenni, fortemente voluta e sostenuta dalle amministrazioni pubbliche e dai cittadini, che, invece, incontra opposizioni ora, giusto adesso che è cominciata la fase della realizzazione.

In molti erano convinti che questa strada, in realtà, non sarebbe mai stata costruita per mancanza di finanziamenti e quindi, sostenere a parole la validità dell'opera non costava nulla dal momento che, nei fatti, pensavano, sarebbe rimasta sempre sulla carta. Siamo di fronte ad elucubrazioni ed illazioni o "diatrismi" difficili da dimostrare e che, d'altra parte, poco contano adesso di fronte alla realtà dei fatti. Di una strada a scorrimento veloce - la Pedemontana - in grado di collegare San Pietro di Caridà, comune alle prime propaggini delle Serre, con Delianuova, comune sui primi contrafforti dell'Aspromonte, attraverso tutti i comuni posizionati sulla parte alta dell'anfiteatro della Piana e cioè Cinquefrondi, San Giorgio Morgeto, Cittanova, Molochio, Oppido Mamoiati, si cominciò a parlare agli inizi degli anni

In Edicola



 Edizioni Giornale in PDF



'80. A dire il vero di un collegamento simile parla, per la prima volta, il "Piano Region" che è quell'elaborato predisposto intorno al 1973 dalla CASMEZ - la Cassa per il Mezzogiorno - in occasione della proposta di insediamento del 5° Centro Siderurgico a Gioia Tauro. La proposta venne poi recepita dalla Comunità Montana di Cinquefrondi ed accolta con analogo interesse dalla consorella Comunità Montana di Delianuova e dato che nel frattempo erano cominciati i lavori della trasversale Jonico-Tirrenica, si pensò di completare il progetto prevedendo un allaccio con questa importantissima arteria.

Il tracciato della strada è stato modificato almeno tre volte e per quel che riguarda l'attraversamento del territorio di Cittanova è stato spostato, rispetto a quello originario, di circa un chilometro più a sud riguardo l'asse stradale della provinciale Cittanova-Polistena.

Queste modificazioni, indubbiamente, non sono state dettate dalle ubbie degli amministratori o dal capriccio dei progettisti, ma sono state determinate dai cambiamenti che il territorio ha subito nel corso degli anni. Lungo il tracciato sono state realizzate nuove costruzioni, i nuovi P.R.G. o i Programmi di Fabbricazione dei comuni hanno previsto nuovi insediamenti o hanno cambiato la destinazione di alcune aree costringendo perciò i tecnici ad adattarsi alla nuova realtà. Anche in questo caso è stato, da più parti, insinuato che la politica ha dato una mano al destino e che, di volta in volta, qualche amico (che in Calabria non manca mai) ha suggerito ai proprietari, sui quali pendeva il futuro esproprio, come rendere impossibile quell'evento tanto temuto. In tal modo il cerino passava ad altri proprietari che, a loro volta, sempre dichiarandosi preventivamente d'accordo sulla indispensabilità dell'opera, cercavano o di spostare il tracciato o di limitare i danni. Il comportamento di tutti questi proprietari interessati all'esproprio - nel solo territorio di Cittanova sono più di duecento - è comprensibile: essi difendono delle proprietà, spesso molto piccole, su cui insiste un'olivicultura di qualità con alberi plurisecolari che rappresentano un patrimonio di notevole pregio. In questi casi la questione non può essere risolta attraverso una prova di forza per cui l'interesse pubblico deve in ogni modo prevalere, costi quel che costi, sugli interessi privati. Se, dopo anni di attesa, l'opinione circa l'importanza e l'urgenza della Pedemontana è cambiata ciò è dovuto non all'egoismo dei proprietari bensì al modo come l'Amministrazione Provinciale, cui compete la costruzione della strada, ha condotto l'intera operazione dalla progettazione fino all'affidamento dei lavori.

Nel corso degli anni, a parte le variazioni del tracciato, si è passati dalla proposta di costruire una strada "a livello zero", ad un'altra (quella che ora si vuole attuare) di costruire una sopraelevata su un terrapieno alto, mediamente, cinque metri, con punte anche di sette-otto metri. Si comprende facilmente che un'opera del genere richiede maggiori finanziamenti e maggiore disponibilità di terreno anche per realizzare le rampe di accesso, gli svincoli e gli allacci con le altre strade di collegamento. Dal momento che, dal punto di vista economico, non stiamo certo attraversando un periodo di vacche grasse e quindi i fondi sono limitati, per poter realizzare una strada sopraelevata, è stato necessario tagliare su alcune spese e la scure non poteva che cadere sulle indennità di esproprio. L'indennità di esproprio per i terreni olivetati è stata determinata in • 2,59 al mq., che tradotti in lire fanno esattamente 5.015 lire, che è poi, più o meno, il valore dei terreni stabilito dalla Commissione Provinciale Espropri di Reggio Calabria nel 1997, dieci anni addietro; mentre il valore corrente di mercato è più del doppio essendo pari, circa, ad • 5,70-6,00 al mq. Ecco individuato un primo elemento di malumore, al quale si aggiunge poi la perdita di valore di molti appezzamenti che vengono ridotti o peggio ancora, tagliati in due porzioni.

Il secondo elemento di malcontento è da individuare nella tipologia di strada che viene realizzata, il cui impatto ambientale è stato enormemente sottovalutato. Il terrapieno su cui viene collocata la carreggiata costituirà una muraglia che taglierà in due l'abitato di Cittanova, già penalizzata, peraltro, dall'esistenza di due barriere che sono i due passaggi a livello, rispettivamente, sulla "111" e sulle S.S.P.P per Polistena e Rizziconi. Inoltre mancano serie garanzie in ordine all'utilizzazione dei materiali sia per quelli occorrenti per il terrapieno sia per tutti gli altri riguardanti il resto delle opere. Considerato che questo tracciato interseca numerose stradelle interpoderali, verranno costituite delle gallerie che rischiano di riempirsi di detriti e di materiale di ogni genere trasportato dalle acque piovane con un effetto-tappo da non sottovalutare. Molti proprietari poi lamentano che i loro terreni verranno tagliati in due particelle che comunicheranno tramite un cunicolo con i risultati che ognuno può facilmente immaginare.

Terzo elemento riguarda il finanziamento dell'intera opera ed i tempi di

costruzione solo del secondo lotto e cioè del tratto San Giorgio Morgeto-Cittanova, mentre il primo lotto è bloccato da una vertenza che vede opposti i progettisti all'Amministrazione Provinciale. Sul finanziamento si hanno, invece, notizie molto vaghe ed imprecise, che destano allarme e sospetto per il semplice fatto che le opere di raccordo, di ammodernamento, di adattamento e di completamento di tutte le strade, diciamo così, collaterali richiedono una spesa di oltre 6 milioni di euro, mentre la sistemazione idraulica del torrente "Vacale" (attraversato dalla nuova strada) necessita di un finanziamento di circa 10 milioni di euro e il tanto atteso, da quasi cinquant'anni, collegamento con Molochio ha bisogno di altri 5 milioni di euro; per non parlare, in ultimo, del non più rinviabile ammodernamento della vecchia statale "111" sia nel tratto della Piana da Gioia Tauro a Cittanova, sia soprattutto nel tratto, molto bello dal punto di vista paesaggistico, montano, almeno fino a Gerace, opere per cui sono necessari oltre 12 milioni di euro. Dove sono tutti questi soldi?

Il timore, non tanto nascosto, è che questa strada resti l'ennesima grande incompiuta e che dopo aver fatto scempio di ulivi e di altri alberi, rischiamo di ritrovarci solo una muraglia inutile e deturpante su cui verranno ad accumularsi chiacchiere, litigi e polemiche a non finire.

Il risultato di questo modo di agire è un effetto di "straniamento" nei confronti di una strada tanto attesa e dalla quale ci si attendeva tantissimo. Le discussioni, i dibattiti, i convegni e le manifestazioni su questo progetto sono stati fatti e i cittadini hanno partecipato e, qualche volta, hanno dato il loro contributo di idee e di proposte, ma, come oramai accade regolarmente, i politici non tengono alcun conto delle opinioni espresse dalla cittadinanza. Il potere, nel nostro caso la pubblica amministrazione, agisce pensando le cose al di fuori di se stesse sottoponendole ad una sorta di spostamento o, se si vuole, di "dislocazione". "Lo straniamento" si realizza appunto attraverso l'idea di una sorta di "polo" esterno alle cose, una specie di magnete che attraendole ne inverte l'identità collocandole al di là dei loro margini, in uno spazio che ne modifica i caratteri in profondità, facendole apparire in una luce diversa se non opposta. Si tratta di una pratica, di un modo di agire che genera una distanza tra le cose e il pensiero o l'opinione o l'attesa o l'aspettativa che si forma su di esse, una specie di allontanamento che causa traslazione, spostamento verso un altro tipo di realtà. L'effetto finale è che il progetto, oltre a divenire attività separata dal proprio autore, viene riferito al territorio (o alla città) in quanto entità che si riconoscono a partire da un punto di vista che non appartiene più al territorio stesso, anzi gli diviene estraneo o, nella migliore delle ipotesi, altro da se. "Atopia", appunto; cioè "fuori luogo".

(31.07.2006)

Redazione