

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3203

PROPOSTA DI LEGGE

**d'iniziativa dei Deputati MISEFARI, ALICATA, FIUMANÒ, GULLO,
MESSINETTI, MICELI**

Presentata il 14 luglio 1961

Provvedimenti per la costruzione di una strada di collegamento dei paesi interni nella fascia centro-ionica del Reggio

ONOREVOLI COLLEGHI! — Gli sforzi, ancora non pianificati né assai efficienti, della Cassa per il Mezzogiorno nel settore della strada in Calabria, non sono valsi a colmare che pochissime lacune lasciate da almeno un secolo di politica ordinaria dei lavori pubblici.

Il recente viaggio in Calabria del Presidente del Consiglio dei Ministri, onorevole Amintore Fanfani, ha rimesso in chiaro che, ancora, in quella regione esistono abitati isolati dalla marine e dagli scali ferroviari (nella provincia di Reggio Calabria: Roghudi, Pentidattilo, Fossato Ionico, Trunca, Cirella, Agromastelli, ecc.); che tutti o quasi tutti gli abitati del versante centro-ionico compreso tra Bagnara e Stilo-Monasterace, non sono allacciati tra loro e possono essere graficamente rappresentati, per la forma, da un pettine col dorso rovesciato e costituito dalla litoranea. Il distacco orizzontale tra gli abitati (vedi carta itineraria annessa) che oscilla tra i 2,3 e i 12,15 chilometri, non può essere superato attualmente se non percorrendo le verticali che li collegano con gli scali (da 10 a 20 chilometri) e il tratto di litoranea corrispondente a quel distacco: cioè, decine di chilometri invece dei 2,3-12,5 chilometri che mancano!

La proposta che presentiamo si giustifica anche con il quadro di sottosviluppo e di arretratezza della rete stradale di quella regione. La provincia di Reggio Calabria ha una

superficie di 3.183.08 chilometri quadrati, 650.471 abitanti (anno 1955), una densità demografica con indice 204, un numero di comuni pari a 96, una rete stradale censita di chilometri 433.240. La provincia di Milano, che ha una superficie minore di 424,93 chilometri quadrati, ha invece una rete censita di 535,095 chilometri. Lo sviluppo stradale relativo è per ogni 10 chilometri quadrati di superficie delle due provincie: Reggio Calabria 1.048, Milano 2.083 (esattamente il doppio). Inoltre, il confronto diventa difficile se si tien conto delle differenze sostanziali che esistono tra una viabilità e l'altra: per il tipo, per la natura del percorso, per la giacitura e per le altre caratteristiche del corpo stradale, per la difficile ubicazione degli abitati e lo sproorzionato sviluppo per collegarli ecc.;

La mancanza di un diretto collegamento dei centri abitati che giacciono sulle pendici dell'Aspromonte o sulle pendici della parte appenninica della fascia ionica è una delle cause determinanti — dopo, si intende, l'arretratezza feudale dei rapporti di produzione — della miseria generale di quelle popolazioni, dedite quasi esclusivamente alla coltivazione della terra (la cui distribuzione, salvo le lievi modifiche recate nell'estremo nord del versante ionico, tra Gioiosa e Monasterace, dalla riforma agraria, è un penoso quadro della persi-

stente ingiustizia sociale: contandosi, ancora oggi, circa 80 mila piccoli proprietari di appezzamenti al di sotto dell'ettaro e, per giunta, scarsamente produttivi) e della fuga delle forze più valide del lavoro.

L'economia montana, per tale stato di cose, ha una squallida esistenza: il bosco, non sorvegliato, non aiutato e alla mercé degli speculatori, non costituisce ormai più una fonte di lavoro o di reddito per i comuni o per lo Stato; gli scambi dei prodotti, molto ridotti del resto, sono bloccati dalla primitività dei trasporti, effettuati a dorso di asino o di mulo, su vie mulattiere o su sentieri ancor più difficili, o dal maggiore costo di di essi quando si segue, costretti, l'itinerario sopra definito del pettine.

È assolutamente necessario fare uscire la Calabria dalla paurosa degradazione econo-

mico-sociale, come dallo sfacelo fisico del suo territorio. La legge speciale n. 1177, se seriamente applicata, può arrestare il dissesto delle terre, il disordine dei corsi d'acqua, l'erosione degli abitati; la costruzione di una rete viaria, concepita nel quadro di un profondo rinnovamento strutturale dell'economia e della creazione di attività di sviluppo, può essere lo strumento preparatorio per la salvezza e la valorizzazione della montagna, per il sorgere di fonti stabili di lavoro e per il libero svolgimento degli scambi umani e civili tra gli abitanti.

Ed ecco, ora, il quadro particolare dei tronchi che dovranno farsi fra i centri abitati e che, nel loro insieme, costituiranno la grande arteria pedemontana. Accanto alla lunghezza di ciascun tronco, è segnata la spesa occorrente.

Numero d'ordine	A B I T A T I	Lunghezza in chilometri del collegamento stradale che manca	Costo presunto in milioni
1	Solano Inferiore (frazione di Bagnara) - Melia (frazione di Scilla)	6,5	260
2	Melia - San Roberto	5,5	220
3	Frazione San Peri di San Roberto - Frazione Milanese di Callanna	2,3	100
4	Frazione Diminniti di Reggio Calabria - Frazione Orti di Reggio Calabria	7 —	280
5	Frazione Terretti di Reggio Calabria - Frazione Mosorrofa di Reggio Calabria	7,2	328
6	Frazione Mosorrofa di Reggio Calabria - Frazione Salvatore di Reggio Calabria	2,5	80
7	Frazione Salvatore di Reggio Calabria - Frazione Armo di Reggio Calabria	3,5	150
8	Frazione Armo di Reggio Calabria - Frazione Gumeno di Reggio Calabria	7 —	280
9	Frazione Gumeno di Reggio Calabria - Frazione Rosario Valanidi di Reggio Calabria	3 —	105
10	Frazione Rosario Valanidi di Reggio Calabria - Motta San Giovanni	9,20	400
11	Motta San Giovanni - Montebello	10 —	385
12	Montebello - Ponte Ielasi (sotto Bagaladi)	8 —	400
13	Roccaforte - Rognudi	10 —	340
14	Roghudi - Contrada Scorso per Bova Superiore	10 —	540
15	Bova Superiore - Palizzi	8 —	400
16	Pietrapennata (frazione di Palizzi) - Staiti	4 —	120

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Numero d'ordine	A B I T A T I	Lunghezza in chilometri del collegamento stradale che manca	Costo presunto in milioni
17	Staiti - Motticella (frazione di Bruzzano)	6 —	240
18	Motticella (frazione di Bruzzano) - Samo	9 —	400
19	Casignana - San Luca	9 —	400
20	San Luca - Natile - Strada statale 112 sotto Plati.	10 —	440
21	Strada statale 112 sotto Plati - Cirella (frazione di Plati).	12 —	400
22	Ciminà - Gerace.	8,5	290
23	Gerace - Agnana	3,5	120
24	Agnana - Gioiosa Ionica	12,5	500
25	Passo San Giorgio sotto Caulonia Placanica	9,5	360
	Totali	183,7	7.538

RIPARTIZIONE DELLA SPESA.

I tronchi segnati con i numeri d'ordine 6, 8, 14, 16, 21, per una lunghezza globale di chilometri 35,5, sono i soli che risultino previsti dalla legge 25 giugno 1906, n. 255, e a totale carico dello Stato; la spesa, quindi, per la loro costruzione, ammontante a 1.420 milioni di lire, va iscritta nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

I restanti tronchi, per una lunghezza di chilometri 48,2 e per una spesa di 6.118 milioni di lire, possono essere inseriti nel programma di sviluppo delle infrastrutture pre-

visto dalla Cassa per il Mezzogiorno, sulla legge 26 novembre 1955, n. 1177.

Onorevoli colleghi! Nel momento in cui tutti siamo d'accordo per dare a ogni regione del nostro paese la propria unità economica e sociale ed una pianificazione di sviluppo agricolo-industriale-civile, la presente proposta giunge più che mai opportuna. Potrebbe essere respinta ad una sola condizione: che ad essa si opponesse l'alternativa dell'abbandono generale di quella regione; ma tale alternativa si presenterebbe come un assurdo nazionale: e politico ed economico.

Siamo sicuri che la vostra coscienza la respingerebbe!

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Per la costruzione di una strada statale pedemontana di allacciamento longitudinale dei centri abitati della fascia ionica reggina, che inizia dalla statale n. 18, bivio per Solano di Bagnara, e congiunge: Solano con diramazione per collegamento alla statale 183 Cambarie-Delianova; Melia di Scilla con diramazione come sopra per Saltolavecchia,

San Roberto; Calanna, Sant'Alessio; Orti Superiore con diramazione al passo della serra Marrapà, sulla stessa statale 183 presso Cambarie, Straorino, Mosorrofa, Armo, Croce di Valanidi; Motta San Giovanni con diramazione per Fossato, Nucarelli di Bagaladi, Ponte Jelasi, Roccaforte, Roghudi, Bova Superiore, Palizzi Superiore, Pietra Pennata, Staiti, Motticella, Samo, Casignana, San Luca, Plati, Cirella, Ciminà, Bagni di Antonimina, Gerace, Agnana, Gioiosa Ionica Superiore; Caulonia, con diramazione per San Nicola, Placanica, Stignano, Riace, Camini, statale n. 110 per Stilo, Pazzano e Bivongi; è concesso all'A. N.-A. S. un contributo straordinario di 7 miliardi 538 milioni ripartiti in 5 esercizi finanziari, e cioè:

Esercizio 1962-63	. .	Milioni	438
» 1963-64	. .	»	900
» 1964-65	. .	»	2.800
» 1965-66	. .	»	2.000
» 1966-67	. .	»	1.400
Totale . . .			Milioni 7.538

ART. 2.

I fondi per la erogazione del contributo di cui al precedente articolo: per i tronchi frazione Mosorrofa-frazione Salvatore di Reggio Calabria (chilometri 2,5, spesa 80 milioni); frazione Armo-frazione Gumeno di Reggio Calabria (chilometri 7,00, spesa 280 milioni); Roghudi-contrada Scordo per Bova Superiore (chilometri 10,000 spesa 540 milioni); Pietrapennata di Palizzi-Staiti (lunghezza chilometri 4,000, spesa 120 milioni); strada statale 112 sotto Plati-Cirella frazione di Plati (lunghezza chilometri 12,000, spesa 400 milioni), saranno iscritti nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici e con la seguente ripartizione:

Esercizio 1962-63	. .	Milioni	250
» 1963-64	. .	»	350
» 1964-65	. .	»	350
» 1965-66	. .	»	270
» 1966-67	. .	»	200
Totale . . .			» 1.420

Per la restante parte dei tronchi, e cioè per: Solano Inferiore di Bagnara-Melia di Scilla (chilometri 6,5, spesa 260 milioni); Melia-San Roberto (chilometri 5,5, spesa 220 milioni);

III LEGISLATURA — DOCUMENTI — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI

Frazione San Peri di San Roberto-frazione Milanesi di Calanna (chilometri 2,3, spesa 100 milioni); frazione Diminniti di Reggio Calabria-frazione Orti di Reggio Calabria (7,00 chilometri, spesa 280 milioni); frazione Terreti di Reggio Calabria-frazione Mosorrofa di Reggio Calabria (chilometri 7,2, spesa 328 milioni); Salvatore di Reggio Calabria-Armo di Reggio Calabria (chilometri 3,5, spesa 150 milioni); Gumeno di Reggio Calabria; Rosario Valanidi di Reggio Calabria (chilometri 3,00, spesa 105 milioni); Rosario Valanidi di Reggio Calabria-Motta San Giovanni (chilometri 9,20, spesa 400 milioni); Motta San Giovanni-Montebello (chilometri 10,00, spesa 385 milioni;) Montebello-Ponte Ielasi sotto Bagaladi (chilometri 8,00, spesa 400 milioni); Roccaforte-Roghudi (chilometri 10,00, spesa 340 milioni); Bova Superiore-Palizzi (chilometri 8,00, spesa 400 milioni); Staiti-Motticella di Bruzzano (chilometri 6,00, spesa 240 milioni); Motticella di Bruzzano-Samo (chilometri 9,00, spesa 400 milioni); Casignana- San Luca (chilometri 9,00, spesa 400 milioni); San Luca-Natile-Strada statale 112 sotto Plati (chilometri 10,00, spesa 440 milioni); Ciminà-Gerace (chilometri 8,5, spesa 290 milioni); Gerace-Agnana (chilometri 3,5, spesa 120 milioni); Agnana-Gioiosa Ionica (chilometri 12,5, spesa 500 milioni); Passo San Giorgio sotto Caulonia-Placanica (chilometri 9,5, spesa 360 milioni); i fondi con un importo globale di 6 miliardi 118 milioni di lire saranno iscritti nello stato di previsione della spesa della Cassa per il Mezzogiorno, a carico della legge speciale 26 novembre 1955, n. 1177, sulla parte destinata alla creazione di infrastrutture, e così ripartiti:

Esercizio 1962-63 . . .	Milioni	188
» 1963-64 . . .	»	950
» 1964-65 . . .	»	1.550
» 1965-66 . . .	»	1.650
» 1966-67 . . .	»	1.150

Totale . . .	»	6.118

