

## INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che:

l'ufficio di presidenza del congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa, riunitosi a Lecce nei primi giorni di febbraio, ha riconosciuto alla regione Puglia lo *status* di « regione di frontiera »;

la decisione è scaturita nell'ambito dell'esame delle politiche europee d'intervento in materia dei flussi migratori. In tale sede, quale primo effetto di tale riconoscimento, è stata prevista l'istituzione in Puglia di un osservatorio interregionale permanente del fenomeno migratorio nell'area mediterranea, al fine di stabilire rapporti di cooperazione con gli altri paesi rivieraschi, e di programmazione degli opportuni interventi sia d'emergenza che strutturali;

è drammaticamente evidente come gli sbarchi di clandestini non hanno subito alcuna interruzione permanendo, quindi, una situazione in cui sempre più la Puglia risulta la regione maggiormente coinvolta nell'affrontare la situazione e ciò sia in termini di risorse umane e materiali, generosamente profuse dalle comunità locali e dalle associazioni di volontariato — risorse ormai esaurite o destinate presto ad esserlo senza un impegno concreto ed urgente del Governo — sia nel subire le conseguenze dirette ed indirette in termini di insicurezza e di disagio sociale nonché di pesantissimi effetti sul suo principale settore economico, qual'è quello basato sul turismo, con ricadute intollerabili sui livelli occupazionali della regione, già di per se precari —:

se intenda dare concreta attuazione alla determinazione presa dal citato Con-

gresso, di cui si è fatto portavoce il presidente della giunta regionale, di riconoscimento della Puglia quale « regione di frontiera », consentendo in tal modo a tale regione e, in particolare ai centri costieri più esposti al fenomeno migratorio, di poter beneficiare di tutti i contributi esistenti in ambito comunitario e nazionale, tra i quali, prioritariamente vanno considerati i programmi « Interreg » dell'Unione europea, rivolti al sostegno delle strutture amministrative locali, nonché di finanziamento della formazione professionale e della piccola impresa.

(2-00916) « Marinacci, Volontè, Grillo, Pannetta ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dei trasporti e della navigazione, dell'ambiente, dei lavori pubblici, del tesoro, bilancio e della programmazione economica, delle finanze e dell'interno, per sapere — premesso che:

il 4 dicembre 1997 sono state presentate, a Palazzo Chigi, le linee guida del *Master Plan* del porto di Gioia Tauro;

nel documento programmatico viene delineato lo scenario di riferimento e di sviluppo dell'area industriale, del porto e delle infrastrutture annesse;

alla riunione sono stati invitati i deputati del territorio esclusivamente appartenenti all'Ulivo;

durante la riunione da parte del sottosegretario al ministero dei trasporti e della navigazione, onorevole Giuseppe Soriero, è stato rivolto l'invito a valutare tutti gli aspetti e gli indirizzi contenuti nel Piano e a dare eventuali contributi;

la polifunzionalità, uno degli obiettivi che il piano nazionale dei trasporti assegna al porto di Gioia Tauro è stata finora disattesa;

non è stato mantenuto quanto previsto nel protocollo d'intesa tra parte pub-

blica e privata relativamente allo sviluppo di nuove attività economiche derivate da quelle portuali o ad esse connesse;

non c'è stato apporto di ricchezza e di nuova occupazione, a parte un vantaggioso affare per la parte privata e circa 500 persone assunte dalla « Contship Italia » con criteri poco chiari;

il 97 per cento dell'imponente traffico si è risolto in *transhipment* da grandi navi a più piccole o da queste alle « navi madri », il restante 3 per cento è stato costituito da contenitori sbarcati a terra e qui avviati allo smistamento su gomma o su rotaia;

nel *Master Plan* l'obiettivo della polifunzionalità è marginale, vago, molto futuribile;

viene, infatti, riservata alle attività non legate ai contenitori l'area più interna del porto, strangolando, così lo sviluppo di ogni attività su merci non containerizzate;

nel *Master Plan* rimane del tutto virtuale l'impegno di promuovere nuove attività economiche connesse a quelle del porto in un'apposita area commerciale ed industriale adiacente alle strutture portuali;

non vengono, infatti, precisate né le agevolazioni, né i tipi di attività che dovrebbero svolgersi;

viene esclusa la praticabilità della « zona franca »;

nella fantomatica area industriale e commerciale prevista dal *Master Plan* mancano tutte le infrastrutture;

occorrerebbe, invece, creare condizioni infrastrutturali idonee all'imprenditorialità ed offrire opportunità che risultino attraenti;

da una attenta valutazione del *Master Plan* appare la chiara volontà di dare priorità all'attività di *transhipment* assoluta e quella di capovolgere la polifunzionalità completa affermata nel Protocollo d'Intesa;

nel *Master Plan* non vengono prese in alcuna considerazione le aree a sud ed est di Gioia Tauro: nessuna infrastruttura intermodale, abbandono dell'aeroporto di Reggio Calabria, nessuna ipotesi per i collegamenti da e per la Sicilia, interi bacini di potenziale utenza vengono tagliati fuori;

in base al *Master Plan* si dovrebbe aspettare il 2010 (sperando che vada bene!) per il completamento delle infrastrutture indispensabili e propedeutiche alla polifunzionalità del porto e allo sviluppo dell'economia e dell'occupazione nella Piana di Gioia Tauro e nell'intero Reggino;

tra gli interventi infrastrutturali da realizzare nell'area, il *Master Plan* indica la « realizzazione di due filiere destinate, rispettivamente, alle merci deperibili e alle merci pericolose e nocive » per le ferrovie dello Stato, individuando, così, la Calabria quale pattumiera per scorie e rifiuti radioattivi o velenosi;

risulta all'interrogante che la « Contship Italia » abbia ottenuto l'autorizzazione ministeriale a non far ispezionare, dal chimico di Porto, le merci, seppure ad alto rischio in transito e che restino in deposito fino ad una settimana;

la mancanza di legalità incide pesantemente su ogni ipotesi di sviluppo;

è dei giorni scorsi un colpo messo a punto dai carabinieri del Ros alle cosche mafiose di Gioia Tauro che con il loro strapotere non risparmiano il porto e la relativa area limitrofa;

complessivamente fino ad oggi nel porto di Gioia la parte privata ha fatto i propri interessi e raggiunto i propri obiettivi, la parte pubblica, al contrario, non riesce a promuovere il bene comune —:

se non ritengano opportuno:

a) ribadire e coerentemente intervenire per perseguire gli obiettivi dichiarati dal protocollo d'intesa e recepiti dall'accordo di programma;

b) riconsiderare l'ordine di priorità nell'esecuzione delle opere affinché la

piana di Gioia Tauro ed il Reggino tutto ottengano i vantaggi socio-economici promessi;

c) sottrarre alla « Contship Italia » e al *transhipment* i metri in più di banchina che nel tempo sono stati concessi in eccesso rispetto a quelli che il protocollo d'intesa assegnava;

d) prevedere la realizzazione della « zona franca » quale unico possibile e credibile incentivo all'installazione di nuove imprese nell'area capaci di creare, in tempi congrui, occupazione nell'industria, nel commercio, nell'indotto.

(2-00918)

« Napoli ».