

# CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA



## IV LEGISLATURA RESOCONTO INTEGRALE

21.

### SEDUTA DI MARTEDI 18 FEBBRAIO 1986

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTON GIULIO GALATI  
E DEL VICEPRESIDENTE ROCCO TRENTA

#### INDICE

| Pag.   | Pag.        |
|--|-------------|
| Comunicazioni . . . . .  | 315,328     |
| Interrogazioni, interpellanze e mozioni ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .                            | 315         |
| Risposte scritte a interrogazioni ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .                                  | 315         |
| <b>Sull'ordine dei lavori</b>  |             |
| PRESIDENTE . . . . .   | 315,316,317 |
| DI MARCO Augusto . . . . .   | 316,317     |
| DOMINIANNI Bruno . . . . .   | 317         |
| LAGANÀ Guido . . . . .   | 316         |
| OLIVERIO Gerardo . . . . .   | 315         |
| <b>Dibattito sul manufatto per l'attraversamento dello "Stretto di Messina" Seguito.</b>         |             |
| PRESIDENTE . . . . .   | 318,328     |
| ACCROGLIANÒ Giuseppe . . . . .   | 323         |
| DI NITTO Aniello . . . . .   | 318         |
| DOMINIANNI Bruno . . . . .   | 334         |
| FUNARO Ernesto . . . . .   | 328         |
| REALE Italo . . . . .  | 340         |
| SPRIZZI Antonio . . . . .  | 344         |
| Convocazione della prossima seduta . . . . .   | 349         |
| <b>ALLEGATI</b>  |             |
| Congedi . . . . .  | 353         |
| Annunzio di progetti di legge e loro assegnazione a Commissioni . . . . .                        | 353         |
| Annunzio di proposte di provvedimento amministrativo e loro assegnazione a Commissioni . . . . . | 353         |
| Nota di sollecito del Commissario di Governo . . . . .   | 353         |
| Trasmissione di deliberazione . . . . .  | 353         |
| Nota del Sindaco del Comune di Soveria Mannelli . . . . .  | 353         |
| Interrogazioni risposta scritta . . . . .  | 354         |
| Interrogazioni a risposta orale . . . . .  | 356         |
| Interpellanze . . . . .  | 358         |
| Mozioni . . . . .  | 360         |
| Risposta scritta ad interrogazioni . . . . .   | 362         |



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

**Presidenza del Presidente Anton Giulio Galati****La seduta inizia alle 11,05**

Aniello DI NITTO, *Segretario*

Legge il processo verbale della seduta precedente.

*(E' approvato)*

**Comunicazioni**

PRESIDENTE

Legge le comunicazioni

*(Sono riportate in allegato)*

**Annunzio di interrogazioni, interpellanze e mozioni**

Aniello DI NITTO, *Segretario*

Legge le interrogazioni, interpellanze e mozioni pervenute alla Presidenza.

*(Sono riportate in allegato)*

**Annunzio di risposte scritte a interrogazioni**

PRESIDENTE. Sono pervenute dai competenti assessorati le risposte scritte alle seguenti interrogazioni numeri 92 del consigliere Ledda, 123 e 145 del consigliere Reale

*(Sono riportate in allegato)*

**Sull'ordine dei lavori**

PRESIDENTE

Prima di passare all'ordine del giorno ha chiesto di parlare l'onorevole Oliverio. Ne ha facoltà.

Gerardo OLIVERIO

Signor Presidente, chiedo che venga posta in discussione la mozione da noi presentata sull'Esac, sul quale avevamo, in precedenza, presentato una interrogazione. Abbiamo presentato la mozione perché dopo la grave vicenda che si è verificata, nei giorni scorsi, in quell'Ente riteniamo che il Consiglio regionale debba immediatamente avere un momento di confronto e di decisioni conseguenti.

Il Consiglio regionale, sulla sua ultima seduta, aveva deciso di invitare il Consiglio d'amministrazione dell'Esac ad assumere provvedimenti cautelativi nei confronti del direttore generale.

Il Presidente della Giunta regionale formalmente, aveva, assunto l'impegno di informare il Consiglio regionale nell'odierna circa l'esecuzione di quella decisione ed, eventualmente, circa le iniziative da assumere come Giunta e come Consiglio regionale.

Poiché quanto è accaduto ha fatto assumere alla vicenda una dimensione che va oltre il merito della questione in quanto mette in discussione la stessa sovranità del Consiglio regionale delegittimandone la sua funzione istituzione e facendo prevalere veti, ricatti,

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

giochi al di fuori delle istituzioni, riteniamo che questo provvedimento debba avere una particolare attenzione e che debba, subito essere discussa la nostra mozione: ciò al fine di consentire al Consiglio di poter decidere in merito.

## PRESIDENTE

Onorevole Oliverio, senza voler entrare nel merito del suo intervento, ricordo che l'ordine del giorno di oggi è ricco di problemi inerenti l'ESAC: c'è la sua mozione, ci sono le interrogazioni, ci sono due proposte di provvedimento amministrativo.

Darei corso, senza impegnare stamattina l'assemblea a votare l'inserimento o meno della mozione al dibattito sulla questione del ponte sullo Stretto e subito dopo si passerà all'esame del gruppo di provvedimenti sull'Esac.

Se l'assemblea non ha niente in contrario, si potrebbe procedere con i provvedimenti posti all'ordine del giorno compresa la mozione annunciata.

L'onorevole Oliverio ha facoltà di parlare.

## Gerardo OLIVERIO

Mi rendo conto dell'esigenza da lei espressa ma il gruppo comunista insiste nella proposta di inversione dell'ordine del giorno perché la vicenda dell'Esac pone, oggi, un problema di salvaguardare della autorevolezza, autorità e sovranità del Consiglio regionale, per cui occorre dare priorità rispetto ad ogni altra questione fermo restando l'ordine del giorno da affrontare nel corso delle due giornate di oggi e domani. Per un motivo politico e istituzionale chiediamo perciò che sia data priorità alla vicenda Esac per cui chiediamo l'inversione dell'ordine del giorno.

## PRESIDENTE

Sulla proposta dell'onorevole Oliverio possono parlare uno a favore e due contro.

L'onorevole Laganà ha chiesto di parlare contro. Ne ha facoltà.

## Guido LAGANÀ

Onorevole Presidente, la linea da lei esposta poco fa mi sembra la più razionale; non ci rimettiamo di autorità se discuteremo dell'Esac un'ora prima o dopo. Mi pare un problema di organizzazione dei lavori in aula se si procede così come è stato calendarizzato nella riunione dei capi gruppo. Non vorrei che il gruppo comunista fraintendesse questo atteggiamento che non è di diniego alla discussione, ma è solo di una più razionale regolamentazione dei lavori.

## PRESIDENTE

Ha chiesto di parlare a favore l'onorevole Di Marco. Ne ha facoltà.

## Augusto DI MARCO

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che non si possano invocare sul discorso dell'Esac problemi di natura formale: con una mozione, votata dal Consiglio regionale si davano precise indicazioni al Consiglio d'amministrazione dell'Esac sui comportamenti da adottare in relazione alla posizione del Direttore Torre.

Ne è, invece, venuto fuori un grave pasticcio: il provvedimento, secondo me, presenta profili di estrema gravità perché si nomina un sostituto senza nemmeno collocare in aspettativa del dottor Torre.

Da quanto è possibile desumere sembra che

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

non ci sia stata nemmeno una richiesta formale di aspettativa da parte del dr. Torre: ne viene fuori una questione amministrativa grave e una questione politica gravissima.

A prescindere da questi motivi c'è l'esigenza di un chiarimento e di una presa di posizione politica ulteriore da parte del Consiglio in relazione a questo evento che, in verità, nessuno prevedeva e che è addirittura, sconvolgente.

Ritengo, quindi, che si debba dar corso alla richiesta formulata dal capogruppo del Pci. Ogni motivo, voglio ribadirlo, di ordine tecnico che esprima una contrarietà alla richiesta diventa banale di fronte all'esigenza di chiarimento politico con una discussione immediata in aula.

PRESIDENTE

Altri contro? La parola all'onorevole Dominijanni.

Bruno DOMINIJANNI

Al di là del merito della vicenda sulla quale è abbastanza noto l'orientamento, del gruppo socialista, che riconfermo in pieno anche a nome della delegazione in Giunta, la mozione non può interrompere il dibattito in corso sul ponte dello Stretto.

Secondo me la richiesta di inserimento d'urgenza è alquanto intempestiva per cui, per motivi di opportunità non siamo per l'inserimento immediato della mozione. Facciamo prima il dibattito sul ponte dello Stretto: dopo, alla luce dei provvedimenti all'ordine del giorno, faremo in modo che la storia dell'Esac abbia una fine qual'è nella volontà del Consiglio regionale.

PRESIDENTE

Pongo in votazione la richiesta di inserimento d'urgenza della mozione n. 45 presentata dagli onorevoli Oliverio, Politano, Ledda, Li Gotti, Schifino, Sprizzi e Tarsitano.

*(Il Consiglio approva)*

Si procede con l'ordine del giorno.

*(Contestazione da parte del gruppo comunista che protesta vivamente).*

PRESIDENTE

Vi prego di evitare la rissa perché non serve: cerchiamo di avviare il dibattito.

*(Vivaci proteste e interruzioni da parte del gruppo Pci).*

Si va avanti col dibattito.

*(Il gruppo comunista si allontana dall'aula).*

Augusto DI MARCO

Chiedo di parlare.

PRESIDENTE

Onorevole Di Marco, su cosa chiede la parola?

Augusto DI MARCO

Devo fare una dichiarazione.

PRESIDENTE

Non può fare alcuna dichiarazione in questo momento.

Augusto DI MARCO

Allora, il gruppo Sinistra indipendente esce dall'aula per far mancare il numero legale.

SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

**Dibattito sul manufatto per l'attraversamento dello "Stretto di Messina" Seguito**

PRESIDENTE

Si procede col primo punto all'ordine del giorno: Dibattito sul manufatto per l'attraversamento dello Stretto di Messina - Seguito. Primo iscritto a parlare è l'onorevole Di Nitto che ha facoltà di svolgere il suo intervento.

Aniello DI NITTO

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, purtroppo, in considerazione di come si stanno svolgendo le cose in aula, questo dibattito, che pure è importantissimo per l'avvenire della Calabria, sarà monco per l'assenza di gran parte del Consiglio regionale.

Voglio sperare che in futuro, al di là di ogni contrapposizione fra maggioranza ed opposizione, (che, poi, mi sembra che non esista se non per fatti marginali per lo meno per quanto riguarda il problema dell'Esac) non accadano più fatti come quelli di oggi che non si ceda alle provocazioni.

Premesso questo, dopo lo spiacevole incidente che priva il Consiglio regionale di gran parte dei suoi consiglieri, porto nella mia analisi dal dicembre 1985 quando il problema - ponte è stato tirato fuori dal viaggio a Roma del Presidente della Giunta regionale per la firma di un protocollo d'intesa con Ministero dei Trasporti Signorile che, a dire la verità, ha suscitato notevoli polemiche perché la firma è avvenuta all'improvviso, senza alcun preavviso e senza alcun dibattito in Consiglio regionale.

Nel dicembre dell'anno scorso espressi la mia meraviglia per la firma di un protocollo d'intesa senza che vi fosse stato un dibattito in Consiglio regionale dicendo che lo ritene-

vo al di fuori di ogni logica statutaria che vuole la massima assemblea regionale quale sovrano organo legislativo e programmatore.

La problematica creata dall'attraversamento stabile dello Stretto ha evidenti riferimenti allo sviluppo economico della regione, al suo assetto territoriale, strettamente collegato al sistema regionale dei trasporti; tutto ciò compito esclusivo del Consiglio regionale che non può sottrarsi a questo dovere soprattutto quando la Regione attraversa una crisi profonda, anche di credibilità.

Ci sono due aspetti nel problema dello Stretto: uno, istituzionale generale ed un aspetto politico, economico e tecnico che accompagna la realizzazione dell'opera vera e propria. Lo studio di quanto può avvenire con la realizzazione dell'opera, durante e dopo la realizzazione, è di esclusiva competenza del Consiglio che non può farsi perciò esautorare e che, anzi, deve darsi le strutture necessarie, non deve restare inerte o limitarsi al famoso sì o no, ma deve esprimere la sua volontà sulla base di atti certi, di una documentazione valida, di studi, di esperienze e di pareri che non possono esser di parte.

Per intenderci non possono essere, per essere, per esempio, solo quelli della Società dello Stretto, ma anche nostre valutazioni supportate da una struttura tecnica che, in questo caso, mediante consulenze esterne dobbiamo crearci.

L'aspetto tecnico-economico, che è anche di politica generale è un problema di scelte e di programmi tendenti a migliorare l'attuale condizione urbanistica ed occupazionale della zona interessata dal collegamento dello Stretto e di tutta la regione per non trovarci - è questo, un dato di fondamentale importanza - a fine lavoro con un territorio degradato e con i lavoratori messi in cassa integrazione

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

ne, come è successo e sta succedendo a Gioia Tauro.

Esiste un problema di trasporti che non deve stravolgere la naturale tendenza della Calabria verso i trasporti su strada sia delle merci che dei passeggeri per privilegiare una ferrovia che finora ha dimostrato di voler considerare la regione solo mezzo di transito verso la Sicilia.

Nel dicembre 1985 dissi di non condividere, - come fatto istituzionale e, nel merito, la firma di quell'accordo perché in quell'intesa si privilegiava il trasporto ferroviario come progetto mirato per l'assetto territoriale e, quindi, anche dei trasporti nell'area dello Stretto ed in Calabria.

Le ferrovie dello Stato hanno fatto, da sempre, una politica di attraversamento della Calabria solo per raggiungere la Sicilia. La politica delle Fs ha portato alla costruzione di un grosso tronco longitudinale sul Tirreno ed al quasi - abbandono del tronco longitudinale sullo Ionio: non ha costruito nessuna linea trasversale, degna di essere chiamata linea ferroviaria, ma ha indicato ed indica ancora una politica delle ferrovie di solo attraversamento della Calabria e non di capillarizzazione del trasporto in Calabria, assicurata dagli autobus, sin per il trasporto passeggeri su che merci su strada.

Privilegiare il modulo-rotaia, come è detto nel protocollo d'intesa, non deve significare una riduzione dell'assetto naturale che si sono date le autolinee regionali, senza alcun controllo, senza alcuna programmazione.

Ciò nonostante, è nato ed è progredito: è, sì, necessario un controllo ed una programmazione ma, certamente, non una penalizzazione per fare spazio ad una ferrovia che finora ha anche degradato il nostro territorio lungo la costa tirrenica e ionica: lo scempio è

dovuto non solo alle costruzioni sorte senza criteri ed in modo selvaggio, ma a quei tratti ferroviari che corrono lungo la spiaggia prima sino ad essere lambite dalle onde.

A Belvedere, a San Lucido, San Gineto, posti bellissimi, dovranno sorgere, a mare, scogliere per proteggere la ferrovia. Sono, quindi, necessari studi approfonditi prima di dire "do la preferenza a questo o a quel modo di trasporto": in particolare, è necessario sapere se le Ferrovie dello Stato vogliono cambiare politica attraverso una maggiore capillarità del loro sistema di trasporto che, così com'è, oggi, non serve i pendolari costretti a servizi del trasporto su strada, non serve al trasporto delle merci in Calabria.

La soluzione da dare all'attraversamento stabile sullo Stretto di Messina dovrà salvaguardare i porti di Gioia Tauro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni per cui essi debbono essere dotati di strutture adeguate ad un coordinamento del traffico marittimo con quello terrestre al fine di ottenere i minori tempi morti nella operazione di carico e scarico delle merci.

Non bisogna perdere l'occasione di ristrutturare e trasformare l'amministratore delegato della Società "Stretto di Messina" ha detto che il porto di Gioia Tauro non è adatto allo scarico del collettame o di altre merci perché costruito in funzione del laminatoio.

Le sue affermazioni da tecnico che dice di non essere un progettista di porti, devono farci riflettere: se ciò fosse vero, dobbiamo immediatamente ricorrere ai ripari. Il porto di Gioia Tauro va ristrutturato anche perché non vogliamo che resti una cattedrale nel deserto: dobbiamo, chiaramente dire che rifiutiamo di essere sottoposti a scelte di altri come per la centrale a carbone.

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Se perdiamo l'occasione di far ristrutturare i porti si rischia di avvicinare i terminali naturali della Sicilia nei traffici del mediterraneo meridionale, di avvicinare i porti siciliani al resto del continente, di privare i porti calabresi di quella capacità di concorrenza nei traffici con l'Africa e col Medio Oriente.

Qualche giorno fa abbiamo avuto una riunione dei capigruppo con i rappresentanti della Società "Stretto di Messina": ci siamo chiariti molte idee, me le sono chiarite anch'io rispetto a quanto avevo letto sulle sintesi degli studi di fattibilità che la società del ponte aveva inviato al Consiglio regionale.

Esistono 6 volumi di quegli studi: in Consiglio regionale abbiamo solamente il secondo, il terzo ed il quarto volume. Alla nostra richiesta perché non fossero stati inviati alla Regione il primo, il quinto ed il sesto volume ci è stato risposto - addirittura in modo allucinante e cioè che quei volumi erano riservati all'esame del Ministro dei Trasporti, dell'Anas e dell'ente Ferrovie.

E' una risposta pazzesca e folle perché la Regione Calabria partecipa con il 12,50% alla società "Stretto di Messina" ed ha diritto ad avere tutti i dati non foss'altro perché l'attraversamento cambierà, probabilmente, il volto di questa parte della Calabria meridionale o, anche, di tutta la Calabria.

Non è ammissibile che la Regione Calabria non sia a conoscenza di quei dati "riservati" al ministro, all'Anas, alle Ferrovie: ciò discende da quella vecchia cultura dei "padroni" della Calabria, che decidono altrove e sulla nostra pelle.

A meno che non ci siano segreti militari o di altro genere, dobbiamo conoscere ogni passo per quanto riguarda gli studi di fattibilità, il progetto di massima e quello esecutivo. Oltre ad avere una buona percentuale delle

azioni della società "Stretto di Messina" abbiamo, come ente regionale, sovranità sia per l'assetto del territorio, sia per l'assetto dei trasporti sia per lo sviluppo economico.

Ritengo che il Consiglio regionale, nel documento che approverà alla fine del dibattito, debba scrivere nero su bianco e dire chiaramente che con l'attraversamento stabile sullo Stretto le Ferrovie risparmiano, in termini di tempo, 90 minuti, le autovetture 39 minuti, gli autocarri 35 minuti.

Sorge un problema a proposito del protocollo d'intesa: i due mila miliardi inseriti in quel protocollo d'intesa, (che potrebbero essere 3-5 mila miliardi), non debbono essere adoperati dalle ferrovie sia pure in minima percentuale, per i raccordi ferroviari nello scalo di Gioia Tauro o per la costruzione delle gallerie di accesso al ponte.

Dai dati che ho potuto desumere dalla sintesi di fattibilità la spesa per quelle opere ammonta a 500 miliardi, cioè il 25% dello di due mila miliardi che dovranno invece, essere destinati al miglioramento dell'assetto territoriale nell'area interessata al manufatto stabile sullo Stretto di Messina.

D'altra parte bisognerà dire chiaramente che i 215 mila miliardi non dovranno essere attinti dalla legge Calabria o dalla legge del Mezzogiorno, ma da un sistema di finanziamenti al di fuori delle leggi di sostegno della nostra economia.

Per quanto riguarda la manodopera c'è un punto oscuro: sembra non sia vero almeno, che saranno impiegati 5 mila operai per otto anni, quanto si prevede possa essere il periodo di costruzione del manufatto.

Se si legge la sintesi di fattibilità, in essa si parla di 3.400 operai per la costruzione del ponte, di cui 2100 nelle officine di costruzio-



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

ne dei componenti metallici e nel cantiere di pre-assemblaggio di Gioia Tauro e di 1300 nel cantiere sullo Stretto.

Dei 2100 posti operai solo una parte saranno calabresi perché i componenti metallici saranno costruiti al Nord: essi, infatti, avranno le dimensioni di 250 per 250 per 15 metri in maniera tale da poter essere trasportati su autotreni o autoarticolati a Gioia Tauro dove saranno assemblati da operai locali.

Buona parte di questi 3400 operai lavorerà nelle officine del Nord dove saranno costruiti i componenti metallici mentre per la Calabria e la Sicilia, resteranno solo i 1300 lavoreranno del cantiere di montaggio.

Secondo le dichiarazioni dell'amministrazione delegata della Società, dopo la costruzione del manufatto resteranno per la gestione circa 200 operai, pari a quelli che sono, oggi, impiegati nei traghetti privati: sempre lo stesso amministratore delegato parla di assunzioni degli operai dei traghetti privati e sostiene che per quanto riguarda gli altri 1000 operai delle Ferrovie essi potranno essere impiegati altrove.

E' una strana teoria secondo cui lo spostamento di mille unità e delle loro famiglie è di facile attuazione e, comunque, vanno scaricate sullo Stato perché può spostarli. Ci sono, dunque, da chiarire vari problemi: in primo luogo c'è necessità di avere subito tutte le carte per non lasciarci portare a destra o a sinistra da dichiarazioni e cifre, che non sappiamo da dove escono, che dobbiamo analizzare, una per una, prima di poter decidere cosa fare.

Dall'analisi del rapporto di fattibilità e da quanto è stato detto nella riunione assieme ai capigruppo, risulta che la scelta è stata già fatta, che la tipologia è quella del ponte: ciò si desume dalla lettura della sintesi di fattibi-

lità per la forte sproposizione tra la galleria sub-alvea e il ponte di cui si avanzano una serie di particolari che potrebbero essere non di fattibilità ma da progetto di massima.

Negli studi presentati si parla poco della galleria sub-alvea: lo studio, probabilmente non è stato approfondito in egual misura sulle tre tipologie perché, evidentemente si è partiti dalla idea, tecnicamente in malafede che la tipologia da scegliere dovesse essere il ponte.

La galleria alvea non è accettabile perché deve scendere a 250 metri sotto il livello del mare per risalire a 150 metri sull'altra sponda: ciò rende necessari svincoli tali (per ottemperare a quanto richiesto dalle Fs) che abbiamo una pendenza del 13,5 per 1000 e consentano una velocità dei convogli di 130 km sia nell'accesso che nell'attraversamento del ponte.

Si parla addirittura, della costruzione di gallerie di qualche centinaio di chilometri per poter accedere alla galleria che va sotto i 250 metri a livello del mare. A queste difficoltà vanno, poi, aggiunti i problemi sismici aggravati dalla considerazione che lo Stretto è attraversato da faglie notevoli che hanno uno spostamento anche di un metro e mezzo per qualsiasi galleria potrebbe essere facilmente distrutta da un terremoto anche non catastrofico come quello del 1908.

La galleria galleggiante, la famosa galleria della società "Archimede", è presa in considerazione nella sintesi di fattibilità, ma in maniera molto superficiale, senza i necessari approfondimenti.

La galleria "Archimede" per le nuovissime tecniche da adottare, difficilmente potrà essere accettata da tecnici senza uno studio più che approfondito: essa sarebbe un'opera da primato mondiale - come vuole il Presi-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

dente del Consiglio Craxi.

Ma, in Calabria non abbiamo bisogno di primati mondiali: abbiamo bisogno solamente di vivere, di dare lavoro ai giovani, di far lavorare tutti, di uscire dalla sopravvivenza. Raggiungere questi obiettivi sono i primati che vogliamo.

Perché la sovranità della Regione Calabria sia tale da ottenere rispetto occorre darci subito una struttura che possa consentirci di controbattere, punto per punto, quanto ci viene detto per poter dire se siamo d'accordo o meno sulla base di motivazioni tecniche, economiche, politiche incontrovertibili.

Dalla riunione con i capigruppo è risultata l'ostentata sicurezza dei dirigenti della Società dello Stretto nel ritenere che il manufatto sia un'opera di miglioramento della tecnica attuale per la costruzione dei ponti sospesi: a sentir loro sembrerebbe che essi abbiano costruito ponti costantemente, che i ponti sospesi siano, ormai, il loro pane quotidiano.

Eppure, il ponte dello Stretto, lungo tre mila metri, non può essere solo un miglioramento della tecnica attuale dei ponti sospesi. Ho chiesto cosa sarebbe accaduto con il passaggio di due convogli lunghi 600 metri come vuole la Ferrovia, velocità di 130 km all'ora; quali gli effetti delle inevitabili vibrazioni di un ponte sospeso con una luce di tre mila metri, per sua natura elastico e, quindi, soggetto a notevoli oscillazioni.

A quella richiesta mi è stato risposto che non ci sono assolutamente problemi perché ormai la tecnica ferroviaria consente una sicurezza al 100%. Questa affermazione mi ha lasciato perplesso: ricordo il disastro marittimo del Titanic dichiarato dai costruttori inaffondabile, l'affondamento dell'Andrea Doria, un gioiello della tecnica

italiana, il recentissimo disastro del Challenger e le dichiarazioni - dopo l'esplosione - che c'era qualche cosa che non andava.

Non vorremmo trovarci di fronte a sorprese: per questo, dobbiamo, autonomamente, come Consiglio regionale, con l'assistenza di tecnici da prendere all'esterno come consulente, dobbiamo poter guardare bene le carte prima di dare un giudizio autonomo su quanto si vuole fare.

Secondo le dichiarazioni dei tecnici della Società, nell'area dello Stretto si verifica un terremoto con una cadenza di 50 anni; ogni 400 anni un terremoto della potenza di quello dell'Irpinia.

Secondo quei tecnici un terremoto di quel genere farebbe solo un baffo mentre due convogli che attraversino, uno a fianco all'altro, il ponte, si comporterebbero meglio sul ponte sospeso, lungo, tre mila metri, che su un qualsiasi altro ponte di terraferma.

Quello che riesco a capire, da tecnico, è cosa potrebbe accadere con un terremoto catastrofico in un ponte, appeso a 80 metri sul mare, vincolato ai due estremi a due torri alte 400 metri che, certamente, oscilleranno notevolmente e che, quindi, produrranno nel ponte gli spostamenti e vibrazioni a destra e a sinistra che potrebbero determinare effetti disastrosi per la circolazione stradale e ferroviaria.

Non basta che il ponte resti in piedi dopo il terremoto; è necessario che sul ponte non succedano incidenti durante il terremoto. I tecnici dello "Stretto di Messina" dicono di aver risolto tutti i problemi di sicurezza: noi dobbiamo avere il conforto di nostri tecnici.

L'ottimismo dei dirigenti della Società ci può rallegrare: hanno, effettivamente, fatto studi approfonditi su alcuni argomenti che

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

resteranno, certamente, patrimonio tecnico di questa zona della Calabria.

Gli studi sulle faglie sono stati molto approfonditi; lo studio sulla sismicità del territorio (che mi pare che sia appena terminato) è stato altrettanto approfondito sia da parte calabrese che dalla parte siciliana ma: questo è un patrimonio importantissimo.

Anche gli studi ecologici sono stati interessati e per essi sono stati interessate anche le associazioni ecologiche, il Wwf, per esempio. L'ottimismo e la bravura con cui vengono portati avanti questi studi non può che rallegrarci: però, la Regione potrà condividere questi ottimismo solamente dopo aver elaborato uno studio di controllo con l'ausilio di una Commissione, proposta anche dai dirigenti della Società dello Stretto, che adisca autonomamente, al di fuori delle imbeccate della Società o degli addetti ai lavori. Non vogliamo raggiungere primati mondiali, ma stare con i piedi a terra per poter dare giudizi autonomi su quanto si va facendo.

**PRESIDENTE**

Ha facoltà di parlare l'onorevole Accroglia. Ne ha facoltà.

**Giuseppe ACCROGLIA**

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, questo mio intervento assume - mi si consenta la sottolineatura - un significato anche di soddisfazione personale, giustificata anche dal fatto che, in tempi non sospetti, prima ancora che la cronaca esplodesse sulle prime pagine dei quotidiani e quando la Regione Calabria brancolava nel buio in cerca di un approdo, affrontai l'argomento-problema del Ponte sullo Stretto di Messina anche con la mozione n. 2474 del 7 ottobre 1985, peraltro ancora non discussa.

Soddisfazione che si ritrova anche nel riconoscimento di validità che l'onorevole Presidente della Giunta ha conferito alle mie richieste, precisate a conclusione della mozione, fatte sue in occasione dei recenti incontri con le Autorità a qualsiasi livello.

Ho seguito con la massima attenzione gli interventi dei colleghi in particolare l'intervento Politano e ne ho apprezzato - condividendolo senza sterili pregiudiziali - l'intensità, specie in riferimento alla salvaguardia del territorio e, quindi, all'eliminazione o contenimento delle lacerazioni che l'area interessata potrà subire in danno delle vocazioni e delle potenzialità che essa è in grado di esprimere ed estrinsecare.

D'accordo col collega Politano - e mi dispiace che non sia presente - anche sulla necessità che la nostra Regione venga superficialmente considerata, quasi per vezzo intellettuale della storia, come la Cenerentola d'Italia.

Ruolo che va respinto senza indugi con la veemenza, l'incisività e la dignità con cui l'onorevole Principe ha chiesto il rispetto integrale, della incidenza che la Calabria, in prima persona, deve poter esprimere nell'ambito dei poteri decisionali in difesa, appunto, dei suoi inalienabili diritti di "padrona di casa".

Del presidente della Giunta reputo opportuno ribadire, e quindi fattivamente condividere, i contenuti e le motivazioni degli interventi compiuti in più occasioni prima fra tutte quella del 22 novembre 1985.

Il Ponte, onorevoli colleghi, è oggi per così dire, sulla cresta dell'onda e, a parte le implicazioni tecnico-economiche che la sua realizzazione comporta, esso impone alla Calabria una presenza vigile da co-protagonista, soprattutto per le occasioni e le possibilità

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

che l'opera offre in concreto e con immediatezza.

L'utilità dell'impresa è fuor di dubbio. Essa peraltro si rileva (non condivido il discorso dell'onorevole DI Nitto, che, come tecnico è andato su questioni tecniche), in tutta la sua luce del "Quaderno" n. 1 della "Società Stretto di Messina S.p.A."

Leggo testualmente: "Il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il Continente è indispensabile perché: i costi dell'investimento per l'esecuzione dell'opera e per la sua gestione sono sostitutivi e notevolmente inferiori sia al gravame dei costi attualmente sopportati e perduti per la collettività, sia per ristrutturare a terra ed a mare, in funzione dello sviluppo dell'isola, un sempre aleatorio servizio di traghettiamento.

L'opera permette, per lo sviluppo indotto da nuove iniziative, rese possibili dall'attraversamento, l'assorbimento di migliaia di lavoratori supplementari, incrementando inoltre le entrate fiscali in funzione della maggiore produttività, migliorando la bilancia commerciale e valutaria sia per le accresciute possibilità di esportazione delle derrate unitamente alla riduzione dei costi di spedizione, sia per lo sviluppo del turismo verso la Sicilia e la Calabria.

Si conferma l'identità europea dell'estremo sud quale Ponte ideale verso il Medio Oriente, evitando l'isolamento della penisola italiana dalle grandi direttrici di traffico europeo ed extraeuropeo in quanto, in tempi brevi, l'Italia sarà circondata verso est dall'Autostrada del Nord che da Dànzica raggiunge l'Asia; verso ovest dal previsto attraversamento dello Stretto di Gibilterra verso l'Africa.

Mentre sarà possibile un rapido collegamento via Ponte sullo Stretto tra la Sicilia e

l'autostrada transmediterranea. Viene incrementata la dinamica della realtà socio-economica siculo-calabre, già in via di evoluzione, ma il cui tasso di sviluppo, nei confronti del Nord e Centro Italia permane squilibrato".

Reputo opportuno ribadire, perché emerga totale l'utilità del ponte anche in direzione delle nuove prospettive della Calabria, della Sicilia e di tutto il Mezzogiorno, alcuni dati significativi: ogni anno varcano lo stretto oltre 12 milioni di viaggiatori e oltre 6 milioni di tonnellate di merci.

Per traghettare tre chilometri di mare impiegano da un'ora e mezzo a due ore: quasi il tempo necessario per percorrere l'autostrada Roma-Napoli, un quarto di una giornata lavorativa. E' un costo enorme che ricade sull'economia del Mezzogiorno.

E il ponte ai colleghi, annullerà questo handicap e segnerà la fine dell'insularità siciliana, intesa come emarginazione, come distacco psicologico e materiale dal resto dell'Europa con riverberi ovviamente sulla nostra Regione.

Circa l'utilità, vorrei, in definitiva, rileggere qui in questo Consiglio regionale quanto affermato dal prof. Gianfranco Gilardini, Amministratore Delegato della Società. "Per quanto concerne l'aspetto politico - egli afferma - vorrei rammentare che il detto di Gioberti: "La Sicilia fa casa a sé e la Calabria non ha neppure la casa", è ormai superato.

Ambedue le regioni sono al vertice di un grande triangolo isoscele, che estende i suoi lati verso est e verso ovest, abbracciando l'intero continente, ed esse desiderano, con un collegamento permanente sullo Stretto, affermare la propria identità europea ed ottenere la conferma di una precisa valenza nei

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

ruoli del nostro paese, così come la natura impone e un'antica storia dà loro diritto.

Per quanto concerne l'aspetto umano, va sostenuto e rafforzato il fermo desiderio del popolo siciliano e calabrese, di lavorare verso una perfetta integrazione europea, senza la quale nessuna opera di rinnovamento nazionale può essere validamente intrapresa".

Onorevole colleghi, onorevole Presidente, vi è un primo rischio che noi dobbiamo evitare: essere cioè noi a prendere posizione su l'una o su l'altra delle soluzioni tecnologiche possibili per l'attraversamento dello Stretto, lasciamo quindi che siano i tecnici a pronunciarsi sulla scelta da compiere: tenuto conto che la società Concessionaria, grazie alla collaborazione dei suoi numerosi Gruppi di Lavoro, - almeno 28 - composti da illustri Accademici ed esperti di chiara fama, e coordinati da un Comitato Tecnico-economico presieduto dal l'ex Direttore Generale delle Fs ing. Misiti, ha già potuto superare schemi tradizionali di ricerca, applicando appunto al complesso tema dell'attraversamento stabile viario e ferroviario dello Stretto di Messina un innovativo metodo di studio per la verifica della sua fattibilità.

Dico questo perché se ci si innamora a priori della soluzione "tunnel", della soluzione "ponte sospeso" o della soluzione "ponte sommerso" senza avere razionali strumenti di analisi e di valutazione, noi rischiamo di fare della letteratura pseudo-scientifica e di alimentare passionatamente un dibattito su di un tema che deve essere sviluppato e risolto in altra sede e con ben altre argomentazioni.

Al termine degli studi e dopo che una Commissione esterna di "controllo di qualità", aperta ad esperti esteri, avrà espresso un giudizio di conformità sulla metodologia di studi adottata e sui risultati ottenuti, sarà infatti

a noi possibile dimostrare obiettivamente, graduando le valenze positive o negative di ciascuna ipotesi "possibile", sia i motivi che indurranno a prescegliere la soluzione tipologica proposta; sia quelli che consiglieranno la esclusione di altre soluzioni tipologiche; sia infine la procedura relativa alla redazione della progettazione di massima per la soluzione tipologica prescelta e relativa relazione tecnico-economica.

E' quindi un cammino immane, in gran parte ancora tutto da compiere, nonostante le pur valide ricerche fino ad oggi superate. E' un cammino, dunque, che deve essere percorso interamente e compiutamente dai tecnici.

In tal modo si potrà, inoltre, dimostrare che la validità di tale opera non dipende da un'influenza politica, da un'idea geniale o da un'opinione illusoria, ma da una corretta impostazione scientifica degli studi, e da realistiche verifiche di fattibilità economica.

Evitando, perciò, oggi questo rischio, e rifiutando doverosamente di interferire nelle altrui competenze e responsabilità, chiediamoci invece che cosa possiamo fare - come politici e come amministratori - per operare correttamente a tale progetto.

Anzitutto dobbiamo stimolare e sostenere l'impegno dei nostri parlamentari nazionali nelle valutazioni dei prossimi mesi. E' noto, onorevoli colleghi, che a fine anno, il 30 dicembre 1985 è stato consegnato puntualmente il Rapporto di Sintesi degli studi di fattibilità alle Autorità competenti, cioè al Ministro dei Lavori pubblici, nella sua qualità di Presidente dell'Anas, al Ministro dei Trasporti ed al Presidente dell'Ente Ferrovie dello Stato.

E' noto altresì che ad integrazione del detto Rapporto, entro il 30 marzo p.v. dovranno essere rassegnate - alle medesime Autorità e

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

sempre a cura della Società - le monografie disciplinari ed il relativo Commentario per convalidare le considerazioni tecniche, ambientali ed economiche avanzate sulla fattibilità dell'attraversamento.

Sarà allora compito delle Commissioni delle Fs e dell'Anas, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, pronunciarsi sulla scelta tipologica ottimale. Da tale scelta procederà quindi la successiva progettazione di massima con relativa analisi economica costi/ricavi. E a questo punto sarà il Parlamento nazionale a doversi pronunciare definitivamente.

Ora, anche mettendo un pietoso velo sui ritardi nella osservazione del dettato di legge per la costituzione dello "Stretto di Messina S.p.A.", e sull'incongruenza dei Ministri competenti che da una parte hanno tante volte ritardato l'emanazione della Convezione, che di fatto doveva regolare gli adempimenti a cui era obbligata la Società, e, dall'altra, proponevano misure acceleratorie, pur accantonando la tentazione di protagonismo da tanti irrazionalmente subita, è evidente che tutti noi, coralmemente, possiamo e dobbiamo sollecitare e sostenere i nostri parlamentari nazionali per affrettare le decisioni delle due Camere e, ancor più, per mettere alle strette la burocrazia romana affinché esegua, in tempi strettamente tecnici, gli adempimenti di propria competenza.

Onorevole colleghi, in secondo luogo, dobbiamo e vogliamo intervenire, (lo voglio ricordare al Presidente della Regione con molta franchezza), direttamente sulle decisioni relative agli accessi ferroviari e stradali all'opera per evitare lacerazioni nel tessuto urbanistico e dall'altra parte cogliere l'occasione di una moderna rifondazione dell'assetto del proprio territorio.

Prevaricazioni in tal senso, pro o contro la

realizzazione dell'attraversamento, per una errata urgenza di trionfalismo politico o di fredda razionalità scientifica, sarebbero inammissibili, così come addebitare all'attraversamento stabile un carico di oneri impropri.

Onorevole Principe, onorevoli Colleghi, ora è il momento di inserire nel testo del Disegno di Legge 1216 così come chiesto nella mozione quelle opportune garanzie di controllo politico ai vari livelli sulle fasi evolutive del progetto, sia tecniche, sia economiche, sia ambientali, che consentono un ordinato sviluppo del programma attuativo e - al tempo stesso - il riequilibrio della due Regioni interessate, stabilendo sia i limiti degli interventi e sia le loro finalità.

La costruzione del ponte, infatti, prima ancora che ad un primato tecnologico deve tendere al conseguimento di un primato civile; essere, cioè, occasione di rilancio e di sviluppo del Mezzogiorno, da non sperperare nelle solite diatribe ed in sterili personalismi, non per fare del campanilismo discriminatorio, ma per innescare un catalizzatore di energie endogene nell'area integrata dello Stretto confermando la sua identità europea quale cerniera degli interessi occidentali nel Mediterraneo.

Dobbiamo quindi segnalare tempestivamente agli "addetti" attese, esigenze, problemi, punti di crisi e di potenziali conflitti territoriali urbanistici e produttivi. Onorevoli colleghi, dobbiamo essere inseriti organicamente e con pari dignità, con i nostri tecnici, ai diversi livelli di ricerca e di proposta.

Dobbiamo essere noi stessi a decidere razionalmente dove e come ubicare le rampe di accesso: non potendo tale indicazione essere presa unilateralmente dall'Anas o dalle Ferrovie dello Stato che, forse, debbono privilegiare aspetti diversi.

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Infine, dobbiamo adoperarci direttamente ad accompagnare gli studi, le progettazioni e le successive opere con le necessarie decisioni urbanistiche ed operative di nostra specifica competenza: dichiarando fin d'ora che non saremo certamente noi la causa di eventuali deprecabili ritardi.

Dobbiamo cioè essere pronti e disponibili ad inserire nei nostri piani urbanistici gli elaborati; dobbiamo essere aperti a cooperare per l'acquisizione dei Suoli secondo equità e giustizia; dobbiamo impegnarci lealmente a non operare scelte locali contraddittorie rispetto alle opere di attraversamento.

Questa presenza vigile e operativa sarà possibile se chiederemo e otterremo di essere consultati in maniera organica prima che il progetto di massima sia preparato, in modo da partecipare direttamente, con i nostri valorosi tecnici ed esperti, all'attività dei diversi gruppi di lavoro.

Per concludere: vorrei ricordare che il collegamento stabile fra Sicilia e Calabria non è opera faraonica di regime che collega lande deserte e disponibile a sopportare tutto. E' un'opera che collegherà antichi e vivi insediamenti umani addensati sulle coste dello Stretto, costituenti potenzialmente un'unica area di gravitazione e di sviluppo economico.

Per quanto rimarchevoli, i costi previsti per la Comunità non sono in definitiva insostenibili. Anche nella peggiore delle ipotesi, il ponte sullo Stretto costerebbe meno di un anno di deficit delle Ferrovie dello Stato, (spesa pubblica corrente e non di investimento), e l'onere sarebbe ripartito su più anni.

Per questa ragione, come calabresi prima ancora che come democratici cristiani, non diciamo "sì" alla grande opera ed alle proce-

dure operative fin qui programmate. Onorevoli colleghi, sia chiaro per tutti: una volta individuata la soluzione tecnologica ottimale, dobbiamo vigilare perché tale opera si saldi validamente con le reti stradali e ferroviarie della regione, massimamente con una linea jonica radicalmente migliorata che favorisca i flussi commerciali adriatici avvicinando Sicilia e Calabria in modo competitivo, ai grandi mercati di lingua tedesca.

Esprimiamo quindi un consenso condizionato alla progettazione ed alla realizzazione per fasi operative compatibili di un pacchetto integrato: in cui cioè l'attraversamento dello Stretto e le sue rampe di accesso prevedano anche aree di interscambio merci, di iniziative commerciali e turistiche e di allacciamento alle reti stradali e ferroviarie e alla linea adriatico-jonica.

Quest'ultima infatti è storicamente la più breve e la più funzionale per le nostre regioni: ed il ponte, anziché perpetuare un abbandono ingiustificato a favore della linea tirrenica che tanto ci ha delusi, può e deve essere un'occasione per rilanciare la direttrice storica delle nostre regioni.

Concludendo, desidero ribadire che due linee mi sembra risultino essenziali e, per alcuni aspetti addirittura indispensabili: l'erogazione urgente del contributo non inferiore a duemila miliardi per provvedere, in modo razionale ed efficiente, alla sistemazione della rete viaria e ferroviaria per rendere rapide le comunicazioni e per dinamizzare i collegamenti e i trasporti in armonia con le esigenze dei tempi.

L'occasione si presta, del resto, all'attuazione d'un programma di miglioramento delle comunicazioni, con particolare riguardo, ad esempio, all'ammodernamento della 106 ionica-Reggio Calabria-Taranto-Metaponto ed alla Autostrada Taranto-Sibari che garan-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

tirà un collegamento funzionale all'interno della Regione e col territorio nazionale.

Si potrà anche ottenere il rapido completamento dell'elettrificazione della ferrovia ionica, da ristrutturare e ammodernare impiegando materiale efficiente e nuovo di zecca. Sono capitoli, insomma, aperti da decenni e inseriti nel quadro d'insieme della problematica regionale, e lasciati inopinatamente isterilirsi sotto l'impetoso infuriare dell'incuria e della negligenza.

Ecco perché, concludendo, desidero rivolgere al Presidente Principe l'invito a portare avanti, negli incontri che avrà a qualsiasi livello, queste nostre istanze e, soprattutto, ottenere che la Calabria partecipi, non come comparsa, alla definizione dell'evento nella consapevolezza che l'opera dovrà rappresentare una via di sviluppo sicuro nel Mediterraneo mediante soprattutto la valorizzazione delle nostre risorse tenendo presente che - "il ponte è un'occasione meridionalistica. Si tratta di un intervento del Sud sul Sud".

Un'occasione che, se sfruttata con intelligenza e responsabilità, potrà e saprà dare alla nostra Calabria la spinta verso traguardi di progresso e di benessere con conseguente abbattimento di ingenerosi squilibri e di antichi ritardi.

**PRESIDENTE**

Non ci sono altri iscritti a parlare: sospendo perciò, la seduta e la rinvio alle ore 16,30 di oggi.

**La seduta sospesa alle 12,45 è ripresa alle 17,25**

**Comunicazioni****PRESIDENTE**

Comunico all'assemblea che i gruppi consiliari hanno convenuto di riprendere nella giornata di domani, possibilmente domani mattina, la discussione sui problemi connessi all'Esac in relazione al fatto che all'ordine del giorno ci sono provvedimenti amministrativi.

Comunico, inoltre, all'assemblea il Presidente della Giunta regionale, con una sua nota chiede l'iscrizione all'ordine del giorno dell'elezione del componente del Consiglio d'amministrazione della Cassa di Risparmio, che va fatta, nei termini statutarî, pena una decisione in merito da parte del comitato esecutivo secondo lo Statuto dell'Istituto di Credito.

Per l'ennesima volta ricordo che nell'aula consiliare non possono essere ricevute delegazioni nei giorni di Consiglio; esse dovranno essere ricevute nelle sedi istituzionali competenti.

Nessun collega, per il solo fatto di essere consigliere regionale, deve richiedere ingressi che, di fatto, rimettono in discussione il tentativo di mettere in ordine ai lavori dell'assemblea. Un'ultima annotazione vale per i gruppi consiliari i cui dipendenti potranno accedere nei giorni di Consiglio nel modo seguente: per i gruppi numerosi non di più di due unità; per i mono-gruppi non più di una unità.

**Ripresa del dibattito****PRESIDENTE**

Ha chiesto di parlare l'onorevole Funaro. Ne ha facoltà.

**Ernesto FUNARO**

Signor Presidente, onorevoli colleghi, la scarsa tensione con cui va avanti la discus-



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

sione sul manufatto di attraversamento dello Stretto di Messina non suscita nel nostro Consiglio regionale particolare attenzione: è un fatto che deve indurci a riflessioni amare, tenuto conto che ben diversa risonanza hanno avuto, anche in tempi recenti, altri problemi pur rilevanti della vita regionale, ma certamente di minore incidenza per il loro carattere sociale, scientifico ed economico quale l'ipotizzata realizzazione di un manufatto che, certamente, è destinato ad incidere profondamente nella realtà economica e sociale, almeno dell'area metropolitana dello Stretto di Messina.

E' una considerazione, consentitemi, preoccupata perché rischia di prendere piede, in maniera pericolosa, uno strano partito, quello della delega ad altri, nella soluzione di un problema che, invece, è vitale e che, come tale, deve comportare necessariamente la dovuta attenzione sull'opportunità di un coinvolgimento, il più ampio possibile, su una tematica che, dal punto di vista puramente scientifico, non può riguardare il Consiglio regionale, ma che sicuramente lo riguarda per quanto attiene le indicazioni per le quali abbiamo il dovere di essere attenti e, quindi, partecipi.

L'attualità del problema dell'attraversamento stabile dello Stretto cominciata secoli addietro, dopo la fase delle prime intuizioni per un collegamento rapido tra le due sponde di Scilla e Cariddi, è proseguita in maniera più concreta dopo il 1968 quando, attraverso il concorso pubblico di idee bandito dall'Anas si incominciò a parlare, in maniera concreta, di studi di fattibilità del manufatto.

Condivido certe riserve, avanzate anche stamattina da parte del collega Di Nitto, circa una insufficiente documentazione o, comunque, una incompleta documentazione sul manufatto di attraversamento; siano, oggi, nella necessità di dovere definire una linea,

una opzione avendo, ormai, alle spalle la fase della pura ideazione, ed essendo entrati, nella fase degli studi di fattibilità che si sostanzierà, poi, nel progetto di massima dell'opera, prima ancora della fase di progettazione esecutiva.

A mio modo di vedere sono necessari e imprescindibili approfondimenti conoscitivi: la scelta tipologica deve rappresentare la sintesi naturale e non la premessa. Le fasi del dibattito mi pare manifestino una certa stanchezza anche se bisogna dare atto al Presidente della Giunta regionale di avere, nel corso degli ultimi mesi, sostenuto la necessità di una presenza più attiva da parte della Regione Calabria circa il problema dell'impatto ambientale e la quantificazione delle spese.

Si è consolidata, negli ultimi tempi, l'impressione che si vogliano bruciare le tappe per pervenire ad una scelta rappresentata in termini di grande - a mio parere eccessiva - affidabilità che sia emersa, almeno fino ad oggi, una parola definitiva sulla soluzione da privilegiare o alcuna ombra di dubbi su un'opera di arditezza tecnologica, scientifica, strutturale che dovrebbe, invece, costituire l'humus, il substrato indispensabile per evitare errori e tardivi ripensamenti.

L'esigenza di vedere concretate aspirazioni secolari non può, forzare decisioni verso soluzioni che non siano tecnicamente ed oggettivamente inoppugnabili tali, comunque, da non lasciare dubbi aleatori o perplessità ingiustificate soprattutto in rapporto a soluzioni alternative di cui si ha il dovere di verificare, fino in fondo, la loro fattibilità sia in termini di convenienza tecnico-economica che di impatto ambientale.

Se da un lato occorre riconoscere che non è questa la sede più opportuna per un esame comparato dal punto di vista tecnico-scienti-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

fico delle soluzioni proposte, è però altrettanto vero rilevare che l'esistenza di 20-30 Commissioni di studio nelle quali è coinvolta buona parte della comunità scientifica nazionale rappresentano troppo spesso l'argomento forte, direi quasi unico, attraverso cui tentare di mettere a tacere chi legittimamente avanza dubbi, manifesta perplessità, chiede ponderatezza sollecita approfondimenti, reclame verifiche.

La lettura dei volumi messi a disposizione del Consiglio regionale non ha fugato, a mio modo di vedere, di dubbi maturati per cui sono necessari maggiori elementi per potere, responsabilmente, esprimere - in sede politica - una posizione che consenta di pervenire ad una scelta.

E', infatti, fuori discussione la constatazione che, difficilmente, si possa verificare in un ambito territoriale nel resto del mondo, una presenza contestuale di tante condizioni negative quali quelle che si registrano nell'ambito dell'area dello Stretto.

### **Presidenza del Vicepresidente Rocco Trento**

Intanto, la distanza dalle coste che, se da un lato appare eccessiva, dall'altro appare eccessivamente piccola; ci sono, poi, le condizioni sismiche; le condizioni meteorologiche, la presenza di correnti particolari, gli altri fondali.

Quattro condizioni che, messe assieme, finiscono quasi per creare una specie di scatola cinese dalla quale riesce difficile uscire se non attraverso uno sforzo congiunto che bisogna compiere innanzitutto sulla base di indicazioni di carattere tecnico-scientifiche, con riferimento alle osservazioni di carattere ambientale.

E' stata scartata, per certi motivi che sono

ormai all'attenzione di ognuno di noi, l'ipotesi del ponte a più campate, che era una delle ipotesi adombrate nel 1968 quando si parlò per la prima volta in termini di realizzazione e di gestione, nonché di impatto ambientale.

Sono delle voci che nessuno potrà pensare, minimamente, di potere subordinare a soluzioni precostituite. Come politici calabresi dobbiamo guardare attentamente alle risultanze oggettive che scaturiranno dalla realizzazione di un manufatto imponente (ciclopico, dicono alcuni), qual'è il ponte sullo Stretto senza lasciarci prendere dalla fregola di inseguire primati per dire: "avrèmo il ponte più lungo, la meraviglia del mondo".

L'altra soluzione, quella del tunnel subalveo, appare una soluzione non praticabile sulla scorta delle rilevazioni in termini concreti della possibilità di un manufatto stabile di attraversamento dello Stretto.

Più campate, - è stato detto - possono determinare inconvenienti alla navigazione in una zona di mare, già ad alto rischio, perché molto trafficata, per le difficoltà create dalle correnti che nel punto più stretto, (Punta Pezzo e Ganzirri) assumono una massima virulenza è per la profondità dei fondali.

Le uniche soluzioni praticabili sono: l'attraversamento con campata unica (ponte sospeso) la soluzione col sub-alvea con una galleria sommersa, ancorata ai fondali con tiranti, noto come soluzione ponte di Archimede.

Mi pare necessario cercare di individuare le caratteristiche oggettive dal punto di vista tipologico, dell'impatto ambientale, dei costi di carattere scientifico, tipologico, ambientale e psicologico.

La tipologia dei frontali, la natura dei terreni, caratterizzati da fagli verticali determinerà,

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

quanto meno la necessità di gallerie dell'ordine dei 50 km, tra l'una e l'altra sponda e la necessità di scendere a profondità di 250 metri.

L'impraticabilità di tale soluzione è stata messa in evidenza in maniera concreta ed estremamente chiara, soprattutto quando si è fatto riferimento alle pendenze minime praticabili per un attraversamento ferroviario, che, come ricordava stamattina il collega Di Nitto - dovrebbe essere del 13 per 1000, - la soglia massima al di sotto della quale non è possibile andare per consentire le velocità richieste dalle Fs.

Il costo della galleria sub-alvea - secondo me - sottostimato, dovrebbe essere di 8780 miliardi, una cifra quasi competitiva - secondo i dati in nostro possesso - con l'altro tipo di attraversamento, quello del ponte sospeso.

Non è il costo l'elemento ostativo, per questa ipotesi, ma il dato tecnico, le difficoltà oggettive, le remore di carattere anche psicologico delle quali bisogna tener conto, le difficoltà di carattere scientifico legate ad una natura del terreno particolarmente difficile, interessato alle famose faglie ed ad una sismicità di alto grado.

L'approccio problematico alle due soluzioni principali (quello del ponte sospeso e quello del ponte Archimede) deve avere un elemento essenziale di valutazione nell'impatto ambientale.

La soluzione area, a parte le perplessità di ordine strutturale legate alle dimensioni straordinarie dell'opera e alla natura dei luoghi, non può essere minimizzata o negata senza dimostrare una insufficiente responsabilità rispetto a un problema che investe la collettività nazionale e, in maniera più rilevante, quella calabrese e quella siciliana; perplessità che esistono, cari amici.

Ho avuto modo, anche in questi giorni di rileggere quel che si è realizzato nel mondo in ordine ai ponti sospesi, non per rimettere in discussione scelte che ancora non ci sono, quanto per avere davanti agli occhi la dimensione del problema che è imponente, non può essere ridotta in maniera semplicistica e superficiale ad una fumata di sigaretta.

Così, mi è parsa la ricostruzione di certi incontri, fattami da alcuni colleghi di Giunta oppure dopo la riunione dei capigruppo con i responsabili della Società dello Stretto; i problemi sono di altra natura, di maggiore gravità, di ben maggiore rilevanza rispetto a quello, in qualche maniera, evidenziati.

Il ponte deve avere una duplice funzione: di attraversamento stabile per i veicoli e, contestualmente, per due convogli ferroviari di determinate caratteristiche. L'amico Di Nitto ipotizzava la possibilità di terremoti durante il transito veicolare e ferroviario e le possibili conseguenze catastrofiche.

Dobbiamo avere, come riferimento, quanto è stato realizzato nel mondo: il loro punto di riferimento più elevato si ha nella soluzione del ponte di Anfer in Gran Bretagna (1600 metri) non agibile, però, all'attraversamento ferroviario; un altro punto di riferimento è nel famoso ponte di Verrazzano, diventato simbolo negli Stati Uniti d'America dell'evoluzione tecnologica: esso ha una lunghezza di 1298 metri, mentre il ponte sullo Stretto di Messina dovrebbe essere all'incirca tre volte in più.

Il ponte sul Tago, in Portogallo, ha una dimensione di 1012 metri, ridimensionato appunto per consentire l'attraversamento anche a convogli ferroviari. Tuttavia, dopo il primo passaggio di un convoglio (tra l'altro di dimensione e caratteristiche non paragonabili a quelli ipotizzati dalle Fs) è stato vietato il transito ai convogli ferroviari.

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Questi elementi dovrebbero farci riflettere anziché vederci nella posizione di dovere "bere", caro Di Nitto, la fresca acqua della verità di chi dice che la scienza consente di superare ogni difficoltà e di attuare un attraversamento che in altre parti del mondo non è stato possibile attuare.

Si parla, quasi di un'opera di ingegneria ordinari: ciò fa nascere un sospetto legittimo circa soluzioni precostituite, non adeguatamente soppesate, rispetto alle quali abbiamo il dovere di porre una piccola decelerazione non per bloccare il ponte, ma per riflettere prima di decidere perché, poi, la decisione assunta diventerà una scelta irreversibile.

La soluzione ponte sospeso tra Punta Pezzo e Ganzirri comporta eccezionali difficoltà, rischi e costi straordinari nella fase della costruzione e, ancora di più, nella fase della gestione.

E' facilmente prevedibile che notevoli penalizzazioni di carattere tecnico ed economico graveranno certamente sull'agibilità del manufatto in giornate meteorologicamente più o meno proibitive con prevedibili divieti di transito o, comunque, con rallentamenti inevitabili.

Qualcuno ha avuto modo di dire che il ponte resisterà sicuramente alle raffiche di vento e non cederà, come è avvenuto negli USA ad un ponte sospeso di minori dimensioni crollato sotto una spinta del vento che veniva da una direzione non prevista ed alla velocità di solo 60 km all'ora.

Sono incerti che avvengono nel campo della tecnologia: non siamo più nel 1940 quando è accaduto l'episodio citato. Si è andati parecchio in avanti, ma la transitabilità è cosa diversa rispetto alla stabilità.

La transitabilità è legata a condizioni di

carattere meteorologiche; non si può affermare che sarà facile passare su ponte sospeso lungo 3300 metri e ad una altezza di 80 e più metri rispetto a livello dell'acqua.

Sostenere ciò con faciloneria può apparire come una forzatura che mi fa ribellare perché lascia spazi a dubbi, perplessità, maggiori incertezze su quanto si vuole dare per acquisito nella realtà tecnica-scientifica mondiale.

Perché, nella giornata di forte vento non si riesce ad attraversare agevolmente il ponte autostradale vicino Bagnara e per chi viene dalla provincia di Cosenza è difficoltoso il transito sul ponte vicino a S. Nicola Arcella (di appena 100 metri), quando è investito da raffiche di vento di particolare intensità?

Che, spesso, consigliano gli automobilisti a prendere la via del fondo valle per risalire dall'altra parte della sponda? Nello Stretto non c'è un fondo valle per consentire soluzioni alternative nelle giornate di vento eccezionale che, poi, sono così rare.

Accanto a queste perplessità abbiamo il dovere di sottolineare, prima di pervenire ad una scelta tipologica definitiva, il grosso problema dell'impatto ambientale e dei raccordi con le infrastrutture esistenti.

Il Presidente della Giunta regionale, al momento della firma del documento d'intesa alla presenza del Ministro Signorile, ha posto il problema di una quantificazione dei danni ambientali.

Si è parlato poco su quel che potrà accadere a Reggio ed a Villa San Giovanni, per niente di quello che potrà derivare da un'opera ciclopica ed eccezionale. L'impatto ambientale interessa Reggio, Messina, Villa San Giovanni, fino a Gioia Tauro lungo il versamento tirrenico e fino a Melito Porto Salvo,

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

lungo il versante jonico: quale sarà la viabilità dopo la costruzione del manufatto?

Non è peregrina, in tale contesto, l'osservazione di chi sostiene che la soluzione ipotizzata oltre a comportare un insieme di infrastrutture stradali, ferroviarie - particolarmente costoso data la natura del terreno e la tipologia del manufatto di attraversamento - non darebbe nessuna apprezzabile beneficio al territorio dell'area metropolitana dell'area dello Stretto, anzi c'è il rischio concreto di un sostanziale isolamento di Reggio e di Messina.

Il transito veicolare tra le due città richiederebbe un tempo analogo, addirittura superiore, all'attraversamento traghetti. Nel documento di fattibilità del manufatto stabile, traghettamento non viene escluso, anzi viene ribadito come struttura necessaria di raccordo con le ipotizzate condizioni di non praticabilità del ponte.

E qui ritorna, più opportuna che mai, l'osservazione sull'impatto occupazionale al quale Di Nitto, stamattina ha fatto riferimento: ci sono perplessità che non debbono farci dire immediatamente no oppure sì, ma che devono farci, riflettere seriamente.

Dobbiamo dire alla gente che la distanza Reggio e Messina con il collegamento ipotizzato sarà dell'ordine di 40 km superiore all'attuale mentre la distanza tra Villa e Messina sarà superiore ai 30 km.

L'impatto in termini veicolari per quanto riguarda la possibilità di conurbazione c'è o non c'è, diventa, da questo punto di vista, un elemento devastante e comunque non controllabile e compatibile le finalità oggettive connesse alla struttura di attraversamento?

Ritengo che queste considerazioni debbano costituire un elemento aggiuntivo prima di

arrivare alla soluzione che, per quanto mi riguarda, non mi sento per niente anche di escludere, una volta che saranno rimosse quelle remore, e riserve alle quali ho fatto riferimento.

La soluzione del cosiddetto ponte sommerso è stata, a mio avviso, forse troppo frettolosamente accantonata dando l'impressione che la scelta tipologica del ponte sospeso fosse prefissata e che, ad essa, venivano piegate e subordinate le analisi di ordine economico, tecnico-scientifico ed ambientale alla base del documento offerto all'attenzione del Consiglio regionale.

Ha suscitato dal mio punto di vista particolare allarme l'affermazione di taluni, investiti di responsabilità, istituzionali, per quanto riguarda la scelta tipologica dell'attraversamento quando con riferimento al ponte di Archimede, ad una domanda di alcuni colleghi, è stato risposto che con la soluzione Archimede si andava in una soluzione "non sperimentata", tecnicamente innovativa.

Si aggiungeva, anzi, che la soluzione proposta era tecnicamente impossibile per il pericolo che le strutture previste come tiranti potessero funzionare da puntoni. Ciò sarebbe una carenza nel comportamento dinamico della struttura di tale enormità che, se fosse vera e provata, farebbe venir meno l'ipotesi alternativa tenuto conto che verrebbe ad essere messo in discussione uno dei cardini del comportamento statico della struttura.

Tra l'altro, getterebbe serie ombre sulla credibilità di quanti nel mondo scientifico considerano praticabile l'iniziativa al punto da ritenerla meritevole di accoglimento e considerandola ex equo, con altre soluzioni ipotizzate nel concorso di idee del 1968, in altri concorsi e premi scientifici nazionali.

Nello studio di fattibilità presentato dalla

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

società del ponte sullo Stretto, un dato appare, a mio modo di vedere, macroscopicamente non conforme all'ipotesi nota come ponte di Archimede.

Le caratteristiche geometriche del manufatto di attraversamento appaiono diverse rispetto a quelle evidenziate in numerose pubblicazioni scientifiche così come diversa appare l'altezza ad acqua minima dello tradosso del manufatto e del sistema di ancoraggio sul fondo.

Ce n'è a sufficienza per fare sorgere altre perplessità e a richiedere, conseguentemente, ulteriori approfondimenti e verifiche anche perché le modifiche prima evidenziate, forse irrilevanti ad una lettura superficiale, finiscono poi per incidere pesantemente sui riflessi che derivano dalla tipologia dell'attraversamento sia per quanto attiene l'aspetto economico che quello ambientale.

E' fuori discussione, comunque, che la soluzione ponte di Archimede consentirebbe, ove realizzabile, una reale conurbazione dell'area dello Stretto. D'altra parte, una struttura ardita, come quella del ponte, pone seri problemi per la costruzione dei piloni di ancoraggio che non sono piccola cosa: nello studio di fattibilità si parla di uno scavo di sei milioni di metri cubi che corrispondono, per intenderci, ad una buca di 300 metri per 100 di profondità su ciascuna delle due sponde.

Ci sono, poi, altre riserve sul grado di ammissibilità dal punto di vista sismico. Le commissioni scientifiche preposte alla scelta in sede ministeriale, potrebbero e dovrebbero dare sufficienti motivi di tranquillità dal punto di vista statico-dinamico con riferimento all'ammissibilità del manufatto di attraversamento.

Ma le perplessità di ordine ambientale e

strutturale, l'insufficiente approfondimento delle caratteristiche tipologiche consigliano, a mio modo di vedere, una necessaria pausa di riflessione prima di pervenire ad una scelta che, una volta fatta, sarà definitiva e, come tale, irreversibile e non più controllabile per gli effetti che potranno discendere all'economia, alla società, all'ambiente sia nella sponda calabrese che in quella siciliana.

PRESIDENTE

E' iscritto a parlare l'onorevole Dominijanni. Ne ha facoltà.

Bruno DOMINIJANNI

Onorevole Presidente e onorevoli consiglieri, il dibattito si sta rivelando di estremo interesse per lo meno per quelli che la seguiamo con attenzione perché investe tematiche che possono influire, grandemente, sui futuri destini della Calabria.

Forse, questa discussione non è importante per l'assessore regionale all'Urbanistica, all'ambiente ed al territorio che non usa essere presente ai dibattiti del Consiglio regionale e che, in questa materia, avrebbe avuto molto da apprendere dalla discussione che si sta svolgendo nel Consiglio.

Mi si perdoni la franchezza; è assolutamente inaudito ed è inammissibile che in una discussione consiliare che riguarda la possibilità della costruzione di un manufatto di attraversamento stabile nello Stretto di Messina, sia assente l'assessore che ha la delega alle questioni del territorio e dell'ambiente.

Apprezzo la presenza del Presidente della giunta, ci mancherebbe altro! Ove non fosse stato presente non avrei neppure preso la parola. Non amo la cultura del no: molto spesso ci rimproverano che in Calabria c'è la cultura del no, che le forze politiche molto

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

spesso si sono adagate su questa cultura.

Tuttavia, credo che bisogna dire no quando bisogna dire no come, ad esempio, nel caso della centrale a carbone - e che bisogna dire sì quando è evidente che le cose proposte sono utili per una politica di sviluppo della Calabria.

Bisogna affrontare la questione senza remore, con grande coraggio, con grande umiltà e disponibilità quando sono indirizzate in un modo che possono far bene; se, invece, vanno in altra direzione, possono rivelarsi un disastro per l'avvenire della regione.

Incominciamo col dire che sono contro i panegirici magnificatori di questa opera di attraversamento che è, ancora, un abbozzo del quale bisogna che la Regione e gli Enti si appropriino, ne discutano approfonditamente, tutti gli aspetti connessi; bisogna usare grande prudenza prima di conferire patenti e prima di dare adesioni più o meno entusiaste alla ipotizzata opera.

Farò un intervento politico e non tecnico: ho apprezzato molto l'intervento del collega Funaro che è un ingegnere e quindi in grado di discutere delle varie ipotesi di attraversamento; pur avendo letto e approfondito tutti i documenti che ho avuto a disposizione (quelli della Società dello Stretto e quelli della Società per il ponte di Archimede) non essendo un tecnico, non posso arrogarmi il diritto di esprimere un giudizio.

Dico, però, che dal punto di vista dell'impatto ambientale, non c'è alcun dubbio che l'ipotesi di un attraversamento in galleria sommersa alla profondità di 30 metri produce guasti infinitamente minori rispetto al manufatto-ponte sospeso ad una campata di 3.300 metri lineari.

Sono preoccupato del contrasto evidente che

c'è nella relazione che accompagna gli studi della società Stretto: da una parte, gli studiosi che hanno fatto la relazione affermano che la zona calabrese interessata dall'impatto della struttura è, dal punto di vista dei valori paesaggistico ambientali, una delle più belle del mondo, dall'altra c'è uno scarso rilievo nella relazione alla devastazione e al saccheggio di quelle bellezze naturali che, inesorabilmente e inevitabilmente, sarebbero sconvolte dalla soluzione ponte.

Basta guardare le cartine delle strutture da costruire per avvicinarsi ed accedere alle rampe di accesso al ponte, per convincersi che tutto il territorio, da Bagnara a Villa San Giovanni, dalla costa per una profondità di 3 km, resterà profondamente turbato.

Un vasto territorio verrebbe, poi, sacrificato anche nelle strutture residenziali e turistiche attualmente esistenti per la necessità di creare le infrastrutture di accesso o di uscita dal ponte. Questo è un primo problema da valutare ai fini della scelta e della tipologia.

E' evidente che la galleria sommersa, se giacente ad una profondità di 30 metri sotto il pelo dell'acqua, dal punto di vista dell'impatto ambientale provocherebbe guasti enormemente ridotti al territorio calabrese e, credo, anche al territorio siciliano.

Non sono in grado di dire se gli studi finora fatti sulle varie ipotesi siano compiuti e soddisfacenti, né sono in grado di dire se le obiezioni della Società dello Stretto circa i materiali, la stabilità, la fattibilità o meno della galleria sommersa siano esatti o no.

Questo mi induce, però, ad affermare che è dovere preciso e immediato della Regione e di tutti gli Enti Locali interessati dall'attraversamento, porre, seriamente, il problema della valutazione dell'impatto ambientale: le due soluzioni devono porre il problema delle

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

scelte di natura territoriale in relazione alla ipotesi prescelta.

Non voglio esprimere giudizi, più o meno temerari, su una soluzione tipologica già adottata in base ad una petizione di principio; non posso fare a meno, però, di rilevare che al concorso del 1969 l'ingegner Gilardini, attuale amministratore delegato della Società dello Stretto, presentò un progetto di ponte a tre campate.

Credo che la Regione ed i Comuni interessati debbano partecipare alla scelta tipologica; per poter, convenientemente, partecipare a questa scelta bisogna che essi siano messi in grado di avere tutta la documentazione possibile, tutti gli studi fatti intorno alle diverse ipotesi.

Anzi, se fosse possibile, ma questo forse è un sogno irrealizzabile, dovrebbero poter fare autonomamente una propria valutazione con propri tecnici interessati alla fattibilità dell'una o dell'altra ipotesi e della convenienza rispetto ad un impatto ambientale che si rivelerà pesantissimo nel caso di una scelta piuttosto che di un'altra.

L'attraversamento stabile (che si dice sognato da centinaia di anni e nell'attesa dei calabresi e dei siciliani da secoli) è un'opera produttiva ai fini degli interessi nazionali o è un'opera produttiva ai fini degli interessi della Sicilia e della Calabria?

La risposta non può essere immediatamente uniforme ed uguale per ognuno dei settori esaminati. Certamente, l'attraversamento stabile dello Stretto può essere un fatto utile all'economia nazionale, ed all'economia siciliana per i prodotti della agricoltura siciliana.

La stessa cosa non può dirsi per la Calabria perché essa non ha bisogno della struttura di

attraversamento stabile dello Stretto essendo sufficiente gli attuali mezzi di traghettamento dello Stretto per inviare via Sicilia i suoi prodotti.

Cosa rappresenta o può rappresentare la struttura di attraversamento per la Calabria? E' il problema che dobbiamo porci con estrema serietà senza indulgenze in facili battute: che potrebbero essere fatte su quest'opera: se fossi portatore della cultura del no direi: una struttura di attraversamento stabile sullo Stretto è utile, certamente, all'industria del nord alla quale andranno a finire tutte le commesse per qualsiasi tipo di struttura di attraversamento si voglia ipotizzare.

Per il Mezzogiorno e la Calabria, la struttura di attraversamento potrebbe essere una delle tante mirabolanti proposte piovute dall'alto in questi ultimi anni che non hanno mai portato sviluppo, ma che, spesso, sono diventate un comodo alibi per la classe dirigente nazionale per non governare l'economia italiana come si deve e per non piegare le scelte economiche della nazione all'esigenza del riequilibrio del sistema produttivo italiano, all'esigenza della creazione di un sistema produttivo laddove questo sistema produttivo non esiste.

Siamo in tempi di rinnovo dell'intervento straordinario, c'è la prospettiva di 120 mila miliardi che devono essere spesi nel sud per una politica, questa volta, di sviluppo, specialmente nelle regioni più povere.

Sarebbe anche facile dire che questi 120 mila miliardi o una parte di essi fanno gola a qualcuno; che, forse, qualcuno già pensa che parte di questi miliardi destinati allo sviluppo e al riequilibrio del Mezzogiorno potrebbero essere distratti per la costruzione del manufatto di attraversamento stabile che, invece, deve gravare soltanto sull'intervento



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

ordinario dello Stato perché è nell'interesse nazionale che si fa questa struttura di attraversamento stabile dello Stretto.

Non sono - dicevo - per la cultura del no; non voglio ripetere quanto è stato detto da illustri urbanisti (qualcuno molto legato a questa nostra terra di Calabria) che hanno paventato anche una disoccupazione di ritorno a seguito della costruzione di questa grande opera se questa non fosse accompagnata, anzi preceduta dicono questi urbanisti, da un'opera di ricostruzione del sistema produttivo nelle zone interessate dal ponte inserendo quei territori in un processo di sviluppo e di riequilibrio con il resto del paese.

Questi argomenti non devono impedirci di guardare con grande attenzione alla possibilità che l'opera venga attuata provocando il minor danno possibile al territorio calabrese e producendo, invece, effetti di sviluppo per tutto il sistema urbano dello Stretto.

Non mi piace parlare di conurbazione perché la ritengo un fatto riduttivo del sistema urbano metropolitano dello Stretto, che va da Melito Porto Salvo quasi fin sotto Gioia Tauro. Ci sono pericoli molto gravi ai quali dobbiamo guardare e sui quali la Giunta regionale deve impegnarsi a combattere una grossa battaglia: occorre un impegno vivo, continuo, occorre una posizione dialettica di grande forza altrimenti non si vinceranno le resistenze e la naturale tendenza a sottovalutare i problemi della Calabria.

Bisogna impedire che il tutto rischi di risolversi in un ulteriore danno per la nostra regione. I pericoli sono nella stessa relazione presentata dalla società "Stretto di Messina": l'accelerazione dei traffici"; e l'eliminazione della sosta a Villa San Giovanni potrebbero esasperare la tendenza storica (iniziata con la costruzione della via Popilia e proseguita ininterrottamente nel corso dei secoli) a con-

siderare la Calabria solo come area di transito.

C'è il pericolo, paventato espressamente dalla Società Stretto, che per Reggio Calabria si possa incrementare la propria periferizzazione nel contesto della sua stessa provincia e della regione.

L'altro giorno, parlando, con l'amministratore delegato, prof. Giraladini, abbiamo posto molti quesiti, ai quali, non sempre, si è risposto esaurientemente: abbiamo anche posto qualche quesito di ordine tecnico, geofisico, geodinamico, abbiamo rilevato la grande incertezza che c'è in coloro che hanno preso in esame il problema sismico, per esempio, circa le reali condizioni di sismicità delle regioni dello Stretto e circa la situazione delle faglie che attraversano lo Stretto rilevando la grande contraddizione esistente fra il giudizio del Direttore dell'Istituto Geografico Nazionale e la Commissione grandi rischi della Protezione Civile.

Secondo il primo non ci sono pericoli di terremoti a scadenze più o meno ravvicinate nell'area dello Stretto: secondo la Commissione grandi rischi, dal 1981 viviamo sotto l'incubo di un annunziato terremoto catastrofico che dovrebbe riguardare proprio l'area dello Stretto.

Ciò, ci ha indotto ad informare il Consiglio regionale, a cercare di creare un rudimento di struttura di protezione civile, a finanziare un progetto di sorveglianza sismica continua del territorio calabrese attraverso l'Università della Calabria in Cosenza sotto la guida del professor Guerra.

Nemmeno i risultati di questa ricerca sono stati presi in esame né dalla Società dello Stretto, né da chiunque altro si sia occupato dell'attraversamento stabile. Ma, non sono queste le questioni delle quali dobbiamo

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

interessarci in questo Consiglio regionale: se non ci sarà una sicurezza estrema sul rischio sismico, nessuno potrà mai proporre la realizzazione di una opera di attraversamento stabile dello Stretto.

Le questioni delle quali dobbiamo interessarci sono il rischio reale della emarginazione dell'area dello Stretto, ed io aggiungo, di tutto il litorale ionico della provincia di Reggio da Gioiosa Ionica in giù.

La Società dello Stretto, per ovviare a questo pericolo, suggerisce di inventare percorrenze specifiche o itinerari in grado di convogliare all'interno del comprensorio correnti di visitatori consistenti e qualificati.

Come rimedio al grave rischio reale dell'emarginazione e della desertificazione, indica la possibilità di individuare sei itinerari culturali e turistici che dovrebbero essere talmente forti da esercitare una attrazione tale da indurre il viaggiatore in transito per la Sicilia ad abbandonare la Sicilia per fermarsi in Calabria.

Questi sei itinerari turistici sarebbero: l'area di Reggio Calabria e il Museo; l'area dell'Aspromonte col Parco Nazionale; l'area greco-antica i paesi di origine greca; l'area del litorale tirrenico fra Scilla e Palmi per il paesaggio; l'area della locride ionica per gli insediamenti antichi di Locri-Gerace-Gioiosa-Stilo; l'area delle Serre con Certosa di Serra San Bruno.

E' un po' poco: ma non possiamo rimproverare alla Società dello Stretto di non aver dato indicazioni su come ovviare al pericolo di emarginazione. Come Regione Calabria abbiamo il dovere di chiedere studi e rimedi perché il pericolo non abbia a verificarsi.

Dobbiamo dare queste indicazioni insieme ai Comuni interessati costituendoli in Consor-

zio. Bisogna partire, subito, dalle scelte in materia di piano di coordinamento territoriale; con grandissimo senso di responsabilità ho chiesto al Presidente della I Commissione di voler porre all'ordine del giorno della Commissione la discussione sulla bozza di piano di coordinamento territoriale che prevede l'area dello Stretto come una delle aree di maggiore interesse.

Non possiamo continuare a parlare di territorio senza darci gli strumenti necessari per tutelarlo e difenderlo. Questo strumento ci serve anche e soprattutto per l'area dello Stretto: sin dalla prossima settimana sarò disponibile per relazionare sulla bozza di piano territoriale in modo che tutti i gruppi possano dare il loro contributo in sede di Commissione e, poi, in Consiglio perché sveltamente si dia incarico alle due Università di completare la relazione del piano, soprattutto con riferimento all'area dello Stretto, già disegnata nella bozza di piano territoriale.

E' un dovere imprescindibile; poiché, per fortuna, non cominciamo dall'anno zero, è ora che tutti i gruppi politici assumano con responsabilità il dovere di andare avanti sulle cose essenziali per porre le premesse dello sviluppo della Calabria.

Per quello che mi riguarda - come persona e come gruppo - credo che daremo il nostro contributo che speriamo sia determinante perché vadano in porto determinate scelte e perché si approntino determinati strumenti.

Non possiamo, come alibi della nostra incapacità di discutere e di produrre, cercare sempre il nuovo e manifestare insoddisfazione per quanto si è prodotto; abbiamo il dovere di esaminare quanto è stato fatto e di dire "ci va bene questo non ci va bene quest'altro".

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Dobbiamo andare avanti e non discutere a vuoto in Consiglio regionale perché diversamente, anche sul problema dell'attraversamento, ci troveremo scavalcati dagli avvenimenti e dalle scelte altrui.

Cosa bisogna fare per impedire il pericolo cui ho già accennato e l'altro della desertificazione della provincia di Reggio nella zona ionica? Sarebbe fatale se il ponte o la struttura di attraversamento sorgesse così come è configurata adesso nelle ipotesi del Piano Nazionale dei Trasporti, per fortuna non ancora approvato dal Parlamento Nazionale.

Il ponte, o l'attraversamento stabile, come è più giusto dire, non è slegato alla concezione generale del piano dei trasporti italiano: anzi, è concepito come una frazione accelerata dell'itinerario euro-africano che non termina a Gioia Tauro nel cui porto si poteva creare un grande interporto per lo scambio modale del trasporto da ferrovie e da gomme a trasporto marittimo anche per l'Africa; non termina neppure a Reggio Calabria o a Villa San Giovanni.

L'itinerario euro-africano termina a Trapani dove non ci sono porti dalla capacità di quello di Gioia Tauro. Per assicurare la intermodalità del trasporto bisognerà costruire a Trapani quelle strutture; intanto, Gioia Tauro viene lasciata da parte e viene emarginata.

L'altra scelta del Piano Nazionale dei Trasporti per l'asse di grande comunicazione tra l'Europa e l'Oriente, il cosiddetto corridoio adriatico euro-orientale, prevede che esso si fermi a Brindisi, non mi sento di condividere le espressioni magnificatorie di Accroglia, il quale può anche inneggiare all'autostrada Taranto-Sibari (perché il suo collegio è Rossano), ma non si accorge che della grossa contraddizione fra quello che lui dice e l'esistenza di una autostrada fatta per favorire l'emarginazione delle zone centrali e meri-

dionali della Calabria e non per aiutarli nel loro sviluppo.

Come Regione, insieme ai comuni che ne hanno voglia, dobbiamo produrre i necessari studi: l'estate scorsa ho partecipato al convegno organizzato dal sindaco di Villa San Giovanni al quale hanno partecipato i più grandi luminari dell'Urbanistica Nazionale.

Mi sono permesso di portare i risultati di quel convegno alla II Conferenza Nazionale dei Trasporti con una comunicazione scritta oltre che orale: se il manufatto stabile sullo Stretto è fattibile dobbiamo fare in modo che esso venga inserito nel territorio in maniera da evitare qualsiasi pericolo e da favorire, invece, uno sviluppo riequilibratore in grado di influenzare anche il processo di sviluppo delle zone a nord di quest'area.

Su questo è aperto il dibattito: abbiamo il dovere di pronunciarsi da adesso perché gli Enti Locali, gracili e deboli, hanno bisogno di sostegno e di un coordinamento perché le scelte siano univoche, uniformi e non si traducano in una rissa.

Non possiamo limitarci a dire che per il ponte ci vogliono 5 mila miliardi per cui ne chiediamo 2 mila per opere di infrastrutture ed altro. Abbiamo il dovere di essere più precisi e più propositivi: dobbiamo dire che l'infrastruttura stabile deve servire tutta l'area dello Stretto e deve servire ad aggregare un'area metropolitana che leghi Reggio alla possibilità di interscambio con Messina ma che leghi l'intera area alle possibilità di offrire aree industriali ad iniziative, per esempio, siciliane che non hanno spazio a Messina e a Catania per scarsità di aree industriali in quelle zone.

Questi legami di tipo metropolitane, non possono essere assicurati dalla permanenza del traghetto ma che devono, invece, essere

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

costituiti dalla possibilità di utilizzare la nuova struttura in funzione delle esigenze metropolitane.

E', perciò, necessario che tutto il territorio predisponga le sue aree disponibili ad una utilizzazione che non riguardi soltanto la funzione pura e semplice dell'attraversamento, ma il coinvolgimento di economie finora contrapposte che devono diventare un'unica economia anche attraverso una valorizzazione delle risorse attualmente esistenti.

Mi riferisco agli insediamenti meccanici delle Omeca, all'Università di Reggio Calabria, alle aree industriali del reggino alla possibilità di creare centri di ricerca scientifica, tecnologica anche profittando della presenza di strutture universitarie che, tutte insieme, devono contribuire a creare una ipotesi di insediamenti produttivi come fatto di crescita economica.

Ci viene detto che se si fa il ponte sullo Stretto in 10 anni saranno occupati 5 mila operai: potrà anche essere vero. Io ritengo che 5 mila unità potrà essere la punta massima di impiego per 5/6 mesi; ci saranno scaglioni di 1000-2000-3000 operai per decrescere, poi, sensibilmente.

Si potrà dare qualche sollievo momentaneo alla disoccupazione endemica, ma il giorno in cui si comincia a finire l'opera se, nel frattempo, il territorio non sarà stato messo in condizione di crescere sul terreno dello sviluppo economico, ci saranno guai perché alla disoccupazione di ritorno si aggiungeranno gli squilibri paurosi derivanti dall'impatto di una struttura in una realtà povera e miserabile e, quindi, ulteriormente emarginata.

Ho voluto porre questioni di indirizzo generale per l'azione della Giunta: credo che il Consiglio dovrà ritornare a discutere con la consapevolezza che parlare soltanto di strut-

ture e di sovrastrutture di collegamento con il territorio non ha senso, specie quando si parla di possibilità autonome indotte, derivanti dall'attraversamento.

Occorre, invece, produrre uno sforzo per predisporre, con atti concreti e con progetti esecutivi, integrati fra di loro, iniziative specifiche nei diversi settori produttivi; bisognerà attrezzare il territorio se si vuole che la struttura diventi un fatto vitale e renda la regione partecipe dei benefici di un attraversamento più comodo e celere.

Se faremo un'azione costante di avvicinamento, di contatto, di dialogo con i Comuni interessati; se ci sforzeremo di studiare l'impatto ambientale e le sue conseguenze; se produrremo progetti che riguardino i settori produttivi e che devono essere precedenti all'entrata in funzione della struttura di attraversamento credo che il nostro si sarà argomentato e l'attraversamento stabile dello Stretto potrà divenire un fatto di sviluppo e di crescita per la Calabria.

## PRESIDENTE

E' iscritto a parlare l'onorevole Reale. Ne ha facoltà.

## Italo REALE

C'è un problema, parlando dell'attraversamento stabile dello Stretto, di ordine psicologico: nell'affrontare tale questione, che pure ha una serie di problematiche importanti che riguardano il futuro della nostra regione, pesa, senza dubbio la questione della centrale a carbone; dopo che il Consiglio regionale ha detto no alla centrale a carbone c'è, obiettivamente, difficoltà nel dire no ad un'altra opera di grande dimensioni e di notevoli investimenti quale quella del ponte.

Eppure, questo no, mi pare che, sostanzial-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

mente, venga fuori dagli interventi dei colleghi: credo che nell'affrontare il problema del ponte dobbiamo tenere presenti alcune cose. La prima, che mi pare essenziale, va al di là delle nostre competenze ed è quella se l'attraversamento stabile dello Stretto sia in funzione degli obiettivi del solo attraversamento stabile dello Stretto.

Il secondo problema è se l'attraversamento stabile dello Stretto sia utile o meno alla Regione. Nel dibattito fin qui svolto, mi è parso che sia stata prevalente l'affermazione che il ponte è un male inevitabile, che non siamo in grado di opporci al ponte per cui occorre verificare quali iniziative adottare per tentare di diminuire l'impatto negativo che il ponte può determinare sulla realtà calabrese.

Non si affronta, mi pare, il problema principale e cioè se una spesa di quelle dimensioni possa, in qualche modo, essere utile ed effettivamente servire allo scopo per cui è diretto. Il collega Funaro ha avanzato una serie di problematiche sulle varie tipologie: lo stesso Amministratore Delegato, ing. Giraladini, ci ha detto che la scelta, sostanzialmente affidata ad un comitato interministeriale, provoca tutta una serie di problematiche per quanto riguarda la fattibilità stessa del ponte: ci sono problemi di sismicità, di vento, sulle quali l'onorevole Funaro ha parlato da tecnico.

Sulla scelta ponte (che sembrerebbe quella verso la quale si va). Si possono sollevare una serie di perplessità sulla sua fattibilità. non vorrei che tutto il gran battage pubblicitario sull'attraversamento stabile dello Stretto fatto più in funzione delle elezioni regionali in Sicilia che per l'effettiva volontà di portare a termine quest'opera.

Mettendo da parte questa osservazione (che lascia il tempo che trova perché io non ho

strumenti tecnici che mi consentono di approfondire questa argomentazione), io vorrei fare alcune osservazioni di carattere generale: nell'ampio volume sullo studio di fattibilità, predisposto dalla Società Stretto di Messina, si affronta il problema della fattibilità economica del ponte facendo un bilancio fra gli effetti positivi e la spesa che l'opera comporta.

Una serie di indagini, fatte presso gli operatori siciliani e quanti usufruiscono normalmente del servizio di traghettiamento, riguarda non tanto i costi aggiuntivi del servizio di traghettiamento per le merci siciliane che debbono essere portate al nord quanto una maggiore valorizzazione del trasporto fra la Sicilia, il Continente e viceversa.

La Sicilia che è la Regione più interessata alla costruzione del ponte rispetto al servizio di traghettiamento sia per la valorizzazione del traffico che per la sicurezza della continuità dei trasporti che il servizio di traghettiamento non garantisce.

Lo studio della Società "Stretto di Messina" sui tempi di accorciamento nell'attraversamento dello Stretto non è, poi, così vantaggioso: è di 30 minuti per le autovetture, di 60 per gli autocarri, di 90 per i treni.

Su questa base previsionale che senso ha parlare di blocco dello sviluppo industriale ed economico della Sicilia? Si può giustificare la costruzione di un'opera che parte con 5 mila miliardi e che non siamo in grado di prevedere quali costi aggiuntivi porterà?

La necessità del ponte, in riferimento allo sviluppo economico, mi pare sia un poco carente: d'altra parte se è vero che il ponte può aprire i mercati siciliani consentendo una maggiore rapidità nell'esportazione è anche vero il contrario e cioè che con il ponte le merci che vengono dal nord potrebbero

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

più facilmente entrare in concorrenza con quelle siciliane.

L'amministratore delegato, ing. Giraladini, diceva di essere contrario all'imposizione del pedaggio: lo stesso studio di fattibilità, ipotizza gli stessi prezzi che oggi si pagano con il traghettamento.

C'è un'altro fatto estremamente importante in uno dei volumi di fattibilità del ponte, quello riferito alle possibilità di un miglior servizio di traghettamento. Siamo sicuri che la struttura del ponte è veramente essenziale per lo sviluppo non tanto dal punto di vista regionalistico, ma come investimento intelligente per il Paese?

Un moderno servizio di traghettamento che comporterebbe investimenti di entità molto minore rispetto a quelli che servirebbero per il ponte, non potrebbe consentire ugualmente una riduzione dei tempi?

A cosa servirà il ponte se la linea ferrata sulla costa tirrenica - non parliamo della ionica -. Mi chiedo, inoltre se l'autostrada l'A3 sia in grado di sopportare un aumento di traffico soprattutto negli ultimi 40 km vicino a Reggio Calabria; mi chiedo, cioè, se l'attraversamento stabile dello Stretto toglierà la strozzatura oggi esistente tra la Sicilia e il resto del Paese.

Occorre, poi, prevedere se il manufatto stabile nei periodi di maggiore affollamento turistico farà o meno acqua come oggi avviene con il servizio di traghettamento. Dinanzi a tutta questa serie di problemi si pone il problema se questi 5 mila miliardi, non possano essere spesi in modo diverso, migliorando il tessuto del trasporto della nostra regione ed in Sicilia per consentire tempi di percorrenza più ridotti, nel trasporto, soprattutto, delle merci.

La costruzione del ponte, da un punto di

vista psicologico e di cartolina, ha un effetto certamente rispetto ad una razionalizzazione del sistema dei trasporti: che non è visibile in fotografia e non rimane come opera di regime a imperituro ricordo per le future generazioni. E', dunque, il ponte per la regione Calabria?

Credo che dovremmo verificare se questa struttura serva allo sviluppo della nostra regione. Sono molto preoccupato: sullo studio sull'impatto ambientale che è stato pubblicato e che abbiamo ricevuto dalla società "Stretto di Messina" si parla di sei itinerari turistici.

Perché la società si rende conto che il ponte, sostanzialmente, accentuerà maggiormente la caratteristica di zona di passaggio che ha assunto nel tempo la nostra regione, come ricordava l'onorevole Dominijanni.

Non possiamo collegare una serie di iniziative alla costruzione del ponte: gli itinerari turistici per valorizzare le bellezze naturali ed archeologiche debbono essere fatti indipendentemente dal ponte; il miglioramento della linea ionica non può essere subordinato alla costruzione o meno dell'attraversamento stabile dello Stretto, perché, altrimenti rinunceremo alla possibilità di migliorare la qualità della vita in Calabria.

Non stiamo caricando sulla struttura del ponte, le incapacità di movimento dell'istituto regionale? Si fa il ponte sullo Stretto e, allora, bisogna fare il piano di coordinamento territoriale; è un assurdo perché il piano di coordinamento territoriale va fatto col ponte e senza il ponte.

Il problema della crescita del tessuto produttivo in Calabria, non può essere collegato al ponte perché deve essere un fatto autonomo che va al di là della costruzione o meno del ponte.

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Non ci possiamo cullare sulla speranza che la Società "Stretto di Messina" ci possa risolvere tutta una serie di problemi a cominciare dagli itinerari turistici: sostanzialmente, il ponte non comporta alcuna attività per la Calabria e, nella migliore delle ipotesi, aprirà il problema della disoccupazione di ritorno.

Se - come diceva l'ing. Giraladini i 5 mila miliardi comporteranno un aumento di occupazione di 5 mila unità, per un periodo di anni necessari alla costruzione del ponte, è anche vero che la manutenzione ordinaria del ponte comporterà, poi, un impiego di 250 operai.

Per quanto riguarda poi i 5000 operai (di cui 2500 sulla sponda calabrese) dobbiamo sapere che tipo di lavoro faranno per capire se con il ponte accadrà quello che è successo con altre infrastrutture, per esempio la SIR di Lamezia Terme dove 3000 cassa integrati hanno distrutto il mercato del lavoro.

Cosa faranno quei 2500 lavoratori calabresi, una volta che la struttura sarà finita? Quale sarà il tessuto produttivo della nostra Regione per poter, successivamente, assorbire quella manodopera? E quelle capacità professionali acquisite attraverso l'esperienza della costruzione del ponte?

Per il tipo di lavoro che si farà, non mi pare che ci siano possibilità di occupazione successiva per le migliaia di unità lavorative impiegate nella costruzione del ponte. E' in dubbio che ci sarà un aumento di reddito sulla fase di costruzione del ponte: ma una cosa comporterà questo aumento di reddito se altre attività verranno disincentivate dalla costruzione del ponte?

Manca, poi, nel volume di valutazione di impatto ambientale, una valutazione seria sugli effetti dei cantieri durante il periodo di costruzione del ponte; vi sono una serie di

suggerimenti nel senso che bisogna costruire strade senza turbare l'equilibrio naturale in una delle zone turisticamente più belle della nostra regione, di un'area già estremamente colpita dal fenomeno della costruzione edilizia senza frontiere e senza limiti per responsabilità di Enti locali che non hanno mai avuto la capacità di governare il territorio.

Che cosa vorrà dire il passaggio sulla litoranea tirrenica di centinaia di autocarri Atra? Cosa vorrà dire nei confronti del turismo l'intasamento dell'autostrada A3 in conseguenza del passaggio di convogli di Tir, diretti al ponte?

Nel volume sull'impatto ambientale, la Società dello Stretto prevede l'apertura e lo sfruttamento di nuove cave. Che cosa vuol dire tutto ciò in riferimento all'enorme quantitativo di inerti necessarie per la costruzione del ponte?

Per quanto tempo i danni della costruzione del ponte si riverseranno sul turismo nell'area dello Stretto? C'è, dunque, tutta una serie di problemi da porci nell'affrontare il problema del ponte: per questo motivo non mi sento di dire che poiché il ponte lo faranno in ogni caso, tanto vale di trovare i sistemi per mitigarne le conseguenze negative.

### **Presidenza del Presidente Anton Giulio Galati**

Per quanto riguarda l'intervento straordinario, possiamo ritenere, con tranquillità, che il governo non lo sospenderà e che quei cinque mila miliardi necessari per la costruzione del ponte non ci saranno rinfacciati per molti anni?

Il Consiglio regionale potrà protestare; farà ordini del giorno, ma saranno sufficienti a modificare le linee di tendenza del governo nazionale? La costruzione del ponte esclude

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

completamente la zona di Reggio Calabria da qualsiasi sviluppo e la rende zona periferica; la soluzione adottata per la rete ferroviaria è, in tal senso, significativa.

Certo un fatto positivo però qualche cosa vuol dire: rispetto al sogno positivista della costruzione di un bel manufatto che, ancora una volta, qualificherà il lavoro italiano all'estero, possiamo correre il rischio di assommare tutti questi pericoli?

Ho posto tali questioni in modo problematico al Consiglio regionale chiedendo una riflessione attenta perché lo stesso Consiglio regionale non debba, poi, dire un no alla costruzione del manufatto, ripetendo l'errore per la centrale carbone. Ripetere lo stesso errore, vuol dire non aver quella capacità politica e propositiva che, giustamente, i calabresi chiedono all'ente che li governa.

**PRESIDENTE** Ha chiesto la parola l'onorevole Sprizzi. Ne ha facoltà.

**Antonio SPRIZZI**

Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il tema in discussione, nonostante la scarsa attenzione di molti colleghi, è, forse, uno dei temi più rilevanti non fosse altro che per il grande battage pubblicitario suscitato nelle settimane scorse.

Al di là del fatto di propaganda, non vi è dubbio che qualora si realizzasse un'opera del genere si avrebbero implicazioni di grande rilievo per la nostra realtà e, particolarmente, per la parte meridionale della nostra regione.

Siamo d'accordo che le conseguenze dell'attraversamento stabile dello Stretto per la Regione Calabria non sono univoche, ma sono suscettibili di variazioni in relazione a quanto faremo come popolazioni calabresi e

come Regione.

Il compagno Politano, intervenendo a nome del mio partito, sottolineava l'attenzione del Pci nel suo complesso verso questa opera, dal momento che ci troviamo di fronte ad implicazioni di grande rilievo sia in positivo che in negativo.

Occorre, perciò, trattare la questione con lucidità e rigore, in primo luogo da parte del massimo consesso elettivo della Regione: abbiamo bisogno, in primo luogo, di conoscere il progetto di massima e il conto economico del rapporto costi-benefici del manufatto di attraversamento stabile dello Stretto.

Indipendentemente da ciò, la Regione Calabria deve guardare alla realtà dell'area interessata concepandola come un'area integrata dello Stretto, ed al servizio dello sviluppo complessivo della nostra regione.

Non è l'attraversamento stabile ma quello che sta dietro i suoi contenuti più complessivi che deve essere affrontato da noi anche perché la Regione Calabria ha competenze specifiche: non possiamo correre il rischio di subire un'opera, ma, al contrario, dobbiamo elevare il tiro per valorizzare le risorse della Calabria nell'area interessata all'attraversamento stabile.

Si pone, in sostanza, per la Regione Calabria la necessità di fare la sua parte; di uscire dalle preoccupazioni spicciole della gestione quotidiana e rabberciata; di recuperare i gravi ritardi anzi, la mancanza di convinzioni e di volontà politica, per delineare una politica di programmazione dello sviluppo in Calabria.

Poco fa, il collega Dominijanni ha chiesto una immediata discussione in I Commissione, sulla famosa questione delle linee del piano territoriale di coordinamento regiona-



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

le. Sono pienamente convinto dall'esigenza di redigere il piano territoriale di coordinamento e di guardare alla programmazione non come un fatto settoriale, da appaltare a questo o quell'assessore, in modo complessivo.

Per quel che riguarda il gruppo consiliare comunista chiederemo, formalmente, in sede di discussione della I Commissione consiliare che si vada ad una discussione congiunta fra la I e la II Commissione sulle linee di piano territoriale di coordinamento regionale e sulla legge di procedura della programmazione.

Credo che occorre andare ad un confronto preliminare sulle questioni che riguardano la programmazione nel suo complesso e vedere se a questi fini sono adatti gli studi fin qui elaborati.

Ciò è necessario per poter dare indicazioni ai tecnici, per discutere sul ruolo che spetta alla Commissione ed all'Ufficio del Piano, ancora oggi, non è stato insediato. Bisogna guardare con serietà i problemi posti dall'attraversamento stabile, uscire dalle improvvisazioni, dare alla Regione Calabria la capacità di guardare di porsi di fronte a questioni così importanti in maniera seria evitando le improvvisazioni e il propagandismo delle settimane passate.

Poco fa, il collega Reale sosteneva che non si sfugge all'impressione che si riparli del ponte sullo Stretto di Messina per un fine meramente elettoralistico che guarda, cioè, alla scadenza importante delle elezioni regionali in Sicilia.

C'è una sorta di propagandismo e di improvvisazione, dimostrata, peraltro, dal modo stesso con cui si è giunti alla firma della convenzione e del protocollo d'intesa. Il Presidente della Giunta regionale ci ha detto di

essere stato convocato, in tutta fretta, dal ministro competente, senza il tempo di non solo affrontare una discussione impegnativa nel Consiglio regionale ma addirittura, nella Giunta stessa.

Ciò vuol dire che, fatalmente, il resto del traffico che non va a Brindisi e che ha necessità di scendere in Calabria o di arrivare in Sicilia, che già in parte ha tirato lungo l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, attraverso la superstrada Sibari-Spezzano sarà fatalmente attratto dalla superstrada Gioiosa Ionica-Rosarno in via di completamento perché più conveniente arrivare al ponte sullo Stretto.

Si avrà come conseguenza la desertificazione totale dell'area ionica della provincia di Reggio Calabria che, già abbastanza desertificata, non ha sviluppo, non ha conosciuto i pur promessi interventi dell'Iri nel settore della meccanica, appare destinata ad un avvenire non felice.

Se non impediamo con un'azione idonea a far sì che non si verifichi quanto delineato. Già il Piano Nazionale dei Trasporti aveva eliminato la ferrovia ionica dal novero di quelle di interesse nazionale: c'è voluta una battaglia, in sede di comitato interministeriale, ai limiti della pugna fisica col Ministro Signorile e con la segreteria tecnica perché questa la strada ferrata ionica fosse reintrodotta fra quelle di interesse nazionale.

C'è bisogno di lucidità, di chiarezza negli obiettivi da perseguire e di rigore nel loro perseguimento: in questo senso, la Giunta regionale deve fare la sua parte ed il Consiglio regionale deve vigilare perché non si ceda su questo terreno.

Non è possibile ed accettabile - i capigruppo lo hanno ribadito nell'incontro di alcuni giorni fa con, il prof. Giraldini e con altri che

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

la Regione Calabria non sia a conoscenza di tutti gli atti ancora oggi, ignorano il primo e l'ultimo redatti dalla società "Stretto di Messina": eppure la Regione Calabria, che fa parte della società, non può accettare di non essere è corresponsabile di scelte politiche che competono alla nostra Regione.

In mancanza di tutti gli studi credo che non possiamo entrare nel merito del manufatto stabile e, ancora di più, sulla sua scelta tipologica. Il Consiglio regionale deve ribadirlo alla Società "Stretto di Messina" che occorre, nel redigere il progetto di massima, rispettare l'art. 4 della legge 1158, che prescrive la presentazione del conto finanziario e di una relazione tecnica in grado di illustrare le ragioni per cui si fanno delle opzioni in rapporto alla scelta tipologica e, nello stesso tempo, si indicano i tempi di esecuzione dell'opera.

Di fronte al tentativo di fare propaganda, è compito della Regione chiedere che si metta ordine nelle cose, capire l'operazione di fronte alla quale ci troviamo. Solo quando avremo il progetto di massima, il conto finanziario, la spesa che si presume di dover assumere, la relazione tecnica saremo - come Regione Calabria - nelle condizioni di poter esprimere la nostra opinione, prima che il Parlamento adotti una decisione dando il via alla redazione del progetto esecutivo, allo stanziamento, esso comporta e, quindi, alla indicazione della spesa che lo Stato intende sostenere per realizzare l'attraversamento stabile dello Stretto.

Con buona pace di alcuni colleghi consiglieri regionali e dei tecnici interessati, credo che in questa fase, non possiamo esprimere una opzione in rapporto alle tre ipotesi di attraversamento.

Dobbiamo, in primo luogo, garantire alla Regione Calabria di non essere penalizzata;

vogliamo essere garantiti che il passaggio sul manufatto - oltre ai mezzi gommati comprenda anche le ferrovie, perché ciò non è un fatto scontato; dobbiamo costituire - ed in questo sono d'accordo con il Presidente Principe, un consorzio dei Comuni interessati (da Melito e San Ferdinando oltre Reggio Calabria e di Villa San Giovanni).

Prima di ogni decisione da parte del Governo occorre un confronto con gli enti locali interessati e il Consiglio regionale della Calabria: dopo di ciò si potrà passare alla redazione del progetto esecutivo e, quindi, alla realizzazione dell'opera.

In sostanza, non siamo interessati all'opera in quanto tale, quanto al fatto che essa si inserisce, quantitativamente e qualitativamente nelle ipotesi di sviluppo di quest'area che deve servire a far fare passi in avanti all'intera Regione Calabria.

Come calabresi abbiamo l'amara esperienza della vicenda di Gioia Tauro e della Liquichimica di Saline, dove sono stati spesi ingenti risorse finanziarie senza che queste producessero alcuna possibilità di sviluppo e di occupazione per la nostra realtà.

Perciò, non possiamo non guardare con inquietudine all'orientamento del Governo e alla richiesta della Società "Ponte dello Stretto" di ottenere altri 220 miliardi. Il progetto di massima è stato finanziato: occorre che vengano completati gli studi e redatto il progetto di massima.

La richiesta di cominciare le opere di cantierizzazione è molto strana perché non esiste un progetto di massima, non c'è la certezza che sia possibile realizzare il manufatto stabile di attraversamento: per quale ragione, dunque, bisognerebbe dare 220 miliardi alla Società "Stretto di Messina".

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Come Regione Calabria dobbiamo esprimere le nostre riserve e di dire che non c'è alcun bisogno di scorciatoie e di confusione ma, invece, che i vari passaggi vengano fatti con chiarezza e con rigore perché ognuno possa sapere quello che si fa e ognuno possa prevedere quello che succederà.

L'altra questione, certamente non secondaria, con cui occorre fare i conti, è quella dell'impatto ambientale. Nel documento di sintesi presentato dalla Società si parla delle questioni dell'impatto ambientale; ma non possiamo limitarci a prenderne atto: abbiamo il dovere, assieme alla Regione Sicilia, ma certamente come Regione Calabria di chiedere al Ministero dell'Ecologia di redigere un'indagine di impatto ambientale col concorso della Regione Calabria e di quel consorzio di comuni interessati di cui si parlava prima.

Nello studio è stata fatta una quantificazione di spesa per il recupero e gli effetti negativi che potrebbero derivare al paesaggio, interessato alla costruzione del manufatto: dobbiamo vigilare perché il governo non finanzi esclusivamente la realizzazione del manufatto versamento, ma che si faccia carico anche delle questioni della salvaguardia e della valorizzazione di quel territorio e che gli investimenti siano aggiuntivi e non sostitutivi rispetto alle leggi dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno.

Altrimenti c'è il rischio, ancora una volta, di essere soggetti passivi in una operazione fatta sulle nostre spalle e, probabilmente, contraria agli interessi della Calabria. Bisogna che la Regione predisponga un progetto di sviluppo integrato che riguarda tutta la politica dei trasporti nello Stretto: pensiamo, ad esempio, a Villa San Giovanni e alla esigenza di non attendere la realizzazione del manufatto stabile per risolvere il problema immediato del traffico in quella città.

E' una questione che non può essere procrastinata nel tempo, ma sulla quale dobbiamo impegnare la Regione Calabria, il Governo del nostro Paese per una sollecita razionalizzazione dei trasporti nello Stretto attraverso il potenziamento del vettore pubblico con un collegamento rapido fra Reggio e Messina.

Bisogna chiedere alle Fs di sostituirsi all'attuale società che gestisce il servizio aliscafi e di acquistare aliscafi più moderni, in grado di trasportare più gente a costi competitivi. Le Fs possono essere concorrenziali nel trasporto passeggeri e merci con le società private che, invece, nei fatti hanno finito per soppiantare l'Ente pubblico.

Razionalizzare il trasporto fra la Sicilia e Continente significa guardare non solamente alla parte tirrenica della Calabria, ma utilizzare anche la linea ferrata ionica che non va considerata come un ramo secco, ma al contrario, dovrà essere l'ammodernamento con il raddoppio dei binari e l'elettrificazione della linea scongiurando i piani di una sua emarginazione.

Per la jonica c'è, dunque, un problema di intervento delle Fs ma, anche, dell'Anas per l'ammodernamento della statale 106; vi è, poi, un problema che riguarda la Regione Calabria ed il suo famoso Piano regionale dei trasporti.

Non è possibile andare avanti con una proliferazione continua delle autolinee di trasporto privato senza un piano di organizzazione dei trasporti nella nostra regione per consentire alle tante zone interne della Calabria di avere la possibilità di collegamenti con i centri costieri e con le stesse sanzioni ferroviarie guardando il trasporto pubblico come un sistema internodale che consenta di avere linee di collegamento tali da superare l'emarginazione, delle zone interne dal contesto della regione.

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

Bisogna, perciò, avere una strategia unitaria dello sviluppo della Calabria, non parcellizzata e lottizzata fra i vari assessorati. Ecco la ragione per cui contestavo l'ipotesi di una discussione settorializzata del Piano territoriale di coordinamento e ribadivo l'esigenza di cominciare a discutere nel Consiglio regionale e nelle Commissioni sui criteri della programmazione, valorizzando gli strumenti del Consiglio, la Commissione del Piano e l'Ufficio del Piano che bisognerà finalmente, costituirlo e mettere nelle condizioni di essere un reale organo di supporto tecnico del Consiglio regionale e della stessa Commissione.

Se la Regione Calabria non sarà in grado di compiere scelte efficaci ci sarà, veramente, il rischio che la nostra Regione continui a restare un'area di transito dalla quale si passa velocemente prima di raggiungere la sponda siciliana.

Per scongiurare questi pericoli occorre contrapporre la nostra capacità di fare dell'area dello Stretto una zona produttiva al servizio di un'area più vasta, l'area del Mediterraneo. In un'operazione di questo tipo, Reggio Calabria non verrebbe emarginata e potrebbe svolgere un ruolo direzionale in un'area così importante.

In questo senso non vi è dubbio occorre guardare alle due realtà di una certa corporosità produttiva: le Omeca, le Officine di Saline. Infatti, nell'ipotesi in cui l'area dello Stretto diventerà un centro intermodale dei mezzi di trasporto vi è la possibilità per Saline e per le Omeca di essere potenziate e di poter svolgere un importante ruolo produttivo sull'area integrata è ora che la Regione Calabria si confronti, dica quali sono le sue intenzioni, anche in rapporto alla questione di Gioia Tauro che potrà divenire un'area produttiva di grande rilievo ed uno strumento per lo sviluppo più complessivo della Calabria.

Cosa si intende fare perché il porto di Gioia Tauro venga completato ed utilizzato, perché venga messo in grado di affrontare la concorrenza delle altre strutture portuali Mediterranee?

Senza una volontà politica di utilizzazione di questo porto tutto resterà fermo; eppure, il porto di Gioia Tauro può avere un suo ruolo: recentemente una delle più grandi compagnie di trasporto container aveva chiesto la possibilità di utilizzazione del Porto di Gioia Tauro.

L'ipotesi è fallita perché il Porto non è stato ancora completato. Ciò è accaduto perché l'impostazione governativa non è quella di dare un carattere polivalente, ma, al contrario, un unico carattere di porto al servizio della centrale a carbone.

Perciò il governo non vuole l'accordo con la Smeb per la costruzione dei bacini di carenaggio, peraltro previsti nel progetto originario per il porto di Gioia Tauro, non realizza le opere per il terminal container.

Fino a che punto la Regione Calabria manterrà un rapporto di sudditanza e subalternità verso scelte fatte al di fuori della Regione Calabria? Fino a che punto questo personale politico non deve avere il coraggio di assumere una posizione autonoma?

Guardare agli interessi della collettività calabrese significa disegnarci, come classe dirigente, una ipotesi di sviluppo per la regione Calabria: questo è il problema di fondo con cui fare i conti.

Non possiamo assistere passivamente al fatto che un'area industriale, di nome e non di fatto, venga trasformata in area dei rifiuti dei 33 Comuni della Piana di Gioia Tauro. La Calabria può e deve essere al servizio del Paese: ciò sarà possibile a condizione che il

---

**SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986**

---

Paese si ponga al servizio dello sviluppo economico e sociale della Calabria: bisognerà guardare a Gioia Tauro, a Reggio Calabria, alla questione dell'attraversamento stabile dello Stretto in questa visione di reciproci interessi e di programmazione degli interventi superando ogni improvvisazione; altrimenti non saremo le vittime ma i carnefici della nostra stessa Regione.

**Convocazione della prossima seduta****PRESIDENTE**

Sono le ore 20 e 15 minuti: non vi è spazio per altri interventi. Pertanto tolgo la seduta: il Consiglio è aggiornato a domani mattina alle 10,30.

**La seduta termina alle 20,15**



## ALLEGATI





## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

**Congedi**

Hanno chiesto congedo i consiglieri Rhodio, Dalla Chiesa, Covello.

*(Sono concessi)*

**Annunzio di progetti di legge e loro assegnazione a Commissioni**

Sono stati presentati alla Presidenza i seguenti progetti di legge di iniziativa della Giunta regionale:

“Disposizioni, criteri e modifiche di ordine generale per l'applicazione del Regolamento Cee n. 797/85. Relativo la miglioramento delle efficienze delle strutture agricole”. (28/4^).

E' assegnato alla seconda Commissione consiliare - Sviluppo economico.

*(Così rimane stabilito)*

“Norme in materia di tariffe per le strutture ricettive gestite da imprese turistiche e sub-delega alle province delle relative funzioni amministrative” (29/4^).

E' assegnato alla seconda Commissione consiliare - Sviluppo economico - con il parere della prima - Politica istituzionale.

*(Così rimane stabilito)*

**Annunzio di proposte di provvedimento amministrativo e loro assegnazione a Commissioni**

Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di provvedimento amministrativo di iniziativa della Giunta regionale:

“Programma annuale di formazione professionale 1986 “(art. 28 Statuto)” (42).

E' assegnata alla terza Commissione consiliare - Servizi sociali - con il parere della seconda - Sviluppo economico.

*(Così rimane stabilito)*

“Estinzione dell'asilo infantile “Città di Rogliano” con sede in Rogliano” (43).

E' assegnata alla prima Commissione consiliare - Politica istituzionale.

*(Così rimane stabilito)*

**Nota di sollecito del Commissario di Governo**

Il Commissario di Governo ha sollecitato, ancora una volta, la designazione delle terne per la costituzione della Commissione di controllo sull'amministrazione regionale. Allo stato non risulta depositata nessuna proposta.

**Trasmissione di deliberazione**

La Giunta regionale ha trasmesso la deliberazione n. 200 adottata nella seduta del 10 febbraio 1986 recante: “Seconda nota di variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1986”, in riferimento al progetto di legge n. 20/4^ in corso di esame presso la Commissione competente, la delibera di cui sopra sarà inviata alla 2^ Commissione consiliare permanente.

**Nota del Sindaco del Comune di Soeria Mannelli**

Il Sindaco del Comune di Soveria Simeri con nota n. 510 del 7 febbraio 1986 fa appello alla sensibilità di questo Consiglio perché sia fatta rientrare nel confine del Comune una località denominata “Petrizia” attualmente territorio del Comune di Sellia Marina. Copia della nota e del parere dell'ufficio

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

legislativo sarà inviata ai Gruppi consiliari.

**Interrogazioni a risposta scritta**

Reale. *Al Presidente della Giunta regionale.*

Per sapere – premesso che:

si lamenta da più parti di trasferimenti di dipendenti Regionali su richiesta di “politici” che li utilizzerebbero come segretario personale -:

1) quali e quanti siano i dipendenti Regionali distaccati presso altre strutture;

2) quali siano i motivi che hanno giustificato il trasferimento temporaneo;

3) se la Regione ha provveduto a richiedere il rimborso per gli stipendi versati.

(188; 13.2.1986)

Reale. *Al Presidente della Giunta regionale.*

Per sapere - premesso che:

il trasferimento del centro abitato del Comune di S. Lorenzo Bellizzi (CS), venne colpito da una frana;

la Regione ha stanziato nel 1978 la somma di £. 4.680.000;

i lavori furono assegnati alla impresa Pizzarotti di Parma la quale li ha dati in subappalto alla Comer di Lamezia Terme;

la gara d'appalto venne fatta nel 1978, ma i lavori iniziarono solo nel 1981;

gli appartamenti previsti nel progetto iniziale erano 150 ma ne sono stati realizzati e ultimati solo 52;

tali appartamenti, realizzati oramai da due anni, non vengono ancora consegnati ai

nuclei familiari assegnati -:

1) se la Regione ha concesso contributi ulteriori per il completamento dell'opera;

2) per quale motivo le abitazioni già ultimate non vengono consegnate;

3) se vi sia in progetto la realizzazione dell'obiettivo iniziale, ovvero la costruzione di tutti gli appartamenti previsti.

(189; 13.2.1986)

Reale. *Al Presidente della Giunta regionale.*

Per sapere - premesso che:

ad Amantea (Cs) vi sono 36 alloggi di Erp costruiti dall'Iacp ed ultimati fin dal 1982, che a tutt'oggi non sono stati ancora assegnati perché la commissione circondariale per l'assegnazione alloggi che ha sede in Paola non ha provveduto alla redazione della graduatoria definitiva;

sia la commissione alloggi che l'amministrazione Comunale di Amantea (quest'ultima in fase istruttoria) non hanno rispettato i termini previsti dall'art. 8 del DPR 1032 del 1 1972, in ognuna delle diverse fasi comprese tra il bando di concorso e la graduatoria definitiva: l'ultimo grave ritardo si è verificato tra la presentazione dei ricorsi avverso la graduatoria provvisoria (9/8/85) e la pubblicazione della graduatoria definitiva che la legge stabilisce debba avvenire dopo un mese, mentre a tutt'oggi - cioè dopo ben 6 mesi - tale graduatoria non è ancora approntata;

alloggi ultimati da 4 anni debbano restare vuoti, mentre centinaia di famiglie di lavoratori aspettano e continuano a vivere in case antigieniche e sovraffollate, genera un profondo malcontento verso tutti gli organi competenti - compresa la Giunta Regionale

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

il cui Presidente nomina la Commissione alloggi alla quale sono da addebitare tanti gravissimi ritardi -:

1) se la Presidenza della Giunta, organo che ha nominato la commissione inadempiente, non intenda intervenire urgentemente per cercare di sanare tale situazione;

2) quali garanzie intende prendere per il futuro vista la analoga situazione esistente in altri comuni della Regione;

3) se intende esprimere al potere legislativo necessità di modificare alle norme di cui al Dpr 1035 che si appalesa farraginoso e inidoneo ad una celere redazione delle graduatorie ed assegnazione di alloggi;

4) se non intende intervenire, nello specifico, sulla commissione alloggi di Paola, perché risolva celermente il caso dei 36 alloggi di Amantea.

(190; 13.2.1986)

*Ledda. Al Presidente della Giunta regionale e all'assessore alla sanità. Per sapere - premesso che:*

l'Ussl n. 18 di Catanzaro, nonostante la grave carenza di personale che non consente un compiuto funzionamento di alcuni servizi (neurochirurgia, rianimazione, chirurgia, ostetricia, malattie infettive, ecc.) non espleta i concorsi né gli avvisi pubblici;

il reparto di neurochirurgia, aperto sei mesi fa, rischia di chiudere perché gli avvisi pubblici per cinque assistenti medici sono scaduti e nonostante fossero previsti sin dal 14 novembre scorso i relativi concorsi pubblici, a tutt'oggi la Regione non ha designato il proprio rappresentante nelle commissioni;

la mancanza di personale e il mancato esple-

tamento dei concorsi mette in pericolo di chiusura reparti già aperti e indispensabili ai cittadini -:

se non ritengono inaccettabili i ritardi nelle designazioni di personale e quali provvedimenti urgenti intendono adottare per ovviare a tali disfunzioni che creano disagi enormi soprattutto ai cittadini che sono costretti a dover ricorrere ai servizi sanitari;

infine se non si ritiene di dover urgentemente assegnare il personale necessario ai servizi riabilitativi, già operanti nell'Ussl, sospendendo i tentativi di convenzionamenti con le cliniche private.

(192; 13.2.1986)

*Giardini. All'assessore all'agricoltura, caccia e pesca ed interventi Cee. Per sapere - premesso che:*

la Commissione Cee ha deciso di erogare all'Italia, tramite il Fondo europeo orientamento e garanzia, finanziamenti per complessivi 7,2 miliardi di lire da destinare ad iniziative nel settore della pesca;

i progetti finanziati in Italia riguardano la costruzione di un centro ittico in provincia di Perugia, un centro per la lavorazione, l'immagazzinamento e la surgelazione di pesce a Sciacca (Agrigento), un complesso per la conservazione e la commercializzazione di prodotti ittici a San Benedetto del Tronto (Ascoli Piceno), uno per la lavorazione del pesce a Lesina (Foggia), oltre all'ampliamento dei centri di Triggiano (Bari, Pedaso (Ascoli Piceno) e Palermo;

nella sostanza, gli interventi cospicui di cui trattasi, si riferiscono a località del centro Sud, con prevalenza nel Meridione -:

se per la Calabria sono previsti, o già con-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

cessi, finanziamenti in direzione del sostegno, della pesca e precisamente per immagazzinamento, lavorazione, surgelazione e commercializzazione dei prodotti ittici;

se la Cee è già intervenuta nel tempo a sostegno delle Aziende interessate o per la creazione di nuove intraprese del ramo e quali di esse hanno beneficiato dei fondi a disposizione della Comunità;

ove ciò non fosse avvenuto, quali passi l'onorevole assessore intende, in tempi brevi, svolgere a favore degli operatori ittici calabresi ovvero a favore del settore che tanta importanza, per le iniziative private assunte direttamente, riveste nella economia della nostra regione.

(193; 18.2.1986)

**Interrogazioni a risposta orale**

Oliverio, Ledda, Politano, Schifino, Di Marco, Reale, Cristofaro, Tarsitano. *Al Presidente della Giunta regionale*. Per sapere - premesso che:

il Consiglio di Amministrazione dell'Esac nella seduta del 6 febbraio u.s. ha deliberato, a maggioranza non qualificata, la designazione del dottore Fausto Lio quale sostituto del Direttore Generale dell'Ente dr. Alberto Torre che ha "manifestato la volontà", così recita la delibera, al Presidente dell'Esac "di ottenere un periodo di aspettativa per malattia di mesi tre";

mettendo da parte ogni osservazione di merito sulla legittimità della delibera e sul preannunciato stato di malessere del dr. Torre non verificato da nessuna commissione medicolegale, il Consiglio di Amministrazione dell'Esac con la suddetta delibera clamorosamente, per l'ennesima volta, la decisione del Consiglio regionale del 21/1/86 finaliz-

zata con apposita mozione, di procedere ad un provvedimento di sospensione cautelativa nei confronti del dr. Torre, condannato per peculato a due anni e sei mesi di reclusione e alla interdizione dei pubblici uffici;

tale decisione del Consiglio di Amministrazione dell'Esac rappresenta un'aperta violazione della legge regionale n. 28 del 1978 che assegna all'Ente il ruolo di "strumento operativo" della regione e, quindi, l'obbligo di attenersi agli indirizzi che essa decide -:

se non sia il caso di informare immediatamente su tutta la vicenda Esac il Consiglio Regionale nella prossima seduta del 18 p.v. affinché in sede istituzionale si prenda esatta cognizione della estrema gravità degli atti amministrativi compiuti dal Consiglio di Amministrazione dell'Esac (tra l'altro, già scaduto da tempo e, per di più, incompleto nella sua composizione per le dimissioni rassegnate da diversi suoi componenti) che dimostrano aperta sfida alle prerogative del Consiglio regionale;

se non sia il caso che il Presidente della Giunta chieda al Consiglio regionale l'attivazione dell'articolo 22 della legge regionale n. 28 del 1978 per procedere allo scioglimento del Consiglio di Amministrazione dell'Esac inosservante delle volontà e decisioni dell'Ente regione e non affidabile sul piano del rispetto delle più elementari norme di correttezza amministrativa e di principi morali.

(191; 13.2.1986)

Schifino, Li Gotti. *Al Presidente della Giunta regionale e all'assessore all'industria*. Per sapere - premesso che:

lo stato di grave preoccupazione dei lavoratori della Fiat-Allis Europa S.p.A. di Crotone messi in cassa integrazione dal 2/12/85 per l'annunciato stato di crisi della Filiale da

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

parte della Società Fiat - Allis di Torino;

l'orientamento della Fiat sembra essere quello del completo smantellamento della struttura di Crotone con il conseguente futuro licenziamento delle maestranze, che aggraverebbe notevolmente la tensione nella popolazione crotonese già gravata dallo stato di crisi di numerose piccole e medie Aziende industriali e artigianali e dei processi di ridimensionamento produttivo che investe le grandi aziende Cittadine (Pertusola-Sud, Montedison) -:

quali iniziative la Regione intende prendere per scongiurare la chiusura anche di questa importante struttura produttiva del crotonese che svolge la propria attività da oltre trent'anni e che gode di notevole prestigio professionale nel mercato dei mezzi di movimento terra.

(194; 18.2.1986)

Schifino, Li Gotti. *Al Presidente della Giunta regionale e agli assessori ai lavori pubblici e alla protezione civile*. Per sapere - premesso che:

dal 18 febbraio 1985 il Sindaco di Scandale informava le Autorità competenti compresi il Presidente della Giunta regionale e gli assessori ai Lavori pubblici e alla Protezione civile, dell'incombente pericolo di frane di un'area di argilla sulla quale sorgono alcune costruzioni abitate da decine di famiglie;

dal sopralluogo tecnico eseguito il 21 novembre 1985, dall'ufficio del Genio civile di Catanzaro emergeva lo stato di pericolo dell'area e la richiesta al Comune di adottare i necessari provvedimenti cautelativi al fine di salvaguardare l'incolumità dei Cittadini;

a tutt'oggi non risulta che siano stati presi da parte dei competenti organi regionali alcun provvedimento -:

per conoscere quali iniziative intendono prendere, considerato lo stato di grave pericolo che investe l'abitato di Scandale che può provocare una catastrofe a seguito del maltempo che imperversa sulla zona, al fine di avviare le opportune opere di consolidamento indispensabile ed urgenti per la sicurezza dei Cittadini.

(195; 18.2.1986)

Di Nitto. *All'assessore alla pubblica istruzione*. Per sapere:

1) se è stato interpellato dal Provveditore agli Studi di Cosenza circa la proposta di soppressione e l'accorpamento di un numero rilevante (circa 60) di scuole medie della Provincia di Cosenza, resa nota dalla stampa;

2) se non ritenga che tale provvedimento sia contro la logica della riforma della Scuola media che ha finora assicurato, con la capillarizzazione dei centri di studio, il diritto allo studio ai ragazzi fino a 14 anni;

3) se non ritenga che la riduzione del numero degli allievi delle scuole medie inferiori, dovuta alla diminuzione del numero delle nascite, debba essere motivo di miglioramento della qualità dello studio e non di riduzione del numero delle scuole;

4) se non ritenga che le Scuole medie siano uno strumento di cultura insostituibile in paesi in cui non esiste altro e che sia un compito sociale della collettività e perciò dello Stato e della Regione mantenerle in funzione anche ristrutturandole in modo che esse restino o diventino nuclei di conoscenza e di educazione nella Società moderna;

5) se non ritenga che la proposta del Provveditore vada a detrimento dei livelli occupazionali del personale della Scuola e contrasti con l'ordine del giorno approvato dal Consi-

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

glio regionale sulla allucinante vicenda cui sono costretti i numerosi docenti precari della Calabria;

6) se non ritenga che il calcolo del rapporto costi-benefici nella Pubblica Istruzione vada inteso nel senso più lato e non basato su semplicistiche procedure contabili.

(196; 18.2.1986)

### Interpellanze

Giardini, Meduri. *Al Presidente della Giunta regionale e all'assessore ai trasporti*. Per sapere – premesso che:

l'occasione del dibattito in Consiglio Regionale sul problema dell'aeroporto di Reggio Calabria (in particolare sulla sospensione del volo postale Reggio-Lametia-Roma) ha dato modo alle forze politiche presenti in Assemblea di sfiorare, solo sfiorare, il problema più complessivo che attiene ai tre aeroporti calabresi senza però approfondire convenientemente, come s'imponesse, tematica che coinvolge, per vari aspetti non secondari, gli interessi della Calabria;

tale dibattito, che si è snodato sulla scia della mozione presentata dal gruppo del Msi-Dn (n. 411 del 4 febbraio 1986), in buona sostanza, non è riuscito a mettere a fuoco la chiara volontà della maggioranza in ordine alle soluzioni che si intendono adottare per il rilancio operativo dei due aeroporti di Reggio Calabria e Lametia Terme ed il recupero dell'aeroporto di S. Anna di Crotone;

l'argomento "aeroporti della Calabria" va, infatti, ad avviso degli interpellanti, considerato globalmente e nella stessa ottica che non veda penalizzata alcuna delle strutture e che garantisca ai tre aeroporti stessi tipi di interventi, funzionalità e servizi nel quadro di una visione più generale che tenga conto delle

nuove realtà che si affacciano all'orizzonte quale il manufatto per l'attraversamento dello Stretto e l'auspicabile recupero autostradale e ferroviario dell'intero litorale ionico calabrese abbandonato, fin qui, al suo destino, a disdoro della classe politica imperante;

gli interpellanti, in definitiva, concordano con quanti puntano, nell'impegno primario del mantenimento dei livelli occupazionali, alla "gestione unica dei servizi non con l'attuale frazionamento del potenziale appalti";

tale momento prioritario va, infine confortato, dalla già richiamata riapertura al traffico dello scalo di S. Anna in Isola Capo Rizzuto e dalla definitiva "ufficializzazione" del ruolo dei citati aeroporti, sulla base di strutture operative ben definite e rapportate alla funzione geografica e possibilità di traffico;

per quanto riguarda gli aeroporti di Lametia e Reggio Calabria, vanno considerati e valutati appieno i singoli preminenti ruoli con potenziamento di voli charter mentre per il S. Anna debbono essere resi operanti, in tempi brevi, come a più riprese promesso, i collegamenti interni ed interregionali complementari al sistema "volativo" degli altri due aeroporti. Tutte e tre le strutture comunque aperte per 24 ore.

Altri elementi per i quali passa il "rilancio" degli aeroporti calabresi sono da rassegnare, in breve, sulla possibilità di acquisire "tariffe agevolate" per meglio "coinvolgere" l'utenza, la revisione degli orari in fasce utili agli utenti. Il riferimento va fatto, d'altra parte al personale ed agli orari di lavoro "normali", ai servizi sanitari, doganali ed altri onde puntare, in definitiva, alla piena efficienza e puntualità:

questi, ed altri, gli argomenti sul tappeto per una visione complessiva organica, accorta, la

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

stessa alla quale ha sempre fatto riferimento questo Gruppo in un disegno di gestione unitaria a carattere regionale -:

se intendono, come logica impone, in tempi brevi, portare la problematica in Consiglio regionale avviando un dibattito organico dal quale possa emergere la volontà assembleare in direzione di un'azione complessiva di salvaguardia dei tre aeroporti della Calabria, nel rispetto pieno dei singoli ruoli da potenziare comunque e supportare in modo chiaro non equivoco definitivo. In altre parole, un dibattito che ponga fine, attraverso un documento ed un'azione possibilmente unitari, ad eventuali speculazioni e indichi linee comportamentali ai nostri rappresentanti, nella scia delle aspettative degli operatori del settore che hanno, come risaputo, posto alla nostra attenzione, alla attenzione di tutte le forze politiche, una propria corretta realistica "piattaforma regionale per gli aeroporti calabresi".

(30; 5.2.1986).

Giardini. *All'assessore all'industria*. Per sapere - premesso che:

puntualmente, e sempre più drammaticamente, si presenta alla nostra attenzione il problema, che va per diventare annoso, della sopravvivenza della 'Sali-Italiani' di Cirò Marina e, per indissolubile connessione, della maniera di Belvedere di Spinello, sempre in provincia di Catanzaro. Leggo, infatti (non essendo che io ricordi da tempo la problematica, non secondaria, sia stata portata alla attenzione del Consiglio regionale), che il fermo degli impianti della Sali-italiani è diventato un fatto inoppugnabile con il conseguente effettivo rischio della definitiva chiusura della intrapresa;

tale eventualità è stata, in più occasioni, espressa attraverso puntuali documentazioni

presentati alla attenzione degli assessori alla industria e della Giunta Regionale, ma l'apparente impegno delle forze politiche e dei sindacati, dei rappresentanti, dei Comuni interessati, non ha sortito l'effetto sperato: quello di garantire ad un tempo ripresa produttiva ed incolumità agli addetti alla miniera di salgemma in Belvedere di Spinello ed, in contempo, il funzionamento a pieno ritmo della Sali-italiani di Cirò Marina - :

con l'urgenza che i casi richiedono, per conoscere quali azioni si intendono avviare per una risoluzione definitiva della vicenda che tocca assai da vicino decine di lavoratori e relative famiglie e lede ancor più la non certo esaltante situazione occupazionale di un comprensorio ampiamente penalizzato, sotto diversi conosciuti aspetti, per i ritardi, le insufficienze, le indecisioni, le false promesse ed il falso impegno che hanno permanentemente caratterizzato l'azione complessiva e singola delle forze politiche che detengono il potere e fanno il bello ed il cattivo tempo. Le stesse forze che, nella fattispecie, non sono riuscite a cavare dal buco, il fatidico ragno.

(31; 16.2.1986)

Giardini. *Al Presidente della Giunta regionale e all'assessore all'industria*. Per sapere - premesso che:

il problema, che interessa direttamente la sorte dei dipendenti della Tessili-Cetraro (CS), ex Faini, sembrava essere stato ampiamente sviscerato, dibattuto dalle forze politiche e sindacali in occasione dell'incontro promosso in Cetraro, in data 1/febbraio ultimo scorso, presso la scala consiliare del Comune;

l'impressione ricavata dopo i numerosi interventi, tra i quali quelli dei rappresentanti della Giunta regionale, appariva positiva in

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

direzione d'un impegno corale tendente a far recedere al Gepi dalle decisioni che andavano paventandosi;

va richiamato l'incontro di rappresentanti della Giunta, pare addirittura del Presidente della stessa, seguito in Roma, con la Gepi, incontro che sembrava alimentare le speranze di rilancio della produzione della tessile-Cetraro, ma soprattutto sembrava garantire la salvaguardia del posto di lavoro a tutti i dipendenti della stessa Azienda;

non sono stati rispettati gli impegni e le linee di intervento che si dice concordati tra Giunta regionale della Calabria e Gepi nel citato recente incontro, tanto che inopinatamente sono stati posti in cassa integrazione a zero ore ben 48 dipendenti scelti per così dire senza criteri accettabili e comunque concordati con le forze sindacali rappresentante in sono alla intrapresa tessile;

la messa in cassa integrazione di un numero rilevante di soggetti non è confortata da alcun piano logico atto a garantire quanto meno il lavoro agli altri dipendenti, non colpiti dalla spada di Damocle della cassa integrazione, la cui sorte è appesa al filo delle insufficienze altrui, politiche e sindacali che siano -:

dopo la precedente sollecitazione scritta agli organi competenti, presentata appena dopo il richiamato incontro nel Comune di Cetraro, a cospetto delle inadempienze e dei ritardi della Gepi e della situazione della Tessile-Cetraro (ex-Faini) che va sempre più incancrenendo, quali strade intendono percorrere perché sia, una volta per tutte, garantito il posto di lavoro a tutti i dipendenti della intrapresa e quale azione immediata si intende avviare perché la decisione di messa in cassa integrazione di ben 48 dipendenti possa rientrare con palese beneficio per le famiglie degli interessati e per la economia già

fin troppo esaurita della zona.

E' richiesta urgente discussione della presente e della precedente interpellanza che richiama i modi ed i tempi di intervento suggeriti per il rilancio della citata Azienda tessile.

(32; 18.2.1986)

### **Mozioni**

Considerato che

l'accordo firmato tra la Gepi, le Organizzazioni sindacali ed il Sindaco di Cetraro nel settembre scorso sui livelli occupazionali da tener fermi presso la Tessile di Cetraro è stato completamente disatteso;

tutto ciò è avvenuto pur essendo garante dell'accordo il sottosegretario al Ministero dell'industria;

preso atto che

non esiste, allo stato attuale, un piano di risanamento finanziario e di sviluppo produttivo de "La Tessile" per cui si hanno certezze sul futuro stesso dell'impianto industriale;

il taglio industriale di 77 addetti che la Gepi intende imporre è assolutamente inaccettabile, in quanto non si prospettano alternative di assorbimento in altri settori;

un'ulteriore caduta degli occupati in un'area fortemente colpita dalla delinquenza organizzata e mafiosa avrebbe gravi contraccolpi sulla tenuta stessa del tessuto sociale

il Consiglio regionale delibera

di impegnare la Giunta regionale ad aprire, nei tempi più rapidi, intese con la Gepi per la definizione di programmi di ristrutturazione de "La Tessile" allo scopo di dare garanzie



## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

di sviluppo all'Azienda e di impedire che si verifichino riduzioni degli occupati.

(43; 5.2.1986) Tarsitano, Cristofaro, Reale, Accrogliono', Gentile, Funaro, Araniti

Il Consiglio regionale

preso atto della proroga dei termini per l'applicazione della legge 28 febbraio 1985, n. 47, sulla sanatoria dell'abusivismo edilizio decisa dal Parlamento;

rilevato che la stessa legge per la sua onerosità, la farraginosità delle procedure previste si è dimostrata inapplicabile nella nostra regione e in tutto il Mezzogiorno, come è confermato dallo scarso numero di domande per il condono fino ad ora pervenute ai comuni;

considerato che in Calabria il fenomeno dell'abusivismo è stato determinato spesso dalla mancata risposta delle istituzioni alla domanda di alloggi delle categorie meno favorite e dall'assenza in molti comuni di adeguati strumenti urbanistici, che lo stesso fenomeno interessa spesso autocostruttori emigrati e alluvionati, soprattutto nelle zone interne, posti dalla stessa legge sullo stesso piano di quanti, speculando, hanno provocato la distruzione delle nostre coste;

constatato che nei mesi scorsi in numerosi convegni e manifestazioni pubbliche svoltesi in tutta la regione è stata unanimemente reclamata da parte degli amministratori degli enti locali, dei tecnici e delle popolazioni una modifica della legge 47/85;

valutata la necessità di utilizzare il periodo di proroga deciso dal Parlamento per operare una revisione della legge, che preveda:

1) l'abolizione dell'oblazione, demandando alle regioni, sulla base di principi chiari, la

determinazione della sanatoria amministrativa, riducendo gli oneri di urbanizzazione per i casi di abusivismo per necessità;

2) agevolazioni per gli alloggi costruiti dal capo famiglia e destinati ai figli;

3) lo snellimento delle procedure e la separazione della sanatoria dall'attuazione delle norme sismiche;

4) l'estensione della sanatoria alle costruzioni realizzate fino all'emanazione della legge di sanatoria;

5) la destinazione dell'intero ricavato della sanatoria nelle regioni meridionali ai comuni delle stesse regioni, per l'attuazione dei piani di recupero urbanistico nelle aree di abusivismo;

fa proprio l'appello sottoscritto unitariamente da centinaia di sindaci calabresi e siciliani per una revisione della legge che tenga conto della realtà del Mezzogiorno;

consapevole che la piena attuazione della sanatoria è condizione indispensabile per chiudere il triste capitolo dell'abusivismo edilizio e impostare anche nella nostra regione una nuova politica di salvaguardia e di governo del territorio, attraverso adeguati strumenti normativi e di pianificazione;

chiede al Parlamento della Repubblica di decidere in tempi rapidi la modifica della legge 28 febbraio 1985, n° 47 nel senso auspicato dalle popolazioni di questa regione e di tutto il Mezzogiorno.

(44; 5.2.1986) Lagana', Mallamaci, Cristofaro, Gemelli, Costantino, Sprizzi, Tucci, Schifano, Funaro, Oliverio, Tarsitano, Accrogliono', Di Marco, Li Gotti, Gentile, Araniti

Preso atto che

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

il Consiglio di amministrazione dell'Esac nella seduta del 6 febbraio u.s. ha deliberato, a maggioranza non qualificata, la designazione del dr. Fausto Lio quale sostituto del Direttore Generale dell'Ente, dr. Alberto Torre che ha "manifestato la volontà" - così recita la delibera - al Presidente dell'Esac "di ottenere un periodo di aspettativa per malattia di mesi tre";

mettendo da parte ogni osservazione di merito sulla legittimità della delibera e sul preannunciato stato di malessere del dr. Torre non verificato da nessuna commissione medico-legale, il Consiglio di amministrazione dell'Esac con la suddetta delibera ha disatteso clamorosamente, per l'ennesima volta, la decisione del Consiglio regionale del 21/1/86, espressa con apposita mozione, di procedere ad un provvedimento di sospensione cautelativa nei confronti del dr. Torre, condannato per peculato a due anni e sei mesi di reclusione ed alla interdizione dai pubblici uffici;

tale decisione del Consiglio di Amministrazione dell'Esac rappresenta un'aperta violazione della legge regionale n. 28 del 1978 che assegna all'Ente il ruolo di "strumento operativo" della Regione e, quindi, l'obbligo di attenersi agli indirizzi che essa stabilisce;

il Consiglio regionale decide

1) di sciogliere il Consiglio di amministrazione dell'Esac;

2) di impegnare il Presidente della Giunta ad assumere tutti i provvedimenti necessari per rimuovere il Direttore Generale dell'Esac, nel rispetto di quanto deliberato dal Consiglio regionale nella seduta del 21.1.1986.

(45; 17.2.1986) Oliverio, Politano, Ledda, Li Gotti, Schifino, Sprizzi, Tarsitano

**Risposte scritte ad interrogazioni**

*Ledda. Al Presidente della Giunta regionale.*  
Per sapere - premesso che:

sarebbero opportune prendere iniziative più opportune da intraprendere in Calabria per celebrare l'anno internazionale della gioventù indetto dall'Onu;

non risulta all'interrogante che la Giunta Regionale abbia promosso iniziative in tal senso -;

se non si ritiene utile sollecitare, l'accoglimento della richiesta avanzata dalla cooperativa "Malgrado tutto", operante a Lamezia Terme da molti anni nel settore della prevenzione e assistenza ai malati mentali, tossicodipendenti, handicappati, ecc. La suddetta cooperativa ha in programma di realizzare nei giorni 9 e 10 novembre 1985 in Lamezia Terme una festa e un dibattito per celebrare degnamente tale ricorrenza;

se non ritiene di accondiscendere alla richiesta di patrocinio e di contributo della Cooperativa in modo che, seppure indirettamente, la Regione partecipi alla celebrazione dell'Anno internazionale della gioventù.

(92; 24.10.1985)

*Risposta - In risposta alla nota a margine citata, si specifica che, in occasione dell'Anno Internazionale della Gioventù, la Regione Calabria, in collaborazione col Ministero degli Affari Esteri, il Centro Europeo della Gioventù, la Croce Rossa Italiana, l'Eaip-Acli, ha organizzato e realizzato, come da delibera della Giunta Regionale n. 4183 del 24/7/85 esecutiva, dal 13 al 18 ottobre 1985 a Cannitello di Villa San Giovanni presso l'albergo Altafiumara un convegno internazionale sul tema "I giovani per i giovani contro la droga".*

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

*Al convegno hanno partecipato relatori, esperti e giovani provenienti dai paesi membri del Consiglio d'Europa, Cee, Unesco, Oms, regioni italiane, Usl e associazioni regionali ed operatori sociali calabresi con la finalità di verificare le possibilità di intervento degli operatori dell'associazionismo giovanile impegnati nell'opera di prevenzione, recupero e reinserimento dei giovani tossicodipendenti.*

*Nell'ambito nazionale la Regione Calabria ha aderito al Comitato Italiano per l'Anno Internazionale della Gioventù costituitosi presso il Ministero degli Affari Esteri in Roma, per partecipare ad un più ampio dibattito sociale sui problemi della gioventù. In particolare funzionari regionali dell'Assessorato ai Servizi Sociali hanno partecipato a:*

*a) gruppi di lavoro e studio quali: "Informazione sulle finalità dell'Anno Internazionale della Gioventù e politiche istituzionali per i giovani": "partecipazione giovanile"; "sviluppo delle attività giovanili"; "prevenzione del disagio giovanile e recupero sociale dei giovani a rischio di emarginazione";*

*al fine di esaminare, valutare e definire in una convergenza di intenti, risposte socialmente utili in relazione ai gravi problemi giovanili quali la disoccupazione, la droga, la partecipazione, la formazione professionale, ecc.;*

*b) conferenza mondiale sull'occupazione giovanile tenutasi ad Auckland (Nuova Zelanda) dal 25 al 28 agosto '85;*

*c) meeting internazionale dei giovani organizzato dalla regione Veneto dall'1 all'8 settembre '85 a Iesolo;*

*d) convegno "Le forme istituzionali di una politica per i giovani" indetto dall'Anci in*

*collaborazione con la Regione Emilia Romagna, svoltasi a Bologna dal 30 ottobre al 1° novembre 1985.*

*A livello regionale sono stati inoltre realizzati scambi socio-culturali giovanili:*

*1/23 aprile: viaggio studio, su proposta del Ministero degli Esteri, di n° 20 allievi del Liceo Scientifico di Soverato a Hing School di Cleveland Usa-Ohio;*

*16/22 aprile: viaggio studio, su proposta del Ministero Pubblica Istruzione, di n° 5 studenti universitari di Catanzaro a Parigi;*

*29 aprile/12 maggio: Visita in Calabria del Rettore dell'Università di Cleveland - Usa-Ohio;*

*1/14 luglio: Viaggio-studio, su proposta del Ministero Pubblica Istruzione, di un operatore sociale dell'Ebai di Catanzaro a Londra;*

*12/20 luglio: tournée in Calabria di n° 90 orchestrali dell'Orchestra Sinfonica Giovanile di Amburgo. Scambio gestito dallo A.g.Mus di Catanzaro e dai Comuni di Petrizzi e Soverato;*

*8/22 agosto: visita in Calabria di n° 20 giovani inglesi più tre accompagnatori di Manchester con soggiorno presso la Casa dello Studente "Velonà" di Botricello e l'Anap di Briatico.*

*Rimanendo a disposizione per ulteriori specificazioni in merito, si porgono distinti saluti.*

*Camo (Assessore ai Servizi sociali)*

*Reale. Al Presidente della Giunta regionale. Per sapere - premesso che:*

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

dal 1968 esiste una legge dello Stato per il collocamento obbligatorio (legge 482);

esiste una struttura Regionale per la Massima Occupazione preposta alla formulazione delle graduatorie provinciali;

nella nostra Regione, da anni, Enti pubblici assumono centinaia di soggetti iscritti nelle suddette graduatorie, come da deliberazione commissariale N° 1423 dell'Usl n. 31 di Reggio Calabria del 9/11/84 con la quale sono stati assunti 35 soggetti su 70 previsti nella pianta organica della suddetta Unità Sanitaria Locale;

le suddette graduatorie non vengono rispettate poiché gli Enti richiedono solo l'iscrizione nella graduatoria;

l'art. 3 della Costituzione della Repubblica Italiana afferma la parità sociale dei cittadini -:

quali provvedimenti intende prendere per far cessare questa situazione che crea forti discriminazioni tra migliaia di soggetti aventi gli stessi diritti;

se non intenda necessario promuovere una indagine sul funzionamento dell'Ufficio Regionale per la Massima Occupazione.

(123; 26.11.1985)

Risposta - *Gli organi statali designati per l'espletamento del servizio per i collocamenti obbligatori sono gli uffici provinciali del lavoro e della massima occupazione, ai quali è devoluta quindi la funzione attiva ed esecutiva del collocamento, che viene svolto in circoscrizione provinciale.*

*I principali compiti affidati in materia agli uffici provinciali del lavoro, come risultano dal contesto della legge 2.4.1968 n. 482, si*

*possono riassumere schematiche:*

- *esercizio del servizio di collocamento obbligatorio;*
- *formazione e successivo aggiornamento trimestrale o periodico nei ruoli (elenchi) dei beneficiari delle diverse categorie;*
- *compilazione delle graduatorie di avviamento al lavoro dei beneficiari;*
- *ricevimento delle richieste di avviamento a copertura dell'obbligo delle aziende private;*
- *rilascio nulla osta definitivo di assunzione.*

*In ogni provincia è costituita la commissione provinciale per il collocamento obbligatorio e le richieste delle aziende private, tenute ad assumere lavoratori appartenenti alle categorie privilegiate, devono essere rivolte agli uffici provinciali del lavoro.*

*Le pubbliche amministrazioni e gli enti pubblici invece non sono soggetti all'avviamento d'ufficio, ma sono ammessi all'assunzione diretta e fruiscono della facoltà di scelta dei beneficiari purché siano disoccupati ed iscritti negli appositi ruoli previsti dall'art. 19 della legge citata e senza obbligo di rispettare l'apposita graduatoria stabilita dagli uffici provinciali del lavoro.*

*Inoltre le P.A. hanno diritto allo scorrimento autonomo (senza interferenza della commissione provinciale) potendo stabilire direttamente - in caso di esaurimento di beneficiari disoccupati di una categoria - in quale altra prendere le unità d'assumere, senza obbligo di rispetto della graduatoria.*

*Come detto sopra, le amministrazioni pubbliche e gli enti pubblici comprese quindi le Ussl in genere hanno piena discrezionalità in ordine alla scelta dei candidati ai quali*

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

*conferire i posti disponibili.*

*Tuttavia la pubblica Amministrazione, nel caso di eccedenza delle domande rispetto ai posti da conferire, deve dare adeguata motivazione delle assunzioni operate, precisando i preventivi criteri oggettivi adottati, formulando una graduatoria risultante dalla comparazione fra le domande, previa la loro eventuale istruttoria.*

*Le S.A. hanno l'obbligo però di comunicare agli uffici provinciali del lavoro le avvenute assunzioni per le registrazioni del caso e la conseguente cancellazione del ruolo dei collocati al lavoro.*

*Spetta agli Uffici provinciali del lavoro notificare all'Ispettorato del lavoro competente le inadempienze di ogni genere per gli interventi coattivi e contravvenzionali previsti (omessa denuncia, mancata richiesta di avviamento unità mancanti, rifiuto di assunzione di beneficiari avviati, diffida a regolarizzare, contravvenzioni di ogni genere ecc.).*

*E' appena il caso di precisare infine che la Regione in merito, non ha poteri di intervento, appartenendo la competenza agli uffici statali. Comunque si assicura che questo Assessorato non mancherà di richiamare l'attenzione degli enti per la puntuale ed esatta applicazione della legge 482/68 a favore delle categorie privilegiate.*

*Palamara (Assessore al lavoro)*

*Reale. Al Presidente della Giunta regionale. Per sapere - premesso che:*

*in seguito all'entrata in vigore della legge Regionale sono iniziate le procedure per lo scioglimento di alcune Ipab;*

*che è urgente conoscere quante queste siano nella Regione e le conseguenze per i Comuni*

*dovuti all'estinzione degli Enti stessi;*

*quali e quante sono le Ipab in Calabria;*

*quale la loro situazione patrimoniale e gli elenchi del personale, se la Giunta non intenda procedere essa stessa ad attivare la procedura di scioglimento nei confronti degli Enti non in grado di provvedere ai loro compiti istituzionali.*

*(145; 17.12.1985)*

*Risposta - Con riferimento alla interrogazione in oggetto indicata, pervenuta a questo Assessorato con nota della Segreteria della Giunta Regionale del 9/1/1985, n. 66/5, si trasmettono gli elenchi, divisi per provincia, delle Istituzioni Pubbliche di Assistenza e Beneficenza esistenti nel territorio della Regione Calabria che risultano in numero di 80.*

*Alla data attuale, con appositi provvedimenti del Consiglio Regionale, già notificati agli enti interessati, è intervenuta la estinzione delle seguenti Istituzioni:*

- 1) Orfanotrofio "Vittorio Emanuele II" di Cosenza.*
- 2) Villaggio del Fanciullo "Cristo Re" di Cosenza.*
- 3) Asilo Infantile "Federico Genovese" di Reggio Calabria.*
- 4) Amministrazione delle "Opere Pie" di Vibo Valentia.*
- 5) Istituto Sordomuti di Calabria di Catanzaro.*

*Inoltre sono in corso di istruttoria presso gli Uffici di questo Assessorato le proposte di estinzione dei sotto indicati Istituti:*

## SEDUTA DEL 18 FEBBRAIO 1986

1) Asilo Infantile "Guglielmo Pepe" di Catanzaro.

2) Casa di Riposo "Umberto 1°" di Catanzaro.

3) Asilo Infantile "G. Correale" di S. Giorgio Morgeto.

4) Orfanotrofio "A. ed S. Tenuta" di Marano Marchesato.

5) Opera Pia "S. Carlo Corromeo" di Rizziconi.

6) Asilo Infantile "Città di Rogliano" di Rogliano.

7) Istituto "Vincenzo Scannapieco" di Locri.

8) Ricoveri Riuniti di Reggio Calabria.

9) Infermeria "SS. Annunziata" di Scigliano.

Per quanto concerne l'onere della spesa che i Comuni dovranno sostenere per la gestione degli Enti estinti e per il pagamento degli emolumenti al personale dipendente, si precisa che il contributo straordinario per far fronte ai maggiori oneri, derivanti da tale nuova attività, dovrà far carico allo Stato che già, per l'anno 1985, con legge 22/12/1984, n. 887, art. 6, ha previsto che "ai Comuni che abbiano provveduto all'assorbimento delle IPAB, in base a norme di leggi regionali, è corrisposto, per l'anno 1985, un contributo straordinario pari agli oneri per il personale da essere provenienti".

Si precisa altresì che è in corso presso questo Assessorato apposita indagine, allo scopo di accertare la situazione patrimoniale, economia e finanziaria delle menzionate Istituzioni che dovranno, anche, trasmettere l'elenco del personale in servizio.

Camo (Assessore ai Servizi sociali)