

INTERPELLANZE

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

la Bradanico-Salentino costituisce una delle tante incompiute che connotano il degrado e il sottosviluppo infrastrutturale della regione Puglia a conferma, se ce ne fosse bisogno, dei tanti errori strategici compiuti qui nel nostro Mezzogiorno, sia da parte dello Stato che della classe politica locale;

il progetto, infatti, nasce come opera fondamentale pensata dalla Cassa per il Mezzogiorno agli inizi degli anni sessanta e questo induce ad una riflessione che conserva a tutt'oggi una bruciante attualità: lo scarto tra i momenti storici in cui si «intuiscono» le necessità strategiche delle opere e i loro tempi di progettazione e di esecuzione e quindi di utilizzazione nei territori, dove nel frattempo sono profondamente mutati gli equilibri sociali e produttivi, sino a rendere quelle costosissime opere, una «falsa spesa»;

nel trentennale cammino dell'opera spesso si è pensato più alle vocazioni di sviluppo che alle opportunità reali dello sviluppo stesso; oggi il confronto su questa importante direttrice stradale assume un nuovo e più stringente significato;

esso risiede nel complesso avvio di interventi e di opere infrastrutturali ormai programmate, progettate e finanziate che si possono individuare più come opere di sistema che come pezzi di sviluppo territoriale che, partendo dal Salento, aprono nuove vie di comunicazione e di sviluppo alla nostra regione, in tutte le direzioni geografiche con un percorso scandito da grandi opere infrastrutturali sorrette da nuove politiche di sviluppo che vanno velocemente assecondate ed integrate. Si fa riferimento all'Interporto dell'area jonico-

salentina, nonché alla sua di fatto riconfermata struttura a rete che, nonostante l'iniziale scetticismo, continua a restare la più concreta tra le soluzioni immaginate per far decollare quella importante infrastruttura, articolandosi di fatto, tra Brindisi, Surbo e Francavilla Fontana;

irrobustire la canalizzazione del traffico stradale nella fascia sud della Puglia è il primo importante contributo che occorre dare per rendere plausibile ed immediatamente esigibile ogni possibile beneficio previsto dagli investimenti e dai progetti *in itinere*;

si fa riferimento ovviamente non solo all'interporto, ma anche al Porto di Taranto, al centro di una insperata quanto eccezionale opportunità di rilancio e di sviluppo che, con l'arrivo di Evergreen, dovrà, si spera definitivamente, consolidare la funzione mediterranea nel porto di Taranto, al Polo turistico di Castellaneta, a quello tessile di Martina Franca, all'aeroporto di Grottaglie. La visione integrata ed intermodale dei trasporti non può assolutamente prescindere da ogni ipotesi di corretta programmazione degli interventi e degli investimenti nelle aree interessate. Sembra uno slogan, ma è una disarmante realtà quella che, senza retroterra infrastrutturale fatta di strade e ferrovie, né porti, né aeroporti, né interporti possono offrire le necessarie convenienze per le imprese e per l'organizzazione produttiva sui territori;

l'idea dell'integrazione del sistema che può essere favorita dal completamento dell'Itinerario, riguarda ovviamente anche Brindisi, con il suo porto e il suo aeroporto, grandi realtà collocate sulla relazione parallela costituita dall'attuale strada statale n. 7 che, ormai in via di ultimazione, costituisce un asse parallelo ma sinergico al trasporto stradale nell'area ionico-salentina, tale da configurare un sistema di convergenza attorno alla struttura puntuale di Taranto, che in tal modo, diviene crocevia e baricentro per le relazioni sia nord-sud, che est-ovest, obiettivo quest'ultimo, tra i prioritari che vengono

raggiunti con la velocizzazione dell'Itinerario, a sua volta proiettato, con i percorsi in area lucana, verso le grandi realtà dei salottifici materani e delle aree industriali di Melfi;

è superfluo infine, rammentare l'articolazione logistica che l'Itinerario garantisce sia ai collegamenti verso nord, tramite innesto sull'Autostrada A14, che verso sud, in direzione della Calabria, dove, con la ristrutturazione della strada statale 106 Jonica, si liberano definitivamente i traffici verso Gioia Tauro e il versante tirrenico;

se queste considerazioni di scenario si possono condividere, resta da esaminare il quadro delle criticità di sistema che hanno impedito e condizionano la velocizzazione dei completamenti e quindi la efficientizzazione delle tratte in questione —:

quali iniziative ritengano di attuare con l'urgenza che la situazione richiede, per dare risposte adeguate alle non più eludibili attese delle popolazioni interessate.

(2-01007) « Malagnino, Gaetano Veneto, Maggi, Rotundo, Stanisci, Faggiano, Pittella, Mastroi Luca, Rossiello ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della difesa, per sapere — premesso che:

la città di Messina è colpita da una gravissima crisi occupazionale;

ai sensi del decreto legislativo 28 novembre 1997, n. 459, e dei successivi decreti ministeriali di attuazione, l'arsenale militare della città di Messina è stato classificato come ente dipendente dal segretariato generale della difesa, sottoposto, pertanto, ad eventuale procedimento di ristrutturazione e di dismissione. Il ministero della difesa, peraltro sembra orientato al trasferimento dell'intero presidio della marina militare, « Marisicilia » —:

se, nella fase difficile del completamento dell'integrazione economica europea e della conseguente accresciuta competitività internazionale, le scelte del Governo debbano comportare la chiusura di un polo che nel Mezzogiorno impiega 958 dipendenti civili, 700 ufficiali e sottufficiali, esclusi, quindi, i militari di leva, con un indotto occupazionale stimato di altre mille unità;

se, ad avviso del Governo, svuotare una struttura che, dai dati finanziari relativi alle ricadute sociali connesse con la presenza della marina militare nel territorio, alloca risorse per oltre cento miliardi annui escluso l'indotto, sia nell'interesse di una città le cui forze imprenditoriali devono ancora superare la fase di recessione che ha colpito il Sud negli ultimi anni;

se vi siano delle motivazioni di carattere strategico che impongano il trasferimento dell'intero polo navale, come sembra sia nelle intenzioni del Governo, da Messina, che vanta da sempre una posizione geoeconomica e militare vantaggiosa sotto il profilo dei flussi di traffico e del controllo nel Mediterraneo con un Arsenale di grande efficienza e produttività, utilizzato anche per i lavori di grande manutenzione delle navi scuola della marina, ad Augusta, distante solo poche ore dalla base di Messina, il cui arsenale è di dimensioni inferiori ed è privo di bacini adeguati alla riparazione di grandi unità.

(2-01008) « Stagno d'Alcontres, Gazzara, Crimi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del lavoro e della previdenza sociale e del commercio con l'estero, per sapere — premesso che:

è stato presentato nei giorni scorsi il *master plan* del porto di Gioia Tauro, elaborato dal comitato presieduto dal sottosegretario di Stato ai Trasporti;

il predetto piano contiene un palese errore materiale nella planimetria, ricomprendendo zone estranee all'area del porto, fino addirittura al cimitero di Gioia Tauro;

il *master plan* reca ulteriori incongruenze e contraddizioni, quale, in particolare, la discordanza tra lo spazio destinato al *transhipment* in legenda (pari a ulteriori 130 mila mq nella zona retrostante la banchina Enel, con estensione verso Est) e gli spazi ben più ampi presenti in planimetria;

le superfici destinate al *transhipment* ed allo stoccaggio sono di gran lunga esorbitanti rispetto alle stesse esigenze manifestate dall'attuale unico vettore operante nel porto;

le cennate sproporzioni rischierebbero di vanificare insediamenti industriali già programmati nell'area del porto per un totale di 280 nuovi posti di lavoro che saranno creati;

dalla planimetria presentata, emerge altresì l'ingiustificata modifica della localizzazione dell'interporto, con pericolo di vanificare l'insediamento di numerose piccole e medie imprese;

il terminal *multi-purpose* ed il *ro-ro* sarebbero stati localizzati a ridosso degli

uffici doganali, destando ulteriori perplessità in merito alla funzionalità dei servizi portuali —;

quali urgenti misure intendano assumere al fine di introdurre nel *master plan* del porto di Gioia Tauro i correttivi necessari a confermarne la vocazione di sviluppo omogeneo ed integrato del territorio circostante, prescindendo da un'esclusiva ed assorbente attenzione verso il *transhipment*.

(2-01011) « Aloï, Valensise, Napoli ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere:

se sia vero che nella notte del 24 marzo 1998 durante la traversata da Civitavecchia a Golfo Aranci il carico della nave delle Ferrovie dello Stato « Gennargentu » si è spostato creando gravissimi danni;

se ciò risponda al vero e se vi siano stati feriti;

quali provvedimenti intenda prendere onde evitare che dopo i gravi incidenti ferroviari si passi ad incidenti altrettanto gravi nel settore della navigazione.

(2-01012) « Matteoli ».