

Proposta di legge 260/8^

Art. 1
(Costituzione del nuovo comune)

1. E' costituito il comune autonomo di "Porto Santa Venere" in provincia di Vibo Valentia.

2. La costituzione del nuovo comune avviene mediante distacco dal comune di Vibo Valentia dei territori e delle popolazioni facenti parte della 1 a e 4a circoscrizione di decentramento amministrativo del comune di Vibo Valentia e, in particolare, delle comunità e dei territori delle attuali frazioni di Bivona, Longobardi, Portosalvo, San Pietro e Vibo Marina, nonché delle annesse ed entrostanti contrade.

3. Il comune di Porto Santa Venere confina con il lido del mare, nonché con i comuni di Vibo Valentia, Pizzo, S. Onofrio, Cessaniti e Briatico.

Art. 2
(Statuto del nuovo comune)

1. Il comune di Porto Santa Venere adotta il proprio statuto, nell'ambito dei principi contenuti negli atti normativi dell'Unione europea e nella Costituzione, nella legislazione statale e regionale, secondo le caratteristiche e le esigenze proprie dell'ambiente costiero.

2. Lo statuto comunale detta le regole fondamentali per l'organizzazione e il funzionamento dell'ente secondo criteri di massima semplificazione amministrativa, per l'erogazione dei servizi essenziali ai cittadini e per il governo del territorio; lo statuto contiene inoltre la regolamentazione di tutte le materie affidate all'autonomia comunale dalla legislazione vigente.

3. Lo statuto fissa i criteri generali per consentire le più opportune forme di collaborazione con gli enti locali contigui e con la provincia privilegiando le forme associative con i comuni costieri, nonché le norme di principio per l'esercizio dei diritti di partecipazione popolare, di accesso dei cittadini alle informazioni e ai procedimenti amministrativi; stabilisce lo stemma e il gonfalone.

4. Lo statuto del comune si ispira ai principi di rispetto della dignità della persona, di rifiuto di qualunque forma di illegalità e di rispetto per l'ambiente; contiene norme per assicurare condizioni di pari opportunità tra donna e uomo.

Art. 3
(Fase transitoria)

1. Il Prefetto dell'Ufficio Territoriale del Governo di Vibo Valentia, entro trenta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, nomina un Commissario prefettizio al fine di provvedere alla temporanea gestione del nuovo comune.

2. Il Commissario prefettizio provvede alla gestione ordinaria del comune sino all'elezione degli organi di governo, che avviene in coincidenza con il primo turno elettorale utile.

3. Il Commissario prefettizio, sarà coadiuvato dal personale e dagli uffici della 1a e 4a circoscrizione dell'attuale di comune di Vibo Valentia.

4. Ai fini dell'espletamento dei compiti previsti al comma successivo, il Commissario potrà inoltre costituire una unità organizzativa composta da personale distaccato e/o comandato dal comune di Vibo Valentia o da altre amministrazioni pubbliche in numero non superiore a 20 unità, che opererà presso la sede degli attuali uffici circoscrizionali di Vibo Marina.

5. Il Commissario prefettizio, nelle more dell'insediamento della nuova amministrazione comunale, provvederà, oltre che alla gestione ordinaria: a) alla redazione delle liste elettorali per l'elezione degli organi comunali; b) alla redazione ed attuazione di un piano per la gestione transitoria dei servizi pubblici essenziali, connessi all'igiene e sanità pubblica, tutela dell'ambiente, servizio idrico integrato e assistenza alla persona, al fine di assicurarne la necessaria continuità; c) alla predisposizione, d'intesa con il Sindaco della città di Vibo Valentia, di un piano di ripartizione delle risorse umane, patrimoniali e finanziarie, nonché alla individuazione catastale del territorio del nuovo comune; d) alla redazione di un programma di massima relativo al sistema finanziario del nuovo comune.

Art. 4
(Entrata in vigore)

La presente legge entra in vigore il trentesimo giorno successivo alla pubblicazione sul Bollettino ufficiale della Regione Calabria.

RELAZIONE

PREMESSA

La proposta di legge concerne la costituzione di un ente autonomo mediante erezione in comune delle comunità di Vibo Marina, Bivona, Portosalvo, San Pietro e Longobardi, già facenti parte del comune di Vibo Valentia, distinte in I e IV Circoscrizione; essa nasce dalla considerazione di una molteplicità di esigenze che attendono urgentemente di avere adeguata risposta nel nuovo assetto amministrativo.

Tali molteplici esigenze mal si prestano ad una cura centralizzata come quella apprestata dall'amministrazione comunale unica e sono talmente peculiari da richiedere in maniera improcrastinabile la creazione di un soggetto pubblico autonomo, con organi elettivi che siano democratica e diretta espressione della comunità di riferimento e apparati gestionali pubblici vicini agli amministrati.

* * * * *

L'AUTONOMIA DEI CENTRI COSTIERI

L'esigenza di autonomia della comunità in questione emerge in quasi tutti i campi dell'amministrazione e del substrato urbanistico-territoriale, ambientale, socio-economico, culturale e storico, nonché logistico:

1) Per quanto attiene all'aspetto urbanistico e territoriale, le comunità di Vibo Marina, Bivona, Portosalvo San Pietro e Longobardi presentano ormai un'unica e stretta conurbazione, al cui interno è situato l'agglomerato industriale, il centro turistico residenziale, il centro portuale ed il primo terrazzamento collinare in cui è posta la Stazione Ferroviaria di Vibo-Pizzo. Tali realtà sono strettamente ed indissolubilmente integrate quale centro urbano.

Stante un'attività politica ed amministrativa tutta protesa verso una veloce conurbazione con i centri limitrofi di Mileto, S. Gregorio, Ionadi e Vena, è impossibile prefigurare scenari in grado di programmare o gestire soluzioni centralizzate ai sottoelencati punti di criticità e di positività che tale centro urbano presenta. Vi è oggi :

- l'improrogabile necessità di programmare e realizzare uno sviluppo armonico del territorio costiero, che sia in grado di mettere in sicurezza l'area dalle mareggiate e dagli eventi alluvionali e consono alla vocazione turistica, dei servizi alle imprese industriali e del centro portuale;

- l'improrogabile esigenza di progettare e realizzare opportuni spazi di aggregazione sociale (sportivi, ricreativi, culturali, nonché partecipativi), la cui totale assenza in un'area a così alta densità abitativa rischia di agevolare fenomeni di devianza ed involuzione democratica;
- l'improrogabile necessità di realizzare servizi alla persona, alla famiglia ed al mondo del lavoro: ad oggi, l'intero territorio costiero è privo di un ambulatorio medico in cui effettuare un primo intervento d'emergenza, un prelievo per analisi cliniche o effettuare le vaccinazioni obbligatorie ai bambini; si pensi ancora che il servizio pubblico di trasporto, insufficiente e disagiato, considera il percorso verso il capoluogo corsa extraurbana; si pensi altresì che l'area è del tutto priva del servizio di erogazione del gas metano;
- l'improrogabile necessità di dare risposte alle giovani generazioni, oggi costrette a notevoli disagi nel frequentare le scuole medie superiori poste tutte nel centro collinare, realizzando progetti formativi in grado di garantire efficacemente il diritto allo studio ed il dovere alla frequenza scolastica; si pensi che l'area costiera è del tutto priva di una biblioteca, di una sala per incontri o convegni, di servizi ludici o aggregativi dedicati a tale fascia di popolazione;
- l'assoluta urgenza di progettare e realizzare piani di recupero e di messa in sicurezza del territorio che, con l'ottica di una comunità che punta lo sguardo al mare, affronti le emergenze legate al suo assetto urbanistico: del quartiere "Pennello" costruito disordinatamente in prossimità del mare e del retro porto; delle connesse aree industriali dismesse; degli sbocchi a mare dei torrenti; della valorizzazione della collina prospiciente, quasi per intero a rischio di frane; delle importanti attività industriali della Cemensud, del Nuovo Pignone e dell'Agip, che oggi risultano inadeguatamente poste nel centro dell'area urbanizzata;
- la necessità di realizzare servizi urbani finalizzati al controllo ed alla manutenzione del territorio, oggi del tutto insufficiente per la carenza di un organico di Polizia Municipale o la totale assenza di un organico di operai utili ad affrontare le continue emergenze manutentive dei servizi primari (viabilità, rete idriche, acquedotto, scuole, etc.);
- l'improrogabile necessità di considerare sotto un profilo assolutamente nuovo lo sviluppo e la situazione delle frazioni che, cresciute a dismisura, e senza alcun criterio, tra il mare e la collina, hanno del tutto trascurato la valorizzazione e la tutela dell'antico borgo marinaro così come quelli di S. Pietro e Longobardi, delle torri costiere, del castello, delle tonnare, e di ogni altra testimonianza della storia e delle tradizioni locali, compresa quella peschereccia (oggi la flotta peschereccia è

numericamente la più importante della regione), che assieme alle marinerie di Pizzo, Briatico, Parghelia e di Tropea, rappresentano il tratto distintivo della provincia vibonese;

- la necessità e l'urgenza di effettuare opportune scelte urbanistiche, tese allo sviluppo e alla valorizzazione del turismo costiero, dell'area portuale con quelle industriali collegate, del trasporto marittimo e delle attività nautiche, ed altresì la necessità e l'urgenza di coordinare e integrare strategie ed interventi con i comuni costieri vicini, pone in maniera pressante l'obbligatorietà di interventi concreti, utili a sopperire al vuoto amministrativo ed alla assenza di progetti coerenti con il territorio e la sua comunità. Si pensi che soltanto negli ultimi tre anni il numero di passeggeri stagionali da e per le Isole Eolie è passato da 10.000 all'attuale 70.000, nei soli 3 mesi estivi; ciò nonostante, nessuna iniziativa è praticata per accogliere o governare tale flusso turistico. Si pensi inoltre che i Piani Triennali delle Opere Pubbliche approvati dall'Amministrazione Comunale non prevedono l'acquisizione o l'edificazione di edifici pubblici ove decentrare servizi o soddisfare i bisogni di partecipazione, formazione e sanità della comunità locale. Si pensi altresì che i centri costieri sono sprovvisti di un Piano del Commercio utile a riorganizzare un settore in crisi e che negli ultimi tempi vede chiudere gran parte delle attività lungo il corso principale del paese; al contrario permane un atteggiamento – ormai consolidato pregiudizio – dell'amministrazione centrale che tende a considerare l'area costiera marginale rispetto ai bisogni di espansione urbanistica (verso il Mesima) della città capoluogo di provincia, relegandola a semplice lido della città, area di seconde case con giardino sul mare o ancora, area di temporanea residenza;

- la necessità che le scelte di programmazione urbanistica e di concreta gestione di un territorio così densamente abitato (se venisse realizzato, il nuovo comune guadagnerebbe il primato di comune con più residenti della provincia, dopo quello del capoluogo, con oltre 10.000 abitanti) non siano lasciate a un'amministrazione lontana e distratta, che spesso decide senza aver attuato momenti di partecipazione, di confronto e valutazione degli inevitabili conflitti tra interessi pubblici e privati in gioco; tutto ciò è aggravato dalla constatazione che, da alcuni anni, per la suddivisione dei collegi elettorali, in seno al Consiglio Comunale, vi siano sempre meno eletti in rappresentanza della comunità costiera, ed ancor meno in quello Provinciale;

- la necessità che il territorio, gravemente provato dall'alluvione del 3 luglio 2006 e da quelli degli anni precedenti, causati da gravi fenomeni di dissesto

idrogeologico e da noncuranza per la manutenzione dei corsi d'acqua, abbia l'attenzione che merita da parte di un'amministrazione autocentrata, vicina al suo territorio ed espressione dello stesso, al fine di evitare che catastrofi e tragedie simili, che hanno causato la perdita di vite umane, non abbiano più a ripetersi.

Sotto l'ulteriore aspetto delle tendenze di sviluppo urbanistico, va ribadito che la città di Vibo Valentia (intesa come capoluogo del comune) tende ormai a espandersi nella direzione della strada statale n. 18, al confine con i comuni di Ionadi e Mileto, ove si trovano peraltro molti insediamenti commerciali; altra espansione è verso i comuni degradanti verso la vallata del Mesima. Il tutto contribuisce ed ancor più contribuirà a realizzare il distacco geografico-urbanistico delle comunità costiere.

2) Sotto il profilo ambientale:

- l'evidente esigenza di una tutela del mare da agenti e attività inquinanti è solo lontanamente avvertita dal governo comunale e provinciale;
- di contro, la presenza di piccole e grandi imprese industriali, l'attività del porto e dei depositi costieri, producono specifici rischi di inquinamento atmosferico, marino e delle acque superficiali e sotterranee;
- la tutela ed il controllo dei torrenti che scendono dalla collina deve essere rafforzata, se non avviata realmente: sia perché qualunque evento calamitoso connesso a piene o esondazioni si trasforma in enormi danni per i territori posti a valle e in riva al mare, sia perché i persistenti scarichi di acque reflue o inquinanti nel loro alveo, da monte verso valle, continua ad essere considerata una prassi utile a risolvere i problemi della città collinare, trascurando le conseguenze che ne derivano (sanitarie ed economiche) alla popolazione costiera;
- la raccolta dei rifiuti solidi urbani appare spesso assai meno efficiente nelle frazioni marine che nel capoluogo del comune;
- la tutela della collina che sovrasta i centri costieri, che rappresenta un *unicum* paesaggistico e naturalistico, sia da fenomeni franosi che dall'edilizia selvaggia, è in pratica totalmente disattesa dal governo comunale;
- di contro, le comunità costiere hanno dato vita, in molte occasioni ad associazioni e movimenti culturali di tipo ambientalista, sensibili alle esigenze del territorio, ma trascurati a livello politico-amministrativo.

3) Sotto il profilo economico, le fonti peculiari di produzione di ricchezza delle comunità costiere sono completamente diverse da quelle della città in cima alla collina.

Mentre prevalente è l'attività portuale, peschereccia e nautica, nonché delle piccole e grandi industrie che utilizzano la via del mare come principale via di trasporto dei loro prodotti e delle loro materie prime, la città di Vibo fonda la sua economia sull'attività commerciale, il terziario ed alle attività edilizie in genere.

Da ciò scaturisce quanto siano specifiche le esigenze dell'intera area costiera, ed altresì non relazionate ai bisogni economici della città:

- una parte dell'economia delle zone costiere ruota intorno alle industrie (cementeria, metalmeccanica, cantieristica, trasformazione di prodotti alimentari), che abbisognano di specifico e urgente supporto logistico, urbanistico, politico-amministrativo;

- il porto produce una parte rilevante della ricchezza e dovrà essere oggetto di specifiche politiche di sviluppo, per incrementare e condurre a sistema la parte industriale e la parte turistica del porto stesso; è imprescindibile una corale e specifica iniziativa volta alla istituzione dell'Autorità Portuale e alla salvaguardia e al potenziamento dei sistemi logistici esistenti. Per far questo occorre progettare attività di manutenzione del bacino portuale ed allungamento del molo di sopraflutto, ricongiungere agevolmente il sistema viario autostradale e quello ferroviario al porto ed attivare iniziative di marketing utili ad incrementare il traffico mercantile nella misura individuata dallo Stato Italiano per procedere all'istituzione di tale Autorità; tale bisogno non trova riscontro in alcuna politica comunale;

- l'industria connessa alla flottiglia di pescherecci e alla trasformazione del pescato, che rinnova la storica tradizione sociale, economica e culturale delle tonnare di Bivona, Vibo Marina e Pizzo, risulta del tutto priva di servizi e luoghi pubblici adeguati alla commercializzazione; anche tale necessità non trova riscontro in alcuna politica comunale;

- il sistema dei servizi logistici indotti dalle attività industriali (trasporto di prodotti petroliferi e materie prime da e per il porto, trasporto di manufatti dell'industria metalmeccanica e delle altre produzioni, movimentazione dei prodotti dei cantieri navali) abbisogna di un sistema di infrastrutture e di momenti logistici, sino ad ora assolutamente alieni dalle politiche delle amministrazioni comunali centrali.

E' altresì vero che, seppur considerati marginali nelle politiche sin qui attuate, i suelencati profili economici dell'area sin da subito rappresentano il sicuro gettito

tributario ed extratributario del costituendo comune, tanto da poter affermare che, assieme a quello derivante dai servizi erogati alla popolazione e dalle diverse altre attività economiche, certamente esso sarà autosufficiente dal punto di vista finanziario.

4) Dal punto di vista culturale e storico, la comunità è composta da una popolazione omogenea, caratterizzata dagli elementi tipici delle zone costiere, che la rendono all'evidenza dotata di potenzialità e connotazioni autonome rispetto alla città di Vibo Valentia.

Tali caratteristiche dovranno essere oggetto di specifica rappresentatività politico-amministrativa, considerando anche che essa rappresenta oltre un terzo della popolazione dell'attuale comune di Vibo Valentia, ma soffre di una cronica carenza di rappresentanza in seno al governo cittadino.

Storicamente i centri costieri sono stati caratterizzati da due distinti momenti storici, il cui punto di crisi insediativo è rappresentato dall'epoca ducale, periodo in cui la città di Monteleone (odierna Vibo Valentia) venne infeudata ai Duchi Pignatelli-Cortez. Il governo feudale del territorio per lunghissimo arco cronologico (compreso tra il 1500 ed il 1860) - che coincide con l'uso della storiografia locale di esaltare la nobiltà del centro tanto accorpare due distinti centri, quello di Valentia (a monte) e Vibona (a mare), per bramosia di titoli, in quello unico di Vibona-Valentia. Quei 360 anni di oscurità hanno di fatto compromesso la corretta lettura della storia del territorio, anche a coloro che vi si insediarono al termine dei lavori per la costruzione del porto (1866, Porto Santo Venere) e della Ferrovia, sembrò di esserne i primi abitanti. In realtà la storia costiera prende avvio con la stessa colonizzazione greca e la fondazione della subcolonia di Locri, Hipponion. Quando la città venne distrutta da Agatocle ed i suoi abitanti confinati a Siracusa, nell'area costiera venne costruito un primo porto; quando i romani istituirono il Municipio di Valentia nell'area costiera il porto di Vibona era ormai così centrale nel traffico marittimo tanto da godere di una sua autonomia amministrativa e gestionale (definito perciò Emporium da Strabone); quando di Valentia non si hanno più attestazioni storiche, lungo la costa viene istituita la Diocesi di Vibona, addetta, oltre che alla cura delle anime, alla cura trasporto via mare di legname e pece bruzia; quando i Normanni fondarono Mileto trasferirono in quel sito non solo la Diocesi costiera ma anche i marmi e le colonne templari, badando però di donare il gettito fiscale dell'attività portuale alla nuova Abazia; quando Federico II costruisce il castello intorno al quale nascerà Monteleone, investe fondi per il

restauro del porto e ne nomina il custode a la dogana; quando gli Angioini cingono di mura la città medievale lo stesso accadrà con i resti abaziali, sui quali verrà costruito il Castello di Bivona, a guardia del porto. Con l'usurpazione dei Pignatelli sulla città, il porto verrà sottratto dal controllo demaniale del Re e, grazie all'imposizione di dazi e balzelli feudali ed all'assenza di alcuna manutenzione, ben presto verrà completamente insabbiato, portando in breve, intorno alla fine del 1600, alla scomparsa del nucleo urbano di Vibona o Bivona, costruito intorno ad esso. Ad avvalorare questo breve excursus storico, compreso quello della unicità e persistenza del toponimo Vibona/Bibona/Bivona, contribuisce la moderna rilettura delle fonti, nonché le numerose ricerche archeologiche condotte in questi ultimi 20 anni. Resti archeologici del porto greco-romano, posto 2 km più a Sud dell'attuale, sono oggi visibili presso la foce del Trainiti, così come altri, ben più monumentali ma interrati, risultano nei pressi dell'antico Castello di Bivona. Resti di insediamenti romani, ville o necropoli, statue o fornaci sono documentati tra località Santa Venere e Portosalvo, così come numerose risultano le torri costiere, le attività imprenditoriali legate alla coltivazione della canna da zucchero, della pesca del tonno o, ancor più quelle legate alla commercio ed alla navigazione ancor prima della costruzione del porto attuale, costruito ovviamente in un area costiera protetta dai venti e da marosi già in antico.

Quanto detto potrebbe portare a denominare il nuovo comune come "Vibona"; sarebbe tuttavia complessa la presenza di due comuni con nomi così simili (Vibo Valentia e Vibona): si indica pertanto, salve le autonome determinazioni del nuovo Ente, il nome derivante dalla località più strettamente portuale: **"Porto Santa Venere"**.

L'attuale comunità dei moderni agglomerati urbani di Vibo Marina, Bivona, Portosalvo e Longobardi, deriva di fatto da uno specifico disegno insediativo, tutt'altro che condiviso con la città collinare. Con la scelta dello Stato di costruirvi le principali vie di transito lungo la via marittima e ferroviaria, l'area si anima di un nucleo di marinai, ferrovieri ed operai legati alla gestione dello snodo. Proprio tale punto di forza diverrà negli anni l'attrattiva principale per le imprenditorialità private. Intorno a quella che rappresenterà per molti decenni la principale porta d'accesso e transito della Calabria decidono di avviare nuove imprese la CEMENTISEGNI, la GASLINI, la SAIMA, l'ENI, la SNAM, così come le FERROVIE DELLA CALABRIA e molte società di navigazione, favorendo l'arrivo di maestranze con le loro famiglie; l'attività peschereccia si riorganizza, e nell'area portuale verranno costruite ben due fabbriche legate alla trasformazione del tonno

ed un pastificio. L'intervento amministrativo, tutto proteso ad accogliere i vantaggi di tale presenza imprenditoriale e poco incline al controllo del territorio ed al suo sviluppo insediativo, governò ben poco di tale evento, fors'anche favorendo fenomeni di abuso dei pochi a discapito della comunità tutta.

Dagli anni '50 in poi moltissimi nuclei urbani sorgono per la necessità di aggregare una comunità che si ritrova intorno alle sue imprese economiche ed a tale sorte non si sottraggono Vibo Marina, Bivona, Portosalvo, San Pietro e Longobardi, che oggi presentano una comunità radicata da generazioni sul territorio, che merita di fruire delle opportunità date dalla legge per determinare attivamente ed in maniera partecipata uno sviluppo coerente alle loro aspirazioni. Sin dal 1950 venne proposta in Parlamento, prima dell'istituzione delle Regioni di diritto comune, l'istituzione del comune autonomo (v. allegato), ma il progetto non venne mai approvato.

* * * * *

LE PROSPETTIVE FUTURE

Dopo anni di attesa, consumati a sperare in una maggiore attenzione da parte delle amministrazioni pubbliche interessate, dopo l'alluvione del 3 luglio 2006 che ha prostrato la comunità costiera, la costituzione del comune autonomo e l'impulso per un una diversa forma di rappresentanza politico-amministrativa, rappresentano - unitamente alle prospettive di sviluppo (o per meglio dire, di sopravvivenza) delle infrastrutture portuali -, l'unica possibilità di stimolare la rinascita urbanistica, ambientale, socio-economica, culturale e logistico dei territori costieri.

Va detto inoltre che il nuovo comune dovrà necessariamente elaborare le opportune forme associative con i limitrofi comuni di Pizzo e Briatico (ed eventualmente con altri comuni costieri), per l'esercizio associato, consorziato o comunque coordinato di funzioni amministrative di interesse comune (es.: gestione del demanio marittimo, erosione delle coste, sistemi logistici e di trasporto marittimo, etc.), secondo le normative vigenti.

A tale iniziativa non dovrebbero esservi particolari obiezioni sotto nessun profilo, poiché la valorizzazione e l'autonomia delle comunità locali è uno dei principi fondanti del sistema Costituzionale, dello Statuto della Regione Calabria, della legislazione statale e della legislazione regionale sul conferimento di funzioni agli enti locali.

Pare anzi che spesso le problematiche connesse alle comunità costiere siano vissute come un peso dall'amministrazione comunale.

In particolare, ai sensi dell'articolo 118 della Costituzione, le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza.

E' opportuno ricordare brevemente il senso di tali principi, normativamente sanciti (Legge 15 marzo 1997, n. 59):

- a) il principio di **SUSSIDIARIETÀ**, comporta l'attribuzione della generalità dei compiti e delle funzioni amministrative ai comuni, alle province e alle comunità montane, secondo le rispettive dimensioni territoriali, associative e organizzative, con l'esclusione delle sole funzioni incompatibili con le dimensioni medesime, attribuendo le responsabilità pubbliche anche al fine di favorire l'assolvimento di funzioni e di compiti di rilevanza sociale da parte delle famiglie, associazioni e comunità, alla autorità territorialmente e funzionalmente più vicina ai cittadini interessati; **il concetto di "vicinanza" implica la necessaria costituzione di un ente che sia diretta espressione delle autonome comunità costiere.**
- b) il principio di **ADEGUATEZZA** ha riguardo all'idoneità organizzativa dell'amministrazione ricevente a garantire, anche in forma associata con altri enti, l'esercizio delle funzioni; **sotto tale aspetto, la coesione della comunità costiere è chiaro indice dell'idoneità a gestire direttamente le funzioni comunali; la vivacità del dibattito politico intorno agli organi circoscrizionali ne è una palese testimonianza.**
- c) il principio di **DIFFERENZIAZIONE** comporta infine l'allocazione delle funzioni in considerazione delle diverse caratteristiche, anche associative, demografiche, territoriali e strutturali degli enti riceventi; ora, **le peculiari caratteristiche delle comunità costiere, come sopra evidenziate, depongono in favore di una seria attuazione di tale principio.**

* * * * *

IL PROCEDIMENTO

In base all'art. 133 della Costituzione, la istituzione di una nuovo comune è effettuata con legge regionale, sentite le popolazioni interessate.

Alla proposta di legge è pertanto affiancata una proposta di provvedimento amministrativo, che, in attuazione degli articoli 40 e seguenti della Legge

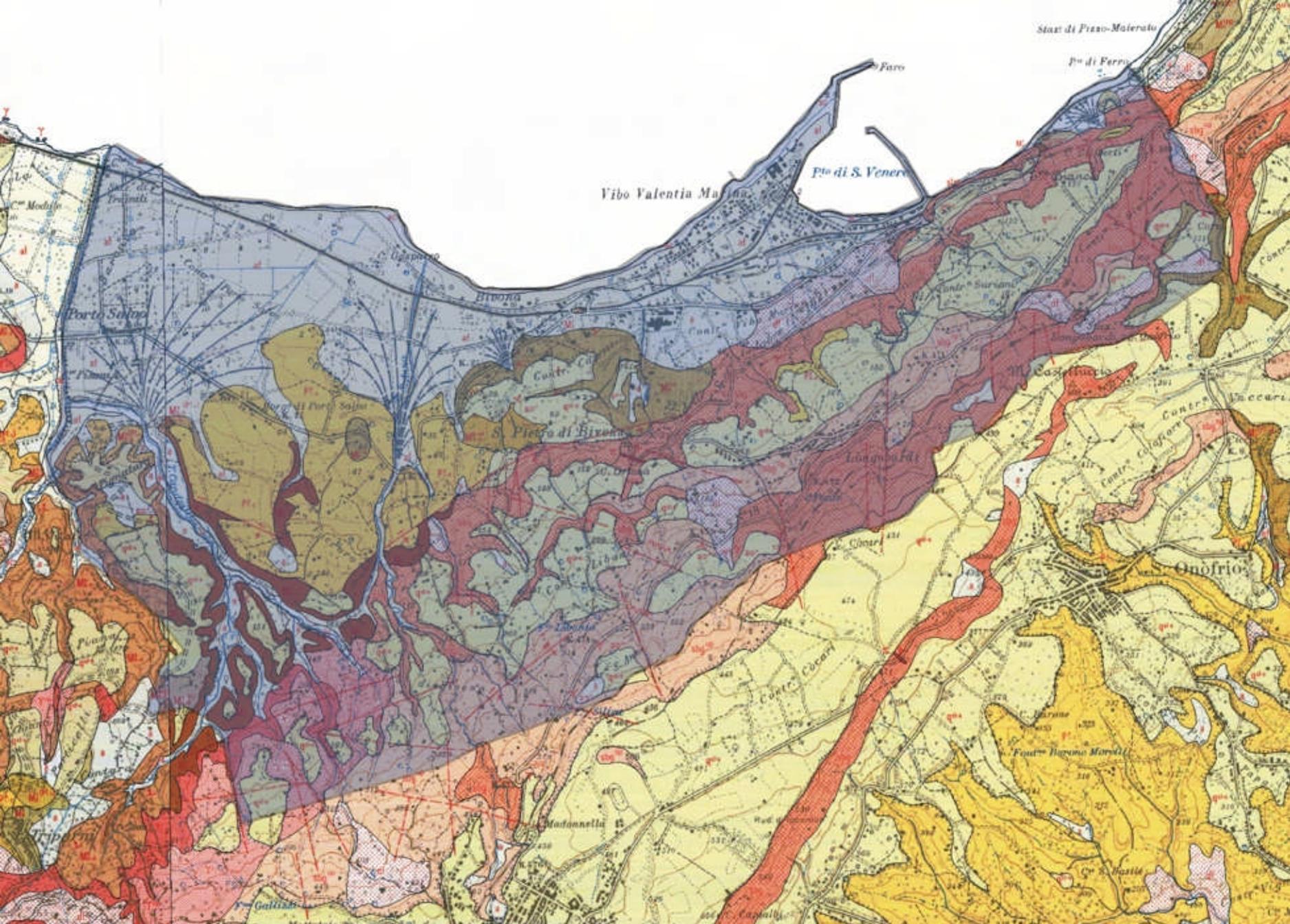
regionale 5 aprile 1983 n. 13, domanda al Presidente della Giunta regionale, l'indizione del *referendum* consultivo tra la popolazione.

In applicazione della normativa vigente, dovranno essere ammessi a partecipare tutti i soggetti residenti, compresi gli stranieri e gli apolidi, mentre nella successiva deliberazione legislativa dovrà comunque tenersi in debito conto la volontà espressa dai residenti nelle frazioni che costituiranno il comune autonomo.

Allegati:

- 1) fotografia aerea del territorio del nuovo comune;
- 2) mappa con l'indicazione di massima dei confini del nuovo comune;
- 3) copia del verbale della seduta della Camera dei deputati del 28.3.1950, in cui venne comunicata analoga proposta di legge.





Stato di Pizzo-Materato

Pto di Ferris

Pto di S. Venero

Vibo Valentia Marina

Stazione

S. Pietro di Bivona

Langoschetti

Onofrio

C. Cocari

F. S. Marco

M. S. Maria

Galliano

M. S. Capallo



Regione Calabria
Consiglio Regionale
VIII Legislatura

**PROGETTO DI LEGGE CONCERNENTE LA COSTITUZIONE DEL COMUNE DI
"PORTO SANTA VENERE" IN PROVINCIA DI VIBO VALENTIA**

RELAZIONE FINANZIARIA

PROPONENTE: Consigliere regionale Bruno Censore.

RELAZIONE FINANZIARIA

Il procedimento legislativo finalizzato alla costituzione di un nuovo comune, ai sensi dell'art. 133 della Costituzione e dell'art. 15 del Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267, prevede l'approvazione di una legge regionale, con un sub-procedimento referendario, volto ad acquisire il parere delle popolazioni interessate mediante referendum consultivo obbligatorio non vincolante.

La legge regionale che istituisce il nuovo ente comunale non apporta nuove spese o minori entrate a carico del bilancio regionale.

Il provvedimento che dispone l'effettuazione del referendum, indetto dal Presidente della Giunta regionale comporta invece aggravio di spesa.

Ai fini dell'effettuazione delle prescritte consultazioni referendarie, è prevista nel bilancio regionale apposita voce di spesa.

Le spese necessarie per l'effettuazione del referendum consultivo andranno quindi a gravare sul bilancio della Presidenza della Giunta regionale, UPB 1.1.01.04, rubricata "*Consultazioni popolari*", capitolo 1.1.01.04.02 dello stato di previsione della spesa rubricato "Spese per l'attuazione del referendum (legge regionale 5.4.1983, n. 13)".

Le nuove spese sono stimabili in euro 200.000,00; il capitolo presenta la relativa disponibilità.



Regione Calabria
Consiglio Regionale

PROPOSTA DI PROVVEDIMENTO AMMINISTRATIVO

**COSTITUZIONE DEL COMUNE DI "PORTO SANTA VENERE" IN PROVINCIA DI
VIBO VALENTIA – INDIZIONE DEL REFERENDUM CONSULTIVO**

PROPONENTE: Consigliere regionale Bruno Censore.

IL CONSIGLIO REGIONALE

PREMESSO che in data _____ è stato presentato il progetto di legge n. _____/VIII, che prevede la costituzione del comune autonomo di "Porto Santa Venere", in provincia di Vibo Valentia, mediante distacco dal comune di Vibo Valentia dei territori e delle popolazioni facenti parte della 1^a e 4^a circoscrizione di decentramento amministrativo del comune di Vibo Valentia e, precisamente, delle comunità e dei territori delle frazioni di Bivona, Longobardi, Portosalvo, San Pietro e Vibo Marina, nonché delle annesse ed entrostanti contrade;

CONSIDERATO che l'art. 133 della Costituzione e l'art. 15 del Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267 prevedono la consultazione obbligatoria delle popolazioni interessate mediante l'indizione di un *referendum* consultivo non vincolante;

RITENUTO che, in virtù del disposto dell'art. 40 della Legge regionale 5 aprile 1983 n. 13, "*Prima di procedere all'approvazione di ogni progetto di legge che comporti l'istituzione di nuovi Comuni ovvero mutamenti delle circoscrizioni e delle denominazioni comunali, il Consiglio regionale delibera l'effettuazione del referendum consultivo obbligatorio*";

VISTI gli articoli 40 e seguenti della Legge regionale 5 aprile 1983 n. 13;

VISTO l'art. 12 del nuovo Statuto della Regione Calabria approvato con Legge regionale 19 ottobre 2004 n. 25;

DELIBERA

Per le motivazioni sopra enunciate, da intendersi qui integralmente richiamate e recepite:

- 1) **DI EFFETTUARE** il referendum consultivo obbligatorio previsto dall'art. 133 della Costituzione e dall'art. 15 del Decreto Legislativo 18.8.2000 n. 267, in ordine al progetto di legge n. _____/VIII, che prevede la costituzione del comune autonomo di "Porto Santa Venere" in provincia di Vibo Valentia, mediante

distacco dal comune di Vibo Valentia dei territori e delle popolazioni coincidenti con la 1^a e 4^a circoscrizione di decentramento amministrativo e, precisamente, delle comunità e dei territori delle attuali frazioni di Bivona, Longobardi, Portosalvo, San Pietro e Vibo Marina nonché delle annesse ed entrostanti contrade;

- 2) **DI DEMANDARE** al Presidente della Giunta regionale, l'indizione del *referendum* consultivo tra la popolazione interessate, nei modi e tempi di cui all'art. 41 della Legge regionale 5 aprile 1983 n. 13;
- 3) **DI INDICARE** il seguente quesito referendario da sottoporre al parere delle popolazioni interessate: **"E' favorevole alla costituzione del comune autonomo di "Porto Santa Venere" in provincia di Vibo Valentia, mediante distacco dal comune di Vibo Valentia dei territori e delle popolazioni coincidenti con la 1^a e 4^a circoscrizione di decentramento amministrativo e, precisamente, delle comunità e dei territori delle frazioni di Bivona, Longobardi, Portosalvo, San Pietro e Vibo Marina nonché delle annesse ed entrostanti contrade?"**
- 4) **DI DISPORRE** la pubblicazione sul B.U.R.C. della presente deliberazione, nonché la trasmissione della stessa al Presidente della Giunta regionale e all'Assessore con delega agli Enti locali, per l'espletamento degli adempimenti previsti dagli articoli 41 e seguenti della Legge regionale 5 aprile 1983 n. 13.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

CDXXIV.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 28 MARZO 1950

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GRONCHI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE CHIOSTERGI

INDICE

	PAG.		PAG.
Commemorazione degli onorevoli Rosario Pasqualino Vassallo e Agostino Bassino:		Disegni di legge (Seguito della discussione):	
NASI	16590	Stato di previsione dell'entrata e stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1950-51. (1059). — Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1950-51. (1060). — Stato di previsione della spesa del Ministero del bilancio per l'esercizio finanziario 1950-51. (1061).	16608
ROCCHETTI	16591	PRESIDENTE	16608
PAOLUCCI	16591	PROIA	16608
RUSSO PEREZ	16591	CAVALLOTTI	16612
CAPPI	16591	NATTA	16619
BUBBIO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	16591	Disegno di legge (Presentazione):	
PRESIDENTE	16591	TOGNI, <i>Ministro dell'industria e del commercio</i>	16618
Interrogazioni (Svolgimento):		PRESIDENTE	16618
PRESIDENTE 16591, 16600, 16601, 16602, 16604		Proposte di legge (Annunzio):	
BUBBIO, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i>	16592, 16596	PRESIDENTE	16619
DELLI CASTELLI FILOMENA	16592	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio):	
CORBI	16593, 16599	PRESIDENTE	16625
PAOLUCCI	16593, 16602	RUSSO PEREZ	16629
SPALLONE	16594, 16604	ANDREOTTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio</i>	16629
LOPARDI	16596, 16605		
ROCCHETTI	16598		
PERROTTI	16606		
Sostituzione di Commissari (Annunzio):			
PRESIDENTE	16608		
Proposta di legge (Rimessione all'Assemblea):			
PRESIDENTE	16608		
Per lo svolgimento di interpellanze:			
NENNI PIETRO	16608		
PRESIDENTE	16608		

La seduta comincia alle 16.

MAZZA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 24 marzo 1950.

(È approvato).

DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 28 MARZO 1950

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che sono state presentate alla Presidenza due proposte di legge d'iniziativa parlamentare:

dal deputato LARUSSA:

« Costituzione in unico comune autonomo delle frazioni di Vibo Valentia Marina, Longobardi, San Pietro Bivona, Porto Salvo e case sparse viciniori del comune di Vibo Valentia città, in provincia di Catanzaro » (1190);

dai deputati COPPA e PERLINGIERI:

« Modificazioni all'articolo 10 del decreto legislativo 26 ottobre 1946, n. 262 » (1162).

Avendo i proponenti dichiarato di rinunciare allo svolgimento, le due proposte saranno stampate, distribuite e trasmesse alle Commissioni competenti, la prima in sede legislativa.

Si riprende la discussione dei bilanci dei Ministeri del tesoro, delle finanze e del bilancio.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Natta. Ne ha facoltà.

NATTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono trascorsi molti mesi da quando, in occasione della discussione del bilancio del tesoro dello scorso anno, si è parlato in quest'aula, in diversi settori, dei problemi generali del nostro turismo.

Ma le preoccupazioni, le critiche, i rilievi che allora da parte nostra vennero avanzati all'indirizzo della politica del Governo, io dovrei riprendere oggi, con maggiore severità e con ansia più grave. Resta valida, infatti, a mio giudizio, la critica fondamentale, la mancanza cioè di una precisa e determinata politica turistica. Né vale rispondere, come rispose l'anno scorso l'onorevole Andreotti, che la richiesta di un piano generale per il turismo appare come una idea chimerica ed assurda. Noi non dobbiamo farci spaventare dalle parole. In questo caso « piano » non significa altro se non chiarezza intelligente di idee, visione dei problemi e degli interessi generali, volontà unitaria di realizzazione, impegno costante, da parte dell'organo di governo, di intervento e di direzione, senza mortificare le energie e le capacità particolari.

Il grave è che mentre da una parte ci si spaventa con il porci davanti il pericolo, anche in questo settore, derivante dalle pianificazioni, dal dirigismo, dall'altra si continua ad insistere sull'aspetto deteriore dell'accenramento burocratico. Ed è fatale che sia così,

perché, mentre la indicazione di una linea generale da seguire e da realizzare si può conciliare con il massimo di iniziativa e di autonomia da parte di organi e di enti turistici, il fatto che manchi un indirizzo sicuro e determinato, e che ci sia una confusione di idee, produce necessariamente una pressione spesso assurda del centro, un geloso ed affannato strapotere del Commissariato, e dei prefetti sugli organi periferici del turismo, e sovente per delle questioni superficiali di competenza, di nomine.

Continua, purtroppo, lo stesso sistema che un anno fa rilevai e denunciavi, delle designazioni, delle nomine dall'alto per quanto riguarda gli enti provinciali del turismo. Potrei citare un caso recentissimo, quello di Imperia, dove si è ricostituito l'ente provinciale del turismo, e il presidente è stato nominato direttamente dal commissario. Mi si dirà che questo è consentito al commissario dalla legge, così come gli è consentito trasferire un funzionario da un ente provinciale all'altro. Ma quella legge avrebbe dovuto — e l'onorevole Andreotti sa che esisteva al riguardo — un impegno preciso — essere riveduta, così come è necessario rivedere e coordinare meglio l'intera legislazione turistica.

In una relazione recente al Senato sul disegno di legge n. 706, il senatore Marconcini affermava in modo categorico che « tutta la materia turistica, in cui lo Stato ha parte coi relativi enti, organi, istituzioni, deve essere sottoposta ad una seria revisione, per darle organicità, chiarezza, massima efficienza nel quadro di una bene studiata e accertamente vigilata politica del turismo ».

Siamo perfettamente d'accordo con queste affermazioni del senatore Marconcini, e ci auguriamo che sia finalmente accolto l'invito a rimediare alla confusione oggi esistente. Enti provinciali, aziende autonome, *pro loco*, in moltissimi comuni gli assessorati al turismo, e infine, un pullulare, improvviso e molto spesso improvvido, di comitati diversi, senza un limite nelle attribuzioni, senza un coordinamento e un'intesa, anzi spesso in gara fra di loro e in disaccordo, i quali, se testimoniano il crescente interesse che vi è nel nostro paese per il turismo e il formarsi di una coscienza turistica, rappresentano anche un pericolo, il pericolo di tutte le mode che hanno vita intensa e rapida. Sappiamo che il turismo è oggi divenuto oggetto di molte curiosità, di molte ambizioni, e anche di molte speculazioni; ma tutto rischia di restare una fioritura mal sana ed effimera se non si avrà il coraggio di sfrondare il superfluo e di recidere l'illecito.

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1190

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del Deputato LARUSSA

annunziata il 28 marzo 1950

Costituzione in unico comune autonomo delle frazioni di Vibo Valentia Marina, Longobardi, San Pietro Bivona, Porto Salvo e case sparse viciniori del comune di Vibo Valentia città, in provincia di Catanzaro

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La frazione Vibo Valentia Marina, denominata, un tempo, Porto Santo Venere, aspira, e non da oggi, di essere staccata dal comune di Vibo Valentia città, per costituirsi in comune autonomo.

Le ragioni di una tale richiesta sono pienamente sostenute da evidenti necessità di ordine amministrativo e si fondano su motivi economici, topografici e sulla esigenza di un maggiore e più rapido progresso.

Vibo Valentia Marina si trova sul tronco ferroviario importante della linea Napoli-Reggio Calabria e possiede l'unico porto in efficienza della costa calabrese del mare Tirreno.

Questa sua naturale posizione ed il tenace lavoro, unito alla fervida iniziativa dei suoi abitanti, hanno, specie negli ultimi anni, fatto sensibilmente accrescere le attività commerciali ed industriali del luogo.

Varie industrie importanti vi hanno impiantato stabilimenti, quali quello della « Calcement » Parodi e Delfino, unico della regione; la raffineria di olio « Gaslini ». Vi hanno ancora sede due moderni pastifici « Gargiulo » e « Callipo », una società di prodotti alimentari, una segheria elettromeccanica, una fabbrica di ghiaccio, un importante deposito di legname della ditta « Feltrinelli », ed inoltre depositi

o magazzini portuali, che, con altre industrie agricole e della pesca, incrementano il notevole movimento del traffico marittimo e ferroviario.

Non sono di ostacolo alla concessione della richiesta autonomia di Vibo Valentia Marina, che non può oltre essere ritardata per la imprescindibile ed urgente necessità che un centro così importante abbia un'amministrazione propria, possibili difficoltà derivanti da eventuali deficienze del pubblico bilancio.

Le entrate future, facilmente accertabili, copriranno, senza alcuna difficoltà, le spese per il mantenimento ed il miglioramento dei servizi essenziali del nuovo comune e tutte le altre uscite, comprese quelle generali e particolari di amministrazione, mentre non vi è dubbio che l'amministrazione autonoma consentirà la più facile risoluzione di importanti problemi civici.

Aspirano, poi, di unirsi al nuovo comune da denominarsi « Porto Santa Venere », così come per il passato, anche le industrie e laboriose popolazioni delle altre frazioni costiere di Longobardi, San Pietro, Bivona, Porto Salvo e case sparse viciniori, per potersi raggruppare amministrativamente al centro più vicino, di più facile accesso e che

anche oggi rappresenta il consueto sbocco commerciale della zona, a preferenza dell'attuale capoluogo del comune.

La riunione delle sopradette frazioni, per l'aumento del numero di abitanti e per l'accrescimento delle entrate di bilancio, comple-

terà, sotto ogni aspetto, la sicura importanza dal punto di vista demografico, e da quello amministrativo, del nuovo comune.

Per le ragioni su esposte, mi onoro presentare la presente proposta di legge, sicuro che la Camera vorrà accoglierla:

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Le frazioni di Vibo Valentia Marina; Longobardi, San Pietro, Bivona, Porto Salvo e case sparse viciniori sono staccate dal comune di Vibo Valentia in provincia di Catanzaro, e costituite in comune autonomo da denominarsi Porto Santa Venere con centro in Vibo Valentia Marina.

ART. 2.

Il Governo della Repubblica è autorizzato ad emanare le disposizioni necessarie per la esecuzione della presente legge, e per la delimitazione del territorio costituente il nuovo comune di Porto Santa Venere.