# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## Mercoledì 24 Giugno 1998

## alle ore 11,30 e 16,30

# 406ª e 407ª Seduta Pubblica

## ORDINE DEL GIORNO

**I. Discussione di mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti** *(testi allegati)*

**II. Discussione dei disegni di legge:**

CARPI e DE LUCA Michele; DE LUCA Athos; PONTONE ed altri; ASCIUTTI ed altri; LARIZZA ed altri; CIONI ed altri. – Disciplina dei diritti dei consumatori e degli utenti *(Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati) – Relatore* CAPONI. **(227-1461-1462-1801-2077-2100-2155-B)**

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1700)

# MOZIONI SUL PONTE DI MESSINA E SULLA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI NEL SETTORE DEI TRASPORTI

SPECCHIA, BASINI, BOSELLO, BUCCIERO, CASTELLANI Carla, COLLINO, CURTO, DANIELI, LISI, MAGGI, MAGNALBÒ, MARRI, MONTELEONE, PASQUALI, TURINI. – Il Senato, (1-00010) (27 giugno 1997)

premesso:

che a seguito di una procedura di conciliazione tra Parlamento europeo e Consiglio europeo l'Unione europea ha deciso di qualificare come prioritari solo quattordici dei progetti presentati per l'ammodernamento del sistema transeuropeo dei trasporti;

che tra i programmi italiani di sviluppo dei trasporti solo il progetto «Malpensa 2000» è rientrato nella lista dei quattordici ritenuti prioritari;

che tali progetti beneficeranno di cospicui finanziamenti comunitari, che ne consentiranno la celere realizzazione;

che il progetto cosiddetto del «corridoio adriatico» non è stato incluso in tale elenco, bensì è stato ricompreso nelle opere di «fascia B», che sono quelle che potranno accedere ai finanziamenti comunitari solo in una seconda fase;

che la «dorsale adriatica», una volta completata, rappresenterebbe un avanzato sistema integrato di trasporti in grado di garantire degli efficienti collegamenti tra l'Italia e l'Europa comunitaria ed oltre;

che la realizzazione del progetto del «corridoio adriatico» lungi dall'essere alternativa a quella di «Malpensa 2000» – cui era stata in un primo tempo preferita – appare invece essere complementare ed in grado di sviluppare un sistema dei trasporti che porrebbe l'Italia in un'invidiabile posizione di avanguardia europea, rendendola capace di assolvere ad un'insostituibile funzione di cerniera tra il Mediterraneo, il Centro Europa ed il Medio ed Estremo Oriente;

che la sua mancata realizzazione determinerebbe il ridimensionamento del sistema aeroportuale costiero (Bari, Brindisi, Ancona, Venezia, Trieste), che svolgerebbe così un ruolo di carattere esclusivamente nazionale, dal momento che i traffici internazionali per l'Italia sarebbero dirottati solo su Milano e Roma e, per il Mediterraneo, su Atene; determinerebbe inoltre l'accumularsi di un ritardo forse irrecuperabile in termini economici e strutturali tanto per le regioni del Mezzogiorno (che si vedrebbero di fatto inserite in una logica punitiva di Europa a due velocità) quanto per l'estremo Nord-Est, che – in crisi e non investito dal *boom* del Triveneto – pure avrebbe notevoli possibilità di sviluppo in funzione di ponte economico-commerciale nel contesto dei nuovi scenari geopolitici dell'Europa;

che a sostegno dell'attuazione del progetto della «dorsale» le regioni adriatiche hanno sottoscritto un protocollo di intesa, appoggiato

anche da diversi parlamentari nazionali ed europei, di cui non si può non tener conto;

che le scelte dell'Unione europea nel campo dei trasporti continuano a penalizzare il Sud dell'Europa e, in particolare, dell'Italia, limitandone fortemente e, forse, irrimediabilmente le possibilità di un futuro rilancio economico e sociale,

impegna il Governo:

ad intervenire immediatamente presso le istituzioni dell'Unione europea al fine di ottenere l'inserimento del progetto «dorsale adriatica» tra quegli interventi considerati prioritari nel programma per lo sviluppo del sistema transeuropeo dei trasporti;

a riferire al Senato sui risultati conseguiti.

MACERATINI, DE CORATO, BORNACIN, MEDURI, RAGNO, MAGLIOCCHETTI, BEVILACQUA, MARRI, PACE, BONATESTA, MONTELEONE. – Il Senato, (1-00094) (12 marzo 1997)

premesso:

che in seguito alla raccolta delle firme tra tutti i ferrovieri in tutti gli impianti ferroviari della rete è stato effettuato, nelle giornate dell'1, 2 e 3 marzo 1997, uno sciopero nazionale, proclamato dal Coordinamento nazionale dei ferrovieri;

che lo sciopero ha praticamente bloccato le comunicazioni ferroviarie su tutte la rete, nonostante l'errata valutazione degli effetti provocati che le Ferrovie dello Stato hanno dato alla cittadinanza e che preannunciava soltanto dei «sopportabili inconvenienti» nelle comunicazioni ferroviarie;

che tale sciopero, unitamente alla conseguente mobilitazione di tutte le categorie, compresi i pensionati delle Ferrovie dello Stato, intorno al Coordinamento nazionale dei ferrovieri, ha posto all'attenzione di tutto il paese il problema che è alla base della lotta: la richiesta del ritiro della cosiddetta direttiva del Governo sulla riforma generale delle Ferrovie dello Stato;

che con questa lotta il Coordinamento nazionale dei ferrovieri vuole denunciare al paese e a tutte le forze presenti in Parlamento, tenute ingiustificatamente all'oscuro, il tentativo del Governo di avviare una trattativa solo con una parte della «rappresentanza sindacale» dei ferrovieri costituita dai sindacati dei trasporti di CGIL, CISL e UIL, tendente a modificare radicalmente la funzione di gestore del trasporto pubblico sinora mantenuta dalle Ferrovie dello Stato;

che questo tentativo, senza una preventiva, chiara ed inequivocabile rinuncia agli obiettivi indicati, non potrà che portare ad una affermazione dei negativi ed inaccettabili presupposti fondamentali della «direttiva Prodi», che sono dannosi per gli interessi della collettività e pericolosi per le future condizioni di lavoro dei ferrovieri;

tenuto conto:

che il Coordinamento dei ferrovieri denuncia la grave responsabilità degli stessi sindacati confederali che, malgrado la partecipazione pressochè totale dei ferrovieri al precedente sciopero proclamato da tutte le organizzazioni sindacali, hanno rinunciato al proseguimento della lot-

ta ignorando la sua chiara indicazione di voler ottenere il ritiro ufficiale della «direttiva Prodi» per accontentarsi solo di essere chiamati ad una «trattativa» con il Ministro dei trasporti;

che sono stati, infatti, sospesi gli scioperi già programmati essendo stato dichiarato soggettivamente e senza alcuna precisa garanzia da parte del ministro Burlando che si sarebbe iniziato a trattare anche senza la pubblica e convinta dichiarazione del ritiro della suddetta direttiva;

che il Coordinamento nazionale dei ferrovieri, al contrario, vuole, con la sua lotta, ottenere il pubblico ed esplicito ritiro della stessa, come condizione preliminare ad ogni successiva discussione, perchè con essa si vuole imprimere una accelerazione selvaggia al processo di privatizzazione già messo in opera da tempo con l'alibi di voler adeguare le ferrovie italiane agli *standard* europei;

rilevato:

che ciò risulta falso, essendo le misure previste dalla «direttiva Prodi» completamente in contrasto con ciò che la Commissione europea prefigura nel «libro bianco» per il rilancio delle ferrovie, mentre i riferimenti agli *standard* delle qualità medie a livello europeo e ai costi del lavoro medio per unità prodotta sono da ritenersi del tutto inesatti e non adatti a legittimare le misure indicate dal nostro Governo;

che, infatti, le misure che si vogliono adottare sono marcate da un «liberismo» sfrenato da applicarsi all'organizzazione delle ferrovie italiane che non esiste in alcun altro paese europeo, fatta eccezione per le ferrovie britanniche presso le quali ha prodotto e continua a produrre conseguenze disastrose per gli utenti e i ferrovieri inglesi;

considerato:

che le misure del Governo Prodi presuppongono:

la frantumazione delle Ferrovie dello Stato spa in più società con la conseguente, drastica divisione contrattuale e di gestione dei ferrovieri;

l'ulteriore riduzione del numero dei lavoratori (si parla di oltre 30.000) nei servizi essenziali (oltre 100.000 unità da collocare in prepensionamento), con l'obiettivo dell'abbattimento del costo del lavoro, mentre, al contrario, si prevede contestualmente la partecipazione in senso esponenziale dei cosiddetti *manager* a costi elevatissimi, come preannuncia l'incredibile ordine di servizio n. 12 del 19 febbraio 1997 delle Ferrovie dello Stato;

l'adozione, senza alcun correttivo, del «principio privatistico» secondo il quale le tariffe del trasporto fornito vanno commisurate ai costi complessivi del servizio con la prospettiva di aumenti tariffari vertiginosi da realizzare in più parti e in breve tempo;

l'ulteriore riduzione e il taglio dei flussi finanziari a favore delle Ferrovie dello Stato spa con immediata ripercussione soprattutto sui servizi ferroviari a livello locale;

la proposta abrogazione pressochè totale di alcuni diritti storicamente e contrattualmente da sempre goduti dai ferrovieri in servizio e in pensione nonchè dai loro familiari, quali i biglietti di viaggio;

che se tali direttive divenissero operative le Ferrovie dello Stato cesserebbero di essere il punto di riferimento fondamentale per una politica dei trasporti al servizio di tutti i cittadini, mentre a livello locale si registrerebbe l'abbandono del ruolo di punta delle ferrovie attraverso la

progressiva riduzione mediante pletorici accorpamenti regionali con servizi su gomma che già gestiscono il servizio loro assegnato;

che a livello nazionale ciò comporterebbe il privilegio del servizio cosiddetto «ad alta velocità», senza un valido programma di rilancio del servizio merci, che nel confronto europeo è al livello più basso (in Italia è in media intorno al 10 per cento, contro il 45 per cento della Germania ed il 34 per cento della Francia),

impegna il Governo:

ad intervenire immediatamente per una revisione delle posizioni assunte e per il ritiro della direttiva, fornendo una chiara linea strategica al rinnovamento della funzione delle Ferrovie dello Stato in Italia;

a presentare alle Camere le iniziative che si intende assumere in riferimento al servizio ferroviario, al fine di promuovere un dibattito all'interno della naturale sede istituzionale che è il Parlamento con la partecipazione di tutti i gruppi politici che ne fanno parte;

ad attivarsi per l'avvio di una nuova trattativa con tutte le organizzazioni di categoria, nessuna esclusa, per assicurare che ogni eventuale modifica del «rapporto di impiego» dei ferrovieri mantenga sia l'assoluta «unicità» contrattuale di tutti i servizi svolti, sia i diritti che, dopo oltre un secolo, i ferrovieri hanno acquisito con le loro lotte politiche e sindacali.

LAURO, BALDINI, PIANETTA, DI BENEDETTO, TERRACINI, BETTAMIO, SCHIFANI, D'ALÌ, PASTORE, ROTELLI, AZZOLLINI, VENTUCCI, BUCCI. – Il Senato, (1-00132) (23 luglio 1997)

premesso:

che con l'articolo 2, comma 15, della legge n. 662 del 1996 è stato previsto che «entro il 31 gennaio 1997 il Governo procede ad una verifica e riferisce alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto alta velocità»;

che tale verifica si è conclusa presso le competenti Commissioni di Senato e Camera, anche se ha subìto un processo di rallentamento alla Commissione trasporti della Camera per i contrasti all'interno della maggioranza o comunque per non superate difficoltà politiche, mentre al Senato nessuna discussione è stata intrapresa sul provvedimento;

che non è stata ancora confermata concretamente dal Ministro dei trasporti e della navigazione l'effettiva volontà del Governo di abbreviare i tempi tecnici occorrenti, di dirimere i problemi politici, di superare gli ostacoli burocratici connessi alla conclusione delle conferenze di servizi in corso ovvero ancora da aprire, di erogare i previsti finanziamenti pubblici ivi compresi i maggiori oneri derivanti dai ritardi nell'apertura dei cantieri;

che nelle relazioni della Commissione per i trasporti ed il turismo del Parlamento europeo si è più volte affermato che la pianificazione e la realizzazione di una grande rete di ferrovie ad alta velocità presuppone l'esistenza di un sistema integrato europeo di trasporti, nonchè di una politica comune dei trasporti ferroviari;

che la verifica richiesta dalla legge n. 662 del 1996 è soltanto il più recente controllo chiesto ed avviato sull'intero progetto, già sottopo-

sto a vari giudizi fra cui quello dell'ottobre del 1993 del Consiglio di Stato che, riunito in adunanza generale, aveva espresso parere positivo sulla validità dei seguenti atti contrattuali: quello del gennaio 1994 del gruppo internazionale di revisione «Coopers & Lybrand» che, su incarico del Governo italiano, ha valutato positivamente la congruità economica e tecnico-progettuale dell'intervento e quello, del febbraio 1994, dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) che ha deliberato che gli atti negoziali previsti nel progetto non costituiscono intese lesive della concorrenza;

che la Commissione dell'Unione europea ha più volte richiamato la necessità di una rete europea ad altissima tecnologia sempre più integrata, emanando a tal fine direttive finalizzate ad una progressiva armonizzazione dei sistemi di trazione, alimentazione e segnalamento adottati dai singoli Stati nazionali;

che i progetti prioritari elaborati a livello europeo fanno esplicito riferimento al sistema alta velocità adottato dall'Italia e a quattordici progetti di comune interesse richiamati dal Trans-European transport network che, approvati dal Consiglio europeo di Essen del 9 e 10 dicembre 1994, da realizzarsi entro il 2010 per giungere ad un sistema di trasporti integrati, interessano il nostro paese; si tratta della linea di trasporto combinato ad alta velocità Monaco-Brennero-Verona e della linea ad alta velocità trasporto combinato Lione-Torino-Venezia-Trieste, progetti la cui importanza è tale da rendere possibile contributi finanziari comunitari per la loro realizzazione;

che è prevista a breve la stipula di intese specifiche per definire i rispettivi impegni fra Italia e Francia sulla prima connessione (Torino-Lione) tra il sistema italiano ed il sistema europeo alta velocità;

che analoghe intese sono da perfezionare tra Italia, Austria e Germania per l'asse del Brennero, ma le opere di miglioramento del tracciato già realizzate, se affiancate al raddoppio della Bologna-Verona, consentirebbero incrementi consistenti del traffico delle merci;

che un corretto utilizzo delle potenzialità di un collegamento ovest-est attraverso la pianura padana costituirebbe una valida alternativa ai sistemi di trasporto orizzontali dell'Europa continentale e tale collegamento potrebbe essere ottenuto saldando la linea Lione-Torino-Milano-Venezia e la rete ferroviaria di Slovenia ed Ungheria, definendo a tal fine accordi con queste nazioni;

che il sistema italiano di quadruplicamento e la conseguente velocizzazione delle linee è attualmente limitato alle principali direttrici ferroviarie nelle quali la domanda di trasporto ha raggiunto livelli di saturazione tali da porle in condizioni prossime al collasso;

che sull'asse Milano-Napoli si registrano ogni anno 72 milioni di passeggeri per ferrovia, su quello fra Torino e Venezia, a fronte di 28 milioni di passeggeri che scelgono il mezzo ferroviario, ve ne sono ben 220 milioni che utilizzano la strada e fra Milano e Genova ogni anno viaggiano 9 milioni di passeggeri e vengono trasportate 5 milioni di tonnellate di merce;

che nel corso della verifica parlamentare il Ministro dei trasporti e della navigazione onorevole Claudio Burlando, ha insistito su una tasformazione del progetto da «alta velocità» ad «alta capacità» e sulla necessità di prevedere l'utilizzazione delle linee in costruzione, per il

trasporto delle merci, dimenticando probabilmente che sin dalla loro prima progettazione era stata prevista per le nuove linee ad alta velocità una integrazione nella rete ferroviaria esistente tale da consentire un potenziamento reale con ricadute di rilevante entità sull'efficienza effettiva del sistema e quindi sulla possibilità di un aumento globale della offerta di trasporto merci e passeggeri a livello locale e nazionale; infatti il quadruplicamento veloce delle linee oggi interessate ed intasate dalla richiesta di traffico a lunga percorrenza comporterà un miglioramento del servizio relativo al pendolarismo locale ed un incremento dell'offerta del trasporto delle merci in particolare di tipo intermodale;

che fin dalla pubblicazione del Piano generale dei trasporti (PGT), approvato, ai sensi della legge 15 giugno 1984, n. 245, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 10 aprile 1986, era stato prospettato come indispensabile il raddoppio di capacità dell'infrastruttura ferroviaria relativamente alla direttrice ovest-est Torino-Venezia ed a quella nord-sud da Milano a Napoli; da allora le necessità che avevano orientato quelle scelte del PGT si sono ulteriormente accresciute;

che fra i principali obiettivi del progetto alta velocità vi è da sempre quello di trasferire su rotaia una quota rilevante dell'attuale domanda di trasporto su gomma che oggi movimenta l'80 per cento delle merci e l'85 per cento delle persone, ciò anche per esigenze di risparmio energetico, di ottimali *standard* di sicurezza, di riduzione dell'inquinamento atmosferico;

che il modello finanziario prevede per il progetto il ricorso al capitale privato in un'ottica di «project financing» per circa il 70 per cento dell'intero investimento e l'utilizzo di formule contrattuali innovative basate su costi forfettari e tempi certi di consegna;

che le incertezze nell'azione di Governo hanno avuto un effetto negativo sull'atteggiamento degli investitori privati per le indeterminatezze circa lo sviluppo del progetto nel suo insieme con conseguenti scelte attendiste;

che i segnali negativi provenienti dal Governo hanno di fatto creato un clima di incomprensione e sfiducia negli azionisti privati del progetto e compromesso i rapporti fra la TAV ed i consorzi di imprese cui è affidato il compito di realizzare le varie tratte: così non è stato ratificato l'accordo dell'agosto scorso fra la TAV e l'Iricav per recuperare i ritardi per la realizzazione della linea Roma-Napoli e, ultimo e più preoccupante segnale, la TAV ha richiesto alla CEPAV la restituzione di 700 miliardi di anticipazioni versati per la linea Milano-Bologna, richiesta motivata con la situazione di incertezza nella definizione delle procedure burocratiche legate alla approvazione della stessa linea;

che fra le immediate conseguenze di questo stato di cose, oltre ai ritardi complessivi dell'intero progetto, vi è la impossibilità di attivare la nuova linea Roma-Napoli entro il dicembre 1999; tale ritardo complicherà tutti i piani previsti per la mobilità nell'area della capitale in occasione del Giubileo del 2000 e vanificherà le speranze degli operatori turistici di Napoli, Caserta, Frosinone, Fiuggi, Chianciano di poter offrire sistemazioni logistiche ai pellegrini alla distanza di un'ora al massimo di percorso ferroviario da Roma;

che è stato previsto per tutte le tratte ad alta velocità un «accordo procedimentale» fra il Ministero dell'ambiente, quello dei trasporti e

della navigazione, le Ferrovie dello Stato spa e la TAV per garantire adeguate risorse finanziarie per interventi di mitigazione dell'impatto sul territorio delle nuove infrastrutture necessarie al progetto (inserimento di opere di ingegneria sul territorio, contenimento dei livelli di inquinamento acustico, restauro della vegetazione, eccetera);

che il progetto di alta velocità, fin dalla sua fase iniziale, ha seguito la strada del confronto diretto con le amministrazione centrali, quelle locali ed i cittadini per adeguare l'intervento alle esigenze espresse dalle diverse realtà locali;

che gli organi centrali, quelli intermedi ed i comuni interessati dal passaggio delle nuove linee sono stati coinvolti nella maniera più ampia possibile affinchè esprimessero, attraverso lo strumento della conferenza dei servizi (articolo 7 della legge n. 385 del 1990), il proprio parere e le loro osservazioni sull'intervento; in tale sede diversi organismi hanno avuto occasione di esprimere la loro valutazione e le loro richieste per rendere più corretto il rapporto fra l'infrastruttura ed il territorio; purtuttavia anche il rispetto della più ampia autonomia delle autorità locali non può far venir meno l'obbligo per chi guida l'intera collettività nazionale di attuare i programmi di sviluppo ed innovazione necessari allo sviluppo della nazione, specie se programmati, approvati ed ormai passati dalla fase progettuale a quella costruttiva;

che nel nostro paese esiste un effettivo squilibrio fra la potenzialità della rete ferroviaria delle regioni settentrionali e quella del Mezzogiorno trascurata per decenni nelle scelte dei Governi;

che gli investimenti legati all'alta velocità rappresentano un importante volano per lo sviluppo occupazionale in grado di stimolare positivamente il quadro economico nazionale;

che il rilancio del trasporto su ferro nel nostro paese sarà realmente possibile se oltre al raddoppio veloce delle linee longitudinali saranno adottati provvedimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle linee trasversali fra cui, in particolare, la «Pontremolese», la Orte-Falconara-Ancona e la Foggia-Caserta-Aversa ed insulari quali la Messina-Palermo e la Messina-Catania-Siracusa; in questo senso sono apprezzabili, ma non sufficienti, i progetti ferroviari previsti dal cosidetto recente decreto «salvacantieri»,

impegna il Governo:

a concludere rapidamente le conferenze di servizi tuttora aperte utilizzando tutti gli strumenti legislativi oggi in vigore, inclusa la normativa di cui all'articolo 17 della legge 17 maggio 1997, n. 127, «Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di decisione e di controllo», al fine di determinare un quadro di riferimento sicuro ed affidabile, ed a stabilire tempi certi per le conferenze di servizi ancora da aprire (nodo di Firenze, Milano-Verona-Venezia, Milano-Genova);

a fornire al Parlamento relazioni semestrali sullo stato di avanzamento dei singoli progetti (tratte e nodi) del programma alta velocità e dei programmi ordinari delle Ferrovie dello Stato in modo da poter valutare le interazioni tra nuove linee e linee storiche anche rispetto al programma di riequilibrio fra trasporto su ferro e trasporto su gomma;

ad avviare concrete azioni, anche al fine di riacquistare credibilità presso gli investitori privati, per dare un nuovo impulso ai lavori

sulla Roma-Napoli al fine di recuperare il tempo perso fra lo scorso agosto ed oggi e far sì che la linea possa essere pronta almeno entro il secondo semestre del 2000;

a concludere al più presto, tenuto conto del loro limitato costo e della insussistenza di problemi ambientali ma della loro rilevante importanza al fine del completamento della intera infrastruttura alta velocità, i previsti lavori di adeguamento tecnico-funzionale della Roma-Firenze ai parametri dell'alta velocità;

a stabilire criteri e limiti del finanziamento pubblico delle linee ad alta velocità Milano-Venezia e Milano-Genova e passare quindi alla fase di elaborazione dei relativi progetti esecutivi tenendo conto della necessità di un loro inserimento nell'ambito del progetto complessivo di ammodernamento della rete europea;

a realizzare un quadro di intese internazionali «certo», confermando la priorità del collegamento Torino-Lione, dell'asse del Brennero, della prosecuzione ad est (Torino-Trieste-Lubiana-Budapest) e a predisporre per quanto riguarda la normativa iniziative legislative ed amministrative atte a favorire le imprese;

a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari, nonchè i consueti contatti con le amministrazioni locali, per il prolungamento del sistema fino a Villa San Giovanni ed il completamento del finanziamento della linea velocizzata Caserta-Foggia in modo da ottenere un sistema funzionale alle esigenze di riequilibrio del sistema trasportistico essenziale del paese;

a completare l'attuazione dei piani di sviluppo della rete ferroviaria tradizionale già approvati nelle precedenti legislature, con particolare riferimento alle già citate linee trasversali ed insulari ed alla Bologna-Verona;

a verificare la congruità e la rispondenza dei programmi TAV e Ferrovie dello Stato rispetto agli obiettivi conclamati, tenendo conto della necessità di spostare dal traffico su gomma a quello su ferro i prevedibili incrementi nella domanda merci-passeggeri e del maturare, a livello internazionale, di un sistema dissuasivo se non interdittivo verso il traffico merci che potrebbe avere conseguenze disastrose sulla nostra economia ove non venissero adottate adeguate e tempestive contromisure.

CASTELLI, ANTOLINI, MANFROI, WILDE, TIRELLI, PERUZZOTTI, SPERONI, ROSSI. – Il Senato, (1-00178) (22 dicembre 1997)

premesso:

che i raddoppi ferroviari, non giustificati nella maggior parte dei casi dal volume stesso dei traffici effettivi, richiedono costi molto elevati per le Ferrovie;

che la loro realizzazione viene effettuata mediante sottrazione annuale di fondi destinati ad altre opere indifferibili per la loro importanza;

che tale situazione rappresenta un pesante aggravio sulla gestione delle Ferrovie dello Stato spa, già pesantemente passiva;

che nel contratto di programma delle Ferrovie dello Stato 1994-2000, opportunamente, nella tabella E sono indicati i rendimenti redditizi;

che insieme all'*addendum* al suddetto contratto di programma delle Ferrovie, recentemente sottoposto al parere della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, è stato elaborato un documento che tiene conto di una analisi di redditività finanziaria degli investimenti predisposta sulla base di precisi indici di valutazione anche relativamente all'impatto che essi possono comportare sul bilancio della società Ferrovie dello Stato spa e sui rapporti di tale bilancio con i trasferimenti dell'azionista pubblico;

che, relativamente ai raddoppi ferroviari di alcune tratte, da una parte si riscontra un aumento del tasso relativo al margine di operatività, dall'altra si ha un impatto negativo sul piano della redditività degli interventi;

che i costi di natura sociale che vanno sostenuti in conseguenza del contemperamento degli interessi di natura finanziaria della società Ferrovie dello Stato spa con il beneficio effettivo che poi gli utenti e la collettività potranno ricavare da simili interventi sono ormai insostenibili,

impegna il Governo:

a non dare esecuzione, nel settore ferroviario, alle inutili e dispendiose opere di raddoppio di tratte poco utilizzate;

ad impedire l'ulteriore prosecuzione dei relativi progetti;

a compiere una ripartizione differente degli interventi e delle conseguenti risorse tra le diverse aree del paese, attenendosi alle percentuali indicate dall'Unione europea.

GERMANÀ, LA LOGGIA, RAGNO, MACERATINI, CORSI ZEFFIRELLI, LAURO, LAURIA Baldassare, D'ALÌ, SCHIFANI, CENTARO, DE CAROLIS, AZZOLLINI, PASQUALI, CASTELLANI Carla, BONATESTA, NOVI, PORCARI, RIGO, DE ANNA, DE CORATO, VERTONE GRIMALDI, LISI, MONTELEONE, BALDINI, CAMPUS, MANIS, SPECCHIA, BATTAGLIA, BETTAMIO, TONIOLLI, MAGNALBÒ, ASCIUTTI, LASAGNA, NAPOLI Roberto, VEGAS, GRECO, PREDA, GAWRONSKI, FILOGRANA, MANFREDI, PASTORE, TERRACINI, TRAVAGLIA, MUNGARI, FUSILLO, CUSIMANO, PELLICINI, GUBERT, CURTO, MINARDO, BASINI, BOSELLO, TOMASSINI, MUNDI, SARACCO, CONTE, FOLLIERI, DI BENEDETTO, PIATTI, MANCA, FIORILLO, MILIO, PALUMBO, PEDRIZZI, MAGGI, SERVELLO, BEVILACQUA, MURINEDDU, CORTELLONI, CARPINELLI, LO CURZIO, MAZZUCA POGGIOLINI, BARRILE, MONTAGNINO, MEDURI. – Il Senato, (1-00213) (26 febbraio 1998)

considerato che, nella programmazione degli interventi nel settore dei trasporti, la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina viene irresponsabilmente ignorata a ben 27 anni dalla legge istitutiva della società Stretto di Messina spa, società quest'ultima che da una recentissima direttiva del Presidente del

Consiglio, destinata alla Commissione europea, è pure riconosciuta come società di diritto pubblico;

valutato che sono trascorsi oltre 5 anni dall'ultimazione del progetto di massima del ponte che, il 10 ottobre 1997, è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo i pareri delle Delegazioni alta sorveglianza (Dasa) delle Ferrovie (1994) e dell'ANAS (1995);

tenuto conto che la ineliminabile gestione ordinaria della società Stretto di Messina, anche a causa dell'abnorme ed immorale profitto fiscale da parte dello Stato committente del progetto (quasi un miliardo l'anno), grava esclusivamente sui bilanci (in difficoltà) dell'Iritecna, delle Ferrovie, dell'ANAS, delle regioni Sicilia e Calabria per oltre 3 miliardi di lire l'anno;

considerato inoltre che in senso favorevole al *project-financing*, parlando proprio del ponte sullo Stretto, si è espresso il 24 febbraio 1998 il nostro Ministro dei lavori pubblici durante un convegno in materia organizzato a Londra dall'OCSE e dall'Unione europea,

impegna il Governo, tramite una decisione del CIPE, che, peraltro, è voluta dall'articolo 4 della legge n. 1158 del 1971, ad esprimere, entro sessanta giorni da oggi, una inequivocabile dichiarazione di interesse alla realizzazione del ponte sullo Stretto, indicando pure tempi e modalità dell'indispensabile trasformazione della società pubblica Stretto di Messina in società mista, in modo che quest'ultima possa proporre e sostenere in campo internazionale il *project financing* per la costruzione del ponte. Si realizzerebbe, tra l'altro, una verifica ideale della validità anche in Italia della formula economico-finanziaria prescelta in tanti altri paesi quando si tratta di realizzare grandi opere pubbliche.

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – Il Senato, (1-00251) (2 giugno 1998)

considerato:

che la rete dei trasporti della Sicilia è insufficiente a soddisfare l'attuale domanda di mobilità e inadeguata a sostenere lo sviluppo economico dell'isola e, più in generale, da anni il Meridione del paese aspetta una ristrutturazione organica di tutta la rete esistente del sistema dei trasporti; basti pensare che ci sono nella sola Sicilia 800 chilometri di rete ferroviaria non elettrificata e 1440 chilometri a binario unico e che nessun aeroporto dell'isola è attrezzato per fungere da punto di riferimento del traffico internazionale;

che il potenziamento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno deve essere inserito nel nuovo Piano generale dei trasporti, la cui urgenza è stata più volte sottolineata da forze politiche, economiche e sociali del nostro paese e che il Governo ha deciso di elaborare dopo la imminente Conferenza nazionale dei trasporti, per stabilire con chiarezza obiettivi, priorità e quote da assegnare alle varie modalità di trasporto – nave, aereo, ferrovia, strada – in coerenza con gli obiettivi della modernizzazione del sistema della mobilità e della riduzione delle emissioni, della progressiva riduzione del traffico su gomma, del potenziamento del cabotaggio, della portualità, della

ferrovia e dell'intermodalità, del riequilibrio infrastrutturale tra Nord e Sud;

che tale Piano, nell'affrontare e porre le basi per risolvere la grave situazione di arretratezza del sistema della mobilità del paese, specialmente nel Meridione, dovrà inserirsi in un quadro di ristrutturazione organica di tutto il sistema della mobilità in Europa e nell'area del Mediterraneo;

che di conseguenza la possibilità e opportunità di costruire o meno un ponte sullo Stretto di Messina – la cui progettazione è affidata da anni alla società Stretto di Messina spa – deve necessariamente essere anche inquadrata e valutata, da una parte nel quadro del riordino delle reti e delle modalità del sistema di trasporto nazionale ed europeo, e dall'altra rispetto alle priorità delle grandi scelte di sviluppo sostenibile che il nostro paese non può più rinviare, tanto più dopo le tragedie derivate dalla mancata difesa del suolo;

che una recente direttiva del Presidente del Consiglio ridimensiona, in linea con le indicazioni della Commissione europea, le attribuzioni della società Stretto di Messina spa, i cui alti costi per la gestione della società e per la progettazione del ponte gravano da anni sul bilancio della pubblica amministrazione;

che la proposta del ponte sullo Stretto non è sostenuta nè da un quadro programmatico complessivo, nè da sufficienti e probatori studi di fattibilità economico-finanziaria e tecnica, nè dalla valutazione comparata dello scenario economico e trasportistico realizzabile con azioni integrate di modernizzazione e di sviluppo senza il ponte, che tengano tra l'altro conto delle grandi potenzialità di sviluppo dei porti e del cabotaggio tirrenico e dell'efficienza tecnologica dei nuovi traghetti;

che un recente studio del Ministero dei lavori pubblici evidenzia rispetto al progetto predisposto dalla società Stretto di Messina spa:

*a)* la incongruenza tra i flussi di traffico ipotizzati e i dati attuali che sottolineano un calo progressivo del traffico tra le due sponde, causato dall'aumento del traffico aereo e di quello marittimo di media e lunga percorrenza;

*b)* l'eccessivo ottimismo dell'analisi costi-benefici e della proiezione sulla futura redditività dell'opera;

*c)* la constatazione della assoluta insufficienza del volume degli investimenti pubblici previsti dal progetto;

che lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici nel parere favorevole espresso in merito alla realizzazione dell'opera solleva forti perplessità sulle questioni di compatibilità ambientale, sugli aspetti sismici, sul rischio rappresentato dai forti venti e, in generale, sugli aspetti geologici e geofisici;

che il progetto dell'opera sarebbe accompagnato da un piano di ristrutturazione che prevede un forte ridimensionamento dei servizi di linea offerti dai traghetti,

impegna il Governo:

ad attivarsi per una radicale opera di ristrutturazione della rete della mobilità del Mezzogiorno d'Italia, secondo le priorità individuate nel nuovo Piano generale dei trasporti nel quadro europeo e nel quadro di un riequilibrio e potenziamento integrato e intermodale delle infrastrutture del Mezzogiorno e nell'area dello Stretto di Messina;

a valutare, nello stesso Piano generale dei trasporti, la fattibilità e l'utilità di un'opera come il ponte sullo Stretto, costosissima, attualmente al di fuori di ogni logica pianificatoria e fortemente messa in discussione anche dal recente studio promosso dal Ministero dei lavori pubblici;

a promuovere programmi e interventi riguardo alla ristrutturazione e al potenziamento del sistema del trasporto marittimo nell'area dello Stretto e dei relativi sistemi e modi di interscambio a terra;

a valutare una volta per tutte l'utilità di mantenere in vita la società Stretto di Messina spa, anche alla luce delle recenti censure della Commissione europea.

FIRRARELLO, MINARDO, CIRAMI, PORCARI, CAMO, LOIERO, NAPOLI Roberto, CIMMINO, NAVA. – Il Senato, (1-00253) (3 giugno 1998)

considerato:

che da circa un trentennio si discute sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina con parere largamente favorevole di comuni cittadini, di organi responsabili dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato e degli stessi paesi dell'Unione europea, per non parlare delle legittime aspettative delle popolazioni della Sicilia e della Calabria che avrebbero reali opportunità di lavoro ed incrementi nel settore turistico, più facilità di trasporto di prodotti agricoli diretti ai paesi europei ed altri molti comprensibili vantaggi;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'ottobre del 1997, valutando le varie ipotesi di collegamento, ha espresso parere favorevole sulla realizzazione del ponte rispetto a quella del tunnel risolvendo tutti i problemi tecnici,

impegna il Governo a deliberare la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina entro termini ben precisi e molto ravvicinati, anche attraverso la trasformazione della società Stretto di Messina spa in società a capitale misto, in modo che si possano agevolmente reperire le ingenti risorse finanziarie necessarie alla realizzazione dell'opera tanto importante non solo per il nostro paese ma anche per l'area del Mediterraneo.

MINARDO, GERMANÀ, PORCARI, NOVI, CIRAMI, RECCIA, NAVA, LOIERO, RAGNO. – Il Senato, (1-00254) (3 giugno 1998)

considerato:

che da circa un trentennio si discute sulla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina con parere largamente favorevole di comuni cittadini, di organi responsabili dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato e degli stessi paesi dell'Unione europea, per non parlare delle legittime aspettative delle popolazioni della Sicilia e della Calabria che avrebbero reali opportunità di lavoro ed incrementi nel settore turistico, più facilità di trasporto di prodotti agricoli diretti ai paesi europei ed altri molti comprensibili vantaggi;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'ottobre del 1997, valutando le varie ipotesi di collegamento, ha espresso parere favorevole sulla realizzazione del ponte rispetto a quella del tunnel risolvendo tutti i problemi tecnici,

impegna il Governo a convocare il CIPE affinchè quest'ultimo organo, sulla base della legge n. 1158 del 1971, esprima il parere sul progetto relativo al ponte sullo stretto di Messina definito dalla società Stretto di Messina spa il 31 dicembre 1992.

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – Il Senato, (1-00257) (9 giugno 1998)

considerato:

che l'articolo 2, comma 15, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, ha stabilito l'obbligo per il Governo di procedere ad una verifica sullo stato di attuazione del progetto di alta velocità e a riferire alle competenti Commissioni parlamentari;

che, pur essendo la verifica ancora in atto, è già ampiamente emerso dai lavori delle Commissioni parlamentari che lo stato delle infrastrutture ferroviarie, sulle direttrici fondamentali, risulta essere assolutamente inadeguato alla domanda di trasporto di viaggiatori e merci e alla necessità di modernizzare e potenziare la ferrovia, per riequilibrare il nostro sistema di mobilità rispetto alla forte prevalenza del trasporto di strada e per mettere in grado la nostra rete di competere con le più avanzate reti europee;

considerate le valutazioni scaturite dalla verifica dei due gruppi tecnici costituiti dal Ministro dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente, dalle quali si evince chiaramente la necessità di una revisione del progetto di alta velocità, soprattutto in relazione ai criteri di separazione del progetto TAV rispetto alle linee e ai nodi esistenti, alla scelta della velocità massima di progetto, alla reale possibilità di effettuare un esercizio misto passeggeri e merci e alla integrazione con la rete esistente, e dalle quali emerge che la revisione più radicale del progetto, con la finalità di ottenere una più alta capacità di trasporto, è applicabile in modo integrale nella direttrice trasversale Torino-Milano-Venezia dove il progetto stesso non è ancora approvato;

considerato altresì che anche molti interventi finora emersi dal dibattito parlamentare sottolineano la necessità di procedere ad una revisione del progetto di alta velocità nel senso di raggiungere realmente l'obiettivo dell'alta capacità, al fine di massimizzare l'integrazione del progetto di alta velocità con la rete esistente, di incrementare il trasporto passeggeri con treni veloci e normali e il volume del trasporto merci e di sviluppare l'intermodalità del nostro sistema dei trasporti,

impegna il Governo:

ad avanzare proposte per procedere ad una revisione dell'intero progetto di alta velocità, in particolare sulla direttrice trasversale est-ovest, secondo le indicazioni contenute nella relazione dei due gruppi tecnici costituiti dal Ministro dei trasporti e dal Ministro dell'ambiente;

a favorire contestualmente il completamento della verifica parlamentare in corso;

a procedere alla revisione del progetto secondo le conclusioni della verifica parlamentare e nel contesto del Piano generale dei trasporti che il Governo è impegnato a elaborare.

CÒ, ALBERTINI, BERGONZI, CAPONI, CARCARINO, CRIPPA, MANZI, MARCHETTI, MARINO, RUSSO SPENA, SALVATO. – (1-00264) (11 giugno 1998)

Il Senato,

considerato:

che il 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere favorevole alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina;

che dal punto di vista finanziario il costo totale del faraonico progetto è di 8.000 miliardi a cui vanno a sommarsi i 200 miliardi già spesi per gli studi di progettazione e di fattibilità; se già il rapporto costi-benefici in questi termini risulta improponibile, è reale la possibilità di una lievitazione dei costi sia per il rischio di tangenti sia per il carattere sperimentale del progetto stesso, unico nel suo genere per dimensioni e caratteristiche di realizzazione;

che le caratteristiche geomorfologiche del territorio dello Stretto (zona sismica, con forti venti e imprevedibili correnti marine) pongono seri dubbi sulla sicurezza dell'opera; se sembra si sia tenuto conto del problema delle correnti scegliendo la soluzione a campata unica, assolutamente sottovalutata sembra sia stata la presenza nella zona dei forti venti che rischiano di limitare l'agibilità del ponte ad un terzo dei giorni dell'anno;

che dal punto di vista dell'impatto ambientale il ponte sullo Stretto stravolgerebbe l'ecosistema della zona e interi paesi verrebbero spazzati via dal previsto sistema di tangenziali e circonvallazioni;

che gravi carenze di tipo metodologico sono state rilevate negli studi di progettazione e di fattibilità che sembrano aver tralasciato parametri importanti quali:

*a)* la mancata distinzione tra le diverse scale d'impatto;

*b)* la lettura degli effetti, realizzata soltanto per gli elementi principali del tracciato;

*c)* la sottovalutazione degli impatti del cantiere;

*d)* la mancata analisi delle alternative;

che il concetto di «sostenibilità autostradale» è in piena contraddizione con la realtà delle due regioni interessate dall'opera, la Sicilia e la Calabria, caratterizzate entrambe dalla mancanza di reti viarie, ferroviarie e marittime che si possano considerare adeguate alle esigenze del territorio; la Sicilia, in particolare, è l'unica regione a non avere un piano dei porti,

impegna il Governo:

ad adoperarsi affinchè sia abrogata la legge n. 1158 del 1971, costitutiva della società per il «Ponte sullo Stretto»;

a prevedere nel rinnovo del Piano generale dei trasporti il potenziamento dei trasporti marittimi e ferroviari al fine di favorire

la valorizzazione dei percorsi Nord-Sud ed all'interno delle aree meridionali;

a dare seguito alle realizzazioni delle infrastrutture ferroviarie e stradali, già oggetto di impegni precedentemente assunti con le regioni interessate, in particolare verificando un progetto di viabilità per quanto riguarda l'area dello Stretto (Messina e Reggio Calabria).

MANIS, FUMAGALLI CARULLI, MELONI, MUNDI, FIORILLO, BRUNI, OCCHIPINTI, BATTAFARANO, RESCAGLIO, ANGIUS, BISCARDI, BRIENZA, BONFIETTI, BALDINI, BIASCO, LARIZZA, PAGANO, BERTONI, ROBOL, CAPALDI, BORTOLOTTO, MARINI, RIPAMONTI, CÒ, CASTELLANI Carla, BRUNO GANERI, CAMPUS, MARRI, CORSI ZEFFIRELLI, DE SANTIS, SPECCHIA, CORTIANA, MAZZUCCA POGGIOLINI, DI BENEDETTO, LORETO, POLIDORO, LO CURZIO, NOVI. – Il Senato, (1-00265) (11 giugno 1998)

premesso:

che lo sviluppo quantitativo e qualitativo del trasporto, attuato nelle diverse modalità (nave, aereo, treno, pullman), sul piano generale mette sempre più in luce nel nostro paese ed in particolare nel Mezzogiorno e nelle isole – con aggravanti per la Sardegna – problemi la cui complessità e vastità non lo raccordano alla nuova realtà europea;

che la già avvenuta liberalizzazione (1° aprile 1997) dell'attività del trasporto aereo non ha mutato positivamente la domanda trasportistica di persone e beni da e per la Sardegna, anzi ha comportato nell'ultimo triennio da parte delle compagnie di navigazione Alitalia e Meridiana incrementi delle tariffe fino al 30 per cento, con conseguenti reazioni dell'utenza normalmente fruitrice delle tratte che collegano Cagliari, Alghero ed Olbia con Roma e Milano;

evidenziato che le società Alitalia e Meridiana, operando in regime di duopolio nelle più importanti tratte da e per l'isola, eludono di fatto, o quanto meno affievoliscono, il diritto europeo alla concorrenza, diritto questo che trova la propria fonte nel Trattato comunitario (articoli 85 e 86) e nella legge italiana n. 287 del 1990 che attribuiscono all'Autorità garante ruoli e competenze di coordinamento tra l'Antitrust nazionale e quello comunitario (regolamenti n. 17/62, n. 1017/68, n. 4056/86 e n. 4064/89);

richiamato:

che i princìpi enunciati dalla suddetta normativa debbono essere applicati in tutti quei casi di abuso derivanti da posizioni dominanti sul mercato nazionale e regionale che si fossero verificati senza che si sia proceduto prima ad una compiuta analisi e, successivamente, ad una modifica delle situazioni di rigidità, al fine di pervenire ad un *modus operandi* «europeo» da parte delle compagnie aeree;

che la parità dei diritti, ad iniziare da quello del «sicuro e continuo movimento», non può prescindere da una gara europea che tenga conto – nelle premesse per la competizione *erga omnes* – delle condizioni che il Trattato di Amsterdam riconosce alla Sardegna per la sua insularità e conseguentemente di quell'aiuto finanziario utile a coprire, con giusta differenza, il costo della tariffa aerea

sostenuto dall'utenza rispetto a quello realmente sopportato dall'azienda trasportistica;

rilevato:

che la continuità territoriale, se veramente sostenuta, potrà imporre alle compagnie aeree concorrenti un servizio qualitativo e quantitativo, offerto a costi sostenibili, tale da determinare positivi riflessi sul piano economico e sociale nell'intera isola, oggi fortemente penalizzata da tariffe troppo onerose che scoraggiano non soltanto l'economia turistica, ma ogni forma di intrapresa produttiva;

che il Governo, in sede di discussione alla Camera della legge finanziaria 1998, ha accolto un ordine del giorno in cui si impegna ad attuare nell'Italia meridionale ed insulare politiche volte a realizzare il principio della continuità territoriale;

richiamati i dettati degli articoli 3 e 35 della Carta costituzionale e dell'articolo 13 dello statuto speciale della Sardegna,

impegna il Governo ad applicare con urgenza, nei confronti dei vettori che gestiscono attualmente le linee aeree sarde, il regolamento CEE n. 2408/92 (relativo all'imposizione degli obblighi di pubblico servizio) correttivo delle distorsioni e dei gravi problemi, oggettivamente esistenti sulle rotte in questione, problemi, come recita la norma, che «riguardano i servizi degli aerei di linea che servono una regione periferica» da prestarsi – sempre come recita la norma – con criteri di continuità, regolarità e tariffazione, non tenendo conto degli interessi commerciali, quindi intervenendo finanziariamente e provvisoriamente a sostegno delle compagnie aeree in esercizio, eventualmente attingendo, per esemplificare, ai fondi dei programmi per l'alta velocità, affinchè gli utenti del trasporto aereo passeggeri e merci – da e per la Sardegna – sostengano un costo abbattuto del 35 per cento rispetto alle tariffe attualmente praticate, od eventualmente un costo da concordare imputando il relativo onere al bilancio triennale 1998-2000.

COSSIGA, LOIERO, FOLLONI, SCOGNAMIGLIO PASINI, PORCARI, MISSERVILLE, MARTELLI, CAMO, MINARDO, NAPOLI Roberto. – Il Senato, (1-00266) (16 giugno 1998)

considerato:

che nell'assemblea generale del 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel confermare la fattibilità tecnica del ponte sullo Stretto di Messina, ha ritenuto che il progetto di massima dell'opera possa essere sviluppato in sede di progettazione esecutiva e che con tale parere l'alto consesso tecnico ha considerato definitivo il progetto di massima dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina ed ha indicato nella fase di progettazione esecutiva la sede nella quale procedere alle ulteriori verifiche ed agli approfondimenti finalizzati alla realizzazione dell'opera;

che tale progetto, che rappresenta un importante fattore di sviluppo del Mezzogiorno, costituisce l'evoluzione tecnologica delle diverse ipotesi progettuali studiate per il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente sviluppate a partire dal concorso internazionale ANAS del 1969 ad oggi e prevede un ponte sospeso ad una sola campata di 3.300

metri, che per la progettazione esecutiva e la realizzazione sono previsti nove anni e 7.140 miliardi di lire di costi al dicembre 1997 (di cui 5.040 per il ponte e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari) e ora sussistono le condizioni e si hanno gli elementi per prendere una decisione;

che la concessionaria Stretto di Messina spa nel corso del 1997 ha provveduto all'aggiornamento degli studi previsionali di traffico, ispirandosi a criteri prudenziali e secondo le più avanzate tecniche di valutazione; dei costi di costruzione, riferendosi sia alle valutazioni di mercato che all'esperienza delle imprese italiane che hanno recentemente completato la costruzione del ponte sospeso sul Grande Belt in Danimarca, (secondo ponte sospeso più lungo del mondo), nonchè all'elaborazione delle analisi costi-benefici, che hanno dimostrato l'innegabile beneficio economico e sociale dell'opera;

considerato altresì che Mediocredito Centrale spa ha predisposto nel maggio 1998 uno studio di fattibilità finanziaria preliminare del ponte, che dimostra un'elevata capacità del progetto di autofinanziarsi ed in particolare attesta «la possibilità di remunerare a condizioni di mercato una larga quota dei fondi necessari per la realizzazione del progetto, quota che potrebbe essere resa disponibile da soggetti privati attraverso una combinazione di capitale di rischio e di debito» nell'ipotesi, considerata la più fattibile, di affidamento in concessione della costruzione e gestione del ponte sospeso in *project-financing*, lasciando i soli collegamenti stradali e ferroviari sulle due sponde al finanziamento pubblico ed al cofinanziamento comunitario;

valutate le ricadute occupazionali derivanti dalla realizzazione dell'opera, quantificabili in circa 5.000 unità annue dirette e circa 9.500 unità annue indotte, con un'occupazione stabile di 1.000 unità tra esercizio, manutenzione e indotto, senza contare l'effetto moltiplicatore di sviluppo ed occupazione generato sul territorio da un'opera di tale rilevanza;

valutato che l'opera, di per sè attrazione turistica senza precedenti, contribuirebbe allo sviluppo turistico che nelle due regioni trova già i naturali presupposti con le ricchezze storico-archeologiche della Magna Grecia, nonchè con le impareggiabili bellezze naturali delle coste che da sole costituiscono un terzo del totale del paese;

rilevato:

che l'*iter* approvativo ai sensi della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, acquisita la citata pronuncia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, prevede ora il parere del CIPE per poter procedere alla definitiva approvazione con decreto interministeriale dei lavori pubblici, dei trasporti e della navigazione, del tesoro e del bilancio;

che per la progettazione esecutiva, il finanziamento, la realizzazione e la gestione dell'opera occorre un'apposita legge che, tenendo conto delle vigenti norme comunitarie, definisca, sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, l'eventuale contributo a carico dello Stato;

che il progetto ha ricevuto riconoscimenti e apprezzamenti nei più qualificati ambienti tecnico-scientifici internazionali e che si sta manifestando l'interesse da parte di importanti gruppi industriali e finanziari relativamente alla costruzione ed al finanziamento dell'opera,

impegna il Governo:

a provvedere sollecitamente all'approvazione del progetto di massima, acquisito il parere del CIPE;

a dare mandato all'organismo di diritto pubblico, società Stretto di Messina spa, di concerto con gli enti concedenti e con le regioni interessate, sulla base del progetto di massima che ha avuto il parere favorevole dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, al fine di indire una prequalifica internazionale per verificare il reale interesse da parte di qualificati soggetti imprenditoriali e finanziari, nazionali ed esteri, a partecipare, in regime di concessione, alla progettazione esecutiva, al finanziamento, alla costruzione ed alla gestione dell'opera;

ad assumere in tempi brevi una decisione in merito alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, predisponendo un disegno di legge che disciplini la fase realizzativa dell'opera, contestualmente alla presentazione della legge finanziaria per il 1999.