

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

## 347<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 31 MARZO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del presidente MANCINO

#### INDICE

<b>CONGEDI E MISSIONI</b> . . . . .	Pag. 3	<b>ALLEGATO</b>	
<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>		<b>GRUPPI PARLAMENTARI</b>	
PRESIDENTE . . . . .	3	Nuova denominazione e Ufficio di Presidenza	43
<b>INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI</b>		<b>COMITATO PARLAMENTARE DI CONTROLLO SULL'ATTUAZIONE ED IL FUNZIONAMENTO DELLA CONVENZIONE DI APPLICAZIONE DELL'ACCORDO DI SCHENGEN</b>	
<b>Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni relative al ponte sullo Stretto di Messina:</b>		Trasmissione di documenti . . . . .	43
SCIVOLETTO ( <i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i> ) . . . . .	13	<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
* SARTO ( <i>Verdi-L'Ulivo</i> ) . . . . .	18, 40	Trasmissione dalla Camera dei deputati . . .	43
BARGONE, <i>sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	21	Annunzio di presentazione . . . . .	44
GERMANÀ ( <i>Forza Italia</i> ) . . . . .	24	Assegnazione . . . . .	44
* MANFROI ( <i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i> ) . . . . .	27	Richieste di parere . . . . .	45
CÒ ( <i>Rifond. Com.-Progr.</i> ) . . . . .	29		
* FIRRARELLO ( <i>CDU-CDR-NI</i> ) . . . . .	31		
LAURIA BALDASSARE ( <i>Rin.Ital. e Ind.</i> ) . . . . .	32		
LOIERO ( <i>CDU-CDR-NI</i> ) . . . . .	33		
TABLADINI ( <i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i> ) . . . . .	35		
MORANDO ( <i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i> ) . . . . .	37		

**INCHIESTE PARLAMENTARI**

Annunzio di presentazione di proposte . . .	Pag. 46
Ritiro di firme . . . . .	46

**GOVERNO**

Richieste di parere su documenti . . . . .	46
Trasmissione di documenti . . . . .	47

**REGIONI**

Trasmissione di relazioni . . . . .	47
-------------------------------------	----

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di documentazione . . . . .	Pag. 47
--	---------

**PETIZIONI**

Annunzio . . . . .	47
--------------------	----

---

N. B. - *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

## Presidenza del presidente MANCINO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,30*).  
Si dia lettura del processo verbale.

DIANA Lino, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del 25 marzo.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Bo, Bobbio, Caruso Antonino, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, Corsi Zeffirelli, De Martino Francesco, Fanfani, Fiorillo, Lauria Michele, Leone, Manconi, Squarcialupi, Taviani, Toia, Valiani.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Contestabile, a Baku (Azerbaijan), per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Bucci, a Kiev (Ucraina), per attività dell'Assemblea dell'Organizzazione per la sicurezza e la cooperazione in Europa (OSCE); Lombardi Satriani, a Stoccolma, per partecipare alla Conferenza intergovernativa sulle politiche culturali organizzata dall'UNESCO; Moro, Petrucci e Thaler Ausserhofer, nel Nord Italia, per il Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della Convenzione di applicazione dell'Accordo di Schengen.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Su richiesta del presentatore, la mozione n. 152 sulla situazione della parte orientale dell'isola di Timor, la cui discussione è

prevista in calendario per la seduta di venerdì 3 aprile, sarà discussa in altra seduta.

### **Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni relative al ponte sullo stretto di Messina**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni relative al ponte sullo stretto di Messina.

Le interpellanze e le interrogazioni sono le seguenti:

SCIVOLETTO, MORANDO, BARRILE, LAURICELLA, OCCHIPINTI, CARPINELLI, PIATTI, LO CURZIO, MONTAGNINO, CADDEO, LAURIA Baldassare. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente* – Premesso:

che ha ripreso vigore la ormai trentennale discussione sulla realizzazione dell'attraversamento dello Stretto di Messina che ciclicamente coinvolge tecnici, politici e commentatori vari sui costi, i tipi di soluzione, gli effetti economici e finanziari, l'impatto ambientale di un'opera comunque grandiosa; rispetto al passato ci sono elementi di novità e in primo luogo il fatto che nell'ottobre del 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato parere favorevole alla soluzione del ponte rispetto a quella del tunnel;

che sono da giudicare allarmistiche alcune valutazioni sui costi per la realizzazione del ponte, per la parte che graverebbe sul bilancio pubblico, atteso che le spese di costruzione del ponte graverebbero sulla società o consorzio appaltante, rimanendo alla responsabilità pubblica la realizzazione delle opere di collegamento stradale e ferroviario;

che rilevanti sarebbero gli effetti sul piano dell'occupazione, diretta e indiretta, nella fase della costruzione del ponte e a regime;

che le competenze tecniche nazionali e internazionali dovrebbero essere mobilitate per valutare se la realizzazione del ponte comporti danni ambientali,

gli interpellanti chiedono di sapere:

se il Governo non ritenga di dare una risposta univoca sul suo orientamento in merito alla costruzione del ponte, superando le difformità di posizioni che si sono espresse anche recentemente da parte di vari esponenti dell'Esecutivo;

se non si ritenga, con l'avvio di un'opera così importante, di dare un significativo contributo alla fase di sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero paese.

(2-00513)

SARTO, PIERONI, MANCONI, BOCO, BORTOLOTTI, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – *Al Presidente del Consiglio dei*

*ministri e ai Ministri dei trasporti e della navigazione e dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che sulla *Gazzetta Ufficiale* del 9 marzo 1998 è stata pubblicata la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri sull'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici e che tale direttiva ridimensiona notevolmente le funzioni della società Ponte sullo Stretto spa, adeguando il diritto interno alle indicazioni della Commissione europea che aveva formulato rilievi sulle funzioni della società in merito ad opere che, secondo il diritto comunitario, devono essere realizzate in seguito a gare di appalto;

che d'ora in poi, in base a tale direttiva, tutte le procedure tecniche e commerciali inerenti la progettazione, la costruzione e l'esercizio dell'opera non possono essere eseguite direttamente dalla società concessionaria Ponte sullo Stretto, che le deve dare in affidamento ad altre imprese;

che, da quanto si evince dalle notizie uscite per mesi su tutti i quotidiani nazionali, fino ad oggi è stata prodotta dalla società concessionaria solo la progettazione «di massima» del ponte, che consta esclusivamente di dimensionamenti e verifiche degli elementi tecnico-costruttivi e delle sezioni tipo, e che dunque mancherebbero sia un adeguato studio di fattibilità e preliminare, sia del tutto la fase esecutiva del progetto, sia una approfondita valutazione dei costi, degli impatti e dei rischi; tale progetto di massima, che risale al 1992, costato 160 miliardi, risulterebbe tecnologicamente e strutturalmente datato;

che il citato progetto di massima del ponte ha avuto parere positivo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il cui presidente Aurelio Misiti si è dichiarato a favore dell'opera indicandola come volano per lo sviluppo del Meridione, con una presa di posizione pubblica di sostegno complessivo dell'opera che viene ad assumere una valenza politica impropria per le funzioni di tale organo;

che le dichiarazioni di Misiti si inseriscono in una ben più ampia campagna a cui partecipano alti dirigenti dello Stato e in cui si inseriscono le recenti dichiarazioni del ragioniere dello Stato Andrea Monorchio che, in merito al ponte, ha parlato di «un'importante occasione di rilancio per l'economia e l'occupazione dell'intera area meridionale» con un chiaro travalicamento dei propri compiti istituzionali; queste prese di posizione sono gravi in quanto si esprime in sostanza un giudizio di opportunità su opere sulle quali si è chiamati ad esprimere istituzionalmente giudizi di merito su aspetti tecnici ben delimitati;

che il programma del Governo Prodi non prevedeva in alcun modo il rilancio del progetto del ponte sullo Stretto di Messina, neanche all'interno del quadro degli investimenti tesi ad accelerare la ripresa economica;

che recentemente, e in diverse occasioni, assieme alle numerose critiche di vari ambienti politici, culturali e dello stesso mondo del lavoro, alcuni esponenti del Governo in carica hanno espresso serie perplessità sull'opera; lo stesso Presidente del Consiglio ha dichiarato che in Italia ci sono molte altre cose da fare prima del ponte; il Ministro dei trasporti Burlando ha più volte sostenuto che la politica del Governo è orientata al-

l'obiettivo della riduzione del traffico su gomma trasferendo ingenti quote di traffico, merci e passeggeri, sul cabotaggio marittimo; a tal riguardo va ricordato che lo Stato, nell'area dello Stretto, ha già investito oltre 40.000 miliardi in vent'anni per realizzare o ampliare i porti di Milazzo, Messina, Catania, Saline, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Gioia Tauro;

che l'ottimistico studio dei costi svolto dalla società concessionaria stima ad 8.000 miliardi di lire il costo dell'opera «chiavi in mano» e dichiara che la copertura si avrebbe dopo 15 anni di esercizio agli attuali volumi di traffico; altri studi alternativi hanno considerato troppo bassa tale cifra e riferito che la previsione più ottimistica di copertura dei costi sostenuti è quella di recuperare il 50 per cento degli investimenti in cento anni e, di conseguenza, far partire la realizzazione di tale colosso provocherebbe la solita voragine nelle casse dello Stato, oltre che una notevole e irreversibile devastazione ambientale, paesaggistica e naturalistica; l'ipotesi di copertura poi sembra non tener conto del fatto che, dal punto di vista del flusso delle merci, si continueranno a preferire in molti casi i traghetti o le navi *portacontainer* per i costi minori e la certezza dei noli;

che non è stata svolta una seria trattazione delle problematiche urbanistico-territoriali connesse alla realizzazione di una simile infrastruttura; la pianificazione urbanistica esistente, comunale e di livello superiore, non prevede infatti il modello di sviluppo che inevitabilmente si verrebbe a creare con la realizzazione di tale opera e delle infrastrutture necessarie a renderla funzionante;

che non risulta esistere da parte del Governo uno studio generale che inserisca tale mastodontica opera in un piano generale dei trasporti, che regoli in maniera organica le varie modalità di trasporto sul territorio nazionale e le interconnessioni con i paesi confinanti e che abbia come obiettivo il riequilibrio della grave situazione in cui versa il settore del trasporto di persone e merci in tutta Italia e in particolare nel Meridione; è evidente che la mobilità su di un territorio non si misura su di un tratto a forte velocità e a flusso costante, ma in base alla validità di un intero sistema di trasporti intermodale;

che bisogna ricordare che una tale opera si inserisce a forza in un'area dove sussistono gravissimi ritardi nella realizzazione di opere indispensabili quali l'elettrificazione e il potenziamento di importanti linee ferroviarie e il potenziamento degli scali aeroportuali e portuali presenti;

che ci sono nella sola Sicilia 800 chilometri di rete ferroviaria da elettrificare e 1.440 chilometri da potenziare; oltretutto, si viene a sapere da numerose notizie apparse su quotidiani nazionali che esisterebbe un valido e mai realizzato progetto di ristrutturazione e potenziamento del traffico ferroviario per l'area dello Stretto, approntato anni fa dalle Ferrovie dello Stato;

che esiste una reale difficoltà per il potenziamento della rete di trasporto calabrese, che avrebbe costi altissimi e lunghi tempi di realizzazione a causa di una realtà morfologica stretta in molti punti tra la costa, gli insediamenti abitati e le montagne; in questa situazione, per il trasporto delle merci sarebbe meglio potenziare il trasporto navale, dando così il via

ad un reale sviluppo del cabotaggio marittimo, potenziando solo le reti terrestri economicamente ed ecologicamente sostenibili; la realizzazione del ponte opererebbe di fatto la scelta di potenziare principalmente tutta la linea di trasporto tirrenica di terra, da Palermo a Napoli, individuando così un modello infrastrutturale di difficile e costosissima realizzazione, rispetto ad un modello misto – nave, treno, aereo e gomma – più facile e veloce da realizzare, meno costoso, e soprattutto con problemi più facilmente superabili, e quindi sostenibile;

che nessun aeroporto dell'isola è attrezzato per l'atterraggio di voli internazionali; si ritiene invece necessario per la Sicilia organizzare uno degli aeroporti esistenti a scalo internazionale che permetta di viaggiare all'estero senza dover necessariamente transitare per gli scali del Centro-Nord; su questo punto i senatori Verdi hanno già chiesto informazioni al Governo con l'interrogazione 4-01160 del 15 luglio 1996;

che esiste una effettiva difficoltà connessa alla vastità delle aree da espropriare per realizzare la viabilità di accesso al ponte, per le aree di rispetto stradali e per le aree di rispetto per i problemi militari connessi alla realizzazione dell'opera e che in tal senso esiste un parere negativo espresso dall'autorità militare che vede una simile opera difficilmente difendibile;

che, secondo le osservazioni di alcuni esperti apparse su articoli di quotidiani e periodici del settore, gli studi per calcolare la resistenza dell'opera ad agenti tellurici non sarebbero del tutto attendibili, in quanto non si considera l'effetto di scosse ravvicinate e tutte di intensità elevata, come la recente attività sismica umbro-marchigiana; bisogna tenere conto che ci troviamo in un'area dove si registra la massima attività sismica del paese, dove sono presenti «faglie aperte» e dove non è improbabile la ripresa di un'attività tellurica elevata, sempre imprevedibile e dagli effetti incontrollabili; per questo motivo, in aree analoghe, la legislazione degli Stati Uniti d'America vieta tassativamente la costruzione di opere civili di grande entità;

che i calcoli di resistenza prodotti nella documentazione allegata al progetto di massima non avrebbero previsto gli effetti combinati delle varie azioni, che abbasserebbero di molto la soglia di affidabilità dell'opera;

che va richiamata l'attenzione sull'impatto che l'opera avrebbe sull'ambiente marino dello Stretto, le cui peculiarità uniche rendono imprescindibile la salvaguardia di molte specie animali – alcune anche a rischio di estinzione e particolarmente protette da direttive comunitarie e da convenzioni internazionali – e vegetali che qui hanno creato una vera oasi nel Mediterraneo, particolarissima e unica nel suo genere; più in generale si richiama ancora una volta l'attenzione sugli effetti devastanti sull'ecosistema e sulla morfologia del territorio di questo particolare sito dove l'azione degli elementi della natura ha creato in milioni di anni uno scenario e un paesaggio unici e grandiosi, assimilati e rappresentati da secoli nella storia della nostra cultura,

si chiede di sapere:

se non si ritenga che sia il caso di chiarire una volta per tutte il ruolo residuale della società Ponte dello Stretto, valutando se sia ancora opportuno mantenere in piedi una struttura che, nella più benevola delle ipotesi, fungerebbe da semplice stazione appaltante e che tipo di credito possa avere una società che ha già speso 160 miliardi per un progetto di massima che in altri casi, cioè con una gara tra società di progettazione private, sarebbe costato cifre assai inferiori;

se risponda al vero la notizia che già esistono fondi stanziati per la costruzione dell'opera;

se non si ritenga che sia il caso di richiamare i vertici dei pubblici apparati al rispetto dei propri compiti istituzionali evitando avventate esternazioni;

se il Governo non ritenga che gli ingenti costi per la costruzione dell'opera, che sicuramente graveranno sul bilancio dello Stato, rendano improponibile l'opera medesima, alla luce sia delle esigenze prioritarie del nostro sistema di trasporti, sia più in generale in relazione alla necessità, soprattutto in quell'area, di un articolato piano di investimenti sulla sicurezza, a partire dall'esigenza di rendere antisismici gli edifici in un territorio ad alto rischio;

se esista una chiara e definitiva risposta del Governo sul modello di sviluppo del trasporto in Italia, con il relativo impegno a redigere a breve termine il piano generale dei trasporti che individui chiaramente e finalmente le varie quote di traffico da assegnare alle varie modalità – nave, treno, automobile, aereo –, con la relativa decisione di quali progetti prioritari scegliere e di quali abbandonare definitivamente;

se, in particolare, si abbia per l'area del Mezzogiorno d'Italia l'intenzione di definire una buona volta, con coerenza e chiarezza, quali siano gli obiettivi strategici e le soluzioni che il Governo intenda adottare per potenziare e modernizzare l'intera rete di trasporto nei due versanti – specialmente sulla direttrice Palermo-Napoli – che attualmente si trova ad essere inadeguata a un moderno sistema di mobilità e assai distante – per non dire imparagonabile – rispetto ai più efficienti sistemi del Nord Europa;

quale tipo di progetto abbia avuto l'avallo dei vari organismi preposti, per ultimo il Consiglio superiore dei lavori pubblici;

quanto sia costato realmente e se sia stato presentato un preliminare studio di impatto ambientale;

se, in merito a tale progetto realizzato dalla società Stretto di Messina spa, nei calcoli di sicurezza svolti rispetto alla resistenza dell'opera all'effetto di eventi tellurici e all'azione del vento sia stato considerato anche lo scenario possibile – data la particolare posizione geografica dell'area – di azioni concomitanti di vento, mare in tempesta, vibrazioni provocate dal passaggio di molti veicoli e scosse telluriche frequenti e dagli effetti difficilmente prevedibili;

se ancora siano stati valutati fenomeni di risonanza;



se, in particolare nel calcolo per la resistenza al vento che ha portato a prevedere il disegno dell'impalcato a sezione alare, si sia considerata anche la resistenza al vento della massa degli ipotetici veicoli in transito;

in merito ai dati forniti dalla società Stretto di Messina spa, quanto siano attendibili le stime dei tempi necessari al *pay back* dell'intervento – da realizzare in regime di *project financing* – considerando che studi estranei a quello della società Stretto di Messina danno dei valori assolutamente contrastanti con quelli dichiarati; tali studi mostrano che, a meno di assorbire tutto il traffico attuale dei traghetti – cosa impossibile – e di far pagare il biglietto del passaggio tre volte e mezzo rispetto a quello necessario attualmente per l'attraversamento navale, in cento anni si rientrerebbe del 50 per cento; di conseguenza, accettando la previsione più ottimistica, il restante 50 per cento – almeno 4.000 miliardi – graverebbe interamente sul bilancio dello Stato;

quanto siano fondate le stime dell'indotto occupazionale che l'opera avrebbe nelle aree interessate e se si siano previsti gli effetti che l'opera realizzata e funzionante avrebbe sull'economia legata all'attività di attraversamento dello Stretto;

se siano stati predisposti efficaci studi sui costi ambientali e sugli impatti che tale opera, una volta realizzata, avrebbe sulle aree di pertinenza e, in particolare, sulla irripetibile morfologia naturale dell'area, sull'ecosistema e sull'economia locale;

se si sia valutato infine che effetto avrebbe la realizzazione del progetto del ponte sulle attività portuali dell'isola siciliana che sono in fase di rilancio per il trasporto delle merci e dei passeggeri;

se non si ritenga di dover concretamente valutare l'ipotesi di trasformare un aeroporto siciliano in scalo internazionale;

se, infine, siano stati comparati costi e benefici di interventi e di scenari d'insieme alternativi al ponte, essendo pacifico che lo studio e la comparazione di scenari alternativi è la condizione preliminare e necessaria per fondare le scelte su criteri di razionalità, di programmazione e di buona amministrazione.

(2-00516)

LA LOGGIA, CENTARO, D'ALÌ, GERMANÀ, LAURIA Baldassare, SCHIFANI, MUNGARI, MANFREDI, TOMASSINI, VENTUCCI.  
– Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente. – Premesso:

che nel 1971 fu emanata la legge istitutiva della società «Stretto di Messina», che nacque dieci anni dopo, al fine di realizzare un collegamento stradale e ferroviario fra la Sicilia e la Calabria;

che il 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto di massima e dato il via alla fase della progettazione esecutiva del ponte di Messina;

che l'organo amministrativo ha definito il ponte sullo stretto «l'opera più importante che l'ingegno umano abbia mai concepito per servire il pianeta terra»;

che il Consiglio ha sostenuto che «pensare ad un tale progetto serve all'Italia come collante dell'unità nazionale»;

che il Ministro dei lavori pubblici Paolo Costa, durante una trasmissione televisiva, ha detto di ritenere che il «progetto non porta vantaggio al traffico» e che «serve a poco in quanto non unirebbe lo stretto di Gibilterra, ma due zone economicamente deboli come la Sicilia e la Calabria»;

che il Ministro ha, inoltre, annunciato i costi eccessivi dell'impresa;

che il presidente della società «Stretto di Messina», Nino Calarco, riferendosi a quanto affermato dal ministro Costa ha sostenuto: «Sono letteralmente esterrefatto, se un Ministro ricorre a invenzioni di questo genere è molto problematico credere che egli interpreti una linea istituzionalmente affidabile»;

che appare estremamente grave l'affermazione del ministro Costa, il quale sembra ritenere che la Sicilia e la Calabria siano aree deboli che tali devono restare e che non meritano sostegno e collaborazione;

che il ponte verrebbe finanziato da investimenti privati e non da fondi pubblici;

che la realizzazione di tale opera darebbe lavoro per otto anni a diecimila persone contribuendo in modo determinante allo sviluppo di un'area particolarmente importante per il paese;

che l'opera diverrebbe l'attrazione turistica moderna più importante di tutta Europa con notevoli e reali vantaggi per l'economia delle due regioni,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che la realizzazione del ponte sullo Stretto costituirebbe un contributo decisivo per lo sviluppo economico e civile di due regioni, come Calabria e Sicilia, particolarmente importanti e fortemente interessate da un grave stato di disoccupazione, e quindi dell'intero paese;

se l'opinione espressa da alcuni esponenti del Gabinetto corrisponda all'orientamento del Governo.

(3-01382)

MANFROI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che da tempo immemorabile sono in corso dibattiti, studi, progettazioni da parte di organismi istituzionali e di enti appositamente costituiti in merito alla fattibilità del ponte sullo Stretto di Messina;

che all'opinione pubblica ed in generale ai non addetti ai lavori risulta difficile formarsi un quadro complessivo di tutta la vicenda progettuale;

al fine di raccogliere i necessari elementi di valutazione, anche in funzione di eventuali, prossime deliberazioni parlamentari in merito all'argomento,

l'interrogante chiede di conoscere la sintesi delle vicende progettuali, i costi fino ad ora sostenuti, le conclusioni a cui gli studi siano pervenuti in merito alla fattibilità ed alla economicità dell'opera.

(3-01668)

CÒ, RUSSO SPENA. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che il 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dato 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) una 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 regionale dei trasporti e, pur essendo un'isola, non ha un Piano dei porti,

si chiede di sapere quali provvedimenti intenda assumere il Governo volti da un lato ad abrogare la legge n. 1158 del 1971, costitutiva della Società per il ponte sullo Stretto, e dall'altro 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 all'interno delle aree meridionali nonché 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).

(3-01723)

FIRRARELLO. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso:

che ormai da decenni si dibatte sulla possibile realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina per collegare direttamente la penisola alla Sicilia;

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;

che a tutt'oggi l'Esecutivo non ha ancora trovato un accordo;

che la lunghezza della vicenda progettuale non consente di conoscere quali siano le reali difficoltà per la realizzazione dell'opera,

l'interrogante chiede di sapere:

quale sia l'orientamento del Governo in merito alla costruzione del ponte;

quali siano i costi;

quale parte delle spese per la costruzione graverebbe sul bilancio pubblico.

(3-01724)

LAURIA Baldassare, MUNDI, DI BENEDETTO, BRUNI, D'URSO, MANIS, FIORILLO. – *Ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane, dei trasporti e della navigazione e dell'ambiente.* – Premesso:

che la realizzazione del ponte per l'attraversamento dello Stretto di Messina è un progetto che da anni appassiona e divide l'opinione pubblica per i suoi costi, per l'impatto ambientale, per gli effetti economici e finanziari;

che i costi per la costruzione di tale opera, il cui progetto di massima è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, potrebbero essere sostenuti da investimenti privati, restando alla responsabilità pubblica la realizzazione delle opere di collegamento stradale e ferroviario;

che sul piano dell'occupazione la realizzazione di tale progetto comporterebbe la creazione di migliaia di posti di lavoro per diversi anni;

che la suddetta opera favorirebbe il turismo, diminuirebbe i costi di trasporto e, conseguentemente, i prezzi dei prodotti agricoli siciliani;

che la realizzazione di un'opera così importante darebbe un grande contributo allo sviluppo economico delle città del Mezzogiorno,

gli interroganti chiedono di conoscere quale sia l'orientamento del Governo in merito alla costruzione del ponte, superando le difformità di posizioni che sembrano esistere all'interno dell'Esecutivo.

(3-01732)

LOIERO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici e per le aree urbane e dell'ambiente.* – Premesso:

che il 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso un parere sul progetto del ponte sullo Stretto di Messina con il quale sono state fornite linee guida per la prosecuzione del progetto e la relativa realizzazione;

che successivamente il Presidente del Consiglio dei ministri, il 23 gennaio 1998 per adeguare alla normativa comunitaria la concessione alla società Stretto di Messina ha emanato una direttiva, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* il 9 marzo 1998;

che a tutt'oggi il Governo non è pervenuto ad alcuna determinazione circa l'esecuzione dell'importante infrastruttura;

che i costi previsti sono di entità molto più modesta rispetto a quelli di altre grandi opere in programma per l'attraversamento alpino e appenninico (Mercantur, Galleria ferroviaria del Brennero, variante di valico e quadruplicamento ferroviario Firenze-Bologna, Pedemontane veneta e lombarda, eccetera), delle quali alcune già finanziate dallo Stato,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Governo non ritenga giunto il momento di dare una risposta affermativa in merito alla realizzazione dell'opera, stante anche il fatto che il finanziamento del ponte in gran parte potrà essere sostenuto dal capitale privato;

se il Governo intenda valutare l'importanza del collegamento viario e ferroviario attraverso lo Stretto, che si realizzerà in un decennio, inserendo tale opera nel quadro di una politica tendente a sviluppare le relazioni economiche con il mondo medio-orientale.

(3-01745)

TABLADINI. – *Al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Per conoscere l'orientamento del Governo sulla fattibilità del ponte sullo stretto di Messina.

(3-01746)

Ha facoltà di parlare il senatore Scivoletto per illustrare l'interpellanza 2-00513.

SCIVOLETTO. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, da millenni l'uomo si pone il problema dell'attraversamento dello stretto di Messina. Ad esempio, non la farò lunga, nel 250 a.C. il console Lucio Cecilio Metello durante la prima guerra punica ottenne in Sicilia una vittoria contro i Cartaginesi e catturò un centinaio di elefanti da guerra, ritenuti fino ad allora invincibili. Non volendo rinunciare a por-

tare a Roma per il trionfo gli elefanti catturati, fece costruire un ponte di botti galleggianti con il quale collegò la Sicilia con la terraferma.

Il ponte consentì il passaggio degli elefanti anche se, ovviamente, poco tempo dopo fu spazzato via dal mare in tempesta tra Scilla e Cariddi.

Tornando ai nostri tempi, vorrei notare come da alcuni decenni si discute in Italia in modo appassionato e duro, con posizioni a volte diametralmente opposte, sulla utilità o meno di un attraversamento stabile dello stretto di Messina. È utile a tale riguardo ricordare che nel dicembre 1971, ventisette anni fa, viene approvata dal Parlamento nazionale la legge n. 1558, con la quale il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria viene definito di interesse nazionale e si affida alla società «Stretto di Messina» (51 per cento IRI, 49 per cento tra ANAS, Ferrovie dello Stato, regione Calabria e regione Sicilia, ognuna con una quota azionaria del 12,25 per cento) lo studio, la progettazione e la realizzazione dell'opera. La società «Stretto di Messina», costituita nel 1981, presenta dieci anni dopo, nel 1993, il progetto di massima e lo studio di fattibilità. Il 10 ottobre 1997, circa sei mesi fa, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo la verifica di fattibilità effettuata dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato, esprime un parere favorevole sul progetto di massima e indica la soluzione del ponte come la più idonea rispetto ad altre soluzioni, come ad esempio il tunnel sottomarino, considerato peraltro che la tipologia cosiddetta aerea viene prescelta da altri paesi, come il Giappone, la Turchia, l'Indonesia, la Danimarca e da ultimo il Portogallo, dove l'altro ieri, come abbiamo avuto modo di vedere in televisione, è stato inaugurato il ponte Vasco De Gama, il più lungo d'Europa, che con i suoi 17,2 chilometri unisce le rive dell'estuario del fiume Tago.

Si avvicina dunque, signor Presidente, onorevole Sottosegretario, il tempo delle scelte. È naturale che ciascuno esprima fino in fondo le proprie opinioni, ma sarebbe augurabile che alla fine si pervenisse a decisioni concrete, serie e responsabili. Non servono pertanto, ad avviso degli interpellanti, i pregiudizi, le forzature, i toni propagandistici, le presunzioni sorde, i luoghi comuni, le contrapposizioni ideologiche e le rappresentazioni di comodo delle tesi altrui. E cominciamo col dire che coloro che sono favorevoli al ponte non rappresentano la *lobby* della società «Stretto di Messina», così come coloro che sono contrari al ponte non rappresentano la *lobby* degli armatori dei traghetti privati. Non possiamo escludere che ci siano in campo corposi interessi contrapposti, ma non ci pare che questi interessi costituiscano l'elemento fondamentale nella formazione delle posizioni delle varie forze politiche e di tanti parlamentari come noi.

Non c'è dubbio che si tratta di un'opera grandiosa e di altissima ingegneria con costi economici rilevanti, da realizzare in una zona ad alto rischio sismico e comunque con un indiscutibile impatto ambientale. Il ponte sullo stretto di Messina, con una sola campata di 3,3 chilometri, sospeso ad una altezza di 70 metri sul livello del mare e sostenuto da due torri alte 376 metri, costerà – così almeno abbiamo letto dai resoconti – 7.200 miliardi, 5.100 per il ponte e 2.100 per gli allacciamenti stradali e ferroviari. Saranno occupate, per la costruzione, poco meno di 5.000

persone per otto anni e, per la gestione, circa 1.000 unità tra diretto e indotto.

Davanti ad un'opera così importante sono legittime e naturali le diversità di opinione. Pertanto, a nostro giudizio, grande deve essere la capacità di confronto con chi ha un'opinione diversa, cercando di rispondere in positivo e nel merito alle obiezioni che vengono avanzate.

Noi firmatari dell'interpellanza siamo convinti che la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina rappresenta un momento importante per lo sviluppo del Mezzogiorno e dell'intero paese, anzitutto perchè realizza una continuità territoriale tra la Sicilia, la Calabria, il resto del paese e l'Europa e accorcia pertanto le distanze reali tra le diverse regioni europee. In secondo luogo esso favorisce e giustifica lo sviluppo strategico di tutte le reti di comunicazione, a partire dalla modernizzazione e velocizzazione dell'intero sistema ferroviario nazionale, che risulta particolarmente penalizzato dalla strozzatura dello stretto di Messina, con costi elevatissimi per gli operatori economici. Ho qui uno specchietto dal quale risulta che un autotrasportatore per effettuare un viaggio di andata e ritorno dalla Sicilia sudorientale a Milano o a Monaco di Baviera spende 330.000 lire per l'attraversamento dello stretto e 380.000 lire per il pedaggio autostradale; per il tratto Milano-Monaco di Baviera (circa 500 chilometri con i valichi e così via) la spesa per un viaggio di andata e ritorno è di sole 100.000 lire, quindi un terzo rispetto alla spesa per il solo attraversamento dello stretto di Messina.

Infine, il ponte avvicina l'Europa al Mediterraneo in una fase caratterizzata dallo sviluppo delle relazioni politiche, economiche e culturali con i popoli del Mediterraneo; nè, infine, è da sottovalutare il fatto che il ponte sullo Stretto di Messina, da alcuni definito come l'ottava meraviglia del mondo, rappresenterebbe anche un'attrattiva turistica di grandissimo rilievo con un incremento significativo dei flussi turistici nazionali ed internazionali e con ricadute positive nei territori interessati.

Non si tratta, quindi, come maliziosamente è stato detto, di una infrastruttura costruita per i pendolari di Messina, Reggio Calabria o Villa San Giovanni nè di un corridoio di lusso, riservato ai deboli scambi commerciali fra siciliani e calabresi, depressi sì, ma malati di *grandeur*.

Proprio perchè siamo favorevoli alla realizzazione di questa straordinaria infrastruttura intendiamo farci carico delle obiezioni di coloro che sono contrari e vogliamo, pertanto, proporre alcune riflessioni secondo uno schema che, in modo estremamente lucido ed efficace, Giovanni Valentini ha proposto recentemente sul quotidiano «la Repubblica».

Per quanto riguarda i costi economici, bisogna certamente verificare il costo effettivo dell'opera. Abbiamo letto che esso è pari a 7.200 miliardi, di cui 5.100 per il ponte e 2.100 per i collegamenti stradali e ferroviari. Bisogna verificare la disponibilità reale di società private, di consorzi internazionali, interessati a realizzare il ponte con proprie risorse ed a gestirlo successivamente in concessione, a partire ovviamente dai pedaggi.

Se i costi sono veramente questi, se la mobilitazione di capitali privati per oltre 5.000 miliardi è reale e se, quindi, la quota a carico dello Stato si limiterà a 2.100 miliardi (250, 300 miliardi l'anno per otto anni), non riteniamo che si possa parlare di uno sforzo finanziario gigantesco ed insopportabile per il nostro paese.

A questo riguardo il riferimento che spesso si fa ad altre priorità su cui concentrare gli investimenti (acqua, fognatura, recupero urbanistico) ci lascia un po' perplessi perchè riteniamo inaccettabile che si mettano avanti altre priorità, in modo particolare quando si parla del ponte, determinando una contrapposizione che non deve esistere e che non è, nella realtà, esistita, come dimostra il fatto che da trent'anni si discute del ponte che non è stato costruito e gli altri problemi, cosiddetti prioritari, non sono stati nè affrontati nè risolti, certamente per responsabilità del Governo centrale e dei governi locali. Non si è fatto nè l'uno nè l'altro e la non realizzazione del ponte non ha favorito la realizzazione di altre opere cosiddette prioritarie.

D'altra parte, sembra a noi fuori di ogni dubbio che se ci sarà una mobilitazione consistente di capitali privati, nazionali ed internazionali, questa è interessata ed indirizzata alla costruzione ed alla gestione del ponte e non certamente alle fognature o agli acquedotti della Sicilia e della Calabria.

Non mettiamo, quindi, i problemi l'uno contro l'altro per non risolvere alcuno, contribuendo in questo modo ad accentuare, come è stato per cinquant'anni, lo squilibrio infrastrutturale fra Nord e Sud del paese.

Per quanto riguarda il rischio sismico, la parola definitiva deve passare alla comunità tecnico-scientifica. Noi possiamo solo dire che in altri paesi problemi simili sono stati affrontati e risolti, come, ad esempio, in Giappone.

Sarà per questo che il professor Franco Barberi, sottosegretario di Stato per la protezione civile, intervenendo recentemente a titolo personale al convegno annuale del Gruppo nazionale per la vulcanologia, ha detto testualmente: «Troppo spesso sul ponte vengono utilizzati argomenti poco pertinenti. Non vi è dubbio che quella di Messina è un'area ad alto rischio sismico così come non vi è dubbio che esiste la possibilità di progettare strutture che siano sismicamente resistenti».

Per ciò che concerne l'impatto ambientale, ferma restando la nostra convinzione che debbono essere utilizzate a tal fine tutte le possibili competenze nazionali ed internazionali, come abbiamo scritto nell'interpellanza, ci sembra che la soluzione della campata unica senza pilastri a mare non provochi fortissima alterazione dell'ambiente, mentre per ciò che riguarda le infrastrutture sulla terra ferma (raccordi viari, ferroviari e quant'altro) debbono essere perseguiti rigorosi criteri e metodologie del minore impatto ambientale possibile come per opere similari in altre parti del paese.

Infine, per quanto riguarda i pericoli di infiltrazioni mafiose, sia nella fase della costruzione che della gestione del ponte, riteniamo che il problema esista per tutte le infrastrutture che si pensa di realizzare nel Mez-



zogiorno (e forse non solo nel Mezzogiorno), nel quadro della nuova politica meridionalistica che il Governo Prodi intende concretamente attuare: ma l'aver presente questo pericolo non può assolutamente significare nè per il ponte, nè per altre importanti infrastrutture (vedi l'autostrada Salerno-Reggio Calabria) rinunciare ad una politica di investimento e di sviluppo. Si tratta, semmai, di affinare ancora di più e di rendere vincente la capacità di contrasto dello Stato nei confronti della criminalità organizzata, al fine di garantire la piena legalità attorno alla realizzazione di questa infrastruttura peraltro particolarmente concentrata nel territorio e facilmente difendibile.

Noi riteniamo che esistano le condizioni per una scelta consapevole e responsabile, superando ogni forma di accanimento in un senso o nell'altro; noi siamo convinti che lo sviluppo del Mezzogiorno, della Sicilia e della Calabria coincidano e si identifichino con la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, ma nessuno può negare che il ponte possa costituire un fattore straordinario di sviluppo, di innovazione e di modernizzazione del Mezzogiorno e dell'intero paese.

Evitiamo quindi di giocare con i problemi per cui quando ci sono le risorse finanziarie il ponte non si realizza per motivi sismici; quando si superano le obiezioni sul rischio sismico non ci sono più le risorse finanziarie; se si ritrovano i canali di finanziamento il ponte non si fa per i pericoli di infiltrazioni mafiose e per il grave impatto ambientale. Bisogna interrompere questo circolo vizioso e inconcludente che finora ha fatto vincere tutti, tranne il Mezzogiorno e il paese: ha fatto vincere i favorevoli, infatti, perchè con la promessa del ponte costoro hanno vinto tante e tante elezioni; i contrari, a loro volta, hanno vinto perchè il ponte non si è fatto. Ecco perchè riteniamo che il Governo prima ed il Parlamento dopo debbano assumersi le loro responsabilità.

Noi chiediamo che il Governo Prodi, che ha già segnato positivamente ed in profondità la storia del nostro paese con una straordinaria politica di risanamento finanziario che ci ha fatto centrare l'obiettivo prestigioso dell'ingresso da subito nell'Unione monetaria europea, dia una risposta univoca sul suo orientamento in merito alla costruzione del ponte, superando, come abbiamo scritto nella nostra interpellanza, le difformità di posizione che si sono espresse, anche recentemente, da parte di vari Ministri e Sottosegretari e dia indicazioni precise sull'ipotesi di trasformazione della Società «Stretto di Messina» in un ente pubblico economico e sulle funzioni da attribuire a tale ente, compatibilmente con la normativa comunitaria.

Noi che abbiamo firmato l'interpellanza chiediamo che il Governo Prodi, nel momento in cui si appresta ad affrontare la fase difficilissima dello sviluppo del Mezzogiorno, la questione drammatica del lavoro, il tema decisivo delle infrastrutture nel Sud, consideri la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina un'opera importante – di interesse nazionale, europeo ed euromediterraneo – coerente con una politica di sviluppo e di modernizzazione del Mezzogiorno e dell'intero paese.

A nostro giudizio, infatti, l'attivazione del porto di Gioia Tauro, la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, la conversione ad usi civili dell'ex base missilistica di Comiso, la contiguità territoriale della Sardegna rappresentano alcuni punti di grande concretezza e di alto valore emblematico di una nuova politica per il potenziamento delle infrastrutture nel Sud, sui cui il Governo Prodi può esprimere, con competenza ed autorevolezza, un grande impegno, un impegno di portata storica. (*Applausi dal Gruppo Democratici di Sinistra-L'Ulivo e dei senatori Lauria Baldassare e Germanà Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sarto per illustrare l'interpellanza 2-00516.

\* SARTO. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, il ponte sullo stretto è certamente una questione che richiede una grande razionalità e anche la dimostrazione di essere capaci nel nostro paese davvero di programmare le scelte. Solo che in questo caso ritengo che l'ampia visione programmatica non abbia ancora solide basi, anzi vi sia stata in tutta la vicenda del ponte sullo Stretto una tendenza a considerare unilateralmente la questione, forzando rispetto ad una tesi di opportunità dell'opera, che secondo noi – ed è spiegato nell'interpellanza – ha scarsi fondamenti.

In questo esame pacato e razionale cito incidentalmente una questione, pure espressa incidentalmente dal collega Scivoletto, rispetto al camion che debba andare dalla Sicilia alla Germania. Vorrei dire che i costi di ingresso, per esempio, in Svizzera ed in Austria non mi sembrano quelli citati e comunque sono in aumento. Ed è giusto che lo siano, e sempre più, rispetto al trasporto su gomma; se vogliamo riequilibrare le modalità di trasporto dobbiamo imputare i veri costi che il trasporto su gomma ha. Vorrei ricordare che secondo il Worldwatch Institute i costi del carburante, se dovessimo imputare tutte le esternalità, sono già oggi valutati dalle 5.000 alle 8.000 lire al litro. Noi abbiamo uno squilibrio dei trasporti solo perchè al livello economico abbiamo un costo basso e gli Stati, cioè i cittadini, sopportano altri costi reali del trasporto.

La questione del ponte non è estranea neanche alle questioni inerenti il riequilibrio complessivo del sistema dei trasporti nel nostro paese e a quel piano generale dei trasporti che il Governo si è impegnato nella fase 2, nella fase della riforma, finalmente ad elaborare.

La questione del ponte si può dividere in due grandi capitoli, per essere una scelta razionale: da una parte, le considerazioni generali di fattibilità, cioè la questione economica, urbanistica e trasportistica viste complessivamente; dall'altra parte, la questione specifica dell'opera, quindi la sua fattibilità, la tecnologia, la garanzia di evitare i rischi (quindi, in particolare la garanzia sismica), la questione dei costi e dei benefici dal versante dell'opera, cioè il rientro o no dei costi di costruzione. Questi, ripeto, sono i due grandi scenari, quello generale e quello specifico

dell'opera. A me sembra che si sia privilegiato lo scenario specifico, che pur presenta molti punti di domanda.

Rispetto allo scenario generale, che deve essere alla base di una scelta, non vorrei cominciare dal Regno d'Italia e dai progetti d'inizio secolo, nè da quelli durante il periodo del fascismo ma, in tempi più vicini a noi, dal Progetto '80, uno dei tentativi di dare un quadro di programmazione economico e territoriale nel nostro paese. In quegli anni effettivamente si è rilanciata anche l'opera del ponte, nel quadro di una pretesa area metropolitana dello Stretto, cioè una conurbazione dello Stretto che appunto attorno all'asse del ponte poteva costituirsi tra Calabria e Sicilia. Erano altri tempi, e dico per fortuna che erano altri tempi, nel senso che oggi si sono maturate concezioni meno schematiche e lo sviluppo del Sud, dopo tanti fallimenti, sta avviandosi su basi più stabili. Abbiamo infatti capito che non servono formule unilaterali come il «progetto 80», questa conurbazione al di qua e al di là dello Stretto, o come i poli industriali di sviluppo, che alla fine si sono rivelati poli nel deserto e non hanno innescato un vero sviluppo, oppure come gli aiuti dello Stato non inseriti in un quadro complesso. Lo sviluppo del Sud può aversi solo con quella serie di interventi mirati che sono all'ordine del giorno proprio di questa fase due del Governo Prodi.

D'altra parte nel programma dell'Ulivo e del Governo Prodi il ponte sullo Stretto di Messina giustamente non era previsto tra le priorità. Ed effettivamente credo che tutte le considerazioni che possiamo fare, sia dal versante programmatico, della fattibilità, sia da quello specifico, portino ad affermare che ancora oggi non si tratti di una priorità. Sono però d'accordo sulla necessità di approfondire il tema allo scopo di arrivare ad una scelta. Secondo noi la scelta migliore è quella di mettere in fila in un modo diverso le priorità del Sud ed in questo scenario credo che il ponte sullo Stretto di Messina non rientrerebbe.

Più che sulla società Ponte sullo Stretto, della cui origine abbastanza discutibile credo sia inutile parlare, vorrei intervenire sulla nuova società quella originata da un adeguamento non rispondente alle norme comunitarie. Questa non rispondenza di tanti atti del nostro paese alle norme comunitarie è ormai un elemento ricorrente per quanto riguarda la competitività nel settore dei trasporti: credo sia arrivata l'ora di tentare di adeguarci, in linea generale, in anticipo alle normative comunitarie e non di operare sempre in ritardo, quando a livello comunitario sono già state avviate le procedure di infrazione e di richiamo.

In ogni caso comunque l'adeguamento previsto non risolve le questioni societarie. Credo al contrario che la società debba essere liquidata e che si debbano valutare le residue motivazioni a favore di questa enorme opera, per poi adottare le scelte conseguenti.

Per quanto riguarda gli studi di fattibilità, debbo segnalare che il nostro Gruppo non è riuscito ad avere dal Ministero dei trasporti la documentazione, richiesta anche per iscritto. Ma al di là di questa carenza di risposta, al di là di questa lacuna che speriamo venga colmata dalla risposta alla nostra interpellanza, non ci risulta che gli studi di fattibilità siano

stati portati a termine in modo completo. Lo sforzo maggiore è stato operato sullo studio dell'opera in sé, con le semplici connessioni stradali nei due versanti. Invece, per studio di fattibilità intendo – e non come meta ambiziosa, ma come livello minimo di decenza – la valutazione comparata di scenari alternativi, cioè la valutazione di uno scenario di sviluppo e di soluzione dei problemi di mobilità, infrastrutturali quindi, ma anche economici e nel loro complesso dell'area, senza il ponte. Cosa succede cioè potenziando e rendendo più efficienti i traghetti, realizzando le direttive dei corridoi adriatico e tirrenico un corridoio di cabotaggio tirrenico – e il potenziamento dei porti già in atto. In pratica, quali sono i costi-benefici di uno scenario senza il ponte, di uno scenario comunque attivo, di efficienza e di interventi.

Sono già stati spesi complessivamente tra i 40.000 e i 50.000 miliardi nei porti al di qua e al di là dello Stretto e per operazioni specifiche e mirate. Questo enorme investimento, questo patrimonio fisso economico, va valutato rispetto alla sua potenziabilità e rispetto alla sua ulteriore modernizzazione, come «scenario zero», uno scenario inteso senza quest'opera.

Dall'altra parte va valutato lo scenario dell'opera che convoglia i traffici sul ponte e quindi rischia di potenziare il canale terrestre. In questo caso sappiamo già quale parte ha il trasporto su gomma. Bisogna analizzare quali sono i costi rispetto a quanto si perde, rispetto al cabotaggio, rispetto ai traghetti, rispetto a tutto il resto.

L'interpellanza da noi presentata è estremamente lunga e pone alla fine 19 quesiti sui quali non mi voglio ulteriormente soffermare, anche se mi preme porre l'accento sul fatto che nel nostro paese non possiamo più predisporre e preparare progetti di grande opera senza un modo di procedere veramente moderno – già in atto nei migliori paesi europei – e che solo a queste condizioni merita il nome di studio di fattibilità.

Rispetto ancora agli scenari, vorrei richiamare il fatto che finora non ho nemmeno accennato a problemi ambientali e questo non a caso, ma proprio perchè ritengo che tali questioni debbano essere considerate nel quadro di questi scenari e di queste valutazioni e non siano invece da considerare un elemento finale, una specie di cornice da valutare quando gli altri scenari, quello economico, quello trasportistico, quello urbanistico-territoriale, siano stati portati a termine.

Credo che nello Stretto la questione ambientale sia molto forte. Da un lato va considerata la questione sismica, e i costi della messa in sicurezza sismica di ciò che esiste nello stretto sono costi da valutare comparativamente rispetto all'opera stessa e ai rischi che essa comporta su questo versante. Inoltre, vi è un grande problema ambientale in senso stretto. L'area di Messina, tra Scilla e Cariddi, è ambientalmente nota e molto importante nell'ottica del sistema ecologico. Questa situazione ovviamente va valutata rispetto al fatto che l'opera comprometterebbe radicalmente questo scenario.

In ultima analisi voglio far riferimento ad un aspetto non meno importante di altri. Tra Scilla e Cariddi, oltre allo scenario economico, geo-

grafico e a quello legato ai sistemi ecologici, ce n'è un altro culturale. Questo aspetto è inseparabile da tutto il resto e ad esso attribuisco un'importanza non minore a quella di tutti gli altri.

Ciò che in quel paesaggio si è depositato nella nostra cultura, nella letteratura, ma non solo, fa parte appunto del nostro essere e del nostro paese e va attentamente valutato. Io sono piuttosto scettico quando sento da alcuni sostenitori della grande opera magnificarne la portata addirittura a livello estetico, con procedimento rovesciato, molto imbarazzante, devo dire: quando sento dire cioè che il ponte, il nuovo paesaggio, il nuovo scenario attirerebbe, solo in quanto grande opera, ulteriormente il turismo.

Io lascerei queste considerazioni estetiche a chi le fa, richiamando invece che siamo di fronte a uno scenario fisico e culturale di grande potenza, che ci riporta e ci richiama alla necessità e al senso del limite; un limite anche mitico, un limite che però non è la paralisi, non è il non fare, ma è il fare bene, il fare presto, il fare ciò che serve allo sviluppo del Sud, il fare ciò che serve per riequilibrare il nostro sistema dei trasporti. In questa accezione del senso del limite, l'interpellanza di tutto il Gruppo Verdi-l'Ulivo si muove, fa considerazioni e pone al Governo dei quesiti, per avere una risposta che speriamo sia una risposta di saggezza e di razionalità, che indichi cioè di saper intervenire rispetto allo sviluppo del Sud, non con nuovi miti, con sistemi semplificati, ma con interventi complessi, così come complessa è la questione del rilancio del Sud perchè se l'intervento non sarà complesso, non sarà; sarà ancora una volta un fallimento. Allora, in questa complessità io credo che lo scenario del ponte non ci sia.

Vorrei chiudere facendo presente che esiste anche un interessante appello di oltre 30 urbanisti, studiosi di territorio, di università che si pronunciano su questa vicenda del ponte nella direzione che io ho illustrato. (*Congratulazioni del senatore Ripamonti*).

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente alle interpellanze testè svolte.

Subito dopo pregherei l'onorevole Bargone di dare risposta alle singole interrogazioni sulla stessa questione.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Signor Presidente, rispondendo alle interpellanze, cercherò di dare anche risposte puntuali alle interrogazioni che sono state presentate.

Vorrei cominciare illustrando l'*iter* del progetto che riguarda il ponte per l'attraversamento dello Stretto di Messina. Le principali tappe del progetto di massima sono state: dal 1968 al 1971, concorso internazionale ANAS per un collegamento viario e ferroviario stabile sullo Stretto; nel 1971 con la legge n. 1158 è istituita una società a partecipazione pubblica (IRI) per la realizzazione del collegamento; nel 1981 si è costituita la società Stretto di Messina spa, con partecipazione dell'IRI al 51 per cento, dell'ANAS al 12,25 per cento, Ferrovie dello Stato al 12,25 per cento, regione Sicilia e regione Calabria al 12,25 per cento ciascuna; nel 1985

viene stipulata la convenzione tra ANAS, Ferrovie dello Stato, società Stretto di Messina spa per disciplinare la concessione prevista dalla legge n. 1158 del 1971; nel 1986, rapporto di fattibilità sulle tipologie progettuali alvea, subalvea e aerea; nel 1987, il Consiglio superiore dei lavori pubblici delibera favorvolmente la scelta di un «ponte a una o due campate».

Nel 1990 sono stati consegnati i progetti preliminari a una e due campate e si è avviata la progettazione di massima del ponte sospeso ad una campata.

Nel dicembre del 1992 è stato consegnato il «progetto di massima definitivo».

Nel luglio del 1994 vi è stato il parere tecnico delle Ferrovie dello Stato sul progetto.

Nel luglio del 1995 vi è stato il parere tecnico dell'ANAS sul progetto.

Nell'aprile del 1997, la società «Stretto di Messina» ha predisposto la relazione di sintesi generale del progetto di massima.

Nell'ottobre del 1997, il Consiglio superiore dei lavori pubblici è del parere che il progetto di massima, con le considerazioni, osservazioni e prescrizioni contenute nei «considerato», possa essere sviluppato in sede di progettazione esecutiva.

Nel dicembre del 1997 la società «Stretto di Messina» ha aggiornato il progetto di massima rivedendo la stima dei costi di costruzione, gli studi trasportistici, l'analisi di redditività economica e ha introdotto per la prima volta un'analisi di fattibilità finanziaria.

Le caratteristiche essenziali del progetto che è stato presentato sono queste: ponte ad una sola campata; luce del ponte: 3.300 metri; altezza del ponte sul mare: 64 metri; altezza delle due torri: 376 metri; impalcato largo 60 metri, con dodici corsie stradali e due binari ferroviari; sezione autostradale: sei corsie di marcia, due corsie di emergenza e due corsie di servizio; sezione ferroviaria: due binari, due corsie di servizio per gommati; traffico massimo stradale: 100.000 vetture al giorno; traffico massimo ferroviario: 200 treni al giorno; tempi di costruzione: 9 anni.

I costi previsti dal progetto, per il 1997, ammontano a 7.140 miliardi, inclusi i collegamenti viari e ferroviari necessari sulle sponde, di cui 5.040 miliardi per il ponte e i raccordi e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari.

Il passaggio alla progettazione esecutiva è subordinato all'acquisizione del parere del CIPE e all'approvazione del progetto da parte dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, bilancio e programmazione economica. Il passaggio alla progettazione esecutiva è anche condizionato all'approvazione di una legge che stabilisca, sulla base del preventivo di spesa di massima risultante, l'eventuale contributo a carico dello Stato da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera.

Il ruolo del concessionario è stato oggetto di recente ampia e sostanziale modifica attraverso il decreto del Presidente del Consiglio dei mini-

stri del 23 gennaio 1998, che ha per oggetto l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla società «Stretto di Messina».

D'ora in avanti per ogni ulteriore eventuale attività di studio e progettazione, quindi di realizzazione e gestione, la società «Stretto di Messina» spa, riconosciuta organismo di diritto pubblico, dovrà seguire le procedure delle direttive CEE per gli appalti.

Con la prevista modifica della concessione a seguito del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri citato, per le future eventuali attività tecniche, quindi anche di progettazione, commerciali, di costruzione e gestione dell'opera, si garantisce un reale ricorso al mercato in termini di selezione delle offerte, con attese di maggiori economicità e qualità dei prodotti conseguiti.

I fondi garantiti finora alla concessionaria hanno riguardato esclusivamente le fasi di studio e progettazione.

Per quanto riguarda il finanziamento dell'opera, il problema dovrà essere affrontato con legge nel caso di parziale finanziamento a carico dello Stato e nel seguente modo. Su un investimento previsto di circa 7.140 miliardi, circa 2.100 miliardi riguardano i collegamenti viari e ferroviari, e quindi sono a carico dello Stato (ANAS e Ferrovie dello Stato); per la parte rimanente, 5.040 miliardi, l'analisi finanziaria che è stata redatta dal concessionario nel dicembre 1997 evidenzia come l'opera diventi sostenibile per il privato solo in presenza di un cospicuo intervento pubblico compensativo compreso tra il 15 per cento, cioè 760 miliardi, e il 40 per cento, ossia 2.016 miliardi. Il totale dell'intervento pubblico connesso alla realizzazione è quindi compreso tra 2.856 miliardi e 4.116 miliardi.

Le valutazioni complessive sull'opera, che il Governo intende affrontare collegialmente, riguardano gli effetti occupazionali e di sviluppo dell'opera, oltre che la soluzione di alcuni problemi che sono stati evidenziati dal parere condizionato del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Se per l'occupazione appare ragionevole la previsione che nella fase di cantiere, della durata prevista di 9 anni, saranno occupate 4.600 unità annue, con una occupazione indotta di oltre 9.000 addetti, nella fase di esercizio l'occupazione diretta è stimata in 500 unità e l'occupazione indotta in 450 unità.

Il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici richiede poi sostanziali approfondimenti in tema di previsioni di traffico, analisi economica, costi-benefici sociali, analisi finanziaria; problemi tra loro collegati dalla definizione della tariffa di pedaggio. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici su questo punto conclude infatti che poco potrebbe valere una convalida puramente tecnica delle opere previste in progetto, se non fosse sostenuta pienamente da una altrettanto esauriente verifica di reale (e non virtuale) redditività degli investimenti connessi alla realizzazione e gestione dell'attraversamento nel tempo.

Oltre ad alcuni aspetti tecnici formali relativi agli effetti del vento sul traffico, il parere solleva problemi relativi a previsioni di traffico, aspetti

economici e finanziari ai quali solo in parte è stato finora risposto. Per questo la necessità di un approfondimento.

Il progetto di massima del ponte è accompagnato da un preliminare studio ambientale che appare però ancora generale, di inquadramento, non corrispondente al livello di approfondimento progettuale raggiunto per la parte strutturale. Il progetto del ponte non ha ancora preso in esame il contestuale effetto di numerosi agenti perturbatori (vento, mare in tempesta, eventi tellurici) e la rilevanza sismica del territorio. È stata considerata la resistenza al vento dei veicoli in transito, ma le osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici portano a prefigurare temporanee chiusure alla circolazione sia stradale che ferroviaria sul ponte a seguito dell'azione del vento e a fenomeni di idroportanza per piogge battenti.

Questo collegamento, naturalmente, deve essere inserito in un progetto più complessivo di cui si dovrà fare carico il Piano generale dei trasporti, a partire dalla relativa conferenza di prossima convocazione; nel senso che il progetto del ponte deve essere inserito in una valutazione più complessiva del sistema di intermodalità del nostro paese, nella valutazione della funzionalità dell'opera rispetto allo sviluppo del territorio, tenuto conto che la scelta che il Governo sta facendo, soprattutto per quanto riguarda il Mezzogiorno, nell'ambito dell'ammodernamento infrastrutturale del paese è appunto di realizzare un potenziamento quantitativo e/o qualitativo delle infrastrutture necessarie, però selezionandole e mirandole soprattutto alle vocazioni territoriali, alla funzionalità rispetto allo sviluppo, alle attività economiche, turistiche, sociali, eccetera. Quindi è evidente che questo sforzo che il Governo sta compiendo e che dovrà trovare una sua puntuale illustrazione strategica è rappresentato dal Piano generale dei trasporti, nella conferenza - ripeto - di prossima convocazione.

Nel frattempo però il Governo si è già impegnato, dopo tanti anni di silenzio e di inerzia rispetto al Mezzogiorno, a migliorare l'accessibilità di Sicilia e Calabria; si vedano, ad esempio, gli investimenti previsti dal programma triennale ANAS e da investimenti prioritari, anche del Quadro Comunitario di Sostegno, relativamente alle opere Salerno-Reggio Calabria e Messina-Palermo, per la cui realizzazione i cantieri sono già aperti, oppure la Siracusa-Gela, in merito al cui finanziamento vi è un disegno di legge alla Camera dei deputati, per la finalizzazione della posta in bilancio di tabella B e per la strada n. 106 ionica. Si vedano altresì gli investimenti previsti dal contratto di programma che le Ferrovie dello Stato 1994-2000 e successivo *addendum* e il potenziamento degli aeroporti di Catania e di Palermo.

GERMANÀ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, dichiaro la mia insoddisfazione per la risposta evasiva che viene



data dal Governo all'interrogazione presentata dal presidente La Loggia e da altri colleghi del Gruppo Forza Italia.

Per quanto ci riguarda, la vicenda dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina risale al 20 settembre 1994. In quella data il sottoscritto insieme ad altri 27 parlamentari presentò un'interrogazione nella quale sollecitava delle risposte dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato spa, e, chiaramente, del Consiglio superiore dei lavori pubblici per un progetto che era stato, tra l'altro, sottoposto all'approvazione dei suddetti enti sin dal 1992. Purtroppo, l'11 dicembre 1994 il presidente Silvio Berlusconi, favorevole alla costruzione del ponte, fu costretto a rassegnare le dimissioni.

Dopo le elezioni politiche del 1996, il Presidente del Consiglio, cui era pervenuta una relazione da parte dell'allora Ministro dei lavori pubblici, Di Pietro, che aveva ascoltato tutte le parti in una lunga riunione, invitò il presidente della stessa società Stretto di Messina, Calarco, a proseguire, assicurandogli, da parte sua, ogni leale e lecito sostegno. Del resto, l'onorevole Prodi, come Presidente dell'IRI, non ha mai mascherato la sua propensione nei confronti di un'opera che darebbe lustro mondiale all'Italia, ma sembra che non abbia il coraggio di decidere, antepo- nendo forse gli interessi di ordinaria amministrazione ad un'opera così importante.

Questo lo rileviamo dalle risposte che ci dà il Sottosegretario quando giustamente dice: «Ci sono degli effetti di agenti perturbatori». No, caro Sottosegretario, è stato previsto anche l'impatto di un aereo contro il ponte. Il Sottosegretario faceva anche riferimento alla resistenza del ponte al vento. Personalmente, non credo che il problema sia ponte-resistenza al vento, piuttosto Governo-resistenza ai Verdi ed a Rifondazione comunista e me ne rendo conto. Non credo che sia stata migliorata l'accessibilità alla Sicilia. Vi è ancora un tratto di ferrovia per cui sono state realizzate le opere civili ma non si continua il resto della progettazione; manca cioè una stazione ferroviaria, la parte elettrificante; una parte è stata fatta e l'altra è stata abbandonata. Ma di ciò non mi meraviglio.

Il 10 ottobre 1997, il Consiglio superiore dei lavori pubblici – come ha giustamente detto il Sottosegretario – ha approvato il progetto di massima.

Il passaggio successivo è l'esame da parte del CIPE che, contrariamente a quanto diceva il collega architetto Sarto, non significa autorizzare la costruzione del ponte, ma piuttosto dare corso alla fase di progettazione esecutiva; significa l'emanazione di una legge da parte del Parlamento per stabilire cosa si deve fare in seguito. Oggi si continuano a spendere soldi per una società in fase di stallo: circa tre miliardi l'anno. Questi sono soldi dei contribuenti italiani. Mi sembra a questo punto giusto chiudere la società oppure il Governo deve politicamente decidere cosa vuole fare.

Avrei potuto fare richiamo all'articolo 159 del Regolamento, ove si prevede che, quando su questioni o oggetti identici a quelli cui si riferiscono le mozioni siano state presentate anche interpellanze ed interrogazioni, il Presidente predispone che si svolga un'unica discussione. Però

la mozione presentata da me e sottoscritta da altri ottantacinque parlamentari, tra l'altro di tutte le regioni e tutti i Gruppi politici, l'abbiamo voluta rinviare perchè mi auguro che il Ministro e il Sottosegretario possano costringere il CIPE, dopo tanto tempo, a dare una risposta.

Non ho ritenuto opportuno, tra l'altro, anteporre questa mozione; mi auguro però che sia veloce la decisione del CIPE, viceversa saremmo costretti anche ad adire le vie legali.

Ritengo, però, che siamo di fronte ad un'opera meravigliosa (come giustamente diceva il Sottosegretario che ha fornito dei dati tecnici che, tra l'altro, erano gli stessi di cui parlavo nell'interrogazione presentata il 20 settembre 1994) il cui costo è di 5.100 miliardi, mentre altri 2.100 sono previsti per gli snodi. Però dobbiamo anche chiarire che gli introiti tributari che lo Stato otterrebbe vanno valutati nell'ordine di 1.300 miliardi di lire per la parte che riguarda la struttura e di altri 500 miliardi per la parte inerente i collegamenti. Quindi, lo Stato incasserebbe 1.800 miliardi, a prescindere che ci sono delle *holding* pronte a costruire l'opera.

Va peraltro tenuto in considerazione il fatto che, qualora si addivesse alla decisione di avviare la realizzazione del ponte, alcune opere propeedeutiche e preliminari del valore di 200-300 miliardi circa potrebbero essere cantierabili in tempi brevi, con ricadute positive nei riguardi dell'occupazione in una parte dell'Italia dove si sono già verificati alcuni suicidi per la disperazione del padre di famiglia che non sa come trovare lavoro. Occuperemmo, come diceva il Sottosegretario, 4.600 addetti diretti per nove anni e un indotto di altre 9.000 unità. Nella successiva fase avremmo altre 900 persone che lavorerebbero per tutta la vita.

Proprio l'altro ieri è stato inaugurato a Lisbona il ponte Vasco de Gama, che unisce le sponde del Tago, è quest'opera e stata finanziata al 35 per cento dal Fondo di coesione europeo, quindi anche con i soldi degli italiani.

In Norvegia esistono 1.700 ponti. Il *Golden Gate* di S. Francisco costruito nel 1937 richiama oltre il 50 per cento delle presenze turistiche; in Giappone è in corso di ultimazione il ponte più lungo del mondo e sono stati contemporaneamente allestiti molti centri di accoglienza con alberghi per visitatori e anche centri congressuali.

Certo Danimarca, Gran Bretagna, California, Giappone sono stati con una forte personalità governativa, che poco spazio lasciano ai ricatti dei falsi ambientalisti.

Mi scusi, collega Sarto, non è un discorso personale, ma io ritengo che un architetto faccia bene a parlare di impatto ambientale, ma che non possa parlare di costi economici e spiego il perchè proprio 20 giorni fa, in quest'Aula, il ministro Burlando ha previsto per 20 chilometri a Imperia una spesa di 476 miliardi; si guadagnano in percorrenza 5 secondi a chilometro, ossia si guadagnano cento secondi: cento secondi sta a 476 miliardi come 3.600 secondi (perchè tanto guadagneremmo) stanno a 17.000 miliardi. I costi vanno analizzati dagli economisti.

Ma, d'altro canto, i francesi appartengono – mi scusino i Verdi – a quel popolo che ebbe il coraggio di superare le critiche aspre e dure poste

in essere dai falsi ambientalisti, costruendo la *Tour Eiffel* che oggi costituisce l'emblema della Francia. Fortunatamente non esistevano gli ambientalisti quando sono state costruite le Piramidi, viceversa forse anche questo spettacolo non l'avremmo visto.

Mi auguro, nel ribadire la mia insoddisfazione, che quando sarà posta all'ordine del giorno la mozione possano il Ministro e il Sottosegretario avere già i risultati dell'esame del CIPE. Non possiamo continuare a sprecare denaro pubblico e dobbiamo evitare che «Il Sole-24 Ore», quel quotidiano prestigioso che si occupa di economia, scriva nuovamente «Tra Scilla e Cariddi vince l'inerzia», cosa che questo quotidiano scrisse nel marzo del 1991. Credo che una decisione politica vada presa, a prescindere da ciò che possono pensare altri Gruppi politici.

MANFROI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* MANFROI. Signor Presidente, solo alcune brevi osservazioni sui dati fornitici dal Sottosegretario.

Innanzitutto ci è stato confermato, in sostanza, il costo faraonico di questo progetto che, stando alle previsioni, dovrebbe essere riassorbito con le entrate nell'arco di ben 200 anni e dobbiamo anche rilevare che una buona parte di questo costo faraonico ricade e ricadrebbe comunque sullo Stato per la sua quota di compartecipazione e per le opere di accesso.

Sappiamo anche che queste previsioni sono assolutamente poco attendibili; le storie recenti e meno recenti delle opere pubbliche in Italia ce lo stanno a confermare: le previsioni di spesa sono regolarmente superate dalla realtà dei costi delle opere, che vanno a raddoppiare o a triplicare il loro importo effettivo.

Ci è stato anche spiegato che la progettazione di massima finora realizzata non tiene conto di importanti caratteristiche ambientali quali, per esempio, la forza del vento, le correnti marine o la zona sismica in cui il ponte dovrebbe essere costruito.

Si è fatto rilevare che l'opera consentirebbe la fornitura di numerosi posti di lavoro. Noi siamo sempre stati critici con questo sistema di combattere la disoccupazione attraverso le grandi opere pubbliche, perchè in ogni caso questi posti di lavoro risultano eccessivamente onerosi e, soprattutto, perchè questi posti di lavoro saranno comunque a termine: prima o poi queste opere pubbliche finiranno e i lavoratori occupati torneranno al loro stato di disoccupazione.

Anche abbastanza problematica ci sembra l'osservazione che quest'opera potrebbe incentivare il turismo. Credo che il turismo in queste zone forse potrebbe essere incentivato in altri modi: con una maggior cura del territorio o, perchè non con la lotta contro il sistema della criminalità. È indubbio che molti turisti vengono scoraggiati dal visitare e frequentare queste zone proprio dalla presenza della criminalità diffusa e anche della

microcriminalità, che certamente non invoglia la gente a visitare questi posti, per altri aspetti invece molto attraenti.

Ha suscitato un certo scandalo l'affermazione del Ministro dei lavori pubblici secondo cui quest'opera serve a poco, in quanto non unirebbe lo Stretto di Gibilterra ma due zone economicamente deboli come la Sicilia e la Calabria. Credo sia un'osservazione sulla cui oggettività è difficile discutere. In effetti, dobbiamo un pochino sfatare l'illusione, che ho sentito riecheggiare anche in quest'Aula, che siano le infrastrutture, le grandi opere pubbliche, che determinano la nascita e lo sviluppo dell'economia di una zona. Se così fosse, non si capirebbe lo scarso esito avuto in questo senso da certe grandi opere pubbliche che sono pur state realizzate nel Mezzogiorno; non si capirebbe come in altre zone, per esempio nel Nord e nel Nord-Est, dove le opere pubbliche, in particolare quelle relative alla viabilità, sono assolutamente carenti, si sia invece sviluppata una fiorente attività industriale. Io vengo, per esempio, da una valle alpina che è quasi tagliata dal mondo, perchè ha un'unica strada che la congiunge con la pianura, una strada che è molto spesso impercorribile o interrotta, eppure in questa valle si è sviluppata la più grande industria di occhialeria del mondo. Questo lo dico perchè è chiaro che non ci si può aspettare che siano le strade a promuovere l'industrializzazione.

Le osservazioni del ministro Costa mi sembrano assolutamente pertinenti. Il ponte sullo Stretto di Messina potrebbe essere utile, se le zone limitrofe, la Sicilia e la Calabria, dimostrassero quella vitalità economica che renda necessaria questa grande opera pubblica. D'altra parte, è sempre un po' antipatico fare paragoni, ma non possiamo dimenticare una certa scala di priorità anche all'interno del settore delle opere per la viabilità. Per esempio, pur restando all'interno di queste regioni, non possiamo dimenticare che in Sicilia e in Calabria in modo particolare la viabilità locale, la viabilità interna, è assolutamente carente. Ora non so se è più utile per lo sviluppo economico di queste regioni la costruzione di questa grande infrastruttura, o se non sia più utile invece curare ed adeguare meglio la viabilità interna. Sempre per quanto riguarda le priorità, non possiamo dimenticare la situazione della viabilità nel Nord, in particolare nel Nord-Est, dove le carenze in questo comparto rischiano veramente di soffocare lo sviluppo economico.

Il Governo sta menando gran vanto per l'entrata dell'Italia nella moneta unica europea: vorrei però osservare che per entrare in Europa non basta l'adesione all'euro, bisogna essere in grado di entrarci fisicamente, di stabilire dei rapporti diretti, di trasportare con una certa comodità le merci, di agevolare gli scambi commerciali e turistici con il resto dell'Europa. Solo allora l'entrata in Europa potrà essere effettiva ed utile per lo sviluppo della nostra economia. A tale proposito vorrei ricordare, per esempio, che in tutto l'arco alpino orientale solo due valichi mettono in comunicazione quelle regioni e quindi l'Italia con il resto d'Europa, il Tarvisio e l'autostrada del Brennero, che più intasata di così non potrebbe essere. Non è certo in questo modo che si può entrare effettivamente in Europa.

Concludendo, esprimo tutta la perplessità mia e del mio Gruppo sulla realizzazione di quest'opera, anche sulla base dei dati forniti dal Sottosegretario.

CÒ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CÒ. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, credo che la nostra discussione sul ponte sullo Stretto di Messina ed in genere il dibattito che c'era e c'è nel paese su questo problema siano sostanzialmente viziati da un limite di fondo. Noi spesso discutiamo di quest'opera come se essa fosse completamente avulsa dal contesto generale delle infrastrutture trasportistiche del nostro paese. Spesso ne discutiamo tenendo presente solo il criterio della fattibilità: è un'opera che si può fare e quindi è giusto farla.

Discutiamo di questioni attinenti alla sicurezza, ambientali, sismiche ed orientiamo le nostre scelte esclusivamente sul criterio della fattibilità dal punto di vista tecnico.

Mai o troppo poco ci domandiamo se un'opera di questo genere è utile oppure no. E quando ci poniamo questa domanda non possiamo dimenticare che l'utilità di una infrastruttura in questo settore si misura rispetto al Piano generale dei trasporti che vogliamo realizzare nel nostro paese. Un accenno in tale direzione è stato fatto in quest'Aula dal Sottosegretario, ma credo sia stato assolutamente insufficiente.

Da tempo chiediamo che si avvii rapidamente una discussione sulla revisione del Piano generale dei trasporti. L'abbiamo chiesto con un ordine del giorno approvato alla Camera, che il ministro Burlando ha totalmente disatteso fino ad ora. Inoltre abbiamo inserito nella legge finanziaria la questione della realizzazione del Piano generale dei trasporti addirittura condizionando ad essa le scelte sulla Società delle Ferrovie.

Rifare oggi il Piano generale dei trasporti non è questione scontata nel nostro paese, perchè vi è un clima generale secondo il quale l'unica scelta di politica economica nel settore dei trasporti dovrebbe essere la liberalizzazione e la privatizzazione: questa sarebbe la soluzione di tutti i mali. In questo contesto culturale è evidente che qualunque scelta di tipo programmatico viene considerata negativa ed inaccettabile. C'è una tendenza innata, quasi naturale, a non affrontare la questione del Piano generale dei trasporti. Noi, invece, assegniamo a questo compito di governo una scelta di progettazione politica, sociale, ambientale e – aggiungo – perfino culturale.

Innanzitutto il Piano generale dei trasporti deve essere inserito in una legge-quadro che abbia la caratteristica di essere vincolante; non può essere una sorta di tappezzeria inutile, come è stato finora. Il Piano generale dei trasporti fino ad oggi è sempre stato considerato un pezzo di carta che non aveva una valenza cogente sulle scelte che poi venivano fatte attraverso le specifiche leggi di attuazione.

In secondo luogo, per essere vincolante, questo progetto deve prevedere poche cose e delle priorità fattibili nell'arco temporale della validità del piano stesso. Innanzitutto dobbiamo decidere attraverso questo piano quanto trasporto, di passeggeri e merci, deve passare dalla gomma alla rotaia o al mare in una logica di sussidiarietà – termine questo assai abusato in tema di decentramento amministrativo ma che in questo caso assume una valenza molto precisa – per la quale tutto ciò che può andare sulle due autostrade marine del Tirreno e dell'Adriatico deve muoversi per mare e ciò che non lo può fare deve muoversi su rotaia.

A questo punto bisogna scegliere come collegare il Sud al Nord e come velocizzare i trasporti nel Mezzogiorno. Queste sono le priorità queste sono le emergenze attuali del sistema dei trasporti in Italia. Dobbiamo decongestionare le città, sia per le persone che per le merci. Spesso si dimentica che esistono precise direttive dell'Unione europea relative al traffico nelle città causato da mezzi diversi dalle autovetture. Bisogna riportare sulla strada sicurezza e legalità e ridare una vita dignitosa ai camionisti: un'operazione che non si può fare attraverso provvedimenti e misure del tutto contingenti e temporanei.

Infine, voglio ricordare che se non si opera dal punto di vista contabile un'internalizzazione dei costi della strada con il conseguente caricamento sul settore stradale dei costi propri, non saremo mai in grado di disporre di un sistema competitivo perchè nessun altro mezzo – se non si realizza questa operazione – è competitivo.

Il problema è che da molti anni, ormai da più di dieci anni, la *lobby* dell'auto blocca questa direttiva; questo modello sbagliato di trasporto costa – cito cifre assolutamente non contestabili – ogni anno il 4,1 per cento del prodotto interno lordo, una cifra che in Italia si aggira intorno ai 40-60.000 miliardi. Mi chiedo se questo elemento del bilancio dello Stato sia mai stato preso in considerazione dal Ministro del tesoro.

Le politiche ambientali, quelle fiscali, la costruzione di nuove infrastrutture e gli obiettivi delle aziende pubbliche devono essere finalizzati a questo orientamento generale; il Piano generale dei trasporti deve orientare il nostro paese alla realizzazione di un ponte tra l'Europa e il Mediterraneo.

Se noi ragioniamo da un punto di vista generale, delle opzioni culturali, l'intervento militare americano in Iraq era sbagliato, perchè un'altra guerra avrebbe fatto dell'Italia non un ponte ma una trincea verso i paesi del Mediterraneo. E allora per raggiungere questi obiettivi è anche necessario un accorpamento delle competenze in capo al Ministero dei trasporti, perchè non è più sopportabile che contemporaneamente ci siano due Ministri dello stesso Governo, quello dei trasporti e quello dei lavori pubblici, che progettano infrastrutture viarie e ferroviarie sugli stessi percorsi. In questa ottica io credo che la realizzazione del ponte sullo stretto sia una scelta sbagliata dal punto di vista politico, una scelta che non fa i conti con altri elementi che non siano quelli della fattibilità tecnica. Noi abbiamo già avanzato una proposta di legge in questa direzione ed è assolu-

tamente necessario ripristinare anche elementi di valutazione programmatica e di controllo sull'attuazione delle leggi di settore, oggi inesistenti.

Avanzeremo in questa direzione una proposta di legge per l'istituzione anche di un ispettorato dei trasporti che valuti la produttività dei progetti in riferimento, appunto, agli obiettivi del piano generale, controlli l'attuazione e gli effetti delle leggi, non ultima la legge sulla sicurezza. Questo è il nostro orientamento e per questo io mi dichiaro insoddisfatto della risposta del Sottosegretario, che ci ha semplicemente dato una serie di dati tecnici, ma nulla ci ha detto sulle reali volontà del Governo per quanto concerne la realizzazione di quest'opera.

FIRRARELLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* FIRRARELLO. Signor Sottosegretario, ci aspettavamo che il Governo attraverso di lei si esprimesse per comunicare modalità e tempi di realizzazione del ponte sullo stretto di Messina: purtroppo anche questa è un'occasione mancata. Dobbiamo constatare ancora una volta che quando si affrontano i problemi della Sicilia i tempi non hanno mai fine. Da 30 anni si procede con studi, programmi, investimenti di risorse senza concludere mai nulla. La sfiducia dei cittadini siciliani verso lo Stato si è profondamente radicata. Dio non voglia che questa rassegnata sfiducia esploda in contestazioni violente, riproponendo antichi e mai sopiti rancori.

Negli ultimi anni è stato realizzato l'attraversamento della Manica, un ponte lungo 17 chilometri in Portogallo ed altre opere di maggiore difficoltà tecnica in tutto il mondo. Avremmo voluto spiegazioni plausibili per essere credibili. I rinvii non possono essere spiegati con motivi tecnici ed economici, sono esclusivamente scelte politiche, di cui prendiamo atto con forte dissenso per l'ancora lontana prospettiva di realizzazione del ponte.

Lo stesso richiamo del presidente Scalfaro di domenica scorsa, per meglio puntualizzare le tante rapine perpetrate nei confronti del Meridione e della Sicilia, dovrebbe far riflettere il Governo. Il Governo vuole che l'isola rimanga tale; le strozzature a tutto il sistema produttivo rimarranno ancora un pesante intralcio per lo sviluppo della Sicilia. Il sistema della produzione, che paga un costo per le carenze di infrastrutture, per la marginalità della Sicilia rispetto alle grandi aree di consumo dell'Europa, dovrà purtroppo continuare a soffrire un costo aggiuntivo per quei tre chilometri che separano la Sicilia dall'Europa continentale.

In questo contesto, rappresentante del Governo, si spiega quel drammatico 24 per cento di disoccupazione che divora le migliori forze lavorative giovanili in Sicilia e nel Meridione.

Non trovano giustificazione le contestazioni di coloro i quali pensano che verrebbe deturpato l'ambiente. Con tutte le giuste considerazioni verso i cittadini e con grande sensibilità ambientalista, sappiamo che le soluzioni

tecniche per l'attraversamento stabile dello stretto di Messina possono essere anche diverse da quelle aeree.

Cosa dire delle ferrovie, signor rappresentante del Governo, e delle difficoltà che rappresentano giornalmente per i tanti cittadini che utilizzano questo, purtroppo insicuro, mezzo di trasporto? I viaggiatori stessi che vanno e vengono per la Sicilia a breve verranno invitati a scendere dal treno per prendere il traghetto e quindi a riprendere il treno sull'altra sponda: evidentemente si ritornerà indietro di un secolo. Quando si sostiene che con questo provvedimento le ferrovie risanano il proprio bilancio si fa ridere l'Italia.

Il costo di 7.000 miliardi per la realizzazione del ponte sarebbe un investimento importante e utile per tutto il paese e, in particolare, per il Meridione e la Sicilia.

Intendiamo dire con assoluta convinzione che il Meridione per uscire dal sottosviluppo ha bisogno di leggi chiare e procedure brevi. Non aiutano il Mezzogiorno tutti gli interventi per l'occupazione con i lavori di pubblica utilità che ripercorrono una politica assistenziale, insidiosa e contro ogni ipotesi di sviluppo economico.

Il Governo deve essere - come non è - chiaro e dirci cosa intende fare per le grandi infrastrutture. Una politica di sostegno alle attività produttive non può esserci senza nessuna concreta ipotesi di sviluppo economico. Vogliono il male della Sicilia e del Mezzogiorno tutti coloro i quali vorrebbero ulteriormente rafforzare questa importante parte d'Italia togliendo la speranza di una prospettiva migliore.

Nessuno vuole nascondersi la possibilità di infiltrazioni mafiose in un interesse economico di questa portata. Vorremmo però far osservare che se la motivazione fosse di questo tipo sarebbe la resa senza condizioni dello Stato nei confronti della criminalità organizzata. Pensare infatti che la mafia può essere meglio contrastata lasciando la Sicilia nel suo isolamento territoriale a nostro avviso è sbagliato. La mafia va estirpata con interventi duraturi nel tempo, con una forte sensibilità antimafiosa, con lo sviluppo economico del Meridione e con un lavoro per tutti.

Il ponte sullo stretto, il completamento della rete autostradale in Sicilia, l'adeguamento aeroportuale e il completamento degli invasi e le relative reti di distribuzione sono fondamentali per una politica di ripresa economica e sociale della Sicilia e del Meridione.

LAURIA Baldassare. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAURIA Baldassare. Signor Presidente, in merito alla mia interrogazione 3-01732 non mi ritengo del tutto soddisfatto. Certo è che il Sottosegretario ha fatto una puntuale disamina della questione, ma non ha preso una posizione chiara; egli ha esposto i costi e quello che la commissione per il progetto dello stretto di Messina ha relazionato, ma una chiara posizione del Governo io non l'ho vista.



Questo del collegamento della Sicilia al continente attraverso lo stretto di Messina è un argomento che ha sempre appassionato, ma che ha creato anche divisioni e pregiudizi. Oggi non è più una sfida tecnologica, perchè il ponte è tecnicamente fattibile e sono superabili anche i pregiudizi sismici (lo dimostra il fatto che per un analogo ponte costruito recentemente in Portogallo è stato considerato anche il rischio sismico). Quindi anche questo è un problema che viene soltanto sollevato; in realtà non c'è una vera volontà politica di considerare il ponte sullo stretto di Messina un'opera non del Meridione ma dell'Italia, che qualificerebbe il nostro paese nel mondo. Una nazione si distingue anche per le grandi opere, per le opere coraggiose su cui non soltanto discute ma che realizza anche. Il ponte sullo stretto di Messina sicuramente metterebbe l'Italia all'attenzione di tutto il mondo, come è stato recentemente per il Portogallo, una nazione in via di sviluppo che con un atto coraggioso, ha realizzato il ponte sul lago Tago; un'opera innovativa, esempio di coraggio di una nazione che vuole dimostrare all'Europa di voler progredire e di volersi affermare. Stiamo entrando, siamo entrati in Europa: anche la Sicilia deve entrarci a pieno titolo con un ponte che colleghi il Mezzogiorno al resto d'Europa.

Il progetto di fattibilità ha evidenziato che l'opera si può fare, la copertura dei costi è superabile attraverso il finanziamento internazionale e anche la questione dell'impatto ambientale è superabile. Ci vuole allora la volontà politica di dimostrare al mondo intero che anche l'Italia è nella condizione di realizzare grandi opere, di collegare il Mezzogiorno con una politica europea.

Le divisioni tra favorevoli e contrari vogliono sollevare problemi che non esistono, sono divisioni «politiche», ma non rispettano l'intento comune di dare un segnale attraverso la costruzione di grandi opere, di dare un segnale di grande ripresa al mondo intero. L'Italia si imponga all'attenzione del mondo con un'opera che darebbe lustro al paese e all'Europa. Dal mio punto di vista quest'opera deve essere realizzata e deve essere considerata un fatto politico che rilancia l'Italia e il Mezzogiorno in una politica che collega il Mediterraneo con l'Europa.

LOIERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOIERO. Signor Presidente, anch'io mi dichiaro non soddisfatto della risposta che ci ha dato il Sottosegretario stamattina, una risposta che ritengo abbastanza elusiva, carica di reticenze, di giochi delle parti. Questa discussione sul ponte sullo Stretto dura ormai da trent'anni, una discussione tecnica interminabile della sua fattibilità alla quale si intrecciano – e come forze politiche dobbiamo tenerne conto – le attese della popolazione. Voglio ricordare ai colleghi presenti che in tutte le campagne elettorali degli ultimi tempi, tutti i *leader* politici, tranne quelli di Rifondazione comunista e dei Verdi, sono venuti in Calabria e in Sicilia a dire

con solennità che questo ponte andava fatto. È anche attraverso questo circuito di promesse non mantenute che si mina la fiducia nello Stato e nelle forze politiche!

Intanto nel frattempo in quell'area i problemi si addensano, se è vero che le ferrovie per il prossimo anno hanno deciso la sospensione del trasporto via mare perchè i costi non sono più sopportabili, dato che ammontano a circa 300 miliardi l'anno. È un dato di cui bisogna tener conto.

E poi – lo diceva il collega Scivoletto – non ci piace questa iscrizione alle *lobbies*, a seconda che uno sia per o contro il ponte; come non ci piace che si evochi a tutti i costi il «rischio mafia» come un deterrente in più. Noi riteniamo che c'è in quel territorio un problema di mafia, fenomeno grave nel Sud, malgrado gli enormi successi ottenuti dallo Stato; è un problema della società meridionale, sicuramente, della scuola, del costume (non è il prodotto di una razza ma di una storia), però è un problema prevalentemente dello Stato nella complessità delle sue articolazioni. Evocare quel problema per interdire qualcosa è veramente una cattiva letteratura.

Tornando al ponte, signor Presidente, il 10 ottobre 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, con un atto dovuto, ha dato un parere tecnico-scientifico di straordinaria importanza; un parere – ripeto – tecnico senza alcuna valenza politica e forse per questo di più grande valore. Abbiamo sentito dal Sottosegretario le ricadute sull'occupazione che questa opera potrebbe dare. Quanto ai problemi connessi all'impatto ambientale ed al rischio sismico, essi sembrano ampiamente superati dagli studi più recenti. Attendiamo dunque su questa opera l'ingresso in campo della politica. E la politica deve dare risposte, in primo luogo, alla situazione drammatica delle infrastrutture nel Mezzogiorno. In un articolo di un giornale pubblicato nel Nord-Est d'Italia, «La Nuova Venezia», del 17 e del 18 marzo scorso si afferma testualmente: «Dal quadro generale dei dati raccolti da Confindustria risulta che, se si fa uguale a 100 l'intero paese, nel Nord-Est il livello delle infrastrutture arriva a quota 124, *record* assoluto anche davanti al triangolo industriale del Nord-Ovest. Il Sud presenta un rapporto semplicemente dimezzato, attestato alla soglia del 62,2 per cento, in ragione soprattutto delle storiche deficienze infrastrutturali». A questo bisogna dare risposta; lo studio – ripeto – è della Confindustria.

Un'altra risposta che bisogna dare è al fatto che questa opera verrebbe progettata e finanziata attraverso capitale privato, già disponibile e proveniente dal Nord America, dall'Australia, dalla finanza europea.

Un'altra risposta ancora bisogna dare al costo modesto di quest'opera rispetto ad altre. I costi previsti sono, in verità, per il ponte sullo stretto di Messina di entità molto più modesta rispetto a quelli di altre grandi opere in programma per l'attraversamento alpino ed appenninico (Mercantur, galleria ferroviaria del Brennero, variante di valico, quadruplicamento ferroviario Firenze-Bologna, pedemontane veneta e lombarda), alcune delle quali già finanziate dallo Stato.

Non trovo, pertanto, per nulla pertinente quanto detto dal Ministro dei lavori pubblici secondo cui questo progetto servirebbe due aree economicamente deboli.

Noi riteniamo che questa opera sia da inserire nel contesto delle relazioni economiche con il mondo mediorientale; altrimenti, tutto quello che affermiamo in maniera solenne circa le proiezioni naturali della nostra politica economica non è altro che un *flatus vocis*.

Riferendomi, infine, alla situazione socio-economica del Sud, voglio aggiungere un dato non irrilevante. Dagli anni '90 in poi il problema del Sud è stato totalmente cancellato per via di Tangentopoli, per l'emergere e l'avanzare di nuove formazioni politiche nel Nord. Abbiamo finto che non esistesse, ma quel problema, ancorchè formalmente cancellato dal taccuino del Governo e del paese, non è risolto; esso può riemergere, come per la forza naturale delle cose riemergono i fatti che attengono alla vita degli uomini. Quindi, sarebbe prudente tornare a considerarlo non solamente un problema del Sud, ma dell'intero paese.

TABLADINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TABLADINI. Signor Presidente, colleghi, se fossi siciliano vivrei volentieri il mio splendido isolamento. Vi dirò, comunque, alcuni dati tecnici; essendo un tecnico, ho avuto la possibilità di studiare altre opere simili. Il rischio sismico esiste sicuramente; è un evento possibile. È prevista la costruzione di torri alte 380 metri; tenete presente che l'Empire State Building è pari più o meno a questa altezza. Quindi i 7-8.000 miliardi di cui si parla servirebbero, secondo me, solamente ad iniziare un'opera di questo genere. Cerchiamo di essere realisti: questa è un'opera che, finita, non può costare meno di 25.000 miliardi.

Si è poi parlato di un ponte ad una sola campata: a parte che, dal punto di vista ambientale, ritengo che queste siano effettivamente delle opere d'arte, non vedo quale possa essere l'impatto ambientale di un'opera di questo genere che proprio nella sua maestosità è già di per sé un'opera d'arte. Quindi non vedo difficoltà di questo tipo. Se analizziamo effettivamente le problematiche tecniche di un'opera del genere, dobbiamo tenere presente che in Italia il trasporto su gomma, per la politica seguita negli anni passati, avviene prevalentemente mediante mezzi telonati, che difficilmente giungerebbero dall'altra parte, dovendo attraversare un'opera siffatta. Il problema, tanto per intenderci, è il vento.

Certo, dal punto di vista ferroviario l'opera è fattibilissima, e anche dal punto di vista del trasporto su gomma: basterebbe approntare ulteriori soluzioni tecnologiche. È per questo che vi dico che la spesa di 7.000 miliardi costituisce solo l'inizio.

Sono trascorsi mi sembra 27 anni dai primi studi di fattibilità di questo ponte (non sto a dirvi qual è il nostro impegno politico, che è contrario ad un'opera del genere; ma anche come siciliano sarei contrario), anni se

non altro che non sono passati invano. Oggi c'è una tecnologia che consente la possibilità, se proprio volete farlo, di unire Scilla a Cariddi, ma cercate almeno di farlo in modo intelligente. Oggi esiste la tecnologia del cosiddetto ponte sommergibile, una tecnologia che potrebbe portare effettivamente lavoro continuativo, perchè si tratta di lavoro prevalentemente di ordine cantieristico. Questa tecnologia sì che potrebbe essere poi esportata, una volta provata sullo Stretto di Messina, in tutto il mondo; è una tecnologia recente, che in parte risolverebbe naturalmente il problema del vento ed anche quello legato al rischio sismico.

È vero, ci sono le correnti sottomarine, ma questo è un problema che dal punto di vista tecnico e tecnologico è assolutamente possibile risolvere inizialmente con la forma da dare a questo «tunnel artificiale». Ripeto, i 27 anni, se vogliamo, non sono passati invano, anche se ci sono costati; perchè 3, 4 o 5 miliardi l'anno per fare dei bei disegni, per carità anche quelli sono soldi, soldi di tutti.

In questo caso, forse è possibile fare un preventivo che si avvicini al consuntivo; l'unica soluzione, ripeto, è anche la soluzione che potrebbe dare a queste zone, che già conoscono la cantieristica, la possibilità poi di creare lavoro stabile. In parole povere, se volete realizzare questa benedetta unione fatale, dal punto di vista tecnologico, al meglio, fatela con il sistema economicamente più valido e soprattutto fatela in maniera tale che, finita l'opera, questa gente che ha lavorato abbia la possibilità di continuare a lavorare.

Voi sapete che in Italia abbiamo delle imprese egregie che vanno a costruire dappertutto, in tutto il mondo e poi quando si trovano a costruire qualcosa in Italia, vedi il sottopasso di Castel Sant'Angelo a Roma, si fermano; eppure, forare Castel Sant'Angelo non è una gran cosa. Pare che adesso ci ripenseranno, dopo aver speso non so quanti miliardi per mettere in piedi un cantiere.

Visto che nel caso del ponte sospeso ad una campata intervengono problematiche di carattere sismico e del resto realizzandolo a due campate interverrebbe anche il rischio connesso alle correnti, quindi un'altra problematica, credo che la soluzione, in parole povere, sia quella che vi ho accennato: una soluzione moderna, recentissima; una soluzione che, se proprio volete unire le due sponde, dovrete pensare di adottare. Tutto sommato, dal momento che l'impronta che viene data alla costruzione di questo ponte è di far lavorare il Sud, beh, fatelo lavorare con la filosofia di continuare poi a lavorare.

Mi dispiaccio per essere intervenuto più dal punto di vista tecnico che dal punto di vista politico, però riflettete anche su queste situazioni. In particolare, chiedo al Sottosegretario, visto che è arrivato pure a me un progetto dettagliato di fattibilità, di andarsi a vedere anche lui questa ipotesi di lavori.

MORANDO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORANDO. Signor Presidente, a differenza di altri colleghi devo manifestare invece la mia soddisfazione per quello che il Sottosegretario ci ha detto rispondendo alla nostra interpellanza e alle altre interrogazioni.

Concentro questo mio giudizio in particolare su un punto dell'esposizione del Sottosegretario, quando ha sostenuto che su questa questione interverrà, naturalmente sulla base di un'istruttoria che è in corso, una decisione collegiale del Governo e ha poi aggiunto che, prima di questa decisione collegiale, il tema che noi abbiamo sottoposto oggi all'attenzione del Senato verrà collocato tra quelli che si discutono nella Conferenza nazionale dei trasporti, in vista del Piano nazionale dei trasporti.

Considero questa risposta del Sottosegretario politicamente molto impegnativa. Naturalmente, vedremo quale sarà la decisione quando essa interverrà sulla base di questo itinerario politico, ma siamo in presenza del fatto che, rispondendo alle nostre interrogazioni e interpellanze, il Governo, per bocca dell'onorevole Bargone, ci dice che questa è la procedura attraverso la quale intende arrivare ad una decisione. Quindi, considero la risposta alle interpellanze e alle interrogazioni politicamente impegnativa.

Crede che sia particolarmente fondata la posizione secondo la quale ci deve essere una decisione collegiale del Governo, perchè qui non si tratta di decidere su un'opera pubblica qualsiasi; si tratta di collocare questa scelta, non solo per il suo rilievo finanziario, in un più generale disegno strategico che in realtà riguarda il grande tema del rapporto tra l'Europa e il Mediterraneo.

In questo momento il Governo è impegnato in una trattativa assai difficile in sede comunitaria per impedire che il nostro paese, e in particolare le aree depresse dell'Italia, vengano penalizzate da una decisione, che pur condividiamo, che il nostro paese ha condiviso con gli altri paesi dell'Unione europea, relativa all'allargamento verso Est della comunità. Il grande nodo da sciogliere – infatti, non è sciolto – è come impedire che l'allargamento ad Est – sacrosanto per mille ragioni, la prima delle quali è l'allargamento dello spazio democratico europeo dopo la fine del «socialismo reale» – finisca obiettivamente per collidere con gli interessi delle zone depresse del Mediterraneo europeo.

Da questo punto di vista, come sapete, è stato elaborato un programma che si chiama «Agenda 2000». Esso, per come è stato elaborato dagli euroburocrati, comporterebbe una penalizzazione delle aree depresse dell'Italia e di altri paesi del Sud dell'Europa. È stata avviata una trattativa per modificarne profondamente le scelte in funzione dell'affermazione degli interessi del Sud dell'Europa, ovviamente senza che ciò ostacoli quello sviluppo europeo verso Est che costituisce una scelta strategica che noi in nessun modo possiamo contraddire.

In tale contesto vanno tenuti presenti alcuni indicatori, come il successo del porto di Gioia Tauro e la straordinaria ripresa del porto di Genova, i quali ci dicono che probabilmente le grandi direttrici del traffico nel corso di quest'ultima fase, dell'ultimo decennio, hanno ripreso in considerazione il Mediterraneo come via di transito. Le «tigri» asiatiche, oggi

interessate da una crisi finanziaria particolarmente devastante, ma comunque impegnate in uno straordinario processo di sviluppo, per il rapporto con l'Europa e con gli stessi Stati Uniti d'America riprendono in considerazione il Mediterraneo come via di traffico. Ciò determina una crescita delle capacità produttive dei nostri porti ed io penso che che in questa chiave debba essere collocata, per quel che riguarda un grande disegno strategico di sviluppo dei traffici internazionali, anche la scelta se fare o non fare il ponte sullo Stretto di Messina o se impegnarci in altre soluzioni, come quella poco fa prospettata dal senatore Tabladini. Personalmente tutto sono meno che un tecnico (peraltro non sono neppure siciliano o calabrese) e quindi non voglio impegnarmi in queste discussioni se sia preferibile passare sopra o sotto il mare, scelta che deve essere operata sulla base di competenze tecniche.

La cosa che a me sembra piuttosto evidente è un'altra: la Sicilia può diventare una straordinaria piattaforma per recepire i traffici internazionali che passano nel Mediterraneo, a condizione che si risolva il nodo della strozzatura tra Scilla e Cariddi. Questo mi sembra il nodo strategico da sciogliere: le soluzioni tecnologiche più adeguate, che considerino i rischi ambientali e quelli sismici, che tengano conto degli equilibri finanziari, dovranno essere trovate in seguito.

La discussione che stiamo facendo, del resto, si colloca in coerenza anche con la discussione sulle soluzioni da dare al più generale problema dello sviluppo del Mezzogiorno. Ecco perchè è giusto che sia il Governo nel suo complesso a decidere anche su tale questione e non un singolo Ministero o un numero ristretto di Ministeri, in concerto – o in lite – tra di loro.

Di questo problema stiamo al momento discutendo nelle Commissioni permanenti 10<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> riunite e proprio in questa settimana andremo alla definizione di una risoluzione sulla politica per il Sud. Una scelta strategica che stiamo proponendo, a differenza di quello che abbiamo fatto nel passato, è di non ritenere più che la spesa pubblica sia l'unica leva per affrontare i problemi nel Mezzogiorno. Anzi si sceglie la strada della collocazione del Mezzogiorno italiano sul mercato dei capitali internazionali, per fare in modo che da lì possa venire il volume ingentissimo di risorse indispensabile – in una logica di mercato e non assistenzialista – per affrontare i problemi della disoccupazione e del Mezzogiorno.

Se è una scelta strategica quella di portare il Mezzogiorno sul mercato dei capitali, dobbiamo sapere che l'infrastrutturazione del Sud è naturalmente una preconditione senza la quale il Mezzogiorno non può attirare gli investimenti del mercato dei capitali internazionali.

E tuttavia, la stessa realizzazione di infrastrutture potrebbe essere un'occasione, un mezzo per realizzare questa operazione. Francamente, se considero le cifre esposte questa mattina dal Sottosegretario, che per me sono state utili per puntualizzare gli oneri finanziari relativi alla realizzazione di un certo progetto – e immagino che per i prossimi nove o dieci anni quell'onere finirà per gravare direttamente sul bilancio dello Stato, mi convinco abbastanza tranquillamente, date le condizioni della fi-

nanza pubblica italiana, che l'opera non è realizzabile. Probabilmente era realizzabile dieci anni fa, in un contesto finanziario del tutto diverso, ma non oggi.

Tuttavia mi chiedo quali siano tra le infrastrutture che sono necessarie per attirare capitali dal mercato internazionale verso il Mezzogiorno quelle che si possono realizzare attraverso un concorso di capitali privati. Non tutte. Chi risponde «tutte» fa un'affermazione infondata e, se è persona avveduta, sa di farla. Non tutte le infrastrutture che si debbono realizzare nel Mezzogiorno possono essere portate a termine con un significativo concorso dei capitali privati, ma certamente qualche opera infrastrutturale necessaria per il Mezzogiorno, che per questa ragione deve essere selezionata – in questo senso mi sembra che la sede della Conferenza nazionale sui trasporti, e la redazione del piano dei trasporti, potrebbe essere una delle sedi per questo confronto – potrebbe probabilmente essere realizzata con un concorso molto significativo dei capitali privati.

Facendo riferimento ad un elenco delle opere che più facilmente vengono in mente se si considera questa esigenza, l'idea di quello che non chiamerò ponte ma comunque di un investimento per una struttura che consenta l'attraversamento viario e ferroviario dello stretto di Messina, è quella che più facilmente viene all'attenzione.

Se già oggi si considerano gli investimenti del sistema economico Italia, comprendendo in esso lo Stato, necessari ad assicurare l'attraversamento dei mezzi che attualmente vengono taghettati da una sponda all'altra, risulta evidente un margine di economicità dell'investimento, naturalmente da mettere in relazione con una certa tecnologia realizzata.

Può darsi che in quel caso la tecnologia da realizzare risulti incompatibile. Questo però come si verifica? Si potrebbe verificare sulla base degli studi che effettuerà, ad esempio, il Ministero dei lavori pubblici; tuttavia se la scelta è quella di provare ad attirare sulla realizzazione di quest'opera capitali privati, i calcoli li faranno i privati. Sarà l'impresa privata che intende impegnarsi in questa operazione, in rapporto alla concessione, a presentare una propria proposta di impegno finanziario e su questa base si potrà verificare se un'opera di questo tipo rientra tra quelle che non debbono essere realizzate interamente a carico della finanza pubblica, oppure se l'ipotesi prevista è contraria a quella che ho testè prospettato.

Da questo punto di vista penso che, se per i privati si determinassero situazioni di convenienza ad investire su questa infrastruttura, le operazioni a totale carico dello Stato, che potrebbero essere realizzate intorno a tale opera per garantire un flusso più rapido delle merci e delle persone da quelle regioni verso l'Europa, naturalmente con una ricaduta straordinariamente positiva sull'economia locale, potrebbero essere affrontate nel piano nazionale dei trasporti, con fortissima razionalità interna.

Il Sottosegretario ha parlato dell'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; è chiaro che esso acquista un significato se esiste una modalità viaria rapida di attraversamento dello stretto di Messina; un altro, se rimane la situazione attuale. Lo stesso discorso vale per la di-

rettrice ionica e per altre realtà di cui non faccio l'elenco perchè rappresentate dal Sottosegretario. Da questo punto di vista tutto ciò che poteva venire dalla discussione di questa mattina a me pare che, grazie all'intervento del Sottosegretario, sia sostanzialmente venuto; non un'affermazione di principio – siamo favorevoli, siamo contrari – che è un modo di discutere un po' lontano dalle esigenze reali, ma uno sforzo di approfondimento serio, senza pregiudiziali, quindi senza dire aprioristicamente sì, o aprioristicamente no.

A proposito degli argomenti qui riportati dal senatore Tabladini, io non conosco il funzionamento di questa Società per lo Stretto, nè il suo gruppo dirigente, ma considero che, se essa ha aprioristicamente negato la validità di questa piuttosto che di quell'altra scelta tecnologica, ha commesso un errore. Penso che tutte le ipotesi debbano essere in campo ma, appunto, tutte le ipotesi rivolte ad affrontare un problema, senza inventarci ostacoli.

Di tutti gli argomenti portati considero quello realtivo alla mafia l'unico che sarebbe meglio non affrontare in questo modo: se per caso dovessimo concludere che l'opera è necessaria, è fattibile finanziariamente, risulterebbe certamente utile alla collettività, ma non la possiamo fare perchè in Sicilia c'è la mafia, mi chiedo che cosa mai potremo fare in Sicilia e Calabria nei prossimi anni. (*Applausi dei senatori Scivoletto e Barile*).

SARTO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

\* SARTO. Signor Presidente, devo dichiararmi solo parzialmente soddisfatto dall'intervento del Sottosegretario, nel senso che certamente alcune risposte ai nostri quesiti ci sono state e, altro elemento fondamentale e positivo, è stato detto qual è il percorso attraverso il quale il Governo deciderà. Forse proprio per questo, perchè è solo un percorso e non c'è ancora la decisione, vi è stata effettivamente un'ampia area di incertezza in quanto il Sottosegretario ha esposto.

Io vorrei però precisare alcune cose. Prendo atto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pur approvando, ha enumerato una serie di carenze che non sono nemmeno secondarie. Però devo dire che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha sostanzialmente dato un parere positivo, limitandosi molto all'interno della logica dell'opera. Le questioni di scenario che io avevo posto, che mi sembrano ineludibili, e che anche adesso il collega Morando ha posto in modo ampio, (nel senso che non è un problema di scenario solo dell'area specifica tra quel punto della costa continentale e di quella siciliana, ma è uno scenario che addirittura interessa le nostre scelte a livello europeo riguardo al Mediterraneo), non mi sembrano finora essere state valutate. E allora anche la Società dello Stretto ha una colpa e in questo senso permangono i nostri dubbi sulla stessa esistenza della società, perchè essa si è polarizzata. In questo senso è una



società di parte: è stata costituita per quell'opera, su quell'opera si è concentrata, ha fatto un progetto di massima; ma qual è lo scenario di programmazione per uno Stato che segua dei criteri oggi a livello europeo diffusi, ma obbligatori anche secondo le nostre leggi e che dà le condizioni perchè quell'opera, appunto, si sviluppi nella fase di verifica tecnica specifica? È questo che mi pare essere ancora il grande vuoto.

Uno scenario, quindi, sul sistema economico e dei trasporti che noi vediamo a livello europeo; e qui basti solo accennare al senso dei due corridoi, l'adriatico e il tirrenico. Dato che queste sono due chiare indicazioni, quali applicazioni hanno nel nostro paese rispetto a quel punto tra Calabria e Sicilia?

Io credo che questa scelta – che oltretutto ha delle buone basi, perchè è vero che Gioia Tauro, come è accaduto, ha costituito una sorpresa e che lo sviluppo di certi porti nei due versanti, non solo di quello di Genova ma anche di quelli adriatici, è stata una sorpresa rispetto alle vecchie abitudini – questo scenario dei trasporti non sia stato ancora considerato come componente assolutamente essenziale e preliminare rispetto al problema del collegamento terrestre.

Vorrei fare un inciso perchè è questo un punto dell'interrogazione che è rimasto senza risposta. Certe esternazioni già favorevoli all'opera, come quelle del presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, così come quelle del ragioniere generale dello Stato Monorchio, mi sono sembrate del tutto improprie e fuori luogo, nel senso che esulano completamente dal ruolo istituzionale; mi sembrano appunto non far parte del dibattito, laddove è pienamente legittimo, ad esempio, il pronunciamento di parte del sindacato, mi riferisco a Cofferati, così come di varie forze politiche ed economiche. Però, a mio parere, i soggetti che rivestono dei ruoli a livello tecnico nello Stato dovrebbero a questi ruoli attenersi.

Concludo rilevando che il Sottosegretario ha espresso un cammino che ha tempi rapidi e che ha come tappa la Conferenza nazionale dei trasporti e quel Piano generale dei trasporti che abbiamo chiesto fin dal momento dell'insediamento in quest'Aula del Governo Prodi in quella giornata di maggio. Questo è l'ambito nel quale fare finalmente una scelta rispetto a quest'opera, sgombrando il campo dalla modalità settoriale e quindi anche da un certo spreco di risorse che finora c'è stato proprio per aver adottato tale modalità nell'affrontare la questione.

Questa scelta era stata esclusa nel programma del Governo Prodi, con motivi del tutto razionali e di contesto a livello di mobilità e a livello complessivo economico ed ambientale; siamo convinti che probabilmente quella omissione si tradurrà oggi in una scelta più consapevole, cioè che altre sono appunto le priorità che dobbiamo attuare per risolvere i problemi che invece si intendevano risolti attraverso questa grande opera.

È fondamentale che il Piano dei trasporti sia realizzato davvero in modo non settoriale e quindi tra il Ministero dei lavori pubblici, quello dei trasporti e quello dell'ambiente, come sempre si è detto, insieme al Ministero del tesoro, che spero sia ben attento alle compatibilità finanzia-

rie; pertanto questo è l'appuntamento per una risposta definitiva ai quesiti posti.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze ed interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,45*).

Allegato alla seduta n. 347**Gruppi parlamentari, nuova denominazione e Ufficio di Presidenza**

Con lettera in data 25 marzo 1998, il senatore Folloni ha comunicato che il Gruppo da lui presieduto ha assunto la seguente nuova denominazione: «Gruppo per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia)» e che l'Ufficio di Presidenza risulta così composto:

Presidente: FOLLONI;  
Vice Presidente Vicario: NAPOLI Roberto;  
Vice Presidenti: ZANOLETTI; MARTELLI;  
Segretari: RONCONI; MINARDO.

Con lettere in data 25 marzo 1998, i seguenti senatori hanno dichiarato di aderire al Gruppo per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia): Cossiga, Martelli, Meluzzi, Misserville, Porcari e Scognamiglio Pasini.

**Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della Convenzione di applicazione dell'Accordo di Schengen, trasmissione di documenti**

Il Presidente del Comitato parlamentare di controllo sull'attuazione ed il funzionamento della Convenzione di applicazione dell'Accordo di Schengen, con lettera in data 18 marzo 1998, ha trasmesso la prima relazione sullo stato di applicazione della Convenzione di Schengen, riferita all'anno 1997, presentata dal Governo al Comitato stesso ai sensi dell'articolo 18, comma 6, della legge di ratifica 30 settembre 1993, n. 388 (*Doc. CXXXII, n. 1*).

Detta documentazione sarà trasmessa alla 1<sup>a</sup> e alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente e alla Giunta per gli affari delle Comunità europee.

**Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati**

In data 30 marzo 1998 il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

C. 2154. – Deputati PISAPIA e SAPONARA. – «Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, e all'articolo 678 del codice di procedura penale, in materia di liberazione anticipata» (3183) (*Approvato dalla 2<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*).

### Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 26 marzo 1998 è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa dei senatori:

MACERATINI, LISI, VALENTINO, MAGNALBÒ, PASQUALI, SILIQUINI, PONTONE, CARUSO Antonino, BATTAGLIA, PALOMBO, PELLICINI e BUCCIERO. - «Norme per il risarcimento e la tutela fisica delle vittime dei reati violenti e dei testimoni a rischio» (3182).

In data 30 marzo 1998 è stato presentato il seguente disegno di legge d'iniziativa del senatore:

VERALDI. - «Concessione di un contributo annuo alla fondazione per non vedenti "Enzo Galiano" di Catanzaro» (3184).

### Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

- in sede deliberante:

*alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):*

«Autorizzazione di spesa per l'acquisto, la ristrutturazione e la costruzione di immobili da adibire a sedi di rappresentanze diplomatiche e di uffici consolari, nonchè di alloggi per il personale» (3119), previ pareri della 1<sup>a</sup> e della 5<sup>a</sup> Commissione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

- in sede referente:

*alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia):*

MUNGARI ed altri. - «Disposizioni in materia di risarcimento del danno alla persona» (3084), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup>, della 11<sup>a</sup> e della 12<sup>a</sup> Commissione;

*alla 3<sup>a</sup> Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):*

TRAVAGLIA ed altri. - «Istituzione della sezione italiana del Tribunale "Jan Palach" sui crimini del comunismo» (3120), previ pareri della 1<sup>a</sup> e della 2<sup>a</sup> Commissione;

*alla 6<sup>a</sup> Commissione permanente (Finanze e tesoro):*

SERENA. – «Norme in materia di deducibilità e detrazioni dalla dichiarazione dei redditi IRPEF delle spese sostenute per la sicurezza» (3152), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup> e della 10<sup>a</sup> Commissione;

*alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):*

BEVILACQUA e MARRI. – «Legge-quadro sul riordino dei cicli scolastici, sull'elevazione dell'obbligo scolastico e sulla formazione post-secondaria» (3126), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 9<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup>, della 11<sup>a</sup>, della 12<sup>a</sup> Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

*alla 9<sup>a</sup> Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):*

Deputati NARDONE ed altri; COMINO ed altri; NOCERA e PERETTI; PRESTAMBURGO ed altri; POLI BORTONE ed altri. – «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sull'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA)» (3177) (*Approvato dalla 13<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 3<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup> Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

*alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):*

FLORINO. – «Istituzione del prezzo fisso dei libri» (3133), previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 6<sup>a</sup>, della 7<sup>a</sup> Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee;

*alle Commissioni permanenti riunite 1<sup>a</sup> (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) e 4<sup>a</sup> (Difesa):*

MANFREDI ed altri. – «Servizi informativi per la sicurezza della Repubblica e tutela del segreto» (3137), previ pareri della 2<sup>a</sup>, della 3<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 6<sup>a</sup>, della 7<sup>a</sup>, della 8<sup>a</sup>, della 10<sup>a</sup> e della 11<sup>a</sup> Commissione.

### **Disegni di legge, richieste di parere**

Sul disegno di legge: MONTELEONE. – «Norme per l'aggiornamento professionale continuativo del medico e del personale sanitario» (2405) – già deferito in sede referente alla 12<sup>a</sup> Commissione permanente (Igiene e sanità) previ pareri della 1<sup>a</sup>, della 2<sup>a</sup>, della 5<sup>a</sup>, della 6<sup>a</sup>, della 7<sup>a</sup> Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali – è stata chiamata ad esprimere il proprio parere anche la Giunta per gli affari delle Comunità europee.

### **Inchieste parlamentari, annunzio di presentazione di proposte**

In data 27 marzo 1998 è stata presentata la seguente proposta d'inchiesta parlamentare d'iniziativa dei senatori D'ALI, VEGAS, LA LOGGIA, BETTAMIO, BUCCI, CENTARO, RIZZI, AZZOLLINI, GRECO, SELLA DI MONTELUCE, ZEFFIRELLI, LAURO, BALDINI, GAWRONSKI, PASTORE, MANFREDI, MUNGARI, TONIOLLI, DE ANNA, CAMBER, TERRACINI, MAGGIORE, TRAVAGLIA e ASCIUTTI. — «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sull'associazionismo» (*Doc. XXII, n. 45*).

### **Inchieste parlamentari, ritiro di firme**

In data 26 marzo 1998 il senatore Asciutti ha dichiarato di ritirare la propria firma dalla proposta d'inchiesta parlamentare: MIGONE ed altri: «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle retribuzioni nel settore pubblico» (*Doc. XXII, n. 21*).

### **Governo, richieste di parere su documenti**

Il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, con lettera in data 26 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 17, comma 95, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto ministeriale recante: «Criteri generali per la disciplina da parte delle università, degli ordinamenti dei corsi di laurea in scienze della formazione primaria e delle scuole di specializzazione per l'insegnamento nella scuola secondaria» (n. 233).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139<sup>bis</sup> del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alla 7<sup>a</sup> Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport) che dovrà esprimere il proprio parere entro il 20 aprile 1998.

Il Ministro delle finanze, con lettera in data 30 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 17, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo contenente disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi nn. 471, 472 e 473 del 1997, in materia di sanzioni amministrative tributarie (n. 234).

Tale richiesta è stata deferita dal Presidente della Camera dei deputati, d'intesa con il Presidente del Senato, alla Commissione parlamentare consultiva in materia di riforma fiscale, ai sensi della legge 23 dicembre 1996, n. 662. La Commissione dovrà esprimere il proprio parere entro il 30 aprile 1998.

### **Governmento, trasmissione di documenti**

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, quale titolare delle attribuzioni delle partecipazioni statali, con lettera in data 24 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 5 della legge 26 maggio 1975, n. 184, la relazione sullo stato di avanzamento del progetto di collaborazione Alenia-Finmeccanica/Boeing (*Doc. XXXIX, n. 4*).

Detto documento sarà inviato alla 5<sup>a</sup>, alla 8<sup>a</sup> e alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente.

Il Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con lettera in data 26 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, un parere in merito al regolamento sulle società tra professionisti.

Detta documentazione è stata trasmessa alla 10<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Corte dei conti, trasmissione di documentazione**

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 25 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 6, della legge 14 gennaio 1994, n. 20, copia della relazione – in bozza – sulla gestione finanziaria delle regioni a statuto ordinario per gli esercizi dal 1991 al 1996, deliberata dalle Sezioni riunite della Corte stessa.

Detta documentazione sarà inviata alla 1<sup>a</sup> e alla 5<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Regioni, trasmissione di relazioni**

Il Difensore civico della regione Marche, con lettera in data 19 marzo 1998, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, comma 2, della legge 15 maggio 1997, n. 127, la prima relazione sull'attività svolta dallo stesso nell'anno 1997 (*Doc. CXXVIII, n. 1/4*).

Detto documento sarà inviato alla 1<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Petizioni, annuncio**

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Gadiele Polacco, di Livorno, chiede interventi legislativi volti a garantire l'effettiva libertà di culto e la reale parità fra le confessioni religiose (*Petizione n. 290*);

la signora Lola Ciampi, di Calenzano (Firenze), chiede la riapertura dei termini previsti dalla legge n. 210 del 1992, ai fini della presentazione delle domande di indennizzo per i soggetti danneggiati da vaccinazioni obbligatorie, trasfusioni di sangue ed emoderivati (*Petizione n. 291*);

il signor Luigi Dell'Abbadessa, di Napoli, chiede che l'attribuzione di una promozione a titolo onorifico in favore degli ex combattenti del secondo conflitto mondiale, di cui alla legge 6 ottobre 1990, n. 325, venga estesa anche a chi non si trovi nella posizione di servizio continuativo (*Petizione n. 292*);

il signor Giuseppe Viggiano, di Santa Maria Capua Vetere (Casserta), insieme a numerosi altri cittadini, chiede che a tutti i militari dell'Arma dei carabinieri venga riconosciuto il diritto di computo, nell'indennità di buonuscita, dell'indennità pensionabile di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 dicembre 1973, n. 1032 (*Petizione n. 293*).

Tali petizioni, a norma del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.