SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

406ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 24 GIUGNO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza della vice presidente SALVATO

INDICE

CONGEDI E MISSIONI . . . . . *Pag.* 3

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 3

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00010, 1-00094, 1-00132, 1-00178, 1-00213, 1-00251, 1-00253, 1-00254, 1-00257, 1-00264, 1-00265, 1-00266 e 1-00275 sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti:

SPECCHIA *(AN)* 24
BORNACIN *(AN)* 25
LAURO *(Forza Italia)* 27
* CASTELLI *(Lega Nord-Per la Padania indip.)* 29
* GERMANÀ *(Forza Italia)* 32
* SARTO *(Verdi-L'Ulivo)* 37

SUI LAVORI DEL SENATO

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 42

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 43

REGIONI

Trasmissione di relazioni 43

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti 43

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

TIPOGRAFIA DEL SENATO (950)

Presidenza della vice presidente SALVATO

PRESIDENTE. La seduta è aperta *(ore 11,30).* **Inizio seduta ore 11,30**
Si dia lettura del processo verbale.

MANCONI, *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 19 giugno.*

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Angius, Bettoni Brandani, Bo, Bobbio, Borroni, Brutti, Calvi, Carpi, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, Cioni, De Martino Francesco, Fanfani, Larizza, Lauria Michele, Leone, Monticone, Rocchi, Taviani, Toia, Valiani, Viserta Costantini.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Besostri, Corrao, De Carolis, Diana Lino, Lauricella, Lorenzi, Martelli, Rigo, Rizzi, Speroni, Squarcialupi, Turini e Volcic per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa; Forcieri, Palombo e Terracini per attività dell'Assemblea dell'Atlantico del Nord.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

Preavviso ore 11,34

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento.

Discussione mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275 ore 11,35

Discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275 sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti:

SPECCHIA, BASINI, BOSELLO, BUCCIERO, CASTELLANI Carla, COLLINO, CURTO, DANIELI, LISI, MAGGI, MAGNALBÒ, MARRI, MONTELEONE, PASQUALI, TURINI. – Il Senato,

premesso:

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

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

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

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

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

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

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

ponte economico-commerciale nel contesto dei nuovi scenari geopolitici dell'Europa;

che a sostegno dell'attuazione del progetto della «dorsale» le regioni adriatiche hanno sottoscritto un protocollo di intesa, appoggiato anche da diversi parlamentari nazionali ed europei, di cui non si può non tener conto;

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

impegna il Governo:

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

a riferire al Senato sui risultati conseguiti.

(1-00010)

MACERATINI, DE CORATO, BORNACIN, MEDURI, RAGNO, MAGLIOCCHETTI, BEVILACQUA, MARRI, PACE, BONATESTA, MONTELEONE. – Il Senato,

premesso:

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

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

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

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

che questo tentativo, senza una preventiva, chiara ed inequivocabile rinuncia agli obiettivi indicati, non potrà che portare ad una affermazione dei negativi ed inaccettabili presupposti fondamentali della «diret-

tiva Prodi», che sono dannosi per gli interessi della collettività e pericolosi per le future condizioni di lavoro dei ferrovieri;

tenuto conto:

che il Coordinamento dei ferrovieri denuncia la grave responsabilità degli stessi sindacati confederali che, malgrado la partecipazione pressochè totale dei ferrovieri al precedente sciopero proclamato da tutte le organizzazioni sindacali, hanno rinunciato al proseguimento della lotta ignorando la sua chiara indicazione di voler ottenere il ritiro ufficiale della «direttiva Prodi» per accontentarsi solo di essere chiamati ad una «trattativa» con il Ministro dei trasporti;

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

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

rilevato:

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

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

considerato:

che le misure del Governo Prodi presuppongono:

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

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

l'adozione, senza alcun correttivo, del «principio privatistico» secondo il quale le tariffe del trasporto fornito vanno commisurate ai costi

complessivi del servizio con la prospettiva di aumenti tariffari vertiginosi da realizzare in più parti e in breve tempo;

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

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

che se tali direttive divenissero operative le Ferrovie dello Stato cesserebbero di essere il punto di riferimento fondamentale per una politica dei trasporti al servizio di tutti i cittadini, mentre a livello locale si registrerebbe l'abbandono del ruolo di punta delle ferrovie attraverso la progressiva riduzione mediante pletorici accorpamenti regionali con servizi su gomma che già gestiscono il servizio loro assegnato;

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

impegna il Governo:

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

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

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

(1-00094)

LAURO, BALDINI, PIANETTA, DI BENEDETTO, TERRACINI, BETTAMIO, SCHIFANI, D'ALÌ, PASTORE, ROTELLI, AZZOLLINI, VENTUCCI, BUCCI. – Il Senato,

premesso:

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

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

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

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

che la verifica richiesta dalla legge n. 662 del 1996 è soltanto il più recente controllo chiesto ed avviato sull'intero progetto, già sottoposto a vari giudizi fra cui quello dell'ottobre del 1993 del Consiglio di Stato che, riunito in adunanza generale, aveva espresso parere positivo sulla validità dei seguenti atti contrattuali: quello del gennaio 1994 del gruppo internazionale di revisione «Coopers & Lybrand» che, su incarico del Governo italiano, ha valutato positivamente la congruità economica e tecnico-progettuale dell'intervento e quello, del febbraio 1994, dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) che ha deliberato che gli atti negoziali previsti nel progetto non costituiscono intese lesive della concorrenza;

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

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

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

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

che un corretto utilizzo delle potenzialità di un collegamento ovest-est attraverso la pianura padana costituirebbe una valida alternativa ai si-

stemi di trasporto orizzontali dell'Europa continentale e tale collegamento potrebbe essere ottenuto saldando la linea Lione-Torino-Milano-Venezia e la rete ferroviaria di Slovenia ed Ungheria, definendo a tal fine accordi con queste nazioni;

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

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

che nel corso della verifica parlamentare il Ministro dei trasporti e della navigazione onorevole Claudio Burlando, ha insistito su una trasformazione del progetto da «alta velocità» ad «alta capacità» e sulla necessità di prevedere l'utilizzazione delle linee in costruzione, per il trasporto delle merci, dimenticando probabilmente che sin dalla loro prima progettazione era stata prevista per le nuove linee ad alta velocità una integrazione nella rete ferroviaria esistente tale da consentire un potenziamento reale con ricadute di rilevante entità sull'efficienza effettiva del sistema e quindi sulla possibilità di un aumento globale della offerta di trasporto merci e passeggeri a livello locale e nazionale; infatti il quadruplicamento veloce delle linee oggi interessate ed intasate dalla richiesta di traffico a lunga percorrenza comporterà un miglioramento del servizio relativo al pendolarismo locale ed un incremento dell'offerta del trasporto delle merci in particolare di tipo intermodale;

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

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

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

che le incertezze nell'azione di Governo hanno avuto un effetto negativo sull'atteggiamento degli investitori privati per le indeterminatezze

circa lo sviluppo del progetto nel suo insieme con conseguenti scelte attendiste;

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

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

che è stato previsto per tutte le tratte ad alta velocità un «accordo procedimentale» fra il Ministero dell'ambiente, quello dei trasporti e della navigazione, le Ferrovie dello Stato spa e la TAV per garantire adeguate risorse finanziarie per interventi di mitigazione dell'impatto sul territorio delle nuove infrastrutture necessarie al progetto (inserimento di opere di ingegneria sul territorio, contenimento dei livelli di inquinamento acustico, restauro della vegetazione, eccetera);

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

ad avviare concrete azioni, anche al fine di riacquistare credibilità presso gli investitori privati, per dare un nuovo impulso ai lavori sulla Roma-Napoli al fine di recuperare il tempo perso fra lo scorso agosto ed oggi e far sì che la linea possa essere pronta almeno entro il secondo semestre del 2000;

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

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

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

a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari,

nonchè i consueti contatti con le amministrazioni locali, per il prolungamento del sistema fino a Villa San Giovanni ed il completamento del finanziamento della linea velocizzata Caserta-Foggia in modo da ottenere un sistema funzionale alle esigenze di riequilibrio del sistema trasportistico essenziale del paese;

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

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

(1-00132)

CASTELLI, ANTOLINI, MANFROI, WILDE, TIRELLI, PERUZZOTTI, SPERONI, ROSSI. – Il Senato,

premesso:

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

ad impedire l'ulteriore prosecuzione dei relativi progetti;

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

(1-00178)

GERMANÀ, LA LOGGIA, RAGNO, MACERATINI, CORSI ZEFFIRELLI, LAURO, LAURIA Baldassare, D'ALÌ, SCHIFANI, CENTARO, DE CAROLIS, AZZOLLINI, PASQUALI, CASTELLANI Carla, BONATESTA, NOVI, PORCARI, RIGO, DE ANNA, DE CORATO, VERTONE GRIMALDI, LISI, MONTELEONE, BALDINI, CAMPUS, MANIS, SPECCHIA, BATTAGLIA, BETTAMIO, TONIOLLI, MAGNALBÒ, ASCIUTTI, LASAGNA, NAPOLI Roberto, VEGAS, GRECO, PREDA, GAWRONSKI, FILOGRANA, MANFREDI, PASTORE, TERRACINI, TRAVAGLIA, MUNGARI, FUSILLO, CUSIMANO, PELLICINI, GUBERT, CURTO, MINARDO, BASINI, BOSELLO, TOMASSINI, MUNDI, SARACCO, CONTE, FOLLIERI, DI BENEDETTO, PIATTI, MANCA, FIORILLO, MILIO, PALUMBO, PEDRIZZI, MAGGI, SERVELLO, BEVILACQUA, MURINEDDU, CORTELLONI, CARPINELLI, LO CURZIO, MAZZUCA POGGIOLINI, BARRILE, MONTAGNINO, MEDURI, NAPOLI Bruno, VERALDI, DEMASI, PALOMBO, CARUSO Luigi, MIGNONE, MONTAGNA, MARTELLI, FIRRARELLO, CONTESTABILE, VENTUCCI, BORNACIN, PIANETTA, SELLA DI MONTELUCE, MAGGIORE. – Il Senato,

considerato che, nella programmazione degli interventi nel settore dei trasporti, la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina viene irresponsabilmente ignorata a ben 27 anni dalla legge istitutiva della società Stretto di Messina spa, società quest'ultima che da una recentissima direttiva del Presidente del Consiglio, destinata alla Commissione europea, è pure riconosciuta come società di diritto pubblico;

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

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

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

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

(1-00213)

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – Il Senato,

considerato:

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

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

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

che di conseguenza la possibilità e opportunità di costruire o meno un ponte sullo Stretto di Messina – la cui progettazione è affidata da anni alla società Stretto di Messina spa – deve necessariamente essere anche inquadrata e valutata, da una parte nel quadro del riordino delle reti e delle modalità del sistema di trasporto nazionale ed europeo, e dall'altra rispetto alle priorità delle grandi scelte di sviluppo sostenibile che il nostro

paese non può più rinviare, tanto più dopo le tragedie derivate dalla mancata difesa del suolo;

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

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

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

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

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

(1-00251)

FIRRARELLO, MINARDO, CIRAMI, PORCARI, CAMO, LOIERO, NAPOLI Roberto, CIMMINO, NAVA. – Il Senato,

considerato:

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

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

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

(1-00253)

MINARDO, GERMANÀ, PORCARI, NOVI, CIRAMI, RECCIA, NAVA, LOIERO, RAGNO. – Il Senato,

considerato:

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

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

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

(1-00254)

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, DE LUCA Athos, LUBRANO di RICCO, MANCONI, PETTINATO, RIPAMONTI, SEMENZATO. – Il Senato,

considerato:

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

a favorire contestualmente il completamento della verifica parlamentare in corso;

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

(1-00257)

CÒ, ALBERTINI, BERGONZI, CAPONI, CARCARINO, CRIPPA, MANZI, MARCHETTI, MARINO, RUSSO SPENA, SALVATO. – Il Senato,

considerato:

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

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

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

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

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

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

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

c) la sottovalutazione degli impatti del cantiere;

d) la mancata analisi delle alternative;

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

impegna il Governo:

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

a prevedere nel rinnovo del Piano generale dei trasporti il potenziamento dei trasporti marittimi e ferroviari al fine di favorire la valorizzazione dei percorsi Nord-Sud ed all'interno delle aree meridionali;

a dare seguito alle realizzazioni delle infrastrutture ferroviarie e stradali, già oggetto di impegni precedentemente assunti con le regioni in-

teressate, in particolare verificando un progetto di viabilità per quanto riguarda l'area dello Stretto (Messina e Reggio Calabria).

(1-00264)

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

premesso:

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

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

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

richiamato:

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

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

rilevato:

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

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

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

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

(1-00265)

COSSIGA, LOIERO, FOLLONI, SCOGNAMIGLIO PASINI, PORCARI, MISSERVILLE, MARTELLI, CAMO, MINARDO, NAPOLI Roberto. – Il Senato,

considerato:

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

che tale progetto, che rappresenta un importante fattore di sviluppo del Mezzogiorno, costituisce l'evoluzione tecnologica delle diverse ipotesi progettuali studiate per il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente sviluppate a partire dal concorso internazionale ANAS del 1969

ad oggi e prevede un ponte sospeso ad una sola campata di 3.300 metri, che per la progettazione esecutiva e la realizzazione sono previsti nove anni e 7.140 miliardi di lire di costi al dicembre 1997 (di cui 5.040 per il ponte e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari) e ora sussistono le condizioni e si hanno gli elementi per prendere una decisione;

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

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

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

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

rilevato:

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

(1-00266)

GUERZONI, COVIELLO, LAURIA Baldassare, RIGO, SCIVOLETTO, VELTRI, MORANDO, LO CURZIO, MARINI, LAURICELLA. – Il Senato,

considerato che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso, nell'ottobre 1997, un parere sostanzialmente favorevole sul progetto di massima relativo alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, messo a punto dalla società «Stretto di Messina» spa, pur vincolandolo a condizioni che esigono approfondimenti da condurre prima ancora di passare alla progettazione esecutiva;

sottolineato che la fattibilità dell'opera prevista necessita di una rigorosa e preliminare valutazione riguardante tutte le implicazioni di impatto ambientale, oltre che le condizioni di redditività economica e fattibilità finanziaria;

evidenziato che sono trascorsi trent'anni dall'avvio del primo concorso internazionale ANAS per il collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, per arrivare oggi a un progetto di un ponte sospeso a una sola campata, lungo 3.600 metri, alto 64 metri, con 12 corsie stradali e 2 binari ferroviari, per una capacità di traffico giornaliero di circa 90.000 vetture e 200 treni per la cui progettazione esecutiva e realizzazione sono previsti nove anni, 7.140 miliardi di lire di costi al dicembre 1997 (di cui 5.040 per il ponte e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari), equivalenti a quelli necessari alla realizzazione di un tratto di circa 70 chilometri di autostrada e di ferrovia, e che dopo trent'anni, sussistono tutte le condizioni per addivenire ad una decisione;

rilevato che gli organi istituzionali della regione Sicilia e della regione Calabria hanno assunto decisioni e iniziative favorevoli alla realiz-

zazione dell'opera, la prima con determinazione della Giunta del 2 giugno 1998, e la seconda con ordine del giorno del Consiglio del 2 giugno 1998;

rilevato che, ai sensi della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, acquisito il già citato parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, è necessario il parere del CIPE sul progetto di massima per la sua definitiva approvazione con decreto interministeriale;

constatato che ai fini dello sviluppo delle successive attività (progettazione esecutiva, finanziamento, realizzazione e gestione dell'opera) si renderà necessario procedere all'approvazione di una apposita legge che, in primo luogo, recepisce le indicazioni contenute nella direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 gennaio 1998 concernente l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla società Stretto di Messina, e inoltre stabilisca, sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, il contributo dello Stato ai servizi;

valutata l'occupazione diretta e indotta prevista per la realizzazione dell'opera e per quella per l'esercizio e la manutenzione;

considerato che la realizzazione di un'opera di ingegneria di tale rilevanza avrebbe ricadute non solo in termini di occupazione, ma anche di rilancio e di proiezione a livello internazionale di prodotti, servizi e aziende del nostro paese, contribuendo significativamente a proporre con autorevolezza il bacino del Mediterraneo e i paesi di tre continenti che si affacciano su di esso, in posizione strategica nel contesto mondiale;

precisato infine che la decisione sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina va valutata nel contesto di una riforma dei traffici marittimi nel Mediterraneo, con il ruolo sempre più rilevante assunto dal Porto di Gioia Tauro, e nell'ambito di interventi integrati di trasporto nel Mezzogiorno e nella Sicilia, a partire dall'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria e dal completamento di quelle Messina-Palermo e Siracusa-Gela all'ammodernamento delle ferrovie Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo, Messina-Catania-Siracusa-Gela e degli aeroporti di Catania, di Palermo, di Lametia Terme e dello Stretto e delle arterie lungo la dorsale jonica (con priorità per la strada statale 106) e trasversali dell'Adriatico verso il Tirrenio e lo Jonio;

impegna il Governo:

all'immediata trasmissione del progetto di massima al CIPE, promuovendo in quella sede tutti gli approfondimenti che sono stati ritenuti necessari dalle amministrazioni responsabili della valutazione del progetto che dovranno tener conto delle determinazioni del Piano generale dei trasporti, anche in termini di priorità, a partire dalla Conferenza nazionale dei trasporti indetta per il 7-8 luglio 1998.

(1-00275)

Ha facoltà di parlare il senatore Specchia per illustrare la mozione 1-00010.

Illustrazione mozione 10 ore 11,35

SPECCHIA. Signora Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, prima di illustrare, sia pure brevemente, il contenuto della mozione n. 10, credo sia opportuno dedicare qualche minuto del mio intervento al modo ed ai tempi con i quali arrivano in discussione in quest'Aula alcune mozioni, anche di notevole importanza.

Sull'ordine del giorno di oggi vi è, ad esempio, la mozione n. 10, che mi sto accingendo ad illustrare, che reca – appunto – la data del 27 giugno 1997: si tratta, per la verità, di un involontario errore, perchè la data esatta è quella del 27 giugno 1996.

Quindi, risale esattamente a due anni fa: ora, discutere a distanza di due anni su un fatto ritenuto da alcuni senatori importante, mi sembra veramente un fuor d'opera perchè consentirete, cara Presidente, carissimo Sottosegretario, che in due anni le cose cambiano e di parecchio. Non mi riferisco solo alla mozione che reca la mia firma e quella di altri colleghi di Alleanza Nazionale, ma anche alle successive mozioni: 12 marzo 1997; 23 luglio 1997; 22 dicembre 1997, a parte poi quelle che riguardano lo Stretto di Messina che hanno una data più recente.

Credo che la Presidenza, d'intesa con la Conferenza dei Capigruppo, dovrà per il futuro – pur conoscendo quali sono le difficoltà, perchè dobbiamo esaminare una serie di provvedimenti di legge – trovare il modo di far arrivare in discussione le mozioni in tempi più ravvicinati rispetto alla data di presentazione. Questo non solo per non sminuire il ruolo dei presentatori e anche di chi poi deve rispondere per fatti magari in parte superati, ma anche per l'interesse, della materia oggetto di quella mozione.

Chiusa questa parentesi, passo brevemente all'illustrazione della mozione che come dicevo prima – proprio perchè risale al 27 giugno 1996 è superata in parte rispetto ad alcune richieste in essa contenute. Non è superata certamente rispetto all'argomento e al problema che è *in itinere*.

Di cosa si tratta? Si tratta della cosiddetta «dorsale adriatica». Come certamente ricorderanno i colleghi e come sa bene il Sottosegretario per i trasporti, l'Unione europea all'interno del sistema transeuropeo dei trasporti ritenne di individuare, proprio nel 1996, alcuni progetti, in particolare 14 progetti, per ammodernare il suddetto sistema.

Tra questi progetti venne inserito – devo dire opportunamente – quello di Malpensa 2000. Da allora questo progetto ha fatto diversa strada ed è davvero un progetto importante per quanto riguarda non solo gli interessi nazionali ma complessivamente gli interessi europei. Non venne inserito invece il progetto relativo alla dorsale adriatica che interessa sostanzialmente tutte le regioni, a partire dal Veneto, bagnate dal mare Adriatico. Il progetto della dorsale adriatica – altrettanto importante e non concorrenziale ma integrativo rispetto a quello di Malpensa 2000 – è uno strumento indispensabile e validissimo per collegare, attraverso un ruolo di ponte dell'Italia e quindi delle regioni dell'Adriatico, l'Europa e il centro Europa al Mediterraneo e al Medio Oriente. Quindi si tratta di un grande strumento di sviluppo economico per quanto riguarda la nostra nazione e in particolare alcune regioni, ed anche – visto che sono un parlamentare del Sud – le regioni del Mezzogiorno e la Puglia. Devo dire

che allora non venne appieno condivisa da tutti l'importanza di questo progetto.

Noi nella mozione sostanzialmente impegniamo il Governo ad intervenire presso l'Unione europea per inserire comunque ai fini dei finanziamenti, perchè questo è il punto, il progetto della dorsale adriatica e poi di riferire al Parlamento, in particolare al Senato. Certamente il Sottosegretario potrà aggiornarci su quanto è accaduto nel frattempo; io posso brevemente ricordare a me stesso, ma anche ai colleghi, che nel frattempo questo progetto della dorsale adriatica, questo grande strumento, ha fatto passi in avanti. Vi è stata infatti una concertazione fra tutte le regioni interessate che si sono più volte riunite, si è andati anche alla redazione di un progetto e credo che i tempi siano abbastanza favorevoli per arrivare a qualcosa di più concreto.

E allora, avviandomi alla conclusione, vorrei chiedere al Sottosegretario per i trasporti, al di là della formulazione della mozione – come ripeto, si tratta di un atto del giugno 1996 – di aggiornare l'Aula del Senato in ordine al problema della dorsale adriatica e di farci sapere quali sono le iniziative che il Governo intende assumere o comunque ha già assunto perchè in effetti la dorsale adriatica, uno strumento importante che tutti vogliamo non rimanga soltanto un'aspirazione, uno strumento sulla carta, ma diventi un fatto concreto. *(Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Bornacin per illustrare la mozione 1-00094.

Illustrazione mozione 94. Ore 11,44

BORNACIN. Signora Presidente, onorevoli colleghi, devo svolgere in apertura una considerazione analoga a quella che ha formulato poco fa il collega Specchia, sottolineando cioè che si tratta di illustrare una mozione che è stata presentata in data 12 marzo 1997. Non vorrei tra un po' di tempo essere costretto ad illustrare mozioni che sono state presentate al ministero Cavour, per essere precisi, e dico questo perchè dal 12 marzo 1997 ad oggi, sia politicamente sia dal punto di vista della situazione delle ferrovie, è passata tanta acqua sotto i ponti; è passata così tanta acqua sotto i ponti che molte delle cose che abbiamo scritto in questa mozione si sono rivelate poi essere verità.

Nella mozione da noi presentata lamentiamo, in occasione dello sciopero dei ferrovieri effettuato nelle giornate dell'1, 2 e 3 marzo 1997, quando l'Italia in parte fu paralizzata – ricordo perfettamente che tra quei giorni c'era anche una domenica e il ministro Burlando anzichè starsene al Ministero dei trasporti se ne andò a vedere la partita del Genoa, con scarsi risultati dal punto di vista sportivo – che il Ministero dei trasporti dal punto di vista dei rapporti sindacali tendeva a privilegiare, come è sempre accaduto, CGIL, CISL e UIL e naturalmente a non avere nessun altro rapporto, o rapporti marginali, con le altre organizzazioni sindacali. In quel momento poteva sembrare un'affermazione polemica della parte politica che rappresento, ma credo che ultimamente ciò sia stato confermato da personaggi autorevoli, se è vero come è vero che il neo presi-

dente Demattè ha accusato recentemente i sindacati, con specifico riferimento a CGIL, CISL e UIL, di essere stati consociativi nella gestione del potere all'interno dell'azienda delle Ferrovie dello Stato. Non lo dico io, lo dice Demattè: avete pensato solo ai soldi. Naturalmente i sindacati per parte loro hanno risposto, ma noi siamo fermamente convinti ancora oggi che nei rapporti all'interno delle Ferrovie ci sia e continui ad esserci un rapporto privilegiato con questi sindacati, che forse sono quelli maggiormente rappresentativi, ma ne dubito, visto anche quello che è accaduto in occasione della recente manifestazione sindacale a Roma contro la politica del Governo sul lavoro e sull'occupazione: di disoccupati se ne sono visti pochi, di giovani pochissimi, ma di pensionati molti.

A mio avviso, prosegue questa politica del Governo e del Ministero dei trasporti di privilegio di questi sindacati, che sono in qualche modo amici del Governo e vicini alle posizioni politiche di cui lo stesso è espressione. Quindi, chiediamo davvero che termini questo atteggiamento antisindacale nei confronti degli altri sindacati dei lavoratori, che hanno tutti la stessa dignità e lo stesso diritto-dovere di essere ascoltati e presi in considerazione.

Con la mozione n. 94, poi, chiediamo anche il ritiro della direttiva Prodi. La mozione è nata in occasione del primo incidente ferroviario di Piacenza e dello sciopero dei primi giorni di marzo, precedentemente citato. Ebbene, la ben nota direttiva Prodi sulle Ferrovie porta la data del 30 gennaio 1997: quindi, si era ancora nel pieno clima e sotto l'effetto dell'incidente accaduto a Piacenza. Da allora davvero ne è passata tanta di acqua sotto i ponti!

La direttiva, di cui noi chiediamo il ritiro, è stata largamente inattuata da parte dello stesso Governo e dello stesso Ministro dei trasporti. Con essa si chiedeva che venisse presentato un piano di impresa entro il 30 aprile 1997; con qualche ritardo, nell'autunno del 1997 tale piano è stato presentato e oggi siamo alle soglie della presentazione di un nuovo piano di impresa. Nel frattempo è cambiato il consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nel frattempo è cambiato il presidente dell'ente (è stato chiamato il professor Demattè), nel frattempo è pesantemente cambiata in peggio la situazione delle Ferrovie.

Venerdì scorso, in occasione della discussione sulla mozione relativa alla sicurezza del trasporto ferroviario, ho ricordato che gli stessi consiglieri di amministrazione attualmente in carica – tra i quali sicuramente nessuno fa parte di Alleanza Nazionale e del Polo per le libertà – lamentano un clima di veleni all'interno del palazzo di Piazza della Croce rossa, delle stesse Ferrovie dello Stato; un consiglio di amministrazione che si trova ad affrontare una situazione completamente diversa rispetto a quella prevista dalla cosiddetta direttiva Prodi, così diversa che – ero presente io – l'amministratore delegato Cimoli a La Spezia, inaugurando un *terminal* privato nel porto di quella città, ha dichiarato che o si riesce a far funzionare questa azienda e a renderla competitiva sul mercato, o saranno costretti ad andarsene e a far posto ad altri. Mi verrebbe da dire: che cosa

aspetta Cimoli ad andarsene? Davvero, rispetto alla data di quella direttiva, la situazione è diventata sempre più caotica e gli incidenti non si contano più.

Ancora qualche giorno fa, domenica scorsa, si sono registrati altri due incidenti sulla linea ferroviaria, con tutti i conseguenti disguidi non soltanto per il trasporto dei passeggeri, ma anche per l'incapacità di far fronte alle situazioni che si creano. Ci domandiamo: qual è la situazione all'interno delle Ferrovie? Che cosa si aspetta davvero a mettere mano al rinnovo dei vertici di quell'ente? Non si tratta soltanto di cambiare i consiglieri di amministrazione o il presidente, si tratta, a mio modo di vedere, di sostituire anche l'amministratore delegato, il quale si è dimostrato largamente incapace nel gestire questo tipo di situazioni

Noi chiediamo a questo punto che la direttiva Prodi, largamente inapplicata, venga ritirata. Venerdì scorso si parlava di aumenti tariffari, a proposito della mozione presentata dal collega Lauro, qualcuno ha detto che gli aumenti tariffari non ci saranno. Caso strano, uno o due giorni dopo abbiamo letto dichiarazioni sui giornali del presidente Dematte relativamente alla richiesta di aumenti tariffari per le Ferrovie. Evidentemente, prima di arrivare a questo c'è sicuramente di mezzo tutta una serie di atti, ma la volontà del presidente è quella di arrivare a scaricare sull'utente il costo dell'incapacità gestionale delle Ferrovie. La stessa direttiva Prodi prevedeva l'aumento delle tariffe e la riduzione di un certo tipo di *benefits* o di agevolazioni sulle tariffe ferroviarie. Mi risulta che tale questione sia stata affrontata in parte in sede di manovra finanziaria e che se ne stia a tutt'oggi discutendo all'interno dell'azienda e in sede di rinnovo dei contratti dei ferrovieri.

In conclusione, di fronte ad una mozione largamente superata, chiedo al Sottosegretario e al Governo, in vista della Conferenza nazionale dei trasporti che si terrà il 7 e l'8 luglio prossimi, se non intenda avviare un dibattito parlamentare per riferire alle due Camere sulla reale situazione delle Ferrovie e dichiarare i suoi intendimenti futuri, anche in riferimento alla direttiva Prodi che è stata magnificata in larga parte dal ministro Burlando, ma che oggi risulta quasi interamente inattuata. *(Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lauro per illustrare la mozione 1-00132.

Illustrazione mozione 132. Ore 11,54.

LAURO. Signora Presidente, onorevoli senatori, nel nostro paese è mancata, come in altri settori, una strategia politica nel campo dei trasporti. Ha infatti prevalso la tendenza politica ad assecondare in modo acritico le varie richieste provenienti da gruppi di pressione fortemente organizzati, in particolare: la domanda di infrastrutture da parte di aziende, regioni ed autonomie locali; la domanda di un certo tipo di organizzazione del settore da parte di municipalità e di gruppi di pressione organizzati ispirati dalla politica del campanile; la domanda dell'industria del settore dei trasporti, o da questa indotta; la domanda di ristrutturazione delle

aziende da parte delle associazioni di cittadini e delle organizzazioni sindacali, di politici e di movimenti di opinione.

Si è ritenuto per lungo tempo che assecondare la domanda fosse la giusta risposta per venire incontro alle manifestazioni di libertà del cittadino e delle imprese. È mancata pertanto una politica generale che affrontasse il trasporto come sistema e che, con scelte programmate, riuscisse a guidare la domanda, avendo nel contempo la capacità di dare risposta alle necessità che generavano quelle domande, il più delle volte estemporanee e guidate da interessi particolari.

I limiti della politica di sviluppo infrastrutturale e tecnologico sulla rete e sul parco rotabile delle Ferrovie dello Stato, dovuto alle scelte che ho elencato prima e all'inadeguata e contraddittoria politica del personale – la cosiddetta cogestione – esasperata nella sua pratica dopo la riforma del 1985, hanno generato non soltanto guasti profondi nella vita ordinaria dell'azienda e nel suo funzionamento (i cui risultati purtroppo sono sotto gli occhi di tutti) ma anche una crisi dell'industria ferroviaria nazionale, e non solo di quella del materiale rotabile.

Infatti, non potendo contare su commesse sistematiche, l'industria ferroviaria nazionale ha tralasciato la ricerca tecnologica volta alla progettazione di un nuovo mercato del materiale rotabile, dotato di attrezzature informatiche e telematiche idonee al nuovo ruolo che le Ferrovie dovevano assumere specialmente nell'ambito dei convogli veloci. Anche le tecnologie applicate alla funzionalità dell'armamento, della elettrificazione e della segnaletica risultano essere non adeguate ai tempi.

La mozione 1-00132, intervenendo proprio per colmare e cercare di migliorare questa differenza, impegna il Governo a concludere rapidamente le conferenze di servizi che sono ancora in atto, utilizzando tutti gli strumenti legislativi in questo momento esistenti, in particolare la legge n. 127 del 1997, la cosiddetta «legge Bassanini»; a fornire al Parlamento relazioni semestrali sullo stato di avanzamento dei singoli progetti, soprattutto quelli relativi alle tratte e ai nodi, del programma alta velocità, e anche di quello alta capacità, come spesso lo definisce il ministro Burlando, e dei programmi ordinari delle Ferrovie dello Stato, in modo da poter valutare le interazioni tra le nuove linee e linee storiche anche rispetto al programma di riequilibro fra trasporto su ferro e trasporto su gomma; ad avviare concrete azioni anche al fine di riacquistare credibilità presso gli investitori privati. Se non si trovano più i fondi degli investitori privati, la colpa non è solo loro, ma anche della incertezza del progetto e della esecutività. Teniamo inoltre presente che fra qualche anno vi sarà il Giubileo del 2000, e consideriamo quale funzione importante nell'ambito turistico potrebbe svolgere l'alta velocità, sperando che nel frattempo possa essere pronta.

Vi sono inoltre altre località che devono essere servite e ulteriori aspetti da sviluppare, quale l'adeguamento tecnico-funzionale della Roma-Firenze ai parametri dell'alta velocità.

La nostra mozione impegna altresì il Governo a stabilire criteri e limiti del finanziamento pubblico delle linee ad alta velocità Milano-Vene-

zia e Milano-Genova, a realizzare un quadro di intese internazionali «certo», confermando la priorità del collegamento Torino-Lione, dell'asse del Brennero, della prosecuzione ad est (Torino-Trieste-Lubiana-Budapest); a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia, avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari, nonchè i consueti contatti con le amministrazioni locali per il prolungamento del sistema fino a Villa San Giovanni e il completamento del finanziamento della linea velocizzata Caserta-Foggia in modo da ottenere un sistema funzionale alle esigenze di riequilibro del sistema trasportistico essenziale al nostro paese a completare l'attuazione dei piani di sviluppo della rete ferroviaria tradizionale, già approvati nelle precedenti legislature, con particolare riferimento alla linea pontremolese, alla Orte-Falconara-Ancona, alla Foggia-Caserta-Aversa e alle linee insulari, quali la Messina-Palermo e la Messina-Catania-Siracusa.

In questo senso, sono apprezzabili ma non sufficienti, illustre signor ministro Costa, i progetti ferroviari previsti dal recente cosiddetto decreto salvacantieri.

Pertanto, per le ragioni che ho esposto invitiamo il Senato ad approvare la mozione che ho testè illustrato. *(Applausi dal Gruppo Forza Italia. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Castelli per illustrare la mozione 1-00178.

Illustrazione mozione 178. Ore 12

* CASTELLI. Signora Presidente, colleghi, anche la nostra mozione, come si può evincere dalla data di presentazione, è in qualche modo superata, visto che anch'essa è del 1997. Essa è superata, fra l'altro, dalla discussione che si è svolta in Aula, la scorsa settimana, proprio su molte questioni riproposte anche nella mozione che abbiamo presentato a suo tempo.

Approfittiamo però dell'occasione odierna per approfondire alcuni aspetti che la scorsa settimana non abbiamo approfondito, soprattutto per quanto riguarda la situazione finanziaria delle Ferrovie, visto che nella mozione discussa la scorsa settimana si parlava soprattutto di sicurezza.

Vorrei portare all'attenzione dei colleghi alcuni dati che riguardano le Ferrovie desunti dal bilancio 1996. Abbiamo oneri finanziari, cioè interessi pagati sul debito che l'Azienda delle ferrovie ha contratto nel corso degli anni, per ben 3.534 miliardi, che sono aumentati rispetto al 1995 di molto, visto che nel 1995 questi interessi sul debito ammontavano a 2.950 miliardi.

I ricavi sono stati di 5.000 miliardi a fronte di 19.000 miliardi spesi per far funzionare le ferrovie.

La perdita di esercizio è passata da 1.580 miliardi del 1995 a 3.340 miliardi del 1996. Da tali cifre, possiamo desumere che con l'insediamento di questo Governo il *deficit* delle Ferrovie è raddoppiato.

Ebbene, anche in questo caso riprendiamo le argomentazioni portate avanti dal ministro Burlando, comunque in generale dalle Ferrovie su tale questione: si è sempre sostenuto che la situazione disastrosa è stata ereditata e che quindi si lavora per poterla mettere a posto. Le cifre poc'anzi indicate cominciano a dimostrare che in realtà così non è dal momento che nel corso del 1996 non si è avuta alcuna inversione di tendenza, anzi il *deficit* è raddoppiato.

Nella nostra mozione riprendiamo il discorso che a noi sta molto a cuore, cercando di far capire – con scarso successo, questo dobbiamo riconoscerlo – come la politica degli investimenti che noi come Parlamento imponiamo alle Ferrovie sia completamente sbagliata sia per quanto riguarda le scelte strategiche sia per quanto concerne i risultati economici che otteniamo.

Da sempre chi vi parla ha cercato di sostenere una tesi molto semplice. La mia è una lotta che porto avanti da anni: si dovrebbe fare in modo che ogni volta che si impone alle Ferrovie un nuovo investimento, queste portino anche i dati relativi al ritorno economico dell'investimento stesso. Questo perchè sia chiaro ogni volta se l'investimento che viene portato avanti contribuisce a portare le Ferrovie sulla strada del risanamento, oppure se non si tratta di interventi che invece appesantiscano ancora di più il bilancio delle ferrovie stesse.

Anche stamattina in questa Aula sto sentendo che si auspica – e del resto questo è logico – di far la linea tale o la linea talaltra, cioè ciascuno porta avanti le proprie istanze, però il tutto insieme al fatto che poi ci si lamenta che le Ferrovie sono un carrozzone che perde migliaia di miliardi, che sono poi ovviamente a carico del contribuente.

Noi ci siamo battuti molto su questo punto affinchè venissero evidenziate anche le cifre economiche relative agli investimenti compiuti. Devo sottolineare che, quando era ministro del bilancio il senatore Pagliarini, il CIPE approvò una bozza dei contratti di programma già nel 1995, in cui alla Tabella E per la prima volta venivano evidenziate anche cifre riguardanti i ritorni economici delle singole tratte che il contratto di programma stabiliva poi che avrebbero dovuto essere costruite. Erano cifre assai sconfortanti, al punto che, quando il contratto di programma venne definitivamente approvato, la Tabella E è sparita dal contratto stesso proprio perchè si è cercato farisaicamente di coprire le magagne, perchè alla fine tutti quanti noi potessimo, da un lato, auspicare di costruire queste linee e, dall'altro, in maniera assolutamente contraddittoria (però non vi erano cifre che ci dimostravano ciò), si potesse anche auspicare che le Ferrovie venissero risanate.

Con piacevole sorpresa, quando abbiamo approvato l'*addendum* del contratto di programma, collegato all'*addendum* stesso ci è stata fornita un'analisi finanziaria dalle Ferrovie, che è parte integrante dell'*addendum* che abbiamo approvato, in cui finalmente si fa luce su quali siano i ritorni economici, i benefici o i danni che ciascun investimento comporta.

Credo che sia doveroso far rimanere agli atti tale dato assolutamente incontrovertibile – e colgo appunto questa occasione per farlo, perchè ri-

tengo che sia questo lo scopo principale per cui abbiamo presentato questa mozione e oggi siamo intervenuti – essendo certi che l'anno prossimo sicuramente terremo un altro dibattito in quest'Aula in cui tutti quanti si lamenteranno per il fatto che le Ferrovie perdono migliaia di miliardi. Basterebbe andarsi a leggere l'*addendum* del contratto di programma, che è stato approvato da questo Parlamento, in particolare da questa maggioranza, per analizzare anche perchè ciò succede.

Abbiamo approvato la costruzione di alcuni tratti, in particolare il raddoppio della Caserta-Foggia e dobbiamo sapere che tale raddoppio porterà ad un aggravio sui bilanci delle Ferrovie di 400 miliardi. La Palermo-Messina porterà un aggravio sul bilancio delle Ferrovie di 500 miliardi. La Orte-Falconara porterà un aggravio di 300 miliardi. La Pontremolese porterà un aggravio di 200 miliardi. Queste sono le scelte del Parlamento.

Fra l'altro vorrei ricordare che – a mio parere – l'approvazione di questo *addendum* è stata del tutto anticostituzionale, perchè di questi oneri ulteriori non c'è la minima copertura. Eppure il Parlamento ha approvato questo *addendum,* nessuno ha avuto nulla da ridire (nemmeno il Presidente della Repubblica che poteva tranquillamente intervenire – credo – perchè sappiamo tutti che in termini costituzionali non è possibile approvare delle leggi senza copertura, anche se è vero che non si tratta di una legge ma di un parere che viene espresso dalle Camere); di fatto abbiamo approvato un documento che porta un ulteriore aggravio per le casse dello Stato di 1.400 miliardi, perchè è chiaro che non li pagheranno assolutamente le Ferrovie, bensì lo Stato, senza la minima copertura. Questo è il modo di operare del Governo e della maggioranza.

Chiediamo in questo momento ai colleghi quanto meno che quando si parla di Ferrovie ci sia un minimo di coerenza, perchè non è possibile chiedere contemporaneamente la botte piena di nuove linee, che poi saranno in passivo, e la moglie ubriaca del risanamento del bilancio delle Ferrovie. Credo che i colleghi dovrebbero dimostrare almeno questa coerenza per poi scegliere di conseguenza: è anche legittima la posizione secondo la quale si auspica che certe linee vengano costruite per fini sociali, ma almeno il Governo abbia la decenza di reperire i fondi e la copertura necessaria, altrimenti si agisce nella più completa illegalità.

Nella nostra mozione chiediamo di non dare esecuzione alle inutili e dispendiose opere di raddoppio di tratte poco utilizzate, di impedire l'ulteriore prosecuzione dei relativi progetti, di compiere una ripartizione differente degli interventi e delle conseguenti risorse tra le diverse aree del paese attenendosi alle percentuali indicate dall'Unione europea. Su questo punto non intervengo perchè si tratta di un tema che abbiamo già sviscerato la scorsa settimana e pertanto è inutile che oggi venga ripreso.

Caso mai, sulla questione degli investimenti nelle diverse aree del paese, mi riservo di intervenire in sede di dichiarazione di voto sulle mozioni relative al ponte di Messina.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Germanà per illustrare la mozione n. 213.

Illustrazione mozione 213 ore 12,11

* GERMANÀ. Signora Presidente, onorevoli colleghi, è una delle tante vicende che riguarda il Mezzogiorno e, come tale, chiaramente dura da ben 27 anni. Non mi meraviglio: l'autostrada Messina-Palermo venne iniziata 28 anni fa.

Mi sembra opportuno fare la cronistoria di quanto è accaduto. Nel 1971, con legge dello Stato, veniva istituita la società di diritto pubblico Stretto di Messina che avrebbe dovuto occuparsi del collegamento stabile tra Scilla e Cariddi. La società venne costituita 10 anni dopo, nel giugno del 1981, ma le concessioni per il progetto di fattibilità e per quello di massima vennero assentite solo nel dicembre 1985. Il progetto di fattibilità riguardava le ipotesi di: ponte aereo; tubo flottante, *alias* ponte di Archimede; galleria sottomarina, come quella che è stata realizzata in soli sei anni, ma laddove i governi decidono, nella Manica.

Nel 1987 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiaramente formato dai massimi consulenti dello Stato (che forniscono pareri specifici e non generici, come alcuni colleghi intendono dire), dopo aver esaminato i tre progetti di fattibilità autorizzò la società Stretto di Messina spa a passare al progetto di massima di un ponte ad una o a due campate; nel 1990, la società Stretto di Messina spa comunicò al Consiglio superiore dei lavori pubblici che non era possibile affondare un pilone di 160 metri in mezzo allo Stretto, sicchè si passò alla progettazione di massima per un ponte ad una sola campata. Proprio nel giugno di quell'anno, il senatore Nino Calarco, nostro ex collega, fu nominato dall'allora presidente del Consiglio Andreotti, presidente della società Stretto di Messina spa, in quanto veniva ritenuto *super partes* e forse una delle poche persone che avrebbe potuto portare a compimento il progetto di massima. Tra l'altro, voglio cogliere l'occasione per ringraziare il nostro ex collega, in quanto non ha mai percepito l'indennità prevista per legge.

Un ordine del giorno presentato dall'onorevole Folena chiese al Governo di stanziare la somma di 40 miliardi di lire per il completamento del progetto di massima del ponte, fissando come termine ultimo la data del dicembre 1992, pena lo scioglimento della società Stretto di Messina spa. Ebbene, i 40 miliardi non sono mai stati dati a questa società perchè occorreva una legge di spesa, ma il progetto di massima con uno sforzo finanziario fatto dagli azionisti pubblici – ossia dall'IRI, dall'ANAS, dalle Ferrovie dello Stato spa e dalle due regioni interessate – è stato ugualmente presentato entro la data fissata dal Parlamento, chiaramente deludendo chi sperava che la società non ce la facesse. Adesso, le forze politiche contrarie al ponte (scusatemi, ma chiaramente devo riferirmi ai Gruppi Verdi-l'Ulivo e Rifondazione Comunista), a mio avviso al fine di sbloccare ulteriori ed inutili spese di gestione della società, che a noi cittadini italiani costa tre miliardi all'anno, dovrebbero – se lo ritengono opportuno adoperarsi affinchè il Parlamento si riappropri del dibattito e della decisione. Anche il presidente del Consiglio dei ministri, onorevole

Prodi, conosce bene la vicenda «ponte», perchè quando era presidente dell'IRI, ne è stato promotore, ma anche un convinto sostenitore: mi auguro che oggi il presidente Prodi – questo lo affermo a titolo personale e non quale primo firmatario della mozione n. 213 – non debba rivedere la sua posizione sul ponte di Messina; è chiaro che egli ha grandi difficoltà per le spinte provenienti da quegli agenti perturbatori di cui parlava il signor Sottosegretario. Ritengo, però, che il problema non sia rappresentato dalla resistenza del ponte al vento, piuttosto dalla resistenza del Governo ai Verdi e a Rifondazione Comunista. Mi auguro, pertanto, che il presidente Prodi non si nasconda dietro a una lunga decisione che dovrà emettere il CIPE, ma neanche dietro alla Conferenza nazionale dei trasporti, trattandosi di un'opera il cui studio dura già da 27 anni. L'unica audizione conoscitiva svolta in Parlamento per il ponte è del 1991, quando in due riprese la Commissione trasporti della Camera dei deputati ascoltò in prima battuta anche le ragioni dell'ENI, che aveva speso – devo ribadirlo – senza alcuna autorizzazione decine di miliardi di lire nella progettazione del tubo flottante, ossia nel cosiddetto «ponte di Archimede».

Se si chiude la procedura della progettazione di massima del ponte, attraverso un concorso internazionale, il Governo può chiedere ai grandi gruppi finanziari europei e mondiali una dichiarazione di interesse alla costruzione del ponte o, se volete, al collegamento stabile. In quella sede, potrebbe essere esaminato il progetto del ponte di Archimede, di cui chiaramente si occupò all'epoca l'ENI, o anche quello del ponte sospeso.

Recentemente, l'ex ministro Franco Carraro, presidente dell'Impregilo, in un convegno svolto a Roma per il ponte, ha scherzosamente fatto notare che i gruppi economici internazionali non sono «dame di carità».

Quindi, se da loro viene certificato che il ponte è autofinanziabile, *nulla quaestio* sui ragionamenti e sui dubbi di Rifondazione Comunista, che afferiscono all'effettivo costo della costruzione e della gestione del ponte, costo che solo marginalmente deve comportare un intervento dello Stato, ossia solo per gli svincoli. Del resto, lo studio di fattibilità finanziaria, redatto recentemente dal Mediocredito centrale, è stato diffuso e consegnato alle istituzioni. Il rapporto così conclude: «Il Mediocredito centrale ritiene che la realizzazione del progetto costituirebbe un importante fattore di sviluppo del Mezzogiorno; i risultati dell'analisi finanziaria dimostrano lo stato attuale e, secondo certe ipotesi attualmente preliminari, una elevata capacità del progetto di autofinanziarsi».

Altri paesi, come Giappone, Danimarca, Portogallo che hanno realizzato in questi ultimi tempi lunghi ponti sospesi dimostrano che senza corruzione – dico senza corruzione – i costi possono essere contenuti entro i limiti dei preventivi. Basta, quindi, con i veleni contro il ponte. Fermo restando il diritto di ciascuno a volerlo o a non volerlo. Le due regioni direttamente coinvolte nel collegamento stabile, ossia la Sicilia e la Calabria, hanno di recente riconfermato la volontà già manifestata nel passato a volere il ponte, anche a proprie spese.

Nelle tribune per il pubblico, il nostro ex collega, oggi Presidente della regione Calabria, l'onorevole Nisticò, è presente per testimoniare,

anche a nome del Presidente della regione Sicilia, quale sia l'interesse per la realizzazione dell'opera. Ma la progettualità del ponte non è solo la realizzazione del collegamento: è la proposta continua di una razionalizzazione dei trasporti nel Mezzogiorno. Senza di essa non si realizzano nuovi posti di lavoro.

Cesare Romiti ha detto che la mafia si combatte con il lavoro. Ritengo che il ponte significa tanto lavoro, per dieci anni ed oltre. Il ponte ha una sua spiccata valenza ferroviaria: pure adesso con l'armamento ferroviario da «quinto mondo» che abbiamo nel Sud si risparmierebbero 240 chilometri nella tratta Messina-Milano: grazie ai 3 minuti dell'attraversamento del ponte contro i 105 minuti che occorrono oggi alle Ferrovie dello Stato per far ripartire da Villa San Giovanni un treno traghettato dalla Sicilia. È come se si saltasse praticamente a piè pari la tratta Napoli-Roma.

Mi spiace, inoltre, che il sottosegretario ai lavori pubblici, Mattioli abbia dichiarato che solo «un paese bottegaio» può pensare a realizzare il ponte. Mi chiedo: sono bottegai Danimarca, Portogallo, Giappone che proprio in questi ultimi mesi hanno inaugurato i ponti più grandi del mondo? Credo che forse il Sottosegretario dovrebbe essere più prudente nelle sue dichiarazioni. Debbo dire che il Vasco de Gama che unisce in Portogallo le sponde del Tago è stato finanziato per il 35 per cento dal fondo europeo e quindi anche con i soldi dei cittadini italiani.

Devo aggiungere anche che il vescovo della città di Messina, monsignor Marra, che conosce da vicino i problemi di chi oggi non può sfamare le proprie famiglie, ha dichiarato in una intervista che chi oggi si oppone alla realizzazione del ponte si coprirà di vergogna.

Ritengo che il nostro obiettivo debba riguardare il completamento dell'*iter* approvativo del progetto di massima. In Italia non si sono mai costruiti grandi ponti sospesi anche se numerose imprese italiane hanno partecipato alla loro realizzazione all'estero perchè purtroppo non abbiamo avuto Governi, signora Presidente, con la forza e la capacità di decidere.

Mi sembra poi opportuno chiarire le idee ai colleghi che trasformandosi in tecnici sollevano dubbi circa i terremoti, i venti, il mare in tempesta, la concorrenza nei trasporti. I ponti sospesi sono strutture tipicamente molto resistenti al sisma, tanto più insensibili alle azioni sismiche quanto più sono grandi. Ne ha dato prova evidente il ponte giapponese Akashi con il suo comportamento durante il devastante terremoto occorso in Giappone nel 1995.

I più grandi ponti sospesi esistenti sono costruiti in siti assai più ventosi dello stretto di Messina (sia per intensità sia per frequenza del vento).

Gli effetti di onde, correnti marine e maremoti sono chiaramente fuori discussione – chi parlava di mari in tempesta credo che abbia sbagliato il tiro – dato che le strutture del ponte sono tali da non avere nessuna interferenza con il mare. Ricordo che quando il sottosegretario Bargone venne in Aula a rispondere alle interpellanze e interrogazioni ebbe a dire nella sua risposta che si preoccupava anche del mare in tempesta.

Chiaramente il Sottosegretario dimenticava di averci letto qualche attimo prima che il ponte è sospeso ad un'altezza di 64 metri dal mare. Un'onda di 65 metri credo che procurerebbe tra Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Messina, 800.000 morti. Quindi non credo che il mare in tempesta possa influire.

Per quanto riguarda la chiusura al transito a causa del vento mi corre l'obbligo di precisare che questo problema è stato affrontato e risolto in sede progettuale prevedendo efficaci barriere che proteggono i veicoli dal vento.

Per quanto riguarda la concorrenza dei traghetti è un'ipotesi che non trova riscontro in alcuna analoga esperienza estera, con l'unica eccezione dell'Eurotunnel. Quest'ultimo costituisce, infatti, un caso anomalo e singolare a causa delle tariffe elevatissime, degli eccessivi tempi di attesa, nonchè dell'impatto psicologico sull'utenza per la lunga permanenza in sotterraneo.

Il servizio ed il risparmio di tempo renderebbero meno costosi i prodotti che arrivano e che partono dalla Sicilia. Si risparmierebbero 20 milioni di ore all'anno, e noi sappiamo che il tempo è denaro.

Per quanto riguarda il costo di realizzazione è opportuno ricordare che esso è allineato con quello di opere simili realizzate in tutto il mondo. Non possiamo dimenticare che il ministro Burlando tre mesi fa, proprio qui in Aula, ha giustificato un impegno finanziario di 476 miliardi per recuperare 100 secondi su 20 chilometri ad Imperia; con le dovute proporzioni, poichè guadagneremmo 6.120 secondi, sarebbe opportuno secondo il «criterio Burlando» giustificare una spesa di 28.988 miliardi. Non dobbiamo però attingere alle risorse dello Stato, dobbiamo impegnare i colossi mondiali per la realizzazione dell'opera; è chiaro che lo Stato si dovrebbe occupare solo degli svincoli, che tra l'altro impegnerebbero una cifra pari a 2.100 miliardi in 10 anni, ossia 210 miliardi l'anno.

Che cosa chiediamo? Che con un *project financing* si eviti che lo Stato intervenga economicamente per la costruzione del ponte. E a coloro i quali sostengono che ci sono cose più importanti da fare, ad essi che fanno parte integrante e spesso ricattante di questo Governo, desidero rammentare che il loro confronto non calza e che è solo strumentale. Una cosa è costruire scuole, strade, acquedotti, tutte opere assolutamente utili, necessarie, ma realizzabili esclusivamente con il contributo dello Stato; altra cosa è costruire un ponte che si autofinanzia, tramite concessione ai grandi colossi mondiali.

Altro problema sollevato è quello delle previsioni del traffico. Queste sono basate unicamente su una crescita fisiologica legata all'evoluzione del PIL, a sua volta assunto tra un minimo dell'1,30 per cento ed un massimo del 2,5 per cento. Poichè il Documento di programmazione economico-finanziaria che è stato recentemente presentato dal Governo prevede fra i macrobiettivi una crescita del PIL pari al 2,7 per cento nel 1999 e al 2,9 per cento negli anni successivi, se è vero che per il Mezzogiorno sono previste politiche mirate a un progressivo riequilibrio dell'economia locale con quella nazionale, allora il ponte sarà pienamente giustificato dal traf-

fico. È importante chiarire che, in tutti i paesi ove si sono realizzati grandi collegamenti alternativi ai servizi di traghettamento, il problema della disoccupazione del personale marittimo che qualcuno sollevava è stato adeguatamente gestito e risolto in modo non traumatico, con una opportuna pianificazione degli interventi da attuare nell'arco del lungo periodo di costruzione dell'opera. Infatti, superata la fase della costruzione (che genera circa 4.600 occupati annui diretti, con un indotto di altre 9.000 unità per 9 anni) la successiva attività di gestione dell'opera impiegherà circa 1.000 unità, questo per tutta la vita.

Signora Presidente, mi avvio alla conclusione. Il mio intervento ha certamente chiarito le perplessità evidenziate da alcuni colleghi. Circa i dubbi manifestati strumentalmente da alcuni Gruppi ed in particolare dai Verdi, mi sembra opportuno ricordare a costoro che il Meridione non si preoccupa del problema del falso impatto ambientale che avrebbe l'opera nello Stretto. Noi ci preoccupiamo delle raffinerie, ci preoccupiamo delle centrali dell'ENEL, e debbo dirle che nonostante le interrogazioni, le proteste e le sommosse in atto per la centrale dell'ENEL da parte della popolazione di Milazzo e di tutto l'*hinterland* nessuno nel Governo ha dichiarato se i tumori sono aumentati in quella zona. Noi abbiamo malattie broncopolmonari in continuo aumento, ed il Governo è informato e non interviene; purtroppo chi prima predicava bene oggi forse razzola male. Comunque, ai falsi ambientalisti voglio ricordare che la Torre Eiffel, tanto osteggiata dai loro colleghi del tempo, oggi rappresenta il simbolo della Francia. Fortunatamente questi accaniti oppositori non esistevano quando vennero costruite le piramidi, viceversa oggi non avremmo neanche le piramidi.

Noi siciliani oggi non chiediamo assistenzialismo. Stamattina mia figlia, quando sono uscito di casa, mi ha detto: «io ritengo che si debba andare verso una soluzione: o ponte, o cancello».

CASTELLI. Cancello!

GERMANÀ. Probabilmente il cancello ci vuole. Non possiamo continuare a vedere ignorate le nostre proposte, come quella presentata dal sottoscritto sui porti franchi, che esistono in altre parti d'Italia. Quelle che riguardano la Sicilia sono nei cassetti di qualche Commissione. Non possiamo accettare che dal continente per raggiungere le isole Eolie si debbano cambiare nove mezzi. Oggi chi viene per turismo in Sicilia e deve raggiungere le isole Eolie deve cambiare nove mezzi; per raggiungere l'Amazzonia se ne debbono cambiare cinque. Non possiamo accettare che l'istituzione di un casinò nel Meridione sia reato; in altre parti d'Italia non è reato. Non possiamo accettare che i tassi bancari al Sud siano di 4 o 5 punti superiori rispetto a quanto sono al Nord. Quindi non possiamo parlare di agevolare l'economia del Sud; siamo stanchi di leggere quel vergognoso cartello cui facevo cenno quattro anni fa, appena eletto: a Villa San Giovanni, all'inizio dell'autostrada, c'è un cartello con la scritta «Italia». La Sicilia è fuori dall'Italia? Io credo che in quattro anni qualcuno

avrebbe potuto quanto meno spostare quel cartello. Purtroppo, viviamo in due Italie.

I colleghi ostili alla realizzazione di questa meravigliosa opera devono capire che l'Italia si appresta a diventare una vera nazione europea e deve essere collegata con gli altri paesi attraverso una rete infrastrutturale di dimensioni accettabili. Nella nostra nazione abbiamo delle strozzature, la prima delle quali è costituita dalle Alpi, che per secoli ci hanno certamente protetto, ma che oggi dobbiamo avere il coraggio di aprire per intercettare i grandi flussi economici che viaggiano nell'Europa. La nostra nazione deve tentare, dunque, di spostare il baricentro dell'Europa verso il Mediterraneo: ecco perchè il ponte è indispensabile.

Mi auguro che il buonsenso prevalga. Forse un giorno molti di noi potranno dire di aver contribuito alla realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, che tra l'altro avrà dato dignità infrastrutturale e lavoro alle regioni più povere d'Italia. Spero che questo si possa fare, utilizzando però non capitali dello Stato, ma capitali dei colossi mondiali. *(Applausi dai Gruppi Forza Italia, Alleanza Nazionale e del senatore Porcari).*

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Sarto per illustrare le mozioni nn. 251 e 257.

Illustrazione mozioni 251 e 257 0111. Ore 12,28

* SARTO. Signora Presidente, illustro prima la mozione che riguarda il ponte sullo Stretto di Messina e poi l'altra relativa al progetto per l'alta velocità ferroviaria. Il dibattito relativo al ponte sullo Stretto di Messina è già approdato in quest'Aula in occasione di interpellanze presentate al Governo, ed è stato dibattito ampio e articolato. Vorrei quindi non ripetere alcune considerazioni che sono state già espresse in quella sede ma, piuttosto, sintetizzare i contenuti della mozione in discussione.

Il progetto del ponte sullo Stretto – la cui lunga storia è stata appunto accennata nella seduta cui facevo riferimento – ha avuto a nostro parere delle carenze molto radicali. Esso è nato nel filone tradizionale dei grandi progetti di opere pubbliche del nostro paese ed ha seguito il metodo di elaborazione tradizionale, attraverso la verifica dei contenuti della proposta in termini estremamente settoriali e tutti interni all'opera stessa. Addirittura, fin dall'origine, il progetto non ha mai posto la questione della programmazione che lo riguardava, cioè l'opportunità o meno di realizzare l'opera, ma è nato per definizione, con la costituzione di un'apposita società che testimonia appunto di questo metodo, è nato quindi come un'opera «che s'ha da fare» e rispetto alla quale il problema riguardava solo l'elaborazione del progetto.

Vorrei far capire che il vizio di fondo di questo modo di procedere non si può sciogliere come neve al sole in poco tempo: è un vizio profondo, che ha caratterizzato anche gli ultimi decenni della storia delle opere pubbliche nel nostro paese. Ebbene, essendo il progetto nato in questo modo, con una società il cui scopo non certo neutrale era ed è la realizzazione dell'opera, dimostrandone comunque la fattibilità, in questa ori-

gine e in questo svolgimento non sono state compiute appunto alcune verifiche essenziali rispetto alla fattibilità o meno dell'opera.

Per fattibilità non intendo certo quella tecnica, che è soltanto l'ultima da verificare, ma una fattibilità in senso più ampio. Vi sono allora tre ordini di questioni rispetto alle quali è mancata una verifica: la prima riguarda le priorità di una grande opera nell'ambito della politica generale e in particolare infrastrutturale, di un paese. Ritengo che il governo Prodi nella fase delle riforme, la cosiddetta fase due, non possa sottrarsi alle attese dei cittadini e delle forze politiche e debba dichiarare, dopo la tragedia del Sarno in particolare, quali siano le priorità, nel quadro della situazione grave della mobilità e delle infrastrutture, e se la realizzazione del ponte possa rientrarvi. Si tratta di una verifica di tipo politico ed economico che investe le grandi scelte, le grandi opzioni di un paese quando si apre una stagione di riforme, una sorta di *New Deal.*

La seconda verifica, più di merito, è ancora ampiamente programmatoria, verte sulle opportunità e la fattibilità del ponte nel quadro del riordino della mobilità, nel Mezzogiorno e nell'area dello Stretto, collegato allo sviluppo economico e in particolare al rilancio del Sud. Questo tipo di verifica non può riguardare il progetto in sè, ma deve comparare due scenari programmatori, il primo dei quali riguarda il potenziamento delle infrastrutture e delle reti esistenti per la risoluzione dei gravi *handicap* della Sicilia, della Calabria e del Mezzogiorno in genere, in questo ambito. È uno scenario che possiamo chiamare «senza il ponte», ma è uno scenario attivo, e non di conservazione dello *status quo* che tutti lamentiamo e intendiamo superare, che prevede una politica di investimenti nel settore della mobilità e della rete infrastrutturale, collegata a una nuova politica di sviluppo del Mezzogiorno che persegua i due obiettivi del potenziamento e del riequilibrio intermodale, conferendo un peso maggiore al trasporto marittimo e ferroviario, senza limitarsi al potenziamento della rete stradale. Finora, nel corso delle discussioni e delle verifiche relative al progetto di costruzione del ponte, è mancata proprio questo tipo di prospettiva e questo tipo di comparazione.

Soltanto a questo punto subentra la terza verifica, una verifica più strettamente intesa, relativa alla fattibilità economica, alla redditività del ponte rispetto al traffico e ai flussi di mobilità e la verifica tecnica della valutazione di impatto ambientale e dei rischi sismici.

Credo che di queste tre verifiche, finora siano mancate le prime due mentre la terza è carente, e la carenza della verifica intrinseca è evidenziata perfino da pareri espressi positivamente a livello tecnico. Ad esempio il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici è positivo rispetto a questa verifica intrinseca, ma pone problemi di ordine tecnico che lo stesso Consiglio ritiene non superati.

Crediamo quindi che l'invito al Governo debba essere conseguente e che una mozione debba proporre le cose da fare per colmare questi vuoti e queste carenze.

Dirò subito qual è la nostra proposta e l'invito che rivolgiamo al Governo ma non senza aver fatto almeno una battuta sulla questione del *pro-*

ject financing, perchè spesso per tagliare la testa al toro di una questione infrastrutturale nata alla vecchia maniera, cioè come qualcosa che comunque «s'ha da fare», esaminando solo alla fine l'impatto di un progetto, per il quale però si è penato e si sono spese le risorse prima di qualsiasi verifica preliminare, si dice: in fondo, cosa volete? Se lo Stato non spende nulla, se troviamo dei privati che anticipano i fondi, che problema c'è? Non costa nulla e si può realizzare.

Vorrei ribadire che intanto ciò mi sembra impossibile a livello delle norme comunitarie e della nostra legislazione, a meno che non si pensi – ma nemmeno l'Inghilterra della Thatcher o gli Stati Uniti hanno mai fatto questo – di rendere private le pubbliche infrastrutture. Stiamo parlando di un sistema che è monopolio naturale pubblico e quindi di un sistema infrastrutturale che rimarrà allo Stato, che può essere certamente dato in concessione, ma che – ripeto – rimane allo Stato.

Per concretizzare questi sistemi, lo Stato deve realizzare progetti utili che abbiano una sostenibilità, oltre che tecnica, ambientale e programmatoria, come dicevo prima, anche economica.

Ad esempio se io costruisco un ponte che ha dodici corsie solo per resistere al vento e non tanto per i flussi di traffico, e poi i flussi sono molto scarsi e la redditività non c'è, ho un bel darlo ai privati che per avventura volessero realizzare questo progetto. Sta di fatto che siccome quell'opera rimane pubblica, prima o poi se non esiste un ritorno economico, lo Stato pagherà, come succede in qualche caso di concessioni autostradali o come è successo in parte rispetto all'Eurotunnel. Un'opera dello Stato deve avere dei requisiti per essere realizzata.

Pertanto nulla tocca la questione del *project financing* rispetto alla delicatezza e alla necessità di realizzare un'opera solo se ha determinati requisiti e di non realizzarla nel caso non li abbia. Oltretutto il *project financing* è solo una concessione che lo Stato dà di ricavi protratti a un privato, ma è chiaro che quei pedaggi ritornerebbero allo Stato se questi mettesse il capitale iniziale.

Credo quindi che questa non sia una motivazione tale da poter costituire un alibi rispetto alle motivazioni di fondo sulla scelta di realizzare o meno questa infrastruttura.

Mi avvio alla conclusione: l'invito che ci sentiamo di rivolgere al Governo è quello di colmare queste gravi lacune di programmazione, da una parte rispetto alle priorità del paese e rispetto alle priorità che questo Governo intende perseguire nell'attuale fase di riforma.

Questo è il primo invito al Governo affinchè approfondisca e valuti attentamente la questione del ponte sullo Stretto di Messina.

Vi è poi la seconda questione, quella dello scenario programmatorio più specifico ma sempre di ampio respiro. L'invito è che nel Piano generale dei trasporti (che fin dal primo giorno del governo Prodi, proprio nel mese di maggio di due anni fa, in questa stessa Aula, noi abbiamo chiesto, e che finalmente il Governo ha deciso di elaborare dopo la Conferenza nazionale dei trasporti), quindi nel quadro del riordino della mobilità, in particolare del Sud, il Governo valuti, io preferisco sempre dire, non la

fattibilità, ma la fattibilità o meno dell'opera perchè vi è sempre sotto questo elemento da considerare: quando si parla di un'opera, questa deve essere sempre fattibile, si tratta solo di vedere e dimostrare come.

Quindi, nel quadro del Piano generale dei trasporti e di una logica finalmente di programmazione, si valuti lo scenario del ponte ma confrontato – ripeto – con lo scenario del potenziamento senza ponte della mobilità del Sud e di quell'area in particolare.

Infine, non si può non chiedere al Governo di promuovere comunque nel frattempo tutti i programmi e gli interventi che riguardano la ristrutturazione, il riordino e il potenziamento della mobilità e del cabotaggio, nonchè di tutte le iniziative che consentono una maggiore decenza, per così dire, del sistema di mobilità nel Sud.

L'elenco degli elementi su cui operare contemporaneamente è lungo e riteniamo che comunque, al di là di alcune opere immediate già avviate, anche questo debba essere compreso nel Piano generale dei trasporti.

Infine, siamo dell'avviso che la società Stretto di Messina spa debba essere sciolta.

Non vorrei – ho detto all'inizio il perchè – legare ad un opera una società perchè è sempre un percorso che contrasta con la programmazione e con scelte pubbliche di ampio respiro. È una palla al piede che ogni volta si collega a quell'opera, che crea sempre delle forzature.

Consentitemi di fare ancora una battuta su tale prima questione. Si dice che i Verdi siano contrari al ponte sullo Stretto di Messina *tout court,* creando sempre questa simmetria: dato che il ponte nasce come una cosa che si deve fare, allora vi è qualcuno che non lo vuole fare *a priori.* Ho già spiegato che noi vogliamo fare delle verifiche serie solo che riteniamo che queste non siano state compiute e che comunque da molte di queste verifiche parziali emergano elementi che consigliano di lavorare per tutt'altro scenario rispetto a quello di concentrarsi in questa opera di settore. Invece, vorrei evidenziare che i Verdi amano molto i ponti in generale, per loro atteggiamento anche politico; in questo caso, dato che abbiamo un braccio di mare, lo Stretto, vorrei anche ricordare che anche etimologicamente il primo ponte è sempre stato il «póntos», il mare.

Passo ora all'illustrazione della seconda mozione da noi presentata, la n. 1-00257, concernente la verifica sullo stato di attuazione del progetto di alta velocità. Nella mozione si ricorda che il Parlamento, nella finanziaria 1996, ha deciso di procedere a tale verifica. Questa verifica è andata avanti nelle Commissioni parlamentari competenti di Camera e Senato (sono state effettuate molte più discussioni in merito alla Camera che non nell'8ª Commissione del Senato, che ha interloquito con il Ministro dei trasporti solo una o due volte) e contemporaneamente il Governo ha preparato anche una cosiddetta verifica tecnica, attraverso un gruppo di lavoro tra il Ministero dei trasporti e quello dell'ambiente.

Questo gruppo di lavoro ha elaborato un documento tecnico, appunto, sul progetto di alta velocità dal quale si possono evincere tanti elementi; essenzialmente si evince che nella tratta Roma-Napoli, dove sappiamo essere in corso le opere, sono possibili solo alcune modifiche e alcuni mi-

glioramenti, visto che siamo in presenza non solo di un progetto già approvato ma anche di appalti in corso. Quindi ogni miglioramento è augurabile e possibile, ma entro questa «gabbia»

Per quel che riguarda il resto della linea cosiddetta Nord-Sud, da Roma a Bologna a Milano, siamo in presenza di progetti già approvati e di cantieri ancora aperti. Tra Bologna e Milano mancano solo gli ultimi adempimenti, rispetto ai progetti, delle conferenze dei servizi.

Questo documento, e anche la discussione che si è tenuta nelle Commissioni, sostanzialmente sostiene che per quel che riguarda la linea Nord-Sud ormai l'impostazione originaria del progetto, cioè quella di una tratta ferroviaria separata anche con diversa alimentazione, è ormai un dato acquisito. Vanno operate quante più modifiche possibili, però non è possibile cambiare alla radice l'impostazione del progetto stesso. Le molte pressioni e i movimenti, che hanno coinvolto non solo, la nostra forza politica ma anche le associazioni ambientaliste e molti sindaci, hanno portato a sostituire all'obiettivo enunciato dal Governo di «alta velocità» quello di «alta capacità», dunque l'utilizzazione della linea sia per le merci che per i passeggeri, determinando così una maggiore capacità di portata dei treni sui nostri assi ferroviari principali. Tutto questo è possibile realizzarlo allora solo parzialmente, con delle modifiche.

Invece, per la linea trasversale Torino-Milano-Venezia lo stesso gruppo di lavoro, riconoscendo che il progetto non è ancora approvato, ha ritenuto che la modifica potesse essere davvero radicale, cioè che sulla questione dell'alta capacità si potesse arrivare a una modifica proprio della filosofia e dell'impostazione di fondo del progetto. Questo lo condividiamo e riteniamo che davvero sia necessario, oltre che possibile, trasformare quel vecchio progetto (del quale conosciamo non solo i vizi di origine, tecnici e di impostazione, ma anche le gravi conseguenze giudiziarie) in favore di un potenziamento complessivo di questa trasversale, per poter entrare in Europa non con la rete che abbiamo, e che è in una situazione davvero drammatica, ma con una modernizzazione, un potenziamento e un aumento effettivo di capacità della grande dorsale Torino-MilanoVenezia. È possibile cioè operare tratta per tratta e strozzatura per strozzatura, in modo – tanto per intenderci – da portare l'intera trasversale alla capacità (pari a circa 200 treni al giorno o poco più) cui oggi proprio per le strozzature esistenti non arriva e che in molte tratte è quasi dimezzata. Quindi, si tratta di attivare investimenti volti a rafforzare complessivamente la dorsale sia per treni veloci che normali, sia per quelli metropolitani che per quelli a lunga percorrenza, sia per passeggeri che per merci. Per quanto riguarda le merci, accogliamo pienamente l'indicazione proveniente dal gruppo tecnico, che mostra che abbiamo una linea trasversale, cosiddetta Mediopadana, del tutto sotto utilizzata, che potrebbe invece costituire per le merci un segmento di quel corridoio che va da Barcellona a Budapest fino a Kiev di cui tanto si parla, ma che poi nel nostro paese non ha avuto una forte traduzione in termini concreti – appunto – di potenziamento ferroviario.

Credo, quindi, che nella drammatica situazione in cui versano le nostre ferrovie occorre che il Governo assuma l'ambizioso obiettivo di decidere e di attivare, entro il termine del suo mandato, questo rafforzamento complessivo, senza attardarsi a realizzare singoli e parziali segmenti del vecchissimo e superato progetto TAV.

In questo senso, chiediamo al Governo di completare la verifica, per quello che lo riguarda, inquadrandola nel Piano generale dei trasporti, e di interloquire con le Commissioni parlamentari, in modo che tale verifica sia completata – appunto – nel quadro della Conferenza nazionale dei trasporti e del Piano generale dei trasporti; ciò significa un'effettiva e non soltanto verbale priorità ed un rilancio delle nostre ferrovie. *(Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo).*

PRESIDENTE. Dovrei, ora, dare la parola, per illustrare la mozione 1-00253, al senatore Firrarello, che disporrebbe dei 20 minuti previsti dal nostro Regolamento: tuttavia, considerata l'ora e il fatto che alle ore 13 dobbiamo concludere i nostri lavori, rinvio il seguito della discussione delle mozioni alla seduta pomeridiana di oggi.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Do lettura delle decisioni assunte dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari. Nella seduta pomeridiana di oggi e nella giornata di domani si svolgerà il seguito della discussione delle mozioni relative al ponte sullo Stretto di Messina e agli interventi nel settore dei trasporti, nonchè la discussione del disegno di legge sul voto degli italiani all'estero, dei decreti-legge sul 3° gestore e sulle agevolazioni tariffarie, della proroga dei termini per le indagini preliminari e del disegno di legge su Radio Radicale (dalla sede redigente). Venerdì il Governo risponderà alle interrogazioni sull'evasione dei due detenuti imputati a Salerno.

I termini per la presentazione degli emendamenti sono i seguenti: per i due decreti-legge, alle ore 17 di oggi; per il disegno di legge sulla proroga dei termini per le indagini preliminari, alle ore 19 di oggi.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30 con lo stesso ordine del giorno.

Termine seduta ore 12,56

La seduta è tolta *(ore 12,56).*

Allegato alla seduta n. 406

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta ieri, la 10ª Commissione permanente (Industria, commercio, turismo) ha approvato i disegni di legge: DE CAROLIS ed altri. – «Legge quadro sul riordino del sistema fieristico italiano» (1375); MACONI ed altri. – «Legge quadro sull'ordinamento del sistema fieristico» (1775); MANTICA ed altri. – «Legge quadro sull'ordinamento del sistema fieristico» (2129); Sella di Monteluce. – «Norme per lo svolgimento di attività fieristiche» (2204), *in un testo unificato con il seguente titolo*: «Legge quadro sul sistema fieristico».

Regioni, trasmissione di relazioni

Il Difensore civico della provincia autonoma di Bolzano, con lettera in data 27 maggio 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 Ufficio nell'anno 1997 (*Doc.* CXXVIII, n. 1/13).

Detto documento sarà inviato alla 1ª Commissione permanente.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Parlamento europeo, con lettera in data 9 giugno 1998, ha trasmesso il testo di tre risoluzioni e di una decisione:

«decisione sulla proposta di decisione del Consiglio relativa all'adesione della Comunità europea alla Commissione generale di pesca per il Mediterraneo» *(Doc.* XII, n. 245);

«risoluzione sulla raccomandazione della Commissione concernente i grandi orientamenti delle politiche economiche degli Stati membri e della Comunità (elaborata conformemente all'articolo 103, paragrafo 2, del Trattato che istituisce la Comunità europea)» *(Doc.* XII, n. 246);

«risoluzione sulla situazione dei lavoratori frontalieri nell'Unione europea» (*Doc.* XII, n. 247);

«risoluzione sull'ottava relazione annuale sui Fondi strutturali 1996» *(Doc.* XII, n. 248).

Detti documenti saranno inviati alle competenti Commissioni permanenti.