

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

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

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 24 GIUGNO 1998

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente FISICHELLA,  
indi del vice presidente CONTESTABILE

#### INDICE

CONGEDI E MISSIONI . . . . .	Pag. 3	1-00257, 1-00264, 1-00265, 1-00266 e 1-00275 sul ponte di Messina e sulla pro- grammazione degli interventi nel settore dei trasporti:	
SUI LAVORI DEL SENATO			
PRESIDENTE . . . . .	3		
PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'AS- SEMBLEA		* FIRRARELLO (Per L'UDR-CDU-CDR-NI) . . . . .	Pag. 28
INTEGRAZIONI . . . . .	4	MINARDO (Per L'UDR-CDU-CDR-NI) . . . . .	30
CALENDARIO DEI LAVORI DELL'AS- SEMBLEA . . . . .	5	Cò (Rifond. Com.-Progr.) . . . . .	31
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI ME- DIANTE PROCEDIMENTO ELETTRO- NICO . . . . .	8	MANIS (Rin.Ital. e Ind.) . . . . .	34
DISEGNI DI LEGGE		LOIERO (Per L'UDR-CDU-CDR-NI) . . . . .	39
Disegni di legge (1874, 3068 e 3252) fatti pro- pri da Gruppo parlamentare:		SCIVOLETTO (Dem. Sin.-L'Ulivo) . . . . .	42
PRESIDENTE . . . . .	8	* LO CURZIO (PPI) . . . . .	45
NOVI (Forza Italia) . . . . .	8	LAURIA Baldassare (Rin. Ital. e Ind.) . . . . .	50
MOZIONI		GIORGIANI (Rin. Ital. e Ind.) . . . . .	51
Seguito della discussione delle mozioni		* RAGNO (AN) . . . . .	57
1-00010, 1-00094, 1-00132, 1-00178,		MEDURI (AN) . . . . .	65
1-00213, 1-00251, 1-00253, 1-00254,		MELONI (Misto) . . . . .	71
		* TABLADINI (Lega Nord-Per la Padania indep.)	73
		VERALDI (PPI) . . . . .	74
		CALENDARIO DEI LAVORI DELL'AS- SEMBLEA	
		VARIAZIONI . . . . .	76
		ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1998 . . . . .	77

**ALLEGATO****DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione . . . . .Pag. 79

Nuova assegnazione . . . . . 79

**GOVERNO**

Trasmissione di documenti . . . . . 80

**CORTE DEI CONTI**

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti . . . . . 80

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Nuovo testo di mozioni . . . . .Pag. 81

Apposizione di nuove firme a mozioni . . . . . 83

Annunzio . . . . . 84, 85, 86

Interrogazioni da svolgere in Commissione . . . . . 124

Ritiro di firme da mozioni . . . . . 124

Ritiro di interrogazioni . . . . . 125

---

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

## Presidenza del vice presidente FISICHELLA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,30).  
Si dia lettura del processo verbale.

Inizio seduta  
ore 16,30

BRIENZA, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

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

### Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Barrile, Bettoni Brandani, Bo, Bobbio, Borroni, Carpi, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, Cioni, De Luca Michele, De Martino Francesco, Di Benedetto, Fanfani, Lauria Michele, Leone, Mazzuca Poggiolini, Milio, Monticone, Papini, Passigli, Rocchi, Taviani, Toia, Valiani.

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.

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Come in parte già comunicato a conclusione della seduta antimeridiana, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina, ha stabilito che nel corso delle sedute di oggi pomeriggio e di domani, mattina e pomeriggio, si prosegue nell'esame delle mozioni sul ponte di Messina e sul settore dei trasporti. Si procederà poi

alla trattazione dei decreti-legge sulla proroga dei termini per il terzo gestore e sulle agevolazioni tariffarie. Sarà poi iscritto all'ordine del giorno il disegno di legge su Radio Radicale, deferito alla Commissione in sede redigente.

Nella giornata di domani si procederà, nel momento indicato dalla Presidenza, al voto finale del disegno di legge sugli italiani all'estero. Con l'assenso del prescritto numero dei Gruppi parlamentari, il disegno di legge sui termini per la durata massima delle indagini preliminari è stato deferito in sede deliberante. La competente Commissione è autorizzata a convocarsi.

Venerdì mattina saranno svolte interpellanze ed interrogazioni sulla fuga di due detenuti dal tribunale di Salerno.

Per quanto riguarda la prossima settimana, sono stati inseriti all'ordine del giorno i disegni di legge sui concorsi universitari (anche qui con riserva di deferimento ad altra sede), sui diritti dei consumatori, sulle attività produttive, nonché le mozioni sulle organizzazioni non lucrative e sull'assistenza psichiatrica.

Mercoledì 1° luglio, alle ore 9, è stato nuovamente convocato il Parlamento in seduta comune per procedere alla elezione dei componenti laici del CSM.

Nella settimana dal 7 al 10 luglio, dopo la discussione congiunta del decreto-legge sul dissesto idrogeologico e delle mozioni sulla difesa del suolo, saranno esaminati i provvedimenti sui magistrati e la valutazione di impatto ambientale.

Nelle successive settimane del mese di luglio, saranno discussi i disegni di legge sulle elezioni negli enti locali, le mozioni sulla moratoria delle esecuzioni capitali, sulla Libia e sul prelievo venatorio, nonché il disegno di legge sulla depenalizzazione e le insindacabilità definite dalla Giunta.

Nel calendario allegato ai Resoconti della seduta odierna sono indicati i termini per la presentazione degli emendamenti.

### **Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni**

**PRESIDENTE.** La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo ha adottato – ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento – le seguenti integrazioni al programma dei lavori del Senato per i mesi di aprile, maggio, giugno e luglio 1998:

Disegno di legge n. 255-B (e connessi) – Concorsi universitari (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

Disegno di legge n. 1388-bis – Elezioni enti locali

Disegno di legge n. 3053-B – Radio Radicale (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*) (*dalla sede redigente per la sola votazione finale*)

### Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha altresì adottato – ai sensi del successivo articolo 55 del Regolamento – il seguente calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 24 giugno al 24 luglio 1998.

				– Seguito delle mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti
				– Disegno di legge costituzionale n. 2509-B - Voto degli italiani all'estero ( <i>Approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati, modificato, in prima deliberazione, dal Senato, e approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati</i> )
Mercoledì	24 giugno		(pomeridiana) (h. 16,30-20)	– Disegno di legge n. 3309 - Decreto-legge n. 166 sulla proroga termine terzo gestore ( <i>Presentato al Senato - voto finale entro il 2 luglio 1998</i> )
Giovedì	25 »		(antimeridiana) (h. 9,30-13)	– Disegno di legge n. 3335 - Decreto-legge n. 151 sulle agevolazioni tariffarie ( <i>Approvato dalla Camera dei deputati - scade il 15 luglio 1998</i> )
	»	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20)	– Disegno di legge n. 3053-B - Radio Radicale ( <i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i> ) ( <i>dalla sede redigente per la sola votazione finale</i> )
				– Mozione n. 206 del senatore Monteleone ed altri sull'assistenza psichiatrica
Venerdì	26 »		(antimeridiana) (h. 10)	– Interpellanze e interrogazioni con particolare riferimento alla fuga di due detenuti dal tribunale di Salerno

I termini per gli emendamenti ai disegni di legge nn. 3309 (terzo gestore) e 3335 (agevolazioni tariffarie) scadranno alle ore 17 di mercoledì 24 giugno.

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventuale seguito degli argomenti non conclusi nella precedente settimana</li> </ul>
Martedì	30 giugno	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	}	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disegno di legge n. 255-B e connessi - Concorsi universitari (<i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>)</li> </ul>
Mercoledì	1° luglio	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 11,30-13)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disegno di legge n. 2155-B - Diritti dei consumatori (<i>Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>)</li> </ul>
»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disegno di legge n. 3233 - Attività produttive (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Collegato alla manovra finanziaria</i>) (<i>Voto con la presenza del numero legale</i>)</li> </ul>
Giovedì	2	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguito della discussione della mozione n. 225 dei senatori Travaglia ed altri sull'Authority per le organizzazioni non lucrative</li> </ul>
»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		
Venerdì	3	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10)	}	- Interrogazioni e interpellanze

I termini per gli emendamenti ai disegni di legge in calendario dal 30 giugno al 2 luglio scadranno alle ore 18 di giovedì 25 giugno.

Nella mattinata di mercoledì 1° luglio, alle ore 9, è convocato il Parlamento in seduta comune per l'elezione dei 10 componenti laici il Consiglio superiore della Magistratura.

Martedì	7 luglio	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	}	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disegno di legge n. 3352 - Decreto-legge n. 180 concernente il rischio idrogeologico (<i>Presentato al Senato - voto finale entro il 12 luglio 1998</i>) e connesse mozioni sulla difesa del suolo</li> </ul>
Mercoledì	8	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguito del disegno di legge n. 1799 e connessi - Funzioni magistrati</li> </ul>
»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguito del disegno di legge n. 1247 e connessi - Incarichi magistrati</li> </ul>
Giovedì	9	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disegno di legge n. 64 e connessi - Valutazione di impatto ambientale</li> </ul>
»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		
Venerdì	10	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10,00)	}	- Interrogazioni e interpellanze

I termini per gli emendamenti ai disegni di legge in calendario dal 7 al 9 luglio scadranno alle ore 18 di giovedì 2 luglio.

Martedì	14	luglio	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	} – Eventuale seguito degli argomenti non conclusi nella precedente settimana – Disegno di legge n. 1388- <i>bis</i> - Elezioni enti locali – Mozioni del senatore La Loggia ed altri sulla moratoria delle esecuzioni capitali – Mozioni del senatore Folloni sulla Libia – Mozioni sul prelievo venatorio	
Mercoledì	15	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)		
	»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		
Giovedì	16	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)		
	»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)		
Venerdì	17	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10)		} – Interrogazioni e interpellanze

I termini per gli emendamenti ai disegni di legge in calendario dal 14 al 16 luglio scadranno alle ore 18 di giovedì 9 luglio.

Martedì	21	luglio	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	} – Eventuale seguito degli argomenti non conclusi nella precedente settimana – Ratifiche di accordi internazionali – Disegno di legge n. 2570 - Depenalizzazione reati minori ( <i>Approvato dalla Camera dei deputati</i> ) – Questioni di insindacabilità <i>ex art. 68</i> Costituzione definite dalla Giunta
Mercoledì	22	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)	
	»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	
Giovedì	23	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-13)	
	»	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	
Venerdì	24	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10)	

I termini per gli emendamenti ai disegni di legge in calendario dal 21 al 23 luglio scadranno alle ore 18 di giovedì 16 luglio.

Preavviso  
ore 16,39

### **Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico**

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.

### **Disegni di legge (1874, 3068 e 3252) fatti propri da Gruppo parlamentare**

NOVI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

NOVI. Signor Presidente, comunico a nome del Gruppo Forza Italia e ai sensi dell'articolo 79 del Regolamento che facciamo nostri i disegni di legge n. 1874, presentato dal senatore Manfredi e da altri senatori, n. 3068, presentato dal senatore Pastore e da altri senatori e n. 3252 presentato dal senatore Manca e da altri senatori.

PRESIDENTE. Ne prendo atto ai sensi del Regolamento e delle sue previsioni.

Seguito  
discussione  
mozioni 10, 94,  
132, 178, 213, 251,  
253, 254, 257, 264,  
265, 266, 275  
ore 16,40

### **Seguito della 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 il seguito della discussione delle mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti.

Ricordo che il testo delle mozioni è il seguente:

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

premesse:

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 beneficiranno 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,

premesse:

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 tutta la rete, nonostante l'errata valutazione degli effetti provocati che le Ferrovie dello Stato hanno dato alla cittadinanza e che preannunciava soltanto dei «supportabili inconvenienti» nelle comunicazioni ferroviarie;

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

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

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

tenuto conto:

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

premessò:

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

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

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

che nel corso della verifica parlamentare il Ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Claudio Burlando, ha insistito su una 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 movimentata 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 indeterminanze 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 affinché 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 cosiddetto recente decreto «salvacantieri»,

impegna il Governo:

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

ancora da aprire (nodo di Firenze, Milano-Verona-Venezia, Milano-Genova);

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

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

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

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

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

a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari, nonché 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, PERUZ-  
ZOTTI, SPERONI, ROSSI. – Il Senato,

premessò:

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 8<sup>a</sup> 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 ZEF-  
FIRELLI, LAURO, LAURIA Baldassare, D'ALÌ, SCHIFANI, CEN-  
TARO, 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, MA-  
GNALBÒ, ASCIUTTI, LASAGNA, NAPOLI Roberto, VEGAS, GRECO,  
PREDA, GAWRONSKI, FILOGRANA, MANFREDI, PASTORE, TER-  
RACINI, TRAVAGLIA, MUNGARI, FUSILLO, CUSIMANO, PELLI-  
CINI, GUBERT, CURTO, MINARDO, BASINI, BOSELLO, TOMAS-

SINI, MUNDI, SARACCO, CONTE, FOLLIERI, DI BENEDETTO, PIATTI, MANCA, FIORILLO, MILIO, PALUMBO, PEDRIZZI, MAGGI, SERVELLO, BEVILACQUA, MURINEDDU, CORTELLONI, 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, BORTOLOTTI, 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, COSTA. - 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 affinché 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, BORTOLOTTI, 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 pro-

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

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

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

(1-00264)

MANIS, FUMAGALLI CARULLI, MELONI, MUNDI, FIORILLO, BRUNI, OCCHIPINTI, BATTAFARANO, RESCAGLIO, ANGIUS, BISCARDI, BRIENZA, BONFIETTI, BALDINI, BIASCO, LARIZZA, PAGANO, BERTONI, ROBOL, CAPALDI, BORTOLOTTI, 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,

premessò:

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 in-

crementi 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 principi 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, affinché 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), nonché 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.

GUERZONI, CARPINELLI, COVIELLO, GIORGIANNI, LAURIA Baldassare, OCCHIPINTI, RIGO, SCIVOLETTO, VELTRI, VERALDI, 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 realizzazione 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 l'esercizio e la manutenzione;

considerato che la realizzazione di un'opera di ingegneria di tale rilevanza avrebbe ricadute non solo in termini di occupazioni, 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 quella 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 Tirreno 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)

Riprendiamo l'illustrazione delle mozioni, iniziata nella seduta anti-meridiana.

Ha facoltà di parlare il senatore FIRRARELLO per illustrare la mozione n. 253.

**Illustrazione  
mozione 253  
ore 16,41**

\* FIRRARELLO. Signor Presidente, in un arco di tempo abbastanza breve ritorniamo a discutere di un argomento che ha trovato occasione di dibattito in quest'Aula: il ponte sullo Stretto di Messina che dovrebbe congiungere la Sicilia alla Calabria. In quella occasione, diverse forze politiche, anche della maggioranza, non mancarono di rilevare: la necessità di realizzare quest'opera; il diniego del Governo a voler assumere impegni; la volontà del Ministro dei lavori pubblici di ostacolare qualsiasi iniziativa tendente alla realizzazione del ponte; che mai i Verdi e i neocomunisti avrebbero consentito alla realizzazione del ponte; che il Governo non tiene in conto questa maggioranza del Parlamento; che non si tiene conto delle due regioni maggiormente interessate, Sicilia e Calabria, che considerano il ponte opera prioritaria; che il parere tecnico del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato favorevole al progetto di massima elaborato dalla società Ponte di Messina; che uno studio recente di Mediocredito centrale fa un'analisi economica e conclude che il ponte è realizzabile.

Non si tiene conto che tutto il sistema economico meridionale si avvantaggerebbe dalla realizzazione di questa importante opera.

Signor Presidente, tutte le analisi socio-economiche sui ritardi del Meridione concordano che le carenze infrastrutturali sono al primo posto. Carente è la viabilità, non solo perchè insufficiente ma anche inadeguata. In Sicilia l'ANAS non investe più neppure per la manutenzione ordinaria ed è facile rilevarlo dall'inesistenza di cantieri in tutta la regione. L'ANAS è abbandonata al suo destino; priva di manutenzione finanche l'autostrada Catania-Palermo. E cosa dire della recente legge sul finanziamento di un' autostrada in concessione e la contemporanea negazione, altrettanto legittima, del finanziamento della tratta autostradale Avola-Gela, che pure poteva essere un segnale concreto?

Il sistema ferroviario è inutilizzabile, non per l'alta velocità di cui gli utenti hanno paura o per i treni che ogni giorno deragliano, ma semplicemente perchè, per rimanere negli esempi concreti, la tratta Catania-Palermo si percorre purtroppo in cinque ore.

Il dibattito pluridecennale sul ponte di Messina, così lungo e dispersivo, ha dovuto nel frattempo registrare in Europa la realizzazione di due ponti in pochissimo tempo, uno in Portogallo e l'altro in Danimarca. In questo secondo caso, a realizzare il ponte di Copenhagen è stata un'impresa italiana, a dimostrazione che, se ce ne fosse bisogno, la tecnologia nel nostro paese c'è e può risolvere anche grosse difficoltà.

In questi giorni a vivacizzare il dibattito si è inserita la giapponese Mitsubishi che dichiara per iscritto il suo interesse a finanziare e realizzare il ponte sullo Stretto di Messina. «Il Giornale» di Milano del 16 giugno 1998 ci comunica, attingendo ad un'analisi completa e puntuale, di Mediocredito, a cui facevo riferimento prima, che questo gioiello della tecnologia costa 8.600 miliardi ed è capace di resistere a folate di vento di 270 chilometri orari e inoltre di rimanere saldo anche a seguito di terremoti dell'undicesimo grado della scala Mercalli. Mediocredito, nella sua illuminata relazione, ha diviso in tre possibili schemi le ipotesi progettuali e realizzative e poi ha scelto la tabella A, che di fatto prevede di attivare tramite gara una concessione di costruzione-gestione ad una società privata, mentre i collegamenti infrastrutturali verrebbero realizzati tramite tradizionali gare di appalto pubbliche. Come si vede, Mediocredito non si limita a fare l'analisi economica ma indica pressochè tutte le soluzioni. Non pretendiamo l'assunzione di tutti gli oneri da parte del Governo dello Stato, chiediamo che partecipino a costo di realizzazione le Ferrovie, l'ANAS, l'Unione europea, le regioni Calabria e Sicilia e soprattutto i privati.

Oggi, pertanto, chiediamo una chiara risposta politica che precisi se si vuole che il ponte sullo Stretto di Messina si realizzi, ma anche con quali risorse economiche, in quali tempi e con quali modalità. Vorremmo, infatti, vedere realizzato ed utilizzato quello che consideriamo uno dei maggiori gioielli del prossimo millennio. Siamo certi che il ponte non sarà solo l'occasione per determinare 10 anni di lavoro per qualche migliaio di persone: ciò sarebbe assolutamente riduttivo, pensiamo, invece, che sarebbe una risposta seria e forte per il Meridione e l'inizio di un'era nuova per una politica di impegno meridionalista. Il ponte può essere il più grande contenitore del rilancio di tutto il Meridione, capace di attrarre

turisti e visitatori in un'area del paese ove gli itinerari culturali, ambientali e turistici sono un forte richiamo in ogni angolo del territorio.

Signor Presidente, sarebbe triste dover assistere, come più volte è stato minacciato, al fatto che i passeggeri dei treni da e per la Sicilia scendano con il bagaglio in mano per trasferirsi sull'altra sponda, ma è quello che purtroppo propongono oggi le Ferrovie. Il Ministro penso che dovrebbe tenere conto del fatto che corriamo proprio il rischio di sfiorare il ridicolo, perchè agli occhi del mondo intero sarebbe davvero una soluzione ridicola. Ormai ogni giorno si moltiplicano le offerte di disponibilità private per concorrere al finanziamento e alla realizzazione del ponte di Messina. Il 17 giugno alcuni quotidiani hanno riportato la notizia dell'offerta della Société Générale des Eaux di affiancare la Mitsubishi e la Islamic Bank in questo finanziamento; trattandosi di soggetti privati, ci sono motivi sufficienti per escludere che vogliano rischiare i loro capitali in un'iniziativa che possa comportare rischi di investimento. Questa constatazione rafforza in noi la convinzione che il ponte di Messina va realizzato.

La Sicilia e il Meridione devono uscire dal loro isolamento. Il ponte di Messina significa un maggiore e più complessivo interesse sociale ed economico che investe tutti i settori produttivi della Sicilia, determinandone una forte spinta propulsiva. L'agricoltura, per esempio, senza le strozzature sullo Stretto soffrirà meno la marginalità rispetto ai grandi mercati europei. Parlare di costi e benefici che, pur stando al Mediocredito, sono positivi è una grande mistificazione di chi pensa di poter ancora tenere il Meridione nel sottosviluppo. Il ponte è comunque un'opera sociale primaria, di cui il Senato per primo ed il Governo devono tener conto.

In questi giorni il sottosegretario Soriero ha affermato che il Governo accetterà il voto favorevole anche di una sola Camera ed è anche per questo che rivolgo un invito a tutti i senatori ad abbandonare campanilismi, inutili polemiche e quant'altro possa indurre a valutazioni non serene e guardare con fiducia e disponibilità verso una regione, la Sicilia, che con i suoi cinque milioni di abitanti ha l'aspirazione di uscire dall'isolamento.

Concludendo, rivolgo un ringraziamento a quanti voteranno a favore di questa mozione. Ringrazio anche la società Stretto di Messina spa e il suo presidente, senatore Calarco, per l'incisiva e intelligente opera svolta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Minardo per illustrare la mozione n. 254.

**Illustrazione  
mozione 254.  
Ore 16,50**

MINARDO. Signor Presidente, signori del Governo, onorevoli colleghi, di questa infrastruttura sullo Stretto di Messina se ne discute da oltre un secolo: lo attesta un documento di notevole rilevanza storica, datato 28 marzo 1883. È un documento del municipio della città di Catania avente per oggetto «mozione tunnel sotto lo Stretto di Messina»; in esso si fa voto al Governo del Re e al Parlamento per la sollecita costruzione dell'o-

pera. Di questo documento sono in possesso (*il senatore Minardo mostra il documento in questione*).

Discutere per tanti anni sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e continuare solo a discutere ancora oggi significa fare un torto al Presidente del Consiglio, il quale nei giorni scorsi ha dichiarato che il paese deve garantire uno sforzo compatto per il Meridione, che diventerà la porta europea verso l'Est. Sull'uscio di questa porta vi è però un tratto di mare che già separa la Sicilia dal resto dell'Europa; non la Sicilia dalla Calabria, come avrebbe detto il ministro Costa per giustificare una linea istituzionale poco affidabile che non fa i conti con l'opportunità o meno di costruire il ponte, ma con la necessità di mantenere un precario equilibrio tra le forze politiche che compongono la coalizione governativa.

A questo punto, quindi, dobbiamo risolvere il dilemma per capire se il Governo crede veramente nell'effettivo rilancio del Mezzogiorno e da qui verificare i comportamenti conseguenti. I disoccupati di Napoli, della Sicilia e di tutto il Sud non meritano questo trattamento che aggiunge beffa alla disperazione, perchè quanto all'utilità del ponte non c'è bisogno di sprecare altre parole, basterebbero solo i numeri: 10.000 posti di lavoro per dieci anni ed il rilancio economico e turistico del Sud e della Sicilia in particolare.

Quanto alla fattibilità finanziaria dell'infrastruttura si può fare riferimento allo studio compiuto da Mediocredito centrale sulla cui base si può affermare con certezza aritmetica che il ponte si farà anche senza i fondi dello Stato. In questo senso sono chiari i segnali e gli appelli del presidente della regione siciliana onorevole Giuseppe Drago.

La mozione presentata si inquadra nella necessità di concretizzare definitivamente tutte le fasi preliminari dell'opera, per cui si intende impegnare il Governo a convocare il CIPE affinché finalmente esprima, ai sensi di legge, il parere sul progetto di fattibilità. Ciò servirà a chiarire al popolo italiano, ed ai siciliani in particolare, se il Mezzogiorno è solo teoricamente e a parole al centro dell'interesse del Governo, mentre in realtà finora sta andando alla deriva senza una politica economica ed infrastrutturale che possa inserire a pieno titolo anche il Sud e la Sicilia nel contesto europeo.

Vogliamo sapere se c'è la volontà politica di questo Governo di realizzare l'importantissima opera in questione perchè non è possibile ancora discutere, non si può più aspettare, l'opera è indispensabile per il rilancio economico del Meridione d'Italia.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cò per illustrare la mozione n. 264.

CÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, nell'ottobre del 1997 il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso un parere favorevole al progetto del ponte sullo Stretto di Messina; ciò che più colpisce e sorprende in quel parere è lo snaturamento della funzione istituzionale dello stesso Consiglio superiore che avrebbe dovuto verificare

**Illustrazione  
mozione 264.  
Ore 16,56**

prima di tutto gli aspetti tecnici, economici, ambientali e territoriali e invece, come qualunque tecnico o studioso, pur disattento, può cogliere, ha prodotto un documento giustificativo teso soltanto a legittimare quell'intervento.

Le motivazioni a sostegno all'intervento sono invece assai obsolete e peraltro sono state regolarmente smentite dalla letteratura scientifica. In particolare, esso non tiene conto del fatto che dal tempo delle prime proposte ad oggi si sono realizzati e ampliati nelle regioni interessate ben sette aeroporti e una decina di porti; e soprattutto che, date le tecnologie attuali e quelle prossime future, l'acqua e l'aria, al pari della terra, diventano mezzi di trasporto. Quelli, cioè, che un tempo erano elementi razionalizzatori e ottimizzatori di un sistema di trasporto possono diventare invece nel prossimo futuro pericolosi elementi di congestione, pesanti colli di bottiglia. In questo senso vanno analizzate le nuove forme di trasporto, in relazione alle prossime tipologie infrastrutturali. In particolare, la prima verifica da attuare in questa direzione riguarda la capacità e le potenzialità del grande sistema portuale esistente intorno all'area che va da Catania a Gioia Tauro, su cui lo Stato ha investito oltre 40.000 miliardi negli ultimi decenni.

Per quanto riguarda il modello di sviluppo, il ponte dovrebbe – chissà perchè – presentare quegli effetti di crescita sociale clamorosamente mancati in tutte le politiche delle grandi opere del passato; basta ripercorrere i fallimenti dei poli industriali e infrastrutturali. Il progetto, dunque, in se è fuori da qualsivoglia opera pianificatoria, non risponde a criteri di razionalità strategica nè di razionalità sociale, e neppure, su un piano più strettamente valutativo dell'oggetto di cui si discute, di razionalità tecnica, come mostra, tra l'altro, la debolezza dell'ipotesi di finanza di progetto per quest'opera.

Negli anni '70 il ponte fu argomento di discussione tra specialisti, più che nel mondo politico; si organizzò anche un concorso internazionale di idee per la scelta della migliore soluzione tecnica per realizzare il collegamento della Sicilia al continente. Non ci furono vincitori, ma il concorso formò alcune burocrazie di ricercatori. L'IRI all'epoca si schierò per l'attraversamento aereo, mediante ponte, l'ENI per il *tunnel* sottomarino. La crisi fiscale dello Stato ed il fallimento delle politiche dei grandi interventi nel Sud hanno successivamente relegato il ponte in un angolo. Oggi, in epoca di dominanti privatizzazioni, si propone la ricetta, ritenuta miracolosa, della finanza di progetto: il privato costruisce, poi gestisce in concessione l'opera, rientrando nei costi e remunerando il capitale investito con le tariffe ricavate dai pedaggi.

Possibile – mi domando – che l'esperienza non abbia insegnato nulla? Nell'alta velocità ferroviaria in Italia i privati sono scomparsi e lo Stato si è dovuto far carico dei costi ed anche degli interessi. L'Euro-tunnel sotto la Manica dimostra che la necessità di remunerare il capitale investito ha determinato l'imposizione di tariffe molto più alte di quelle praticate dai vettori concorrenti, e quindi una vistosa contrazione dell'utenza su quel tratto di *tunnel*. Il costo del ponte, stando alle stime più pru-



denti, dovrebbe prevedere una tariffa di circa 140.000 lire per ciascuno dei 10.000 passeggeri previsti, tenendo conto di una concessione della durata di 15 anni e di una spesa di circa 8.000 miliardi, e in questo computo noi non calcoliamo le spese per il personale, l'ordinaria amministrazione e gli interessi sul capitale investito. Si tratta di dati ricavati da uno studio assai approfondito e interessante di Legambiente. (*Brusì in Aula. Richiami del Presidente*).

Mi pare a questo punto legittima la domanda: chi utilizzerebbe uno strumento di trasporto di questo tipo? La domanda è netta e non può che essere altrettanto netta la risposta: a che serve il ponte in un contesto infrastrutturale di tutto il Sud in cui ancora oggi esiste il binario unico, le strade sono interrotte, del tutto inadeguate sono le interconnessioni e, conseguentemente, per andare in treno da Reggio Calabria a Bari o a Potenza occorrono almeno sette ore di viaggio e per raggiungere Palermo da Messina (è un tratto di 150 chilometri) occorrono più di tre ore?

Noi crediamo che non serva una grande opera come il ponte, che in realtà ridurrebbe di poche decine di minuti i tempi di attraversamento dello Stretto, per poi riconsegnare passeggeri e merci a un disastroso sistema di mobilità.

Noi oggi avremmo voluto discutere dei trasporti, in particolare del piano dei trasporti, come funzione collegata con lo sviluppo, anzi, come funzione di sviluppo e per lo sviluppo e quindi dei trasporti rapportati al potenziamento dell'agricoltura e dell'agroindustria nel Sud, all'ambiente, al turismo, a un nuovo modello di industrializzazione qualificata.

Avremmo voluto discutere di un progetto che partisse dal sanare le situazioni innanzi tutto più scandalose, appunto i binari unici, le linee non elettrificate, le strade non completate, la rete inesistente, per delineare uno scenario fatto di promozione di una effettiva intermodalità (di questo termine noi ci riempiamo spesso la bocca, ma non ne cogliamo tutta la portata strategica), di una centralità forte per il cabotaggio marittimo, come grande carta meridionale in Italia e in Europa, di sviluppo ferroviario, di trasporti urbani pubblici e non inquinanti, appunto di un sistema di trasporti integrato con l'ambiente.

Impressiona, in questo nostro dibattito sul ponte, che gli argomenti a favore di questo mezzo di collegamento somiglino in maniera straordinaria a quelli che sono stati usati per l'alta velocità ferroviaria, senza che vi sia stata la capacità di confrontarsi con l'esperienza compiuta. Voglio dire (mi sembra anche banale ricordarlo) che i trasporti sono per definizione un sistema e il loro carattere a rete è un elemento fondamentale per un'efficienza reale. Gli squilibri del sistema determinano quindi conseguenze gravi sulla qualità civile ed economica e il sistema italiano è profondamente squilibrato: verso la gomma, prima di tutto, ma anche verso il privato, ai danni del Sud e delle aree deboli; pesa troppo sull'attraversamento centrale. Ma questi squilibri non sono neutri: sono in realtà il frutto di scelte condizionate da interessi potenti (innanzi tutto gli interessi del modello auto), ma anche del prevalere in generale delle aree forti sulle aree deboli.

Rispetto a questo tipo di sistema, l'intervento massiccio su una sola parte, su un solo prezzo, così come si è fatto sull'alta velocità, è di per sé e per definizione sbagliato e porta a conseguenze peggiorative. L'alta velocità, lo ripeto, lo conferma in modo clamoroso: si sono concentrate risorse, e anche in modo sbagliato, su un pezzo e la conseguenza è che il resto del sistema ferroviario se n'è andato a pezzi. E siccome si è, nei trasporti, dentro un sistema, le conseguenze ricadono sull'intero sistema, almeno fino a quando si pensa ai trasporti come ad un sistema per lo sviluppo economico-sociale e non si vuole invece determinare una prevalenza dell'opera in sé per chi la fa.

D'altra parte un sistema ancora più distorto, ridotto meramente ad un servizio delle funzioni forti che escludono le altre, sancirebbe la rinuncia ad agire per riequilibrare le distorsioni del sistema. Per fare questo dobbiamo decidere una volta per tutte quanta gente e quante merci si vogliono spostare dalla gomma al ferro e al cabotaggio, quante risorse si vogliono esportare verso il Sud in concomitanza con uno spostamento effettivo del baricentro economico verso il Meridione, quanto si vuole spostare dal privato al pubblico e anzi quanto si vuole creare, partendo dalle distorsioni, di un sistema di trasporti per un servizio generale.

Se si guarda alla rete nel suo insieme allora dobbiamo calibrare gli interventi per produrre questo riequilibrio; se non lo si vuol fare, si effettua appunto la grande opera, che in realtà è solo un volano di sé stessa, non crea un sistema, anzi lo sfascia.

In questa discussione avremmo voluto che si affrontasse prima di tutto il Piano generale dei trasporti, che si indicassero delle priorità che si accantonasse un progetto inutile oltre che ambientalmente assai pericoloso. Per questo motivo abbiamo presentato una mozione che va in questa direzione, che impegna in primo luogo il Governo ad indicare le priorità del superamento dello squilibrio dei trasporti nelle infrastrutture del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Manis per illustrare la mozione n. 265.

**Illustrazione  
mozione 265.  
Ore 17,09**

MANIS. Signor Presidente, è stata una scelta particolarmente felice iscriverne all'ordine del giorno la mozione di cui sono primo firmatario, che attiene al problema della continuità territoriale, insieme alle altre mozioni presentate sullo Stretto di Messina e sul sistema trasportistico nel Meridione. Vi è attinenza, perchè credo che tutte le forze politiche siano d'accordo sul fatto che i nodi strutturali del Meridione e delle isole, che impediscono uno sviluppo socio-economico a misura d'uomo, da intendersi in linea di principio comunque pari a quelli delle regioni centrali e settentrionali, siano in eccessivo ritardo rispetto ai ritmi che andremo a sostenere e con i quali dovremo confrontarci, giacchè siamo entrati nel Sistema monetario unico europeo. Essi riguardano il sistema dei trasporti, certamente integrato, cioè intermodale: cielo, mare e terra (quest'ultimo, gommato e ferroviario); il sistema del credito, che strozza sul

nascere ogni intrapresa produttiva, poichè il costo del denaro risulta mediamente 3 o 4, talvolta anche 5 punti superiore a quello della media nazionale; la rigidità del mercato del lavoro ed infine il sistema fiscale, che, insieme agli altri fattori impedisce il richiamo del capitale privato.

Parlo di capitale privato perchè sappiamo benissimo che la speranza del Meridione è passata attraverso il sogno delle partecipazioni statali. L'illusione cioè che la presenza del capitale pubblico potesse fare da supplezza ad un ruolo, quello del capitale privato, che, viceversa nella sua diversificazione, nella sua strutturazione e seguendo le logiche del mercato riesce a produrre effetti positivi nelle economie depresse.

Andiamo subito al primo di questi nodi che ho richiamato: il sistema dei trasporti. Nella mia isola, la Sardegna, ben poche aziende riescono ad avere un utile operativo con differenza algebrica positiva, cioè in buona sostanza raramente i ricavi riescono ad essere superiori ai costi. Questo non tanto perchè non ci sia mercato o non si sia competitivi bensì perchè più di tutti incidono i costi del trasporto.

Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, egregi colleghi, basterebbero queste brevi considerazioni per porre all'attenzione di ogni pianificazione e programmazione economica, che non voglia essere soltanto ipocrita ma effettivamente legata ai problemi del territorio, e per mettere al primo posto il sistema dei trasporti.

La Sardegna, inoltre, soffre di una sua specificità. Si parlava poc'anzi di rompere l'isolamento della Sicilia attraverso la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina e si poneva questa come esigenza prioritaria giacchè per recarsi da una località all'altra molte volte è necessario prendere anche cinque mezzi diversi. Vorrei ricordare – dico ciò con tutta la simpatia e la solidarietà che nutro nei confronti degli amici della Sicilia – che da questa regione partono traghetti ogni dieci minuti, ogni quarto d'ora, ed in mezz'ora collegano l'isola alla terra ferma: la Sardegna è distante come minimo trecento volte di più dal continente rispetto alla Sicilia e da essa partono mediamente cinque o sei mezzi al giorno, compresi quelli aerei, per il continente.

Basterebbe soltanto questo dato per sottolineare quale problema costituisca per la Sardegna l'insularità e quale problema sia quello della continuità territoriale che, signor Presidente, non è una chimera di un nuovo piano di rinascita assistito, nè di un nuovo sviluppo basato sulla contribuzione collettiva (che ha fatto già abbastanza danni) quanto un diritto costituzionalmente garantito, non solo, ma anche previsto dallo stesso diritto comunitario. Il Trattato di Amsterdam, in particolare, riconosce alla Sardegna la specificità dell'insularità e prevede che lo Stato centrale possa intervenire nei confronti dei vettori privati con sostegni mirati per ridurre il delta negativo tra costi e ricavi e consentire quindi alla popolazione, da e per la Sardegna, con specifico riferimento a quella residente, di potersi spostare senza penalizzazione. Pensi, signor Presidente, cosa significa per noi sardi andarsi a curare nel continente poichè i problemi dell'isola incidono anche sul sistema sanitario, che è certamente meno efficiente di quello del continente; pensi cosa significa per i residenti doversi spostare

per andare a lavorare; pensi cosa significa per gli operatori economici doversi recare in Sardegna.

Ebbene, sono questi i fattori sicuramente penalizzanti che impediscono non soltanto il richiamo del capitale privato ma anche quel concetto di continuità territoriale interna, e poi in conseguenza esterna, che penalizzano un'intera isola.

Non si tratta dunque di concorrenza sleale: si tratta di applicare correttamente il diritto comunitario; si tratta di attivare gare pubbliche affinché tutti siano messi nelle stesse condizioni. Oggi, il trasporto aereo (lo stesso potrebbe dirsi per quello via mare) è di fatto sostenuto da un duopolio: le due compagnie di bandiera, Alitalia e Meridiana, gestiscono in regime di monopolio le tratte maggiormente strategiche (la Cagliari-Roma, la Cagliari-Milano, la Alghero-Roma e la Alghero-Milano) e, di fatto, costituendo un cartello, possono applicare le tariffe che ritengono più opportune offrendo, in termini quantitativi e qualitativi, i servizi che credono, senza concorrenza alcuna. Se si fosse bandita una gara europea, se si fossero attivate le condizioni affinché tutti potessero partecipare (quella famosa clausola *erga omnes*) e se i potenziali vettori concorrenti avessero potuto apprendere che c'è da parte del Governo centrale, dello Stato centrale, l'intenzione di intervenire per ridurre quel famoso delta negativo, noi oggi avremmo sicuramente un sistema concorrenziale che garantirebbe efficienza, produttività, sicuramente servizi migliori e certamente la possibilità per l'intera isola di attivare condizioni economiche più decenti.

La Sardegna è penalizzata non soltanto in termini di collegamento aereo, ma anche di collegamento marittimo in quanto la Tirrenia, l'asse centrale della Finmare, su cui deve ruotare tutto il piano di ristrutturazione (e ci siamo cimentati alcuni giorni fa in Commissione ad esprimere un parere al Ministro su questo piano di ristrutturazione che prevede appunto il rilancio della Tirrenia e la successiva privatizzazione) agisce, analogamente all'Alitalia e a Meridiana in regime di monopolio: prendere o lasciare. Questa è la condizione cui sono sottoposti i sardi e si ha la sensazione, salendo nelle navi e sentendo parlare dialetti di altre regioni, certamente degni del massimo rispetto, che non si tengano minimamente in considerazione neppure i problemi spiccioli occupazionali delle popolazioni residenti. Pensi, signor Presidente, che il novanta per cento del volume di traffico della Tirrenia si svolge da e per la Sardegna e nelle navi si parla siciliano e napoletano, senza mai sentire una inflessione in dialetto sardo. La mia non è polemica, ma la dice lunga sulla politica attuata in questo comparto. Ebbene la Tirrenia applica le tariffe che ritiene più opportune: prendere o lasciare. Salendo a bordo di queste navi si ha molte volte la sensazione che in Italia esistano due categorie di cittadini: una di serie A che raccoglie chi può avvantaggiarsi di un sistema di trasporti di beni e passeggeri intermodale, diversificato, che certamente rispetta le regole di mercato, l'altra di serie B, composta viceversa da chi deve sottostare a certe logiche di bandiera, monopolistiche e, conseguentemente, tali da non favorire lo sviluppo e l'autodeterminazione.

In Sardegna stiamo per festeggiare i cinquant'anni di autonomia regionale. Verrà il presidente Oscar Luigi Scalfaro il giorno 19 a festeggiare con i sardi questa importante ricorrenza. Si ha tuttavia la sensazione che questa ricorrenza scivoli nella retorica, nel formalismo, perchè il concetto di autonomia, il concetto di autodeterminazione, quando ancora non si parlava di federalismo, di contestazione nei confronti di Roma padrona, di sfiducia nei confronti delle istituzioni di questo sistema «ingessato», si fondava su un concetto basilare: rimuovere le cause ancestrali, i nodi strutturali che pongono la Sardegna in condizione di non essere ritenuta al pari delle altre regioni e di non sostenere autonomamente, senza bisogno di interventi assistenziali, uno sviluppo autonomo, endogeno, sano, tale da favorire la valorizzazione delle risorse di cui la Sardegna dispone, risorse minerarie, oggi soprattutto risorse turistiche e ambientali. Anche queste ultime due categorie, così come quelle del settore agricolo ed agroalimentare devono potersi avvantaggiare di un sistema di trasporto efficiente, moderno, intermodale che tenga conto delle condizioni di insularità che non permettono di essere competitive sul mercato. Viceversa, nel nostro paese abbiamo fatto scelte non dico irresponsabili, non dico estremamente coraggiose, ma forse non sufficientemente riflettute, quale ad esempio quella dell'alta velocità, una scelta che ha impegnato oltre trentamila miliardi in parte già spesi; una scelta che non ha tenuto conto che il sistema ferroviario – soltanto per citare altri esempi – nel Meridione è ancora da Terzo mondo: i treni in Sardegna viaggiano a quaranta chilometri all'ora.

In questo processo di crisi, ormai alla portata di tutti, delle Ferrovie dello Stato, nel momento in cui ci si accinge a ristrutturare questo ente perchè è comunque la spina dorsale del sistema economico nazionale, il Ministro ci dice che in Sardegna verranno tagliati circa seicento chilometri di linee ferroviarie.

Sabato scorso i dipendenti delle Ferrovie dello Stato si sono astenuti per alcune ore, ma si è trattato di un aperitivo rispetto a quello che avverrà il 10 luglio, quando ci sarà lo sciopero generale di tutto il comparto dei trasporti per protestare nei confronti di uno dei nodi più strategici e delicati della nostra economia, una economia asfittica: il reddito in Sardegna, unitamente ad altre quindici regioni che si affacciano sul Mediterraneo, a fronte delle 35 complessive, e ne discutono oggi a Lisbona, è dello 0,84 per cento rispetto alla media del reddito della Comunità europea.

Con queste premesse io chiedo, signor Presidente, e mi rivolgo al Governo, ai colleghi tutti ed al buon senso che alberga nell'animo di ognuno di noi: come si può reggere la sfida dell'Europa? Questo luogo comune: sfida, scommessa. Scommessa di che cosa, signor Presidente? Scommessa di restare ancora al palo, di non avere neanche quei supporti che consentono di rendere competitive le nostre merci, la nostra economia. Pensi che per volare da Cagliari a Milano sono necessarie 570.000 lire, quando un volo Roma-Londra andata e ritorno costa, a tariffa agevolata, 280.000 lire. Lei pensi che l'Alitalia dal 1992 ad oggi ha aumentato del 57 per cento il costo del biglietto: dalle vecchie 120.000 lire si è passati

alle attuali 250.000 lire. E allora è chiaro che in queste condizioni non si può reggere nessuna sfida.

Mi chiedo allora: l'autorità precostituita, l'*Authority*, affinché vengano rispettate le norme del diritto comunitario, e siano verificate le condizioni effettive di libera concorrenza, sta conducendo un'indagine che dura da ben dodici mesi, ma quando questa autorità, quando questa istituzione ci farà conoscere le proprie risultanze? Quando i sardi, ma non solo i sardi, tutti gli italiani, perchè siamo tutti interessati, potranno conoscere se le tariffe praticate dalla compagnia di bandiera sono congrue, rispettano effettivamente le economie e i bilanci gestionali oppure sono frutto di scelte che scaricano sulle tratte deboli contraddizioni di altre tratte considerate forti? È possibile che la Sardegna, oltre ad essere stata terra di punizione per tanto tempo, continui oggi ad essere terra di punizione alle soglie del Giubileo, alle soglie del terzo millennio perchè il sistema trasportistico la penalizza? E quando questa autorità ci farà conoscere le risultanze che cosa si aspetterà ad intervenire con sostegni finanziari che sono compatibili con il diritto comunitario, anzi, sono sollecitati da quest'ultimo?

Io ho firmato la mozione per la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina ed auguro agli amici siciliani, agli amici calabresi e all'intero sistema del Meridione che questo ponte possa essere costruito. Non accetto determinate interpretazioni demagogiche restrittive, così come non ne accetto altre populistiche o avventuristiche, però intendo far riflettere tutta questa Assemblea: il ponte o col denaro pubblico o con il denaro privato costerà circa 10.000 miliardi e consentirà certamente un movimento più rapido, più compatibile ai nuovi ritmi europei. Ma come si può sostenere una scelta del genere quando la Sardegna in linea d'aria dista 400 chilometri e non è collegata neanche da navi e da aerei che consentano ai sardi di muoversi e consentano altresì alle merci di partire e di arrivare ed all'economia di potersi valorizzare con le risorse di cui dispone?

Sono questi gli interrogativi che ci dobbiamo porre. Interrogativi che riguardano non tanto il provvedimento in se stesso ma l'intero piano dei trasporti nazionale e quello regionale della Sardegna: non vengono rispettati più i ritmi del diritto comunitario. È evidente e necessario che bisogna mettere politicamente mano a queste distorsioni rendendole in sintonia con le nuove esigenze del trasporto.

Ecco, signor Presidente, perchè ho ritenuto di presentare questa mozione e credo che l'Aula voterà in senso favorevole ad essa. Questa mozione ha raccolto le firme di oltre cinquanta colleghi; li ringrazio e me ne onoro, ma se ne onora soprattutto il popolo sardo, un popolo fiero, mai domo, un popolo che non ha mai pronunciato la parola «secessione», un popolo che ha tanta pazienza. Fino a quando però si potrà sfidare la pazienza di chi è nato isolato e continua a restare isolato per l'ottusità e la miopia di scelte politiche che non vogliono valorizzare le risorse locali e che non vogliono applicare principi costituzionali e comunitari?

Queste sono le domande che io pongo con forza, e su queste è dovere morale oltre che politico dare delle risposte.

Bene, signor Presidente, io mi avvio alla conclusione perchè credo di aver utilizzato abbondantemente il tempo concesso, ma l'intensità del problema, la passione civile che ci anima dentro e fuori le istituzioni mi imponeva di porre con forza queste problematiche, sperando che l'Assemblea e prima ancora il Governo si dimostrino sensibili ad una delle rivendicazioni che costituiscono la base per restituire dignità e libertà ad un popolo troppo dimenticato. *(Applausi dal Gruppo Rinnovamento Italiano e Indipendenti)*.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Loiero, per illustrare la mozione n. 266.

LOIERO. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, nell'illustrare la mozione che ha come primo firmatario il presidente Cossiga, pavento un rischio, quello che il dibattito odierno vada ad arricchire la letteratura sul ponte dello Stretto, che è in piedi da trent'anni o, come ricordava poc'anzi il senatore Minardo, da un secolo: una storia fatta di attese deluse e talvolta di farsa.

Se pensate per un attimo a quanti articoli di giornale, a quante parole si sono consumati sul ponte, capirete che avremmo riempito intere biblioteche. Deputati, Sottosegretari, Ministri, presidenti del Consiglio (da Craxi a De Mita, a Berlusconi), segretari di partito (come D'Alema) in campagna elettorale, ma anche in tempi non elettorali, sono passati da Reggio e da Messina per annunciare che i tempi per il ponte erano ormai maturi. Ma poi qualcosa ha sempre bloccato la volontà dei governanti: talvolta un impedimento tecnico, talvolta uno politico, talvolta tutti e due insieme, qualcosa che arrestava il progetto e lo «arenava» per anni e anni.

Intorno al ponte si è dunque alimentata una discussione interminabile, come anche la giornata odierna conferma, in cui finisce per dissolversi la credibilità dello Stato, facendo aumentare la sfiducia dei cittadini nelle istituzioni.

Eppure, signor Presidente, signor Ministro, malgrado questa discussione interminabile oggi, dopo trent'anni, credo che il progetto sia ad una svolta. A parte i preconcetti, che sono echeggiati anche oggi in quest'Aula, non c'è un solo elemento tecnico o politico che impedisca la costruzione del ponte.

All'inizio dell'autunno dello scorso anno il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso parere positivo su un progetto di massima. Un'articolata relazione del presidente, professor Misiti, corredata da tutti i supporti scientifici necessari, ha sancito che questo ponte si può costruire e che l'opera è tecnicamente fattibile. Sono preconcette le critiche che abbiamo udito in quest'Aula. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici (lo voglio ricordare al ministro Costa, che è anche un tecnico) ha tradizioni nient'affatto disprezzabili in questo paese. Si tratta di un organo tecnico prestigioso, per riconoscimento unanime di ambienti accademici dell'intera Europa: uno dei pochi organi che funziona veramente nel nostro paese, perchè qui c'è una scuola, una tradizione scientifica importante.

**Illustrazione  
mozione 266  
ore 17,27**

D'altra parte, come è noto, sono state imprese italiane che in una certa qual misura discendono da quella tradizione a completare qualche mese fa la costruzione del ponte sospeso sul Grande Belt, in Danimarca, il secondo ponte sospeso più lungo del mondo. Nelle altre nazioni, signor Ministro, con tassi di civiltà altissimi, malgrado la presenza dei Verdi (che non disconosco abbiano una funzione in tutti questi paesi), i ponti si costruiscono ed in tempi brevissimi.

Sul piano tecnico, dunque, qui in Italia siamo ad una svolta, mai verificatasi in passato, che toglie ogni alibi a chi ci governa. Ci troviamo dunque di fronte all'approvazione di un progetto di massima, che andrà sviluppato in sede di progettazione esecutiva. Sarà quella la sede nella quale procedere agli ulteriori approfondimenti dell'opera.

Vediamo adesso brevemente l'elemento politico. Il Governo del paese, dopo averci condotto nell'Euro, dopo aver celebrato l'avvenimento come se fosse stata una svolta d'epoca (e forse, in effetti, lo è stato) si è accorto del Sud, dei suoi bisogni e ha deciso di guardarli con un'attenzione diversa rispetto a questi due anni di sacrifici. Il Sud negli ultimi anni è stato cancellato come memoria e problema della comunità ed ha pagato e paga prezzi alti alla crisi economica ed all'ingresso in Europa scontando una disoccupazione drammatica, che raggiunge punte del 26 per cento proprio in Sicilia e in Calabria, le due regioni interessate al progetto del ponte.

Non mi soffermo sulle motivazioni di questa disoccupazione, ma registro un paradosso insopportabile con cui presto il Governo ed anche il paese saranno costretti a fare i conti: al massimo di concentrazione di ricchezza in alcune regioni del Nord (specie quella da cui proviene il Ministro dei lavori pubblici) corrisponde il massimo di concentrazione di disoccupazione nel Sud. Attenzione colleghi, questo paradosso non è sostenibile a lungo.

Intendo a questo punto compiere una brevissima digressione; sulla scena politica nazionale si sono registrati in questi ultimi giorni due avvenimenti importanti: ieri in Aula alla Camera si è votato per l'allargamento della NATO. Quel voto, per come è avvenuto, costituisce una grave ferita per il Governo, qualcosa che ha a che fare con la nostra identità nazionale, con la storia del paese e con le scelte di civiltà compiute nell'immediato dopoguerra. Il secondo episodio risale a domenica scorsa: si è registrata una manifestazione sindacale a Roma per porre con forza il problema del lavoro al Governo e le persone che sono venute a Roma erano tutte meridionali, il problema della disoccupazione, infatti, è avvertito profondamente in questa parte del paese. In autunno questo dato drammatico si porrà in forma ineludibile e l'impatto non sarà quello che si è registrato a proposito della NATO.

Credo che il Governo si sia accorto di ciò e per questo guarda a tali questioni con crescente preoccupazione. Sono convinto che si renda conto della pericolosità sociale della situazione meridionale e che voglia porvi rimedio. Dico ciò indipendentemente dalla mia appartenenza politica: Prodi non riesce però a spingere i privati ad investire al Sud, perchè è



vero che vi è un rischio mafia (non vogliamo negarlo) che scoraggia gli imprenditori, può però intervenire direttamente immaginando nuove infrastrutture di cui il Mezzogiorno difetta. Un intervento che può fare solo lo Stato.

Senatore Cò, è vero il quadro che lei ha tracciato, ma le conseguenze del suo discorso sarebbero dovute andare in direzione opposta.

In tale logica credo invece che il Governo dovrebbe dare una grande accelerazione alla costruzione del ponte. Sappiamo che il Presidente del Consiglio è «privatamente» attestato su questa linea che è ormai obbligata, ma teme la reazione di alcuni alleati di Governo, sicchè dunque per l'allargamento della NATO ha rischiato per il comportamento di Rifondazione Comunista e per la costruzione del ponte rischia per l'atteggiamento dei Verdi ed anche della stessa Rifondazione Comunista.

Signor Ministro, quanto a lungo può durare una situazione politica tanto contraddittoria? E quando pensate che imploderà il Sud? Credo che la decisione della costruzione del ponte possa essere l'occasione per superare con un colpo d'ala tali contraddizioni che il Governo manifesta: le condizioni tecniche e politiche questa volta sono tutte favorevoli. Ne elenco alcune: la concessionaria «Stretto di Messina» nel corso del 1997 ha provveduto all'aggiornamento degli studi previsionali di traffico, ispirandosi a criteri prudenziali e secondo tecniche di valutazione avanzate, nonchè dei costi di costruzione, riferendosi sia alle valutazioni di mercato che all'esperienza delle imprese italiane che hanno realizzato il ponte in Danimarca, prima citato. Inoltre è stata compiuta un'analisi seria sul rapporto fra costi e benefici dell'opera.

Le ricadute occupazionali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono le seguenti: 5.000 unità annue dirette e 9.500 indotte con un'occupazione stabile di 1.000 unità tra esercizio, manutenzione ed indotto, senza contare l'effetto moltiplicatore di sviluppo e di occupazione di un'opera così rilevante.

Infine, in queste ultime settimane è emerso l'elemento decisivo, cui hanno già accennato il senatore Germanà ed altri colleghi: uno studio di fattibilità finanziaria preliminare del ponte è stato compiuto dal Medio-credito centrale. Tale studio dimostra che il progetto possiede una sua elevata capacità di autofinanziamento ed attesta nel contempo la possibilità di remunerare a condizioni di mercato, cito testualmente, «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 più fattibile di affidamento in concessione della costruzione e gestione del ponte ad un *project financing*, lasciando i soli collegamenti stradali e ferroviari al finanziamento pubblico ed al cofinanziamento comunitario». Insomma, un'opera tanto imponente di cui un francese o un inglese, che hanno un diverso rapporto con il proprio paese, sarebbero stati fieri, noi italiani non riusciamo ad immaginarla se non all'interno di una polemica tra forze politiche contrapposte. Eppure noi quel ponte lo possiamo costruire con pochi soldi.

Infine, dato non irrilevante, anche le due regioni sono d'accordo. Calabria e Sicilia sono regioni piene di conflitti; per una volta, se si esclude una sparuta minoranza, sono tutte e due d'accordo su questa grande opera. Tocca quindi al Governo nazionale, e mi rivolgo direttamente a lei, signor Ministro, dare una risposta che come cittadino meridionale, malgrado le tante attese deluse, attendo con fiducia. (*Applausi dai Gruppi per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia), Centro Cristiano Democratico-Cristiani Democratici per la Libertà, Forza Italia e Alleanza Nazionale. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Scivoletto per illustrare la mozione n. 275.

**Illustrazione  
mozione 275  
ore 17,38**

SCIVOLETTO. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, a distanza di circa tre mesi l'Aula del Senato torna su una antica e dibattuta questione, il ponte sullo Stretto di Messina, dimostrando non solo grande attenzione ad un tema complesso ed impegnativo, ma anche serietà sul terreno metodologico, non volendo limitarsi ad un pronunciamento referendario sul ponte, ma anzi aderendo ad una esigenza di approfondimento dei vari aspetti connessi al ponte.

Il 31 marzo scorso il Governo in questa Aula, per bocca del sottosegretario per i lavori pubblici, onorevole Bargone, ha risposto in modo serio ad interpellanze ed interrogazioni presentate da senatori appartenenti a vari Gruppi parlamentari. Nel corso di quella seduta sono emersi alcuni elementi interessanti, che forse è utile, almeno in parte, richiamare in questa sede.

Voglio partire da alcuni dati cronologici. Nel dicembre 1971, oltre 27 anni fa, il Parlamento nazionale approva la legge n. 1158, con la quale il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria viene definito di interesse nazionale. Vengono affidati alla società Stretto di Messina (51 per cento IRI, 12,25 per cento ciascuno ANAS, Ferrovie dello Stato, Regione Calabria e Regione Sicilia) lo studio, la progettazione e la realizzazione dell'opera. La società Stretto di Messina si costituisce 10 anni dopo, nel 1981; nel dicembre 1992 viene consegnato il progetto di massima definitivo; nel luglio 1994 viene acquisito il parere tecnico delle Ferrovie dello Stato; nel luglio 1995 viene espresso il parere tecnico dell'ANAS. Nell'ottobre 1997, otto mesi fa il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime un parere sostanzialmente favorevole sul progetto di massima messo a punto dalla società Stretto di Messina, vincolandolo a condizioni di carattere ambientale, di redditività economica e fattibilità finanziaria.

Dalla consegna del progetto di massima al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono passati sei anni, quanti ne sono bastati alla Danimarca per costruire un ponte stradale di 6.790 metri e un tunnel ferroviario di sei chilometri.

Il ponte sullo Stretto di Messina è, come i colleghi sanno ormai, ad una sola campata di 3.300 metri, è alto 64 metri con 12 corsie stradali e

due binari ferroviari. Per la progettazione esecutiva e per la sua realizzazione sono previsti 9 anni e 7.140 miliardi di costi, di cui 5.040 per il ponte e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari.

I passaggi ulteriori previsti dalla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sono: il parere del CIPE sul progetto di massima, che dovrà essere approvato con decreto interministeriale (Lavori pubblici, Trasporti, Tesoro); l'approvazione di un'apposita legge che stabilisca il contributo dello Stato (relativo ai soli servizi, ai collegamenti ferroviari e viari, secondo quanto indicato nella nostra mozione) sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima; e una legge che recepisca 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. Tutti questi passaggi previsti dalla legge debbono essere regolarmente, anche se celermente, signor Ministro, consumati. Non ci sono quindi né alternative né scorciatoie.

Detto questo, la valutazione di noi firmatari della mozione è che la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina può rappresentare un momento importante di sviluppo e di modernizzazione del Mezzogiorno e dell'intero paese. E spiego i motivi.

Innanzitutto perché, a nostro avviso, realizza una continuità territoriale tra la Sicilia, la Calabria, il resto del paese e l'Europa e accorcia le distanze fra le diverse regioni europee: basti pensare che un risparmio di due ore equivale a circa 220-240 chilometri ferroviari.

In secondo luogo, perché favorisce e giustifica lo sviluppo strategico di tutte le reti di comunicazione, a partire dalla modernizzazione e velocizzazione dell'intero sistema ferroviario nazionale, che risulta fortemente penalizzato dalla strozzatura dello Stretto di Messina; ma lo stesso discorso vale per la rete stradale e autostradale, a partire dalla Salerno-Reggio Calabria, alle altre indicazioni che noi abbiamo voluto inserire nella nostra mozione per dare concretamente l'idea di una visione integrata dei trasporti; quindi vediamo la realizzazione del ponte (come recita la nostra mozione) «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 quella 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 Tirreno e lo Jonio». Quindi, esattamente al contrario, noi pensiamo che la realizzazione del ponte può costituire un momento importante per un forte processo di modernizzazione del sistema delle infrastrutture nel nostro paese che, voglio ricordarlo, è un punto nodale fondamentale della politica del Governo Prodi nella cosiddetta fase due, cioè nella fase dello sviluppo del Mezzogiorno, nella fase del lavoro e dell'oc-

cupazione, fase due che individua proprio nel rilancio e nella infrastrutturazione del Mezzogiorno uno dei punti nodali della propria politica che noi sosteniamo apertamente.

In terzo luogo la realizzazione del ponte è importante perchè esalta ed arricchisce il ruolo della Sicilia, che nel Mediterraneo, un mare al centro di crescenti flussi di traffico internazionale, può diventare un'area strategica molto importante.

Infine, tale realizzazione è importante perchè questa opera e non tante altre opere che sono, a mio avviso, strumentalmente richiamate, può mobilitare risorse finanziarie private a livello nazionale ed internazionale (mi riferisco al *project financing*) oggi assolutamente necessarie in rapporto alle ristrettezze della finanza pubblica, ma anche alle esigenze ineludibili di investimenti nel Mezzogiorno.

Inoltre vi sarebbero indiscutibilmente degli effetti benefici, anche se parziali, sul terreno dell'occupazione e certamente questa realizzazione, come viene evidenziato nella mozione da noi presentata, proietterebbe a livello internazionale prodotti, servizi e aziende del nostro paese.

Queste sono le nostre valutazioni serene e aperte, perchè abbiamo grande rispetto di chi non la pensa come noi, ma chiediamo che ci sia altrettanto rispetto verso le nostre posizioni. Non siamo quindi spinti - lo voglio rimarcare con forza, signor Presidente, signor Ministro e onorevoli colleghi - da visioni localistiche e particolaristiche, da rivendicazionismi velleitari, da manie di *grandeur* e il ponte non deve essere considerato il lusso o l'illusione di alcune regioni povere. Possiamo constatare che in tanti paesi normali, dagli Stati Uniti al Giappone, dal Portogallo alla Danimarca, un ponte è semplicemente un ponte.

I ponti si realizzano in pochi anni, spesso con intelligenze, competenze e professionalità italiane. Certamente il ponte sullo Stretto di Messina pone problemi complessi, inediti e di varia natura (di natura tecnica, ambientale e finanziaria), ma appunto per questo motivo non servono le contrapposizioni ideologiche, non servono le enfaticizzazioni retoriche degli aspetti positivi e miracolistici, nè l'elencazione di altre opere che sarebbero prioritarie rispetto a questa, nè le rappresentazioni catastrofiste dei fattori critici e non servono neanche le improvvisazioni massimalistiche di qualche amministratore regionale.

Finora la storia del ponte è stata la storia di una inconcludenza italiana, frutto di incertezze, di debolezze e di doppiezze; frutto di falso meridionalismo e di falso solidarismo. Dobbiamo evitare che ciò si ripeta e che gli eventuali egoismi tra Nord e Sud (ma, aggiungo, anche all'interno del Mezzogiorno) impediscano ancora una volta di prendere una decisione serena, meditata e motivata sulla base di rigorosi accertamenti e di precise verifiche.

Comunque vi è un problema che è ineludibile e che resta aperto, quello di un attraversamento rapido dello Stretto di Messina che è una questione che va al di là del ponte di cui stiamo parlando. Dobbiamo fare in modo, quindi, signor Presidente, che prevalga la ragione e la discussione di merito del problema, senza forzature e senza pregiudiziali.

Il Governo nella seduta del 31 marzo ha fornito un percorso responsabile, ha indicato un metodo serio di passaggi di procedure, di verifiche, di visioni generali, di decisioni collegiali. Forse per la prima volta riusciremo a superare lo schema propagandistico, pigro ed inconcludente del «sì al ponte, no al ponte» e probabilmente riusciremo a determinare concretamente le condizioni se le verifiche saranno positive, come noi speriamo e ci auguriamo, per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, che è un'antica aspirazione dell'uomo e di cui ho parlato in una precedente seduta del Senato illustrando un'interpellanza di cui ero primo firmatario.

In questo quadro ci sembra opportuno sottolineare il pronunciamento favorevole degli organi istituzionali della Sicilia e della Calabria.

Con la mozione n. 275 intendiamo fare un passo avanti decisivo: intendiamo sbloccare una situazione di stallo. Per questo impegniamo il Governo a trasmettere immediatamente al CIPE il progetto di massima, come previsto dalla legge n. 1558 del 1971; a promuovere e definire in quella sede tutti gli accertamenti necessari, a tenere conto delle determinazioni del piano generale dei trasporti e delle indicazioni della Conferenza nazionale dei trasporti (peraltro già indetta per il 7 e 8 luglio prossimi), secondo una visione integrata dei sistemi di trasporto, una visione moderna capace di far compiere a tutto il paese, in particolare al Mezzogiorno, un salto di qualità in questo settore strategico.

Signor Presidente, ci auguriamo che da parte del Governo vengano accolti gli impegni indicati nella nostra mozione che, se approvata dal Senato, può costituire, secondo lo stile che ha caratterizzato il Governo Prodi sui grandi temi del risanamento finanziario e dell'ingresso nell'Unione monetaria europea, oggetto di impegno serio, rigoroso e concreto per l'Esecutivo.

Ci auguriamo inoltre che da parte delle forze politiche tutte, nessuna esclusa, attraverso una discussione serena ed una capacità di confronto e di ascolto degli altri, venga dato un apporto costruttivo maturo e responsabile al fine di determinare comunque sulla vicenda del ponte sullo Stretto di Messina una svolta netta e precisa, oltrechè necessaria. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Rinnovamento Italiano e Indipendenti e Partito Popolare Italiano. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Essendo terminata l'illustrazione delle mozioni, dichiaro aperta la discussione.

È iscritto a parlare il senatore Lo Curzio. Ne ha facoltà

**Discussione  
generale  
ore 17,54**

\* LO CURZIO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, prima di soffermarmi a leggere le mie riflessioni, oggetto di un ponderato impegno a nome non soltanto mio ma del Gruppo parlamentare del Partito Popolare Italiano, voglio sottolineare il fatto che, relativamente alla mozione n. 275, testè illustrata dal collega Scivoletto, si è riunito ieri sera in una stanza di questo palazzo un gruppo di colleghi di tutte le regioni del nostro paese, anche del Nord Italia (i siciliani e calabresi eravamo pochi: io, Scivoletto, Giorgianni, Lauricella, Occhipinti). In quella sede ho

avuto modo di fare, alla presenza di due Ministri e di due Sottosegretari, la riflessione che esterno qui, anche alla luce delle considerazioni espresse da parte di altre forze politiche, in quanto con grande verità e con grande interesse mi sono sentito preso da commozione. Ancora poc'anzi chiedevo conferma che su questa iniziativa, su questa mozione che si sta discutendo sul ponte sullo Stretto di Messina, per la prima volta in un Parlamento, come il nostro e con un Governo, come quello attuale, al di là della coalizione dell'Ulivo si è avuta la presenza dei ministri Costa, Ronchi, dei sottosegretari Soriero e Bargone e si attendeva anche la presenza del ministro Burlando. Comincio a credere che questa iniziativa politica, che questa forza determinante espressa nella mozione n. 275 e nelle altre inizi ad assumere le sembianze della verità e dell'impegno. Il ministro Costa prima e Edo Ronchi dopo, nella diversità delle loro posizioni, hanno evidenziato con prudenza, con grande riflessione e anche con grande responsabilità che non bisogna dire subito sì, vogliamo il ponte, si deve fare domattina, ma che bisogna trovare soluzioni opportune che passino attraverso due vie: non solo quella della legge e del decreto interministeriale di cui si è egregiamente parlato prima, ma anche attraverso un passo importante quale quello di una conferenza nazionale a cui tutti i colleghi, anche dell'opposizione, sono stati invitati a partecipare per dibattere sul futuro del nostro paese per quanto riguarda i trasporti e individuare se l'operatività di questa iniziativa e di questa mozione possa avere in un prosieguo di tempi sviluppi e certezze.

A questo proposito, nel condividere la mozione illustrata dal collega Scivoletto che mi ha preceduto, dico che, se questo Governo inizia con il passo giusto, così come con grande responsabilità ha fatto rispetto a tante iniziative, portando l'Italia a livelli di prestigio internazionale, sono convinto che il problema del Meridione, al di là degli interventi di carattere economico, finanziario, delle attività produttive, dove si deve cercare di far riemergere che la Sicilia salvi la Sicilia, che la Calabria salvi la Calabria, potrà, con l'intervento e con l'impegno che il signor Ministro dopo questo dibattito ci darà, vedere un'alba positiva e buona che si affronta e che comincia a sorgere nell'orizzonte della vita politica del Meridione del paese.

Leggerò ora le mie riflessioni, ma dovevo esprimere questo mio pensiero per evidenziare ai colleghi anche assenti, che mi auguro in qualche modo di poter raggiungere, che è la prima volta che un organismo politico come il Senato della Repubblica si pone questo problema, dopo trent'anni di ampie discussioni e di polemiche: io provengo dalla Sicilia, ho svolto per venti anni attività parlamentare come deputato regionale quindi si figurì, signor Presidente, con quanta amarezza nel cuore vengo qui a dire che queste cose purtroppo sono state vere e nulla si è fatto.

Allora, mentre si continua a discutere sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, nella piccola Danimarca, grazie alla tecnologia italiana (si noti come gli italiani sono sempre al centro del mondo per fare cose forse migliori all'estero di quelle fatte in Italia e chissà quante volte il ministro Costa negli ultimi periodi recandosi all'estero per visite,

per incontri internazionali in tutte le parti del mondo ha visto gli italiani primeggiare mentre in Italia litighiamo, come dimostra per ultimo il voto di ieri sulla NATO su cui si sta speculando in maniera indegna) verso cui quel paese ha avuto tanta fiducia, il 15 giugno è stato inaugurato il ponte sospeso più lungo d'Europa, un'opera che collega Copenhagen con il resto della Danimarca, un ponte d'acciaio realizzato dall'IRI, costruito dalla Fintecnica, i cui pezzi sono stati costruiti a Taranto e a Livorno, senatore Scivoletto. Si tratta di un ponte lungo sei chilometri, composto da viadotti d'acciaio, con una campata principale di 1624 metri, secondo per lunghezza nel mondo dopo quello di Akashi in Giappone, e che è costato 70.000 miliardi.

Invece, per il ponte sullo Stretto di Messina, da uno studio di fattibilità redatto recentemente, si ritiene che la realizzazione del progetto costituirebbe un importante fattore di sviluppo del Mezzogiorno. I risultati dell'analisi finanziaria dimostrano allo stato attuale una elevata capacità del progetto di autofinanziarsi così come è avvenuto anche in Danimarca, in Giappone e in Portogallo. Le regioni Sicilia e Calabria hanno riconfermato il loro impegno e la loro disponibilità, il loro contributo la partecipazione, la responsabilità operativa economica e finanziaria. Prescindendo dalle posizioni ideologiche o strumentali pur presenti nel dibattito, ivi comprese certe dichiarazioni che io rigetto, lo dico pubblicamente qui, del Presidente della regione Sicilia, «se il ponte non lo fa lo Stato, lo faremo noi» e così tante altre affermazioni populiste di questo genere, desidero qui evidenziare i diversi aspetti sostanziali, di carattere tecnico, territoriale ed ambientale, sociale e politico, economico e finanziario attraverso cui la struttura potrà essere realizzata, con determinati criteri cui accennava il signor Ministro ieri sera, insieme allo stesso ministro Ronchi che accettava queste indicazioni, con il *project financing*, con la partecipazione di capitali stranieri ed anche italiani, con la partecipazione delle regioni Sicilia e Calabria e quindi dello Stato con 2.500 miliardi, secondo criteri da stabilire in una legge da farsi.

Si consideri che sul piano ferroviario, lo desidero evidenziare ed è stato sottolineato da tutti, anche dai colleghi dell'opposizione, si risparmierebbe in tempo l'equivalente di oltre 250 chilometri nella tratta Palermo-Milano. Pochi minuti bastano per l'attraversamento del ponte, contro le quasi due ore - vorrei dirlo a chiare note ai colleghi di Rifondazione Comunista ed ai Verdi - necessarie oggi alle Ferrovie dello Stato per far ripartire da Villa San Giovanni un traghetto proveniente dalla Sicilia; due ore e chi non vuole credere a questo si accomodi a farsi un viaggio, anche in aereo, fino a Vibo Valentia e poi provi ad attraversare lo Stretto.

A tale proposito gli obiettivi della realizzazione del ponte sono da considerarsi sotto un duplice aspetto. Il primo riguarda il completamento del progetto di massima nella sua definitiva approvazione, di cui si chiede l'esame urgente da parte del CIPE e l'emissione del relativo parere, così come previsto dalla legge istitutiva n. 1158 del 1971. Il parere del CIPE riguarda la valutazione tecnica degli aspetti economici e finanziari dello stesso progetto indicato, studiato e approvato. Le scelte del passaggio

dalla progettazione alla realizzazione competono al Governo e al Parlamento che ne sta adesso discutendo portando avanti questa iniziativa e comportano l'approvazione, così come si diceva da parte di tutti gli altri colleghi della maggioranza e dell'opposizione, di un'apposita legge, dove il parere CIPE rappresenta l'atto formale propedeutico ed anche definitivo all'emissione del decreto interministeriale relativo all'approvazione del progetto di massima che consente alla società Stretto di Messina di essere titolare di un bene economico di grande entità che potrebbe essere trasferito ai soggetti terzi qualora la società non fosse in grado di proseguire l'attività inerente alla progettazione e alla successiva costruzione e gestione dell'opera stessa.

Il secondo obiettivo è quello di lungo periodo, signor Ministro, quello della società dello Stretto di Messina, che grazie anche ad una dichiarazione dello stesso presidente Prodi è stata definita un organismo di diritto pubblico con legge.

Quindi, questo secondo obiettivo di lungo periodo consiste in questo potere di esercitare questo ruolo di strumento attuativo di programmi; per quanto riguarda il settore dei trasporti, il collegamento viario e ferroviario tra Sicilia e continente, il tema sarà esaminato il 7 e l'8 luglio, come poc'anzi ho detto, nella Conferenza nazionale dei trasporti.

Tutto questo, cari colleghi, è anche oggetto di motivazioni che quanto attiene al ponte, e quindi a questa società, su direttiva del Governo potrebbe procedere alla verifica ed alla sollecitazione di raggruppamenti imprenditoriali e finanziari, nazionali ed internazionali, europei e anche di oltre oceano, onde partecipare ad una competizione per l'affidamento in concessione della progettazione esecutiva per la costruzione, la gestione dell'opera, con il più ampio ricorso – come ho detto poc'anzi – al *project financing*, presupposto essenziale affinché si possa realizzare l'ipotesi e la preventiva approvazione del progetto di massima.

Se si pensa che il più alto organismo tecnico dello Stato (mi riferisco al Consiglio superiore dei lavori pubblici), composto da vertici tecnici di tutti i Ministeri e da una schiera di professori, di docenti universitari provenienti dai più importanti atenei d'Italia (tra cui il Politecnico di Torino, la Sapienza di Roma, le università di Pisa, di Pavia, di Padova, di Palermo e di Napoli), ha valutato ogni aspetto esprimendo un parere positivo, signor Ministro, indicando le linee guida tecniche, ambientali e territoriali da seguire nel prosieguo all'attività progettuale, ritengo che (questo sì, al di là delle valutazioni che ieri politicamente affermavamo come Gruppo di maggioranza e adesso anche qui come Parlamento nel suo seno) possa esprimersi un parere favorevole, affinché si possa iniziare a realizzare questa grande iniziativa di livello, per così dire, mondiale.

A questo proposito occorre certamente operare non da soli, coinvolgendo anche società operative di enti istituzionali territoriali locali, non possiamo affidarci soltanto agli stranieri oppure a ditte di carattere internazionale che vogliono partecipare alla realizzazione del ponte, ma anche a strutture come l'ANAS, le Ferrovie dello Stato, le regioni Sicilia e Calabria, affinché non si neghi alle stesse regioni (e quindi al Meridione, ai



giovani, ai disoccupati, ai diseredati, ai messi da parte) la possibilità onorevoli colleghi, di sperare, di pensare e di credere anche in termini europei.

Con questo grande sogno di civiltà si rinnova il mito di Ulisse tra Scilla e Cariddi e credo che possa cominciare ad eliminarsi quella immagine della Sicilia e della Calabria «strana» (non soltanto nel Nord di questo paese, ma anche all'estero) di mafia, di terrorismo, di *'ndrangheta* e di criminalità.

Accetto l'invito garbato, saggio, di un sacerdote, l'arcivescovo di Messina, monsignor Giovanni Marra, che molti giornali hanno mostrato come l'uomo «arrabbiato» che quasi chiedeva l'intervento del Papa affinché si facesse il ponte e si smuovesse il cuore dei politici. Accetto questo invito garbato e saggio, perché esso richiama l'attenzione di tutti noi: noi uomini politici che abbiamo avuto una delega da parte della gente perché gli strumenti utili e urgenti vengano impegnati e la vicenda del ponte sia definita, ricordandoci che il collegamento viario e ferroviario è previsto, oltre che da una legge, anche da una volontà sull'Europa e dal desiderio di «assiemarsi» (potrei anche dire «collegarsi») a paesi di antica civiltà come la Danimarca, il Giappone, il Portogallo ed altri paesi in cui sono in fase di realizzazione queste iniziative di cui noi stiamo discutendo. Noi italiani, quindi, abbiamo progettato e realizzato fuori, mentre a casa nostra è vero che *nemo propheta in patria*.

Questo Senato, che sta discutendo e che si sta ponendo in maniera molto seria e responsabile, al di là dell'assenza di moltissimi colleghi, deve considerare questa iniziativa la più importante del secolo, perché l'intera questione meridionale è una questione nazionale ed europea. Il ponte dovrà servire ad incrementare non soltanto il prestigio e la dignità di questo Meridione e di questa Italia, ma anche occupazione, sviluppo, crescita e civiltà, soprattutto di queste due regioni: Sicilia e Calabria.

Alla luce di queste mie riflessioni, desidero qui richiamare una parte del Sud, dello «zoccolo» d'Europa, che è la Sicilia. Lo fa anche la parte della mozione n. 275 in cui si precisa che «la decisione sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina va valutata nel contesto di una riforma dei traffici marittimi nel Mediterraneo» e direi anche nella parte del mar Ionio e del mare Adriatico «con il ruolo sempre più rilevante assunto dal porto di Gioia Tauro», cui posso aggiungere i porti di Augusta, di Catania e di Palermo, «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 Tirreno e lo Jonio».

Signor Presidente, non voglio fare differenziazioni tra le mozioni illustrate dagli altri colleghi della maggioranza ed anche dell'opposizione e quella di cui sto parlando, ma ritengo che vada rimarcato quando una mo-

zione è posta con senso di responsabilità, così come è stato evidenziato ieri sera anche dal sottosegretario Soriero ad alcuni colleghi della maggioranza (mi riferisco ad esponenti dei Verdi e di Rifondazione Comunista). Sottolineo quindi la necessità di assumere un impegno a superare il problema, perchè realizzando il ponte si producono anche elementi essenziali per poter accelerare i rapporti di traffico e le attività di trasporto nell'ambito della Sicilia.

A tale proposito faccio un esempio: per recarsi dalla Ragusa del senatore Scivoletto a Palermo si impiegano dalle sei alle sette ore! Credo che la realizzazione del ponte possa essere un elemento che incide sulla valutazione delle regioni e che possa incentivare la regione Sicilia ad impegnarsi ad approvare il piano regionale dei trasporti che fino ad oggi il suo governo di destra, votato due anni orsono dal popolo siciliano, non è riuscito a portare avanti. Questo deve essere sottolineato e dichiarato se dobbiamo non parlarci addosso ma evidenziare anche le altrui responsabilità.

PRESIDENTE. Senatore Lo Curzio, la invito a concludere.

LO CURZIO. Signor Presidente, sto terminando, vorrei solo dire una cosa che credo potrà piacere a lei, uomo di corretta statura morale.

BEVILACQUA. Senatore Lo Curzio, se non avesse perso tempo a parlare male del governo della regione Sicilia non sarebbe in ritardo.

LO CURZIO. Signor Presidente, fino ad oggi si sono spesi 118 miliardi di lire in progettazioni e programmi: non vogliamo che sorgano comitati d'affari e che ci siano i soliti criteri e metodi, gli intrighi tra pochi; non vogliamo che quanto si è verificato a Sigonella si espanda tra Reggio Calabria e Messina; non vogliamo – e concludo – che sotto il grande usbergo della buona opera si nascondano strane strategie economico-finanziarie a favore di ben determinati ed individuabili gruppi.

A nome del Gruppo Partito Popolare Italiano dichiaro il voto favorevole alla mozione n. 275, che ho anch'io sottoscritto; mi auguro inoltre che domani mattina, alla presenza di un numero maggiore di senatori, il Senato possa approvare un'unica mozione che sia frutto dell'impegno del Governo e risponda a un'esigenza del Meridione e di tutto il popolo italiano (*Applausi dal Gruppo Democratici di Sinistra-L'Ulivo e del senatore Occhipinti*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lauria Baldassare. Ne ha facoltà.

LAURIA Baldassare. Signor Presidente, signor Ministro, svolgerò un breve intervento anche perchè il collega che mi ha preceduto è stato molto esaustivo; però al mio intervento farà seguito quello del collega Giorgianni del Gruppo Rinnovamento Italiano e Indipendenti.

Intervengo per dare seguito a quanto dissi in occasione dell'esame delle interrogazioni e della discussione delle mozioni del 31 marzo scorso. In quella circostanza fui un pò critico in merito alla posizione del Governo mentre adesso devo dire onestamente che la posizione della maggioranza e la mozione n. 275 mi convincono. Si comincia senz'altro ad intravedere una posizione seria da parte della maggioranza e in particolare del Governo. Il Governo sta seriamente affrontando la fattibilità del ponte sullo Stretto, tutti i problemi ad esso collegati valutando anche l'opportunità di questa grande opera che rilancerebbe sicuramente l'Italia, non volendo parlare del Meridione per non sembrare troppo meridionalisti, visto che stasera qui dentro credo che siamo quasi tutti siciliani o calabresi.

È un ponte che si dovrà realizzare per l'Italia, per l'Europa e per quello che rappresenterà nell'economia meridionale il ponte stesso. Il Governo e la maggioranza sembrano impegnati a tutto cò infatti il suggerimento di trasferire tutto al CIPE per poter valutare obiettivamente gli indirizzi tecnici e risolvere i problemi tecnici in un discorso interministeriale, penso che dia fiducia; tutto questo senz'altro deve essere inserito in un piano di ristrutturazione per il Meridione, anche nell'ottica dei finanziamenti non dello Stato, ma dei privati. Questo ci rende adesso abbastanza ottimisti e fiduciosi perchè questo Governo e questa mozione possano portare finalmente all'inizio di questa grande opera (*Applausi dei Gruppi Rinnovamento Italiano e Indipendenti e Democratici di Sinistra-Ulivo. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Giorgianni. Ne ha facoltà.

GIORGIANNI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, in questo mio intervento, che intende offrire un ulteriore contributo di conoscenza e di analisi, voglio partire da un giudizio di valore, ricollegandomi alle tesi emerse ed al dibattito in corso sulle politiche meridionalistiche. Ritengo infatti che spesso il tema del ponte sullo Stretto sia affrontato in maniera riduttiva; lo si analizza, cioè, quasi volendone trovare una giustificazione nella riduzione dei costi di trasporto e nell'abbattimento dei tempi di percorrenza.

Il Mezzogiorno stenta ad integrarsi nella società nazionale sotto tre profili: sotto il profilo economico, sotto quello culturale e sotto quello politico. Sotto il profilo economico ancora sono forti i divari, anche sotto l'aspetto infrastrutturale. Sotto il profilo culturale vorrei ricordare che ci sono allarmanti rigurgiti razzisti che emergono da qualche ideologia politica, anche nelle sue versioni più soffici. Sotto il profilo politico devo dire con grande onestà che la classe politica meridionale molto spesso è debole e timida, e all'interno dei vari partiti e tra i partiti non riesce sempre a esprimere con decisione posizioni unitarie, o a schierarsi a difesa dei diritti e bisogni delle popolazioni del Mezzogiorno, magari trasversalmente ad appartenenze e a schieramenti. Va riconosciuto anche che c'è un atto di

timidezza dell'intervento pubblico ed una incapacità di spesa pure in presenza di risorse disponibili.

Vi è un ritardo, un ritardo da superare al più presto, perchè il Mezzogiorno è una polveriera che rischia di esplodere. Vanno quindi riportati nella giusta dimensione interventi di incentivazione microeconomica, oggi in gran voga: patti territoriali, contratti d'area, prestiti d'onore, sostegno all'imprenditoria giovanile, lavori socialmente utili, che sono strumenti importanti, solo se però sono complementari ad un disegno di crescita organico. Altrimenti potrebbero rivelarsi inutili, se lasciati a reggere da soli il peso dei vincoli strutturali o di sviluppo.

Io ho sentito parlare spesso da tutte le parti politiche di una ripresa del Sud, di un impegno per il Sud, un impegno per il Mezzogiorno. Ma una strategia seria, non demagogica, di ripresa per il Sud deve partire con l'obiettivo di ampliare le risorse disponibili per gli investimenti, combinando quello che è il ruolo regolatore dello Stato con l'azione di stimolo e controllo delle amministrazioni locali per assecondare la capacità propositiva dei soggetti privati.

È nell'interesse comune dell'Europa che nel Sud Italia si realizzino alcuni interventi pubblici di grande rilievo. Non solo, come pur si potrebbe credere (e io stesso proverò a dimostrare), per ragioni economiche e soprattutto occupazionali (sia pure marginalmente, va tenuto in considerazione che la costruzione del ponte assicurerebbe 10.000 posti di lavoro per almeno 10 anni), sono soprattutto ragioni politiche e civili che depongono a favore di quest'opera.

Oggi stiamo parlando di un'opera il cui progetto di massima ha ricevuto pareri positivi sul profilo tecnico-territoriale-ambientale oltre che economico-finanziario. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, che, come ricordava poco fa il collega Lo Curzio, è composto da tecnici di tutti i Ministeri e da professori di alta levatura, ha valutato ogni aspetto sotto questo profilo e in un parere dettagliato (come ricordava peraltro il professor Misiti in un'intervista di qualche giorno fa sulla «Gazzetta del Sud») ha ribadito che ritiene completo il progetto di massima e ha indicato anche una serie di idee guida per completare il prosieguo dell'attività progettuale.

Vorrei, sia pure per sommi capi, ricordare che la fattibilità finanziaria è stata affrontata in uno studio del Mediocredito, un istituto che, come è noto, appartiene al Ministero del tesoro, studio il quale afferma che la costruzione del ponte può essere interamente finanziata da soggetti privati, partendo da previsioni sul traffico da attraversamento (dati sì forniti dalla società Stretto di Messina, ma affidati a una società specialista nel settore); a questi soggetti privati verrebbe affidata in concessione e, nella peggiore delle ipotesi, l'intervento pubblico sarebbe pari a poco più di 2.000 miliardi. Su queste tematiche ormai esiste un'ampia letteratura in positivo mai smentita.

Ma ci sono dei profili su cui intendo soffermarmi. Vorrei in particolare evidenziare tre motivazioni dell'opposizione al progetto e discuterle a

fondo, anche perchè sull'idea di una di queste opposizioni si misura il futuro del meridione.

Una delle opposizioni si basa sull'idea che dietro a questo progetto del ponte agisca una potente *lobby* di affari. Un'altra idea, che reputo piuttosto peregrina, è che il ponte andrebbe a realizzarsi in un'area debole dal punto di vista economico, anche se con questo non voglio sostenere che si tratti di un'area forte sotto questo profilo. Infine, l'idea più pericolosa: che la realizzazione del ponte alimenterebbe infiltrazioni mafiose.

Partiamo dall'idea della *lobby*, di questa potente *lobby* che si muoverebbe dietro il ponte. Mi pare stupefacente straparlare di *lobby* ignorando che, invece, in campo ci sono altre forze i cui interessi oggettivamente contrastano con la realizzazione di un ponte. Intanto, sia pure sorvolando, vorrei ricordare che ci sono degli imprenditori privati che attualmente gestiscono l'attraversamento: quello è un esempio emblematico di privatizzazione occulta di un servizio prima ancora che ne prevalesse la filosofia e grazie a una politica di rinuncia, inspiegabile perchè mai decisa in sede parlamentare, da parte delle Ferrovie dello Stato. Per amore di verità va detto però che, almeno a livello ufficiale, non è stata intrapresa alcuna azione critica nei confronti del ponte da parte di questi soggetti che attualmente gestiscono il traghettamento.

Ma ben altre forze, più potenti, più incisive emergono nel campo avverso, se si tiene conto, – ricordo a me stesso – di una rivoluzione in corso nel campo dei trasporti marittimi, degli interessi connessi all'introduzione di traghetti veloci su linee marittime a lunga percorrenza, della politica di sostegno al cabotaggio, delle indicazioni ministeriali che mi preoccupano (signor Ministro dei lavori pubblici, vorrei delle precisazioni in proposito), secondo le quali, dopo i lavori sul tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria per il suo ammodernamento, potrebbe scoraggiarsi la percorrenza di quel tratto da parte dei TIR attraverso misure tariffarie di pedaggio.

Io non voglio utilizzare gli stessi argomenti che altri utilizzano sulle *lobby* e non voglio parlare di *lobby* contro il ponte, ma è bene chiarire una volta per tutte, con onestà intellettuale, che non realizzare quest'opera alimenta altri ingenti guadagni. Non siamo di fronte ad una scelta che premia *lobby* in un caso e viceversa risulta neutrale nell'altro caso. Ripeto: non stabilisco alcun rapporto tra chi si oppone al ponte e determinati interessi alla non realizzazione del ponte. Questo rapporto però, nella perfetta buona fede delle persone che lo determinano, è nei fatti.

Passiamo ora ad un'altra idea che è tra le motivazioni di opposizione al progetto. Si dice che l'area dello Stretto, cioè l'area che dovrebbe realizzare il ponte, è debole. Certo, è un'area debole. I dati recenti segnalano un forte stato di crisi in quest'area (un tasso di disoccupazione pari al 28 per cento per la provincia di Messina e al 25 per cento per Reggio Calabria) imputabile, al di là della disattenzione, ad almeno quattro fattori: la limitata ampiezza della base produttiva, la debolezza della domanda interna a causa di un basso livello di reddito, la bassa propensione ad investire – lo sottolineo – e l'orientamento produttivo dell'offerta al solo mercato locale.

A passare in rassegna gli indici dei principali mercati aziendali del settore manifatturiero dal 1996 al 1997 ci si può consolare con l'occhio ad un incremento delle esportazioni (più 13 per cento) da leggere però senza eccessivi entusiasmi: intanto perchè riguarda prevalentemente una provincia, quella di Reggio Calabria, e poi per il ridottissimo peso delle imprese esportatrici, solo lo 0,48 per cento dell'*export* meridionale. Per il resto invece vi è un'allarmante diminuzione di produzione (5 per cento) e di fatturato (6 per cento). Sicchè a questo punto definirei miracolosa la stagione di mero assestamento conosciuta dal mercato del lavoro; che è in stagnazione, lo si intuisce per alcune cause di fondo, ad esempio le limitate capacità produttive di quell'area. Ciò porta alla conclusione fin troppo scontata, forse, che innovando il tessuto produttivo esistente e creando nuove imprese si potranno realizzare i presupposti per una nuova occupazione.

Non sono d'accordo con i colleghi del Gruppo Rifondazione Comunista perchè, a mio avviso, la costruzione del ponte potrebbe veramente costituire un volano rispetto a questo modello; infatti potrebbe innescare un moltiplicatore di reddito con conseguente aumento di domanda a favore della distribuzione e sicuramente creerebbe immediatamente economie di scala. Di queste ultime può giovare il turismo e una serie di attività che ad esso si collegano (ricordo l'agroalimentare e l'artigianato). L'innescare di un circuito di crescita permette anche il sostegno selettivo alle vocazioni economiche predominanti nel territorio, la cantieristica la trasformazione di semilavorati e quant'altro.

Vorrei fare infine un accenno ad un fenomeno che è diventato preoccupante al Sud: una sfiducia crescente, preoccupante nella misura in cui riguarda la classe imprenditoriale. Gli imprenditori dell'area dello Stretto che sono stati interpellati mostrano aspettative improntate al pessimismo; non si attendono infatti una sostanziale inversione del ciclo economico. C'è una rassegnazione, è morta ogni speranza.

Cambio  
di Presidenza  
ore 18,31

## Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

(Segue GIORGIANNI). I sondaggi condotti a livello nazionale lasciano intravedere complessivamente una crescente fiducia in una lieve ripresa: basta vedere il rapporto pubblicato su «Il Mondo» il 10 aprile 1998. Come avvertono gli estensori del rapporto, tale ripresa potrebbe realizzarsi nell'area con un ritardo imposto dal debole grado di sviluppo delle due provincie di Messina e di Reggio Calabria rispetto alle aree più forti del paese: l'area debole, è noto, risponde in ritardo alla fase positiva del ciclo economico rispetto all'area forte che costituisce l'economia trainante o locomotiva.

Comunque, fuori dal contingente, resta l'assoluta necessità di attirare e introdurre investimenti nell'area dello Stretto, con la prefigurazione di un modello complessivo che individui carenze infrastrutturali, servizi alle imprese, sinergie e reti, e si articoli attorno a una grande opera.

Ma, a parte il fatto che il ponte è un'opera che interessa l'Europa perchè proietta i suoi traffici nel Mediterraneo, vogliamo davvero pensare che aree deboli o regioni in difficoltà come Sicilia o Calabria non possano pretendere un'infrastruttura «forte» per lo sviluppo che è in grado di innescare?

Vorrei ricordare anche a me stesso che quando si parla di rilanciare il Mezzogiorno, al di là della demagogia, si fa riferimento alla disoccupazione dilagante (ricordavo la percentuale per la provincia di Reggio e per quella di Messina) e al dramma della sopravvivenza: nel Meridione si susseguono drammi della disperazione e non si possono dare risposte a questi drammi spostando pacchetti di posti, bisogna creare le condizioni perchè l'economia riparta.

Tra i requisiti per lo sviluppo, di capitale umano, fortunatamente ne abbiamo a iosa: lo dobbiamo riqualificare. Tra disoccupati e persone in cerca di nuova occupazione possiamo affrontare tale requisito con serenità. C'è poi il problema della sicurezza che non va neppure enfatizzata sul quale vorrei soffermarmi.

Quando parliamo di rilancio del Mezzogiorno dobbiamo considerare quali siano i fattori penalizzanti e il divario, il *gap* infrastrutturale che esiste tra Nord e Sud, i costi aggiuntivi che le aziende del Sud affrontano per portare i loro prodotti sui mercati del Nord, il problema del costo del lavoro; dobbiamo soprattutto sconfiggere un'idea che rischia di penalizzare definitivamente il Mezzogiorno, un messaggio, negativo, che vede costantemente abbinato il Mezzogiorno al problema della criminalità e della mafia, così come lo spettro della mafia che si agita dietro il ponte.

Diciamolo con grande chiarezza: molto spesso la mafia è diventata un alibi per una incapacità della classe dirigente che non è in grado di individuare modelli di sviluppo per rilanciare l'economia. Lungi da me, che per vent'anni ho combattuto la mafia, l'idea di abbassare la soglia di attenzione verso questo fenomeno, ma non posso assolutamente condividere una diagnosi che non solo è ingenerosa nei confronti della classe imprenditoriale che abbiamo la quale non ha nella sua storia la criminalità organizzata e la mafia ed è imprenditoriale di successo, ma anche perchè rischia di essere la nostra condanna.

Qualcuno, il professor De Rita, teorizzava che fino a quando non sconfiggeremo la criminalità organizzata non potrà nascere la nuova borghesia: vivaddio! Vorrei capire cosa c'entra la mafia con il fatto che le navi non caricano merce deperibile verso il Mezzogiorno perchè nei porti non abbiamo i frigoriferi di stoccaggio; cosa c'entra la mafia con il fatto che le aziende molto spesso non investono da noi in quanto gli interventi, affinchè diventino produttivi, necessitano di tempi più lunghi, perchè abbiamo un apparato burocratico fatiscente, borbonico; vorrei capire cosa

c'entra la mafia con il costo elevato del denaro: la mafia c'entra, ma per altri aspetti e per altri profili.

Oggi agitare anche il problema del rischio criminogeno degli appalti in riferimento al ponte è un'ulteriore semplificazione del paradigma che, come dicevo, rischia di essere alibi per l'incapacità della classe dirigente. Sarebbe metodologicamente scorretto, partendo dalla constatazione di un rischio criminogeno negli appalti, voler tracciare a contrasto politiche, non di incisivo controllo, come ci si aspetta in uno Stato di diritto, ma di mera esclusione degli appalti stessi. Per evitare il rischio risolviamo il problema *in nuce*, non facciamo gli appalti: risposta seria!

Quando si dibatte intorno al ponte sullo stretto, si cita il pericolo di una partecipazione mafiosa al relativo appalto e si sottolinea l'allettante occasione che si offrirebbe per investire e guadagnare capitali illeciti oltrechè per irrobustire e far crescere le organizzazioni criminali. C'è già chi lo ipotizza, anche qualche magistrato in Calabria mio ex collega evidenzia questo pericolo dicendo che c'è un progetto di accaparramento da parte di famiglie mafiose con l'intervento di imprese finanziarie nei lavori preliminari all'opera stessa. Attenzione, se cediamo a questo principio, piuttosto che ragionare sulle basi di rigorose valutazioni costi-benefici e di impatto ambientale, forse non faremo arricchire la mafia in termini finanziari, ma per paradosso rischiamo di far riacquistare ad essa un inatteso e da tempo riveduto consenso popolare, particolarmente sensibile in negativo ai processi di mancato sviluppo. Quindi rischiamo di far proprio il gioco della mafia.

Vorrei ricordare, a parte le ovvie dipendenze tra microcriminalità disoccupazione e nuove povertà, che il consenso alla mafia si sottrae con una presenza forte dello Stato, creando le occasioni di sviluppo e di lavoro, sottraendo alla tentazione coloro che si confrontano con il dramma della disoccupazione.

In conclusione, si impone una decisione che azzeri i costi del non decidere. Va ricordato infatti che nell'attesa di una decisione due porti sono stati smantellati (Messina e Reggio Calabria), al traghettamento privato non vengono offerti nelle due sponde approdi razionali (vorrei ricordare la polemica del secondo approdo) con la previsione abbastanza realistica che le Ferrovie abbiano irreversibilmente deciso di dismettere il loro servizio sullo Stretto senza che da parte nostra vi siano strategie alternative di trasporto.

Oggi il Mezzogiorno non ha bisogno di discussioni ideologiche. Qualcuno parla di ordine di priorità: stabiliamo un ordine di priorità, però le priorità valgono esclusivamente per il Sud. Ho sentito di altri investimenti, tutti li conosciamo, ma rispetto ad altre zone del paese non abbiamo mai sentito certe obiezioni. Abbiamo piuttosto il sospetto come meridionali che queste obiezioni servano solamente a frapportare ostacoli. Sono d'accordo, vanno predisposti tutti i pareri necessari per questo progetto, però occorre dedicargli il coraggio di decidere, che finora è mancato. È un percorso necessario e ineludibile. Anticipare con iniziative talvolta puramente promozionali traguardi, ostacoli, possibili trabocchetti



innesca confusione e rischia di offrire ragioni a chi fonda le sue fortune politiche proprio sul mancato esercizio del coraggio di decidere. Oggi per il Mezzogiorno ci vogliono scelte, fatti, occasioni di sviluppo, senza essere richiamati ad alternative inesistenti di spese, perchè stiamo parlando di una infrastruttura «calda», in grado di offrire attraverso le fasi della costruzione e dell'utilizzo e manutenzione occupazione e reddito.

Vorrei anche ricordare che parliamo di un'opera finanziabile senza particolari aggravii per le casse pubbliche. Il futuro per l'Italia si chiama Europa e non si può rimanere in Europa senza il Sud, senza tutto il Sud, anche se oggi l'assenza di tre requisiti per lo sviluppo (infrastrutture, capitale umano, sicurezza) penalizza alcune aree più di altre.

Tuttavia, fortunatamente Gioia Tauro, ad esempio, messa a confronto con Melfi, mostra che al Sud oggi è possibile non fermarsi ad Eboli, anche di questo dobbiamo tener conto, signor Presidente, onorevole Ministro e signori colleghi. (*Applausi dal Gruppo Rinnovamento Italiano e Indipendenti e del senatore Bertoni. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ragno. Ne ha facoltà

\* RAGNO. Signor Presidente, colleghi senatori, chi vi parla, anche a nome dei senatori Cusimano e Battaglia, senatori siciliani, ma ovviamente a nome di Alleanza Nazionale tutta, conosce nei minimi particolari tutte le vicende che hanno riguardato l'eventualità di realizzazione di un manufatto stabile per l'attraversamento dello Stretto di Messina e quindi per il superamento di tutta una serie di vicende, certamente negative, che riguardano il sistema dei trasporti in quella zona.

Non voglio fare riferimenti su aspetti non essenziali della questione, che sarebbero tanti e tutti positivi; essi suscitano in me la tentazione di parlarne, per dare maggiore consistenza alla nostra richiesta affinché si possa giungere alla realizzazione di questa importante opera, però il non eccessivo interesse (soprattutto - e mi dispiace - da parte dei colleghi senatori del Meridione, della Calabria, della Sicilia, e anche della Puglia e della Campania) non è certamente di buon auspicio, e non evidenzia una grande volontà politica di solidarietà nella discussione di un problema davvero fondamentale per noi meridionali.

Voglio fare solo qualche riferimento che rivela un po' la necessità per noi di realizzare il ponte sullo Stretto di Messina. Il fatto essenziale è che quest'opera rappresenterebbe il presupposto necessario per il nostro sviluppo economico, soprattutto nel settore del turismo, essendo il nostro Meridione e la nostra regione siciliana altamente vocati a questo tipo di investimento, posto che ormai dall'agricoltura non traiamo più notevoli risorse e che il commercio, in conseguenza dell'impossibilità di dare uno sviluppo adeguato all'agricoltura, finisce per segnare il passo. Soprattutto, nel momento in cui si fa riferimento al Meridione e alla condizione estremamente difficile della disoccupazione, alla necessità di trovare soluzione a questo problema, la realizzazione di questa opera, che occuperebbe, come è stato calcolato, circa 10.000 persone per dieci anni, fornendo an-

che a tutto l'indotto la possibilità di una ripresa, è certamente un fatto importante.

Così come è importante in modo più specifico l'interesse della città di Messina (e ritengo anche di Reggio Calabria) che conosce bene ciò che tanti non sanno; voglio sottolinearlo: la città di Messina soffre enormemente per la mancanza di un passaggio rapido e stabile sullo Stretto. Non voglio fare riferimento al periodo estivo in cui certamente i flussi turistici aumentano e quindi aumenta ulteriormente il traffico sullo Stretto, dalla Sicilia per la Calabria e dalla Calabria per la Sicilia, quanto piuttosto a tre-quattro situazioni che si verificano soprattutto d'inverno, quando a Messina, che ha due approdi nel centro storico della città per due o tre giorni, non è possibile effettuare i traghetti per il forte scirocco, per il mare forza 7 o forza 8. La città allora si vede chiusa in una morsa di 4.000-5.000 autoarticolati, che la invadono interamente, soprattutto nel suo centro storico e oltretutto (mi rivolgo ai Verdi, che non sono in Aula), la inquinano enormemente. Essendo inverno ed essendo freddo, gli autisti di questi autoarticolati tengono i motori accesi per poter riscaldare la cabina.

Si tratta di questioni che riguardano il messinese e non il resto del territorio, ma anche di fatti che certamente richiedono attenzioni particolari. Non basta che i Verdi dicano: «Ah, l'impatto ambientale», «Ah, la priorità». Ma che c'entra? Questo discorso è fuori dalle priorità.

Noi chiediamo di portarlo a compimento con la realizzazione di quest'opera in quanto siamo convinti, per tutto quello che sappiamo, che allo Stato non costerebbe neanche una lira. È sorprendente leggere ogni giorno sui giornali atteggiamenti di opposizione e di contestazione a questa nostra legittima aspirazione, richiesta, quando allo Stato non costerebbe assolutamente niente.

È di tre o quattro giorni fa la notizia che la società francese Générale des eaux, con la Mitsubishi, ha già raggiunto un accordo per poter costruire questo manufatto, in cambio della concessione a suo favore per un periodo che sarà stabilito; ciò comunque consentirebbe la realizzazione dell'opera a costo zero.

Conclusa questa parte del mio intervento, trattata semplicemente per cenni, voglio affidare il resto del mio intervento al testo che ho già scritto, proprio per evitare di cedere alla tentazione di dilungarmi e di uscire fuori dell'ambito della discussione.

Ritengo importante riferire dati che certamente sono rilevanti, dati storici che al di là del pressapochismo, delle polemiche preconcepite e pregiudiziali, sono lì a testimoniare uno sforzo mirato a non far naufragare un sogno e ad imprimere nelle menti della gente della Calabria e della Sicilia la vera posta in gioco, la possibilità dello sviluppo reale di queste due regioni che un certo nordismo ottuso vuole ancora una volta inchiodare ad una condizione di subalternità, perpetuando purtroppo il retaggio delle condizioni di confusione politica nelle quali fu imposta al Sud l'unità d'Italia.

Il ponte, va detto subito, non è un'opzione di società privata. La società Stretto di Messina, che ha redatto il progetto di massima, è un ente di diritto pubblico nato da una legge dello Stato, n. 1158 del 17 dicembre 1971, che impone all'IRI di costituire una società pubblica poichè il collegamento stabile (attenzione: «collegamento stabile» e non «ponte») era un'opera - e lo è di più oggi - di rilevanza nazionale: anzi, oggi è di rilevanza europea.

La società veniva costituita 10 anni dopo, nel giugno del 1981, ma le concessioni per il progetto di fattibilità e per quello di massima venivano «assentite» solo nel dicembre 1985. Il progetto di fattibilità riguardava le ipotesi di ponte aereo, di tubo flottante (noto come «ponte di Archimede») e di galleria sottomarina, come quella realizzata nella Manica.

Nel 1987 il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo aver esaminato i tre progetti di fattibilità, autorizzava la società Stretto di Messina a passare al progetto di massima di un ponte ad una o due campate; questa è verità storica. Nel 1990 la società Stretto di Messina comunicava al Consiglio superiore dei lavori pubblici che non era possibile affondare un pilone di 160 metri in mezzo allo Stretto, sicchè si passava alla progettazione di massima per un ponte ad una sola campata.

Proprio nel giugno di quell'anno l'ex senatore della Democrazia Cristiana Nino Calarco, direttore de «La Gazzetta del Sud», dal presidente del Consiglio Giulio Andreotti viene nominato presidente della società Stretto di Messina in quanto stimato dalla destra, dal centro e dalla sinistra politica ed in quanto persona *super partes* capace di far chiudere la vicenda della progettazione di massima nel più breve tempo possibile, cioè entro e non oltre il 1992.

Un ordine del giorno presentato alla Commissione trasporti della Camera dall'allora Partito Comunista Italiano, primo firmatario l'onorevole Folena, chiese al Governo di stanziare a beneficio del completamento del progetto di massima la somma di lire 40 miliardi, fissando come termine ultimo la data del 31 dicembre 1992, pena lo scioglimento della società. I 40 miliardi non sono mai entrati nelle casse di tale società perchè occorreva una legge di spesa, ciò nonostante il progetto di massima, con uno sforzo finanziario degli azionisti pubblici (IRI, ANAS, Ferrovie e regioni Sicilia e Calabria) viene ugualmente presentato entro la data fissata dal Parlamento, deludendo chi sperava che la società non ce la facesse e chiudesse i battenti consegnando il ponte ad un futuro senza scadenze.

La legge del 1971, la cui riforma è stata sempre invocata dal presidente della società Stretto di Messina sin dall'inizio del suo mandato, prevede l'esame del progetto di massima da parte delle Ferrovie, dell'ANAS e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, enti che hanno esitato le loro articolate analisi del progetto di massima rispettivamente negli anni 1994, 1995 e 1996. I ritardi da parte di questi enti, però, sono costati agli azionisti pubblici, e quindi al contribuente, circa 25 miliardi di lire.

Adesso, nell'attesa della determinazione del CIPE, che non si sa perchè ancora non abbia depositato il suo parere (forse non avrà ancora ricevuto gli atti, forse - sappiamo come vanno queste cose - avrà perso no-

tevole tempo), alcune forze politiche, anche al fine di evitare ulteriori inutili spese di gestione della società (che costa tre miliardi all'anno) si sono adoperate perchè il Parlamento si riappropriasse del dibattito e della decisione, consapevoli che la società Stretto di Messina è ingiustamente colpevolizzata, per la spesa di 135 miliardi, da parte di tutti coloro che sono contrari al ponte e che in fin dei conti non accettano (non potendolo politicamente tenere al guinzaglio) chi opera con trasparenza e competenza, ossia il Presidente della società, il senatore Calarco, il quale tra l'altro ha sempre rinunciato (e non ora ma anche nel periodo di tangentopoli) a qualsiasi indennità o rimborso-spese per viaggi.

Poichè alcuni Ministri e Sottosegretari sostengono l'alternativa delle cosiddette autostrade del mare lungo il Tirreno e l'Adriatico, non è conveniente ricordare che questa alternativa ha rappresentato il nocciolo duro del programma dell'amministratore delle Ferrovie dello Stato, dottor Lorenzo Necci, da lui esposto pubblicamente nel Forum «Un Mezzogiorno di ordinario sviluppo - Crescere con il Sud», organizzato il 24 novembre 1995 dalle Ferrovie dello Stato a Napoli quando si prospettava, invece delle elezioni anticipate del 1996, la costituzione di un Governo diverso da quello presieduto dall'onorevole Dini, di cui Necci avrebbe dovuto essere il super ministro dei trasporti.

A pagina 113 degli atti di quel Forum, nell'intervento di Necci si legge testualmente: «Vi è poi la direttrice ionica per realizzare il collegamento tra i due mari con un investimento di oltre 600 miliardi ed inoltre le rete siciliana, che ha una logica un pò diversa dalle altre, perchè la Sicilia rimane un'isola ed ha bisogno di un sistema di trasporto dentro la Sicilia e non tanto dalla Sicilia al Nord Europa, essendo quello un sistema complesso. I treni infatti risultano un mezzo economicamente valido su tratti di 500-800 chilometri, difficilmente su 2.000 chilometri». Ed infatti alla fine di questo anno le Ferrovie dello Stato, secondo la strategia che senza illazioni o allusioni si può definire di Necci, sospenderanno il traghettamento della più parte dei convogli dei passeggeri da e per la Sicilia. È dell'altro giorno, con l'entrata in vigore del nuovo orario, la soppressione, per esempio, delle vetture letto in partenza e in arrivo a Messina, per cui chi viaggia con i treni e con i vagoni letto, come me, deve partire da qui - e non può far diversamente - alle 20,50 per arrivare a Messina alle 5. Si badi bene: per arrivare a Messina alle 5 si è svegliati alle 3 e 30, perchè un'ora e mezza comporta il complesso delle operazioni per il traghettamento ed il raggiungimento della stazione ferroviaria di Messina.

La strategia di Necci non poteva però essere avulsa da una logica di interessi internazionali, che è sempre stata contraria al ponte perchè il ponte significa il trasferimento di merci dalla ruota alla rotaia, cioè la rinuncia al supporto delle navi veloci già impostate. Stanno infatti per uscire dai cantieri unità moderne da adibire sulla linea marittima Palermo-Napoli, incrementando il già notevole cabotaggio tra due ex capitali del Mezzogiorno: l'Italia così si deve fermare per l'ennesima volta ad Eboli.

Si rispetta lo stesso copione del TAV, per la cui progettazione, che ha escluso parte della Campania e tutta la Calabria, istituzioni pubbliche e grandi gruppi privati alla vigilia delle consultazioni politiche generali del 1992 offrirono il meglio di sè – si fa per dire – a favore di partiti e di personaggi che nel nostro paese pure auspicavano il riordino dei trasporti. Ecco perchè senza allusioni malevole, si vuol ripetere che, se ci sono forti interessi a fare il ponte, ci sono altrettanti interessi forti a non farlo. Ecco perchè, per un fatto di chiarezza e democrazia, il dibattito sul ponte e le decisioni relative devono svolgersi in Parlamento.

L'unico precedente in Parlamento degno di rilievo è l'audizione conoscitiva del 1991, quando in due riprese la Commissione trasporti ascoltò (in prima battuta) anche le ragioni dell'ENI, che aveva speso senza alcuna autorizzazione decine di miliardi nella progettazione del tubo flottante, *alias* «ponte di Archimede». In quella sede la società Stretto di Messina precisò che sarebbe stato criminale non fare niente per razionalizzare il traffico dello Stretto in attesa del ponte. Per quanto riguardava l'ipotesi alternativa, cioè il tubo flottante, fu chiesto di indicare come essa potesse essere reintrodotta proceduralmente, come volevano (e vogliono tuttora) alcuni Ministri della Repubblica, in quanto la società Stretto di Messina non può farlo poichè, alla fine della procedura di esame della fattibilità, è stata autorizzata solo a progettare il ponte. Se si chiude la procedura della progettazione di massima del ponte, il Governo può attraverso un concorso internazionale, chiedere ai grandi gruppi finanziari europei e mondiali una dichiarazione di interesse alla costruzione del ponte o, se vuole, del collegamento stabile. In quella sede potrebbe essere esaminato il progetto del «ponte di Archimede» dell'ENI, o di altri, contro cui la società Stretto di Messina non ha mai espresso giudizi che non le competevano.

Recentemente l'ex ministro Franco Carraro, che è presidente di Impregilo, in un convegno svoltosi a Roma ha scherzosamente fatto notare che i gruppi economici internazionali non sono dame di carità. Se da loro viene certificato che il ponte è autofinanziabile, *nulla quaestio* sui ragionamenti e sui dubbi che, ad esempio, Rifondazione Comunista semina riguardo all'effettivo costo della costruzione e della gestione del ponte. 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, allo stato attuale e secondo certe ipotesi attualmente preliminari, un'elevata capacità del progetto di autofinanziarsi». Si fa riferimento al Giappone, al ponte della zona di Kobe, un ponte che ha resistito ad un terremoto dell'undicesimo grado della scala Mercalli, superiore a quello del 1908 di Messina; si fa riferimento alla Danimarca, con l'ultima grande realizzazione, con il grande contributo italiano, sia tecnico che finanziario. Si fa riferimento inoltre al Portogallo. Sono paesi che hanno realizzato in questi ultimi tempi lun-

ghi ponti sospesi e mostrano che senza corruzione i costi possono essere contenuti entro i limiti dei preventivi.

Le due regioni territorialmente coinvolte nel collegamento stabile, la Sicilia e la Calabria, che rappresentano circa 8 milioni di cittadini, di recente hanno riconfermato impegni e volontà già manifestati nel passato nel volere il ponte: ricordiamo il voto espresso il 1° giugno scorso dal Consiglio regionale della Calabria e l'autorizzazione della Giunta regionale siciliana al suo presidente, onorevole Drago, di mettere in atto tutte le iniziative possibili per conseguire il risultato.

Ma la progettualità del ponte non riguarda solo la realizzazione del collegamento: riguarda la richiesta continua di una razionalizzazione dei trasporti nel Mezzogiorno. Senza di essi non si realizzano nuovi posti di lavoro. Cesare Romiti ha detto che la mafia si combatte con il lavoro; il ponte significa tanto lavoro, per dieci anni e oltre.

Il ponte ha una sua spiccata valenza ferroviaria: pure adesso, con l'armamento ferroviario da quinto mondo che abbiamo nel Sud (pensate, su 1.340 chilometri di linea ferrata, solo 106 hanno il doppio binario), con la costruzione del manufatto si risparmierebbero 240 chilometri nella tratta Palermo-Milano, proporzionale al tempo che si impiega nel traghettamento; 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 a piè pari, viaggiando in treno, la tratta Napoli-Roma.

Recentemente il presidente della società Stretto di Messina ha presentato al Governo una proposta che mira sostanzialmente a due obiettivi, uno di breve e uno di medio-lungo periodo. L'obiettivo di breve periodo riguarda il completamento dell'*iter* approvativo del progetto di massima: questo è il punto essenziale della mozione che reca come prima firma quella del senatore Germanà e quindi la mia. Non si è trattato di mio disinteresse: nella passata legislatura avevo presentato già una mozione, con la firma di circa 87 senatori, che non fu discussa, un pò per le solite lungaggini, ma soprattutto per l'intervenuto scioglimento delle Camere. Dunque il punto è questo: si chiede l'esame in tempi ristretti da parte del CIPE del progetto di massima e l'emissione del relativo parere, così come previsto dalla legge istitutiva n. 1158 del 1971. Perché chiediamo questo, signor Ministro? Perché noi riteniamo che il parere del CIPE sia l'ultima incombenza di un *iter* il cui inizio risale anche a prima del 1971. Ricordo tutti i Ministri della Repubblica, tutti i capi dei partiti di allora) i quali, venendo a Messina, assicuravano (non solo annunciavano) la costruzione di questo ponte sullo Stretto: Messina copiosamente dava voti. Questo avveniva qualcosa come 34 o 35 anni fa, e mi dispiace ricordarlo solo perchè dimostro di avere un'età piuttosto avanzata.

Dicevo, signor Ministro, che questo per noi è interessante ed è il motivo fondamentale, il fine essenziale della nostra mozione. Una volta ottenuto il parere del CIPE, il Governo, tutto il Governo, deve finalmente dire sì o no a questo ponte: i meridionali, in particolare i calabresi e i siciliani, non possono più essere presi in giro, non possono più attendere; non pos-

sono più sentir dire, gli italiani, gli europei, che ancora bisogna valutare, che ancora bisogna approfondire e via dicendo. Il Governo deve esprimersi in modo collegiale; non è possibile assistere tutti i giorni sui giornali a dichiarazioni improvvide, una delle quali attribuita a lei, signor Ministro, secondo la quale il ponte è inutile perchè congiungerebbe due regioni assolutamente prive di capacità economiche, in situazioni di degrado. Io mi sono permesso, evidentemente in modo del tutto civile, di replicare a questa dichiarazione che ho letto sui giornali, che io attribuisco a lei, signor Ministro, solo per averla letta sui giornali... (*Cenni di assenso del ministro Costa*). Per la verità qualche perplessità l'avevo, perchè non ritenevo lei persona che potesse fare tali valutazioni. Proprio per questo, proprio per la situazione di particolare disagio di quelle regioni un'opera, che oltretutto allo Stato non viene o non verrebbe a costare niente, secondo gli accertamenti e quanto già sappiamo, è essenziale ai fini dello sviluppo di quella città. Il ministro Ronchi parla di impatto ambientale; ma l'impatto ecologico che subiscono la città di Messina e di Reggio Calabria dove lo mettiamo? Bisogna recarsi sul posto a vedere il disastro che si verifica in quelle occasioni a cui un momento fa ho fatto riferimento.

Il collega Preioni parlava di priorità; ma qui esistono priorità? Le priorità ci sono quando si tratta di opere pubbliche omogenee o comunque di quelle opere pubbliche, la maggior parte o tutte, che devono ottenere il finanziamento statale e non nei confronti di un'opera che invece non ha bisogno di questo contributo, per quanto sappiamo e ci auguriamo che sia. Quindi lasciamo stare questi discorsi che non hanno più senso.

Il parere del CIPE dovrebbe riguardare preminentemente la valutazione tecnica degli aspetti economico-finanziari del progetto senza assumere connotazioni di carattere politico decisionale e senza esprimere in alcun modo una manifestazione di volontà a favore o contro la realizzazione dell'opera.

Le scelte riguardanti il passaggio all'eventuale fase di progettazione esecutiva e di realizzazione del ponte competono al Governo ed al Parlamento e comportano l'approvazione di apposite leggi, come peraltro previsto dalla sopra richiamata legge istitutiva.

Il parere del CIPE rappresenta, di contro, l'ultimo atto formale, propedeutico all'emissione del decreto interministeriale di approvazione del progetto di massima. Per la società Stretto di Messina tale approvazione riveste fondamentale importanza (e anche per noi siciliani e meridionali) ed è essenziale in quanto costituisce l'atto conclusivo dell'articolato complesso di attività sviluppate nel corso degli anni in conformità a quanto previsto dalla legge e dalla convenzione che, tra l'altro, hanno consentito nei diversi esercizi di capitalizzare i costi sostenuti fino ad oggi per gli studi e le progettazioni.

Inoltre l'approvazione del progetto di massima consentirebbe alla Stretto di Messina di essere titolare di un bene economico di rilevante entità che, in ogni caso, potrebbe essere anche trasferito a soggetti terzi qualora la società non fosse in grado di proseguire l'attività inerente la progettazione esecutiva e la successiva costruzione e gestione dell'opera.

Viceversa, la mancata approvazione del progetto comporterebbe l'accollo in capo alla concessionaria (IRI 60 per cento, ANAS 8,5 per cento, Ferrovie dello Stato 10,5 per cento, regione Calabria 10,5 per cento, regione siciliana 10,5 per cento) di tutti i costi sostenuti, pari a oltre 135 miliardi, con correlata perdita per gli azionisti che vedrebbero preclusa ogni possibilità di riconoscimento e ristoro dei costi sopportati per consentire alla Stretto di Messina di espletare correttamente e completamente l'attività sociale prevista per legge e per convenzione.

In tale ambito la Società concessionaria potrebbe essere chiamata a svolgere funzioni ampie ed articolate che vanno dal contributo alla revisione del piano generale dei trasporti e del piano delle reti transeuropee (TEN), in relazione anche alla programmazione dei fondi strutturali europei per il periodo 2000-2006, al coordinamento delle attività di pianificazione territoriale e di risanamento ambientale nell'area dello Stretto.

Per quanto attiene specificatamente al ponte la società su direttiva del Governo, potrebbe procedere alla verifica, nonchè eventualmente alla sollecitazione, dell'interesse di raggruppamenti imprenditoriali e finanziari nazionali ed internazionali a partecipare ad una competizione per l'affidamento in concessione della progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'opera con il più ampio ricorso al *project-financing*. Presupposto affinchè si possa realizzare detta ipotesi è la preventiva approvazione del progetto di massima.

In caso di risposta positiva o di coerente volontà politica la società, anche in considerazione del *know-how* acquisito nel lavoro finora svolto, potrebbe assumere un ruolo di primo piano nel coordinamento delle attività finalizzate alla realizzazione dell'opera. A tal fine, per conferire maggiore autorevolezza, impulso e continuità alle attività aziendali future, è auspicabile un maggiore impegno e coinvolgimento nella società degli enti istituzionali e territoriali interessati (ANAS, Ferrovie dello Stato, regioni Calabria e Sicilia).

Prima di concludere il mio intervento, signor Presidente, e chiedo scusa se mi sono un po' dilungato, ma me lo conceda come senatore della città di Messina, vorrei rivolgere una esortazione a coloro che, a vario titolo e con sentimenti e calcoli non tutti sinceri o chiari, si sono schierati a testa bassa contro il ponte.

Non si neghi ai giovani meridionali senza lavoro, ai giovani che non sanno nemmeno se fare le valigie per il Nord come fecero purtroppo i loro padri e nonni, la possibilità di sperare e pensare in termini europei. Non si lasci che Sicilia e Calabria abbiano titoli sui giornali di tutto il mondo solo per le imprese della mafia e della 'ndrangheta, ma permettete che si possa parlare attraverso i *mass media* di questo grande sogno di civiltà con cui non si riaffermano pregiudizi ma si rinnova il mito perenne di Ulisse, proprio tra Scilla e Cariddi.

Non si criminalizzino coloro che a viso aperto sono a favore del ponte. Scriveva scontento su «La Repubblica» del 24 febbraio scorso il vice direttore Giovanni Valentini: «C'è mancato poco che accusassero l'autore di essere mafioso: e visto come è iniziata la discussione, non è



neppure escluso che prima o dopo qualcuno lo faccia» Valentini aveva dedicato un'intera pagina al progetto del ponte confutando punto per punto le obiezioni e infine ricordando soprattutto che il collegamento viario e ferroviario è previsto da una legge dello Stato approvata quasi trent'anni fa.

Non si accetti senza reagire, per motivi di decenza e dignità culturale, che un rappresentante del Governo possa dire in TV che solo un paese bottegaio può pensare a realizzare il ponte. Sarebbero bottegai paesi di antica civiltà come Danimarca, Portogallo e Giappone che hanno inaugurato in questi mesi gli ultimi tre importanti ponti a campata extra lunga!

Ha pienamente ragione il nostro collega ex Presidente del Senato, senatore Scognamiglio, che, il 3 giugno scorso, rivolgendosi al Presidente del Consiglio, onorevole Prodi, dopo avergli fatto notare come la situazione del Sud sia tale da avere bisogno di qualche forte, visibile, chiaro, intellegibile segnale del paese verso il Meridione, ha concluso con questa affermazione: «Tutti sappiamo che questo segnale, da un punto di vista tecnologico, da un punto di vista di immagine e di impatto sulle infrastrutture, è realizzabile solo attraverso un'opera e cioè la costruzione del ponte sullo Stretto».

Non ci si tolga questo sogno: è un sogno che coltiviamo, siciliani e calabresi, da circa 34-35 anni. È un sogno che, se ne avessero contezza, coltiverebbero tutti gli italiani e tutti gli europei: è quel sogno che aveva determinato una considerazione assolutamente negativa non solo nei nostri confronti ma anche nei confronti dello Stato italiano. Ricordo quando alcuni Ministri della Comunità europea vennero a Messina, in occasione del Convegno del 1995 organizzato dall'onorevole Antonio Martino, i quali condotti a visitare i villaggi nei dintorni di Messina, giunti a Torre Faro ci dissero di non riuscire a capire come in una situazione di questo tipo non si fosse ancora provveduto a realizzare il ponte sullo Stretto. Non riusciamo a capirlo neanche noi. Mi auguro che lo capiscano i colleghi, e soprattutto che lo capisca il Governo, e che questo sogno possa diventare realtà. (*Applausi dai Gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Meduri. Ne ha facoltà

MEDURI. Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, svolgerò un intervento «leggero» e spero anche breve perchè non dovrò affrontare temi tecnici approfonditamente. Infatti, ci hanno già pensato molti dei colleghi che sono intervenuti prima di me, per ultimo, in modo brillante tanto quanto passionale, il collega Ragno e il collega Germanà illustrando la nostra mozione, come il collega Loiero illustrando la propria mozione.

D'altra parte siamo pochi intimi: se è vero che Manzoni, dopo aver lavorato tanto e aver «risciaquato i panni in Arno», si accontentava di 24 lettori, noi possiamo anche accontentarci di 24 senatori di buona vo-

lontà, quasi tutti calabresi e siciliani, qualcuno napoletano, ma siamo sempre nel Regno delle due Sicilie.

LOMBARDI SATRIANI. C'è anche la senatrice De Zulueta.

SCIVOLETTO. Ci sono i piemontesi.

PRESIDENTE. C'è anche il senatore Morando che è piemontese.

MEDURI. È un uomo di buona volontà. Non vorrei malignamente pensare che il senatore Morando sia qui per godersi l'aria condizionata.

MORANDO. Ammetterà che ci sono posti migliori per godersi l'aria condizionata.

MEDURI. È un sospetto il mio, comunque, senatore Morando, la ringraziamo per essere presente.

È come se noi meridionali, noi calabresi, noi siciliani noi che facciamo parte della Commissione permanente che si occupa di lavori pubblici, trasporti e marina mercantile, ci allontanassimo quando si parla dei problemi di Venezia, tanto cari al Ministro, o di Malpensa 2000 o del raddoppio della Cuneo-Asti o di quant'altro interessi una zona non certamente meridionale dell'Italia; sì, ancora dell'Italia grazie a Dio, visto che la secessione tanto desiderata e auspicata dai colleghi della Lega, che oggi ci illuminano con la loro assenza, ancora non c'è.

Il collega Lo Curzio ci ha riferito di una riunione quasi di setta, avvenuta in qualche stanza di questo palazzo alcune ore fa e alla quale hanno partecipato un Ministro, due Sottosegretari e qualche collega di maggioranza; una riunione della quale abbiamo preso contezza qui e che forse, dato il numero attuale dei presenti, si sarebbe potuta svolgere anche nell'Aula di Palazzo Madama. Ci ha detto che in quella riunione le decisioni sarebbero state prese: ci ha comunicato commosso più che entusiasta, che Governo e maggioranza avrebbero deciso in modo favorevole al Ponte; finalmente questa lieta novella era arrivata! Ma si trattava di quel Governo e di quei colleghi di maggioranza che poi hanno prodotto una mozione, firmata anche dal senatore Lo Curzio, molto vaga e vagamente dilatoria, che certamente non ci tranquillizza perchè non fissa scadenze precise. Noi diremo, insieme ai colleghi del Polo, che forse anche questa mozione in qualche modo potrebbe avere il nostro interesse e ottenere forse anche la nostra approvazione, se fosse integrata con alcuni impegni che riferirò. Però, pensiamo sia difficile che su questo argomento, come su altri, il Governo possa trovare unità di intenti e vera volontà, un po' perchè durante questi periodi abbiamo spesso sentito il Ministro, che ringraziamo per essere presente, completamente in antitesi, per esempio, rispetto alle posizioni espresse dal professor Misiti, ricordando al colto e all'inclita la necessità di andare piano perchè il parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e ribadito anche in varie inter-

viste dal professor Misiti, non significa nulla, in quanto permangono le difficoltà politiche conosciute, permane una posizione del Governo molto critica, permane soprattutto una tradizionale difficoltà di codesto Governo nel momento in cui si toccano interessi magari astrattamente ideali dei Verdi o di Rifondazione comunista o nel momento in cui, come avviene per la politica estera, si parla di cose nelle quali la maggioranza denuncia le proprie frane e le proprie fratture. Qualcuno dei colleghi della Lega, che stasera non ci sono, quando si riferisce alla nostra terra parla della «Calabria saudita» e quando parla della Sicilia ne parla come fosse la Libia. Probabilmente il Governo è in difficoltà: perchè il ponte sullo Stretto viene inteso come un manufatto che dovrà congiungere la «Calabria Saudita» alla Libia (Sicilia) e pertanto, per i ministri «leghisti» come Costa, l'argomento diventa di politica estera!

È un argomento di grande difficoltà perchè gli ambientalisti dicono di no. Sono gli stessi ambientalisti che non c'erano nel 1971 quando a Saline Ioniche di Reggio Calabria solo chi vi parla e il povero senatore Franco affrontavano la maggioranza di allora che voleva «regalare» alla Calabria, come poi fece, la Liquichimica di Saline, dove si dovevano produrre mangimi biochimici altamente cancerogeni e patogeni usando centrali termiche a petrolio, che avrebbero distrutto con le loro piogge solforose e con i fumi tutta l'agricoltura della zona; non riuscimmo a bloccarla anche perchè non si fecero vivi, allora, i Verdi e gli ambientalisti e quello stabilimento fu fatto. Quello stabilimento è lì, mai attivato, monumento all'infamia di un regime che ha trattato la Calabria come fosse stata «Calabria saudita»; ma non c'erano gli ambientalisti e c'era un solo rappresentante di Rifondazione comunista, lo voglio dire perchè sono un uomo leale e non ho paura della verità: c'era un solo rifondatore comunista, il nostro ex collega, senatore Tripodi, sindaco di Polistena, quando a Gioia Tauro facemmo la battaglia contro la centrale a carbone. Tutti gli altri, e soprattutto i Verdi, dov'erano? (*Applausi del senatore Bevilacqua*).

Se la centrale a carbone non c'è oggi, ebbene, vivaddio, non c'è per le battaglie che in quella direzione vennero fatte dal Movimento sociale italiano di allora e dal sindaco di Polistena, anche a salvaguardia dell'ambiente e della polifunzionalità del porto. Tutti gli altri non c'erano! Adesso scopriamo l'ambientalismo, scopriamo il rispetto della natura solo nel momento in cui pensiamo alla realizzazione, come ha detto il collega Ragno, di un sogno, il Ponte sullo Stretto, che non dovrebbe essere solo dei calabresi e dei siciliani ma che dovrebbe essere un sogno italiano. L'ottava meraviglia del mondo! E dovrebbe essere un sogno italiano non solo per quelli che sono gli aspetti della grandezza dell'ingegno umano, che si sviluppa e si evidenzia anche attraverso un'opera di questo genere, ma anche perchè, onorevole Presidente, signor Ministro, signor Sottosegretario, a questa opera devono guardare non solo i siciliani e i calabresi, che vedono risolti molti dei loro problemi, non solo i siciliani ed i calabresi che sperano che per dieci, dodici, tredici anni qualche migliaio di persone, forse anche diecimila, potranno trovare lavoro in quella zona e potranno poi almeno un migliaio di loro rimanere occupati nei servizi,

non tanto per l'indotto turistico che creerà la curiosità e le visite da ogni parte del mondo, ma tutta l'Italia che produce, perchè un ponte di quel genere, che si fa con l'impiego di milioni di tonnellate di ferro, di cemento e di quant'altro, certamente non solleva l'economia solamente in Calabria e in Sicilia.

Io penso, signor Presidente, colleghi senatori, signori del Governo, che anche in questa direzione va l'attenzione di chi governa un paese. Non è possibile pensare che dal 1971 esiste la legge istitutiva della società «Ponte»! Se avessero dovuto aspettare tanto i romani quando costruiscono il ponte di barche per far passare gli elefanti dalla Sicilia alla Calabria probabilmente l'avrebbero fatto dopo la caduta dell'impero; invece riuscirono a farlo molto prima e senza avere grandi mezzi tecnici! Io penso che in questa direzione si deve guardare. Io ve l'ho detto, sarebbe stato sciocco da parte mia mettermi a fare un intervento basato sui dati, numeri e numerini, ma vogliamo veramente guardare con attenzione a questo Mezzogiorno?

Sottosegretario Soriero, pochi giorni fa, in Calabria abbiamo avuto la visita del «superministro» Ciampi e del ministro Visco, con grandi impegni parolai: ma ci domandiamo quali siano gli impegni reali che questo Governo ha prodotto nei confronti del Mezzogiorno d'Italia e, in maniera ancora più specifica, verso la Calabria e la Sicilia. Dite di averci portato in Europa (e l'avete fatto attraverso il sacrificio di tutti); ma cosa dite al calabrese, ad uno dei tanti che rappresentano in Reggio Calabria il 52 per cento dei disoccupati rispetto alla popolazione attiva (e l'80 per cento di questo 52 per cento è costituito da disoccupazione intellettuale), cosa dite a questi ragazzi, a questi giovani, a questi uomini, a queste donne, che aspettano un segnale, che in qualche modo vorrebbero sentire, avvertire, vedere: li avete portati in Europa per che cosa? Dov'è l'Europa? È lontana, è staccata, è distante: nessuno si accorge che c'è, in Calabria o in Sicilia; così come nessuno, in Calabria o in Sicilia, si accorge che ci sia un Governo che in qualche modo guarda ai bisogni di quei territori, di quelle genti.

Ve l'ha detto prima anche il collega Giorgianni: la disattenzione dei Governi, di chi deve operare, genera il substrato nel quale alligna, prospera e si ingigantisce la mafia.

Signor Presidente, monsignor Giovanni Marra, vescovo di Messina, ha detto che «un giorno o l'altro il ponte si farà» perchè è fatale che ciò avvenga, perchè i popoli tendono ad unirsi e le comunicazioni tendono a migliorare; non è possibile rimanere con questo tipo di comunicazione. Non è possibile che in Calabria si arrivi ancora attraverso l'attuale strada, soprannominata autostrada, che è la Salerno-Reggio Calabria: la situazione deve migliorare. Il vescovo di Messina, che forse coltiva come noi e più di noi questo sogno e che forse più di noi crede, perchè deve credere più di noi, afferma che: «un giorno o l'altro il ponte si farà e chi oggi si oppone si coprirà di vergogna o si coprirà per la vergogna».

Non è possibile che si continui con questa disattenzione verso Calabria e Sicilia. D'altro canto, non lo diciamo solamente noi, nè lo diciamo

per posizione di parte. Sergio D'Antoni, che certamente non può essere indicato da nessuno come un reazionario afferma che il ponte si deve fare, che ha una sua valenza sociale, di lavoro e di sviluppo.

Siamo in buona compagnia e credo, signor Presidente, signori Ministri (mi rivolgo anche al ministro Ronchi) che in Danimarca la cultura dell'ambiente non sia certamente inferiore rispetto a quella che c'è in Italia. E se in Danimarca è stato fatto un ponte di 1.700 metri, non vediamo perchè mai non si possa fare un ponte sullo Stretto di Messina, quali siano gli elementi di turbativa.

Lo Stretto di Messina è già, certo, meraviglioso e l'autostrada non è pericolosa nel tratto che va da Bagnara a Reggio solo per le tante curve, per la carreggiata piccola o per la cattiva manutenzione della segnaletica, ma è pericolosa per la meravigliosità dell'ambiente che distrae il guidatore che la percorre nel senso Nord-Sud, da Bagnara a Reggio Calabria: probabilmente sarà ancora più pericolosa quando vi sarà il ponte, perchè penso che si osserverà uno scenario unico al mondo. Non so quanti milioni di persone verranno a vedere questo ponte, questa meraviglia, che poi non sarà costato nulla, come hanno affermato brillantemente il collega Ragno ed il collega Germanà, all'erario italiano; e forse questo è uno dei motivi ostativi per il Governo dello Stato al quale costerà invece dover adeguare le infrastrutture nelle zone intorno al ponte, è forse questo il motivo per cui il Governo si oppone, nicchia, non è in grado di prendere una decisione.

Noi calabresi e siciliani, però, abbiamo a ragione il diritto di vivere come gli altri, di avere le stesse infrastrutture, le stesse autostrade, abbiamo questi diritti e vi sollecitiamo, onorevole Soriero, a fare in modo che quando il ponte sarà costruito, fra venti o trent'anni (non ci illudiamo che avvenga prima, sogniamo e speriamo che sia realizzato prima, ma crediamo poco che ciò avverrà), e metterà in condizione i treni di passare direttamente dal continente all'isola, essi non debbano accavallarsi l'uno sull'altro, come accade talora a Genova, perchè dall'altro lato c'è ancora il binario unico ed i convogli che arrivano non hanno sfogo. Questa è la nostra speranza ed è quanto vogliamo credere. Noi sogniamo che le macchine possano arrivare sul ponte attraverso un'autostrada che sia tale e che quindi lo Stato prepari le infrastrutture, che anche la Sicilia veda ultimata la propria rete autostradale.

Concludo, signor Presidente, rivolgendomi a chi ha presentato per la maggioranza la mozione che ha mosso il collega Lo Curzio alla commozione ed a levare un inno al Governo...

RAGNO. La commozione è facile.

MEDURI. ...e soprattutto al ministro Costa che io stesso considero, non voglio offenderlo (in fondo i leghisti non si offendono di essere chiamati tali), un infiltrato leghista nelle file del Governo.

CAZZARO. Ma cosa dice?

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. È inaccettabile!

MEDURI. Fra coloro ai quali mi rivolgo vi è tra l'altro il collega Sciavoletto, per il quale ho una stima enorme, non disgiunta da grande considerazione e – se lui me lo consente – anche dall'affetto verso un collega che è sempre stato molto leale.

Ritengo pertanto che nella mozione che porta la firma di colleghi autorevoli ed impegnati non si possa rimanere sul vago e credo di poter chiedere, insieme ai colleghi Ragno e Germanà che, per esempio, gli impegni indicati per il Governo siano specifici ed abbiano delle date di scadenza. Chiedo che sia inclusa nel provvedimento collegato alla legge finanziaria per il 1999 la modifica della legge n. 1158 del 1971, inserendo i contenuti della direttiva del presidente Prodi, in obbedienza alla normativa comunitaria; in tal modo si consentirà la trasformazione della società Stretto di Messina, in modo che essa sia legittimata ad essere stazione appaltante, il che significa che la società potrebbe direttamente rivolgersi verso quel mercato internazionale che può assicurare (al di fuori, al di sopra e senza alcun impegno di spesa pubblica dello Stato italiano) la possibilità di bandire, ad esempio, l'appalto per il progetto esecutivo.

Insomma, signor Presidente, voglio dire al collega Lo Curzio che se la sua commozione stasera...

PRESIDENTE. Si è commosso davvero il senatore Lo Curzio?

MEDURI. Sì, signor Presidente, il senatore Lo Curzio ha pianto tante lacrime, di gioia, però, e di soddisfazione perchè sta in una maggioranza che finalmente affronta in Parlamento questo argomento. Vorrei ricordare al collega, tuttavia, che se ne parla non perchè vi era la mozione della maggioranza, ma perchè era stata presentata una serie di mozioni, prima di tutto stimulate dall'opposizione e dal Polo per le libertà

Signor Presidente, noi vorremmo che i 24 ascoltatori, partecipanti questa sera, che ho voluto assimilare ai 24 lettori di Manzoni, domani possano essere una maggioranza valida per approvare un documento unico; una maggioranza valida perchè i colleghi della Lega, che stasera non ci sono in quanto sanno che non si vota, domani certamente ci saranno per chiedere la verifica del numero legale o la votazione con il sistema elettronico. Allora noi ci auguriamo che domani il Parlamento possa arrivare a decidere finalmente di impegnare il Governo in modo serio su questo argomento, un modo che non consenta più a nessun Ministro di sgattaiolare, si chiami Costa, Ronchi o in qualunque altro modo, e che invece qualunque Ministro debba – non possa, debba – parlare a nome del Governo, perchè in tal senso indirizzato dal Parlamento e da un documento parlamentare, in modo serio nei confronti della Calabria, della Sicilia, dell'Italia e dell'Europa, per la costruzione di un'opera che sarà il

distintivo della grandezza dell'Italia moderna rispetto a tutto il mondo. (Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale. Vive congratulazioni).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Meloni. Ne ha facoltà

MELONI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, certo, mi viene difficile dopo questo appassionato intervento svolgere le considerazioni che mi riproponevo di fare sulle mozioni in esame. Epperò in primo luogo, non posso non rilevare che io provengo da un'isola che è tale come lo è la Sicilia, al di là della distanza che è certamente diversa e dell'impossibilità di creare un ponte che unisca la Sardegna all'Italia. Tuttavia non posso non considerare positivamente la prospettiva, la possibilità di unire l'Italia, nel caso della Sicilia anche materialmente con il resto dell'Italia, di unire la Sardegna e tutte le isole alle restanti parti del paese. E con questo spirito credo di poter fare le considerazioni che mi riproponevo di fare.

Sono uno che, come tanti altri, regolarmente subisce il peso dell'insularità; lo subisce in termini di disagio, lo subisce in termini economici, lo subisce in termini di isolamento, di segregazione. Questa mattina gli aerei che dovevano collegare la Sardegna con Roma e Milano non sono partiti perchè c'era lo sciopero, togliendo a noi la possibilità di raggiungere le sedi di lavoro e quelle nelle quali molti viaggiatori, che avevano problemi anche di salute, dovevano recarsi.

C'è un'altro motivo per il quale ritengo di dover dare una valutazione positiva, di apprezzare la forza e l'impegno con cui i colleghi della Sicilia e della Calabria stanno portando avanti questa battaglia. E cioè che, facendo una riflessione, andando a discutere della realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, si sta andando anche a vedere quali sono complessivamente le situazioni di crisi economica che quelle regioni del Mezzogiorno, così come la mia, soffrono. Si stanno andando a vedere i ritardi con i quali si affrontano la realizzazione di infrastrutture, con i quali si affrontano i problemi del lavoro, con i quali vengono comunque affrontati i decennali problemi del Mezzogiorno; problemi comuni a tutto il Mezzogiorno, problemi comuni, quindi, alla Sicilia, come alla Sardegna.

Non si può andare in Europa, come è stato detto, se non vengono superate queste diversità, queste diseconomie, se non si fa sì che l'Italia intera possa avere uguali condizioni di vita, uguali possibilità di inserimento nel mondo sociale e nella stessa Europa. E tutto questo è veramente ben lontano dal realizzarsi.

Certo, il ponte di Messina può essere un'opera simbolica; qualcuno ne ha parlato come di una cattedrale sullo Stretto, volendo ricordare le cattedrali nel deserto che sono state le grandi opere pubbliche realizzate nel Sud, le quali hanno comportato sperpero di denaro e sono consistite nella creazione di grossi insediamenti industriali poi finiti nell'abbandono, nell'incuria, nel fallimento. Potrebbe essere anche vista la questione sotto questo aspetto.

Qualcuno lamenta che non è la creazione del ponte che può rappresentare il volano per lo sviluppo dell'economia di queste due regioni o del Sud d'Italia; infatti la realizzazione del ponte deve rappresentare piuttosto il coronamento di un'altra serie di iniziative che portino al superamento di quelle condizioni di degrado e di isolamento di cui si parlava. Un'altra serie di iniziative significa la realizzazione e il completamento della rete autostradale, l'elettrificazione del sistema ferroviario, la creazione, quindi, di infrastrutture la cui realizzazione rende valido, funzionale, soprattutto dà valore e giustificazione alla creazione e alla realizzazione del ponte.

Sotto questo aspetto io credo debba essere portato avanti il discorso, cioè quello del ponte visto tra queste due regioni come un modo per contribuire soprattutto al superamento delle condizioni di disagio e delle disconomie che interessano quelle terre.

Però consentitemi, da isolano, di richiamare un po' l'attenzione anche sui problemi dei trasporti in generale, perchè, nell'affrontare il problema della costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, si parla di trasporti.

Il problema dei trasporti e dei collegamenti deve essere affrontato con riguardo a tutte le isole e a tutta l'Italia in generale. Non voglio approfittare della discussione di queste mozioni per parlare dei nostri problemi, però da altrettanto tempo, i 27-30 anni da cui si parla per la realizzazione del ponte, si parla anche della realizzazione della continuità territoriale tra la Sardegna e l'Italia, si parla del superamento di quelle condizioni che ci isolano, che ci allontanano dall'Italia, che impediscono lo sviluppo della nostra economia. Si parla da 30 anni, se non di più della necessità di dare ai sardi eguali possibilità di raggiungere l'Italia e l'Europa a parità di condizioni e di costi rispetto a tutti gli altri cittadini. È una battaglia rispetto alla quale il Governo sino adesso è stato molto lontano, rispetto alla quale sono mancate le risposte e che ci vede ogni giorno di più umiliati rispetto alla promessa, all'ipotesi, all'affermazione, che anche con l'ultima legge finanziaria è stata fatta da qualcuno, secondo la quale si sarebbe risolto il problema della nostra continuità territoriale. La realtà non è questa, bensì che anche la possibilità di ottenere la continuità territoriale ricorrendo ai regolamenti della Comunità europea con l'imposizione dell'onere di servizio non viene percorsa e quindi nel sistema dei collegamenti aerei continuiamo ad essere penalizzati, a pagare dei costi impossibili: non si può muoversi dalla Sardegna, per esempio da Cagliari, per andare a Milano e pagare 600.000 lire, non esiste! Questi sono i problemi dell'isolamento, dell'insularità che da un lato colpiscono certamente in misura inferiore la Sicilia, ma colpiscono anche noi, anche la Sardegna.

E che dire della grande scoperta delle navi superelevate della Tirrenia? Sembrerebbe un regalo fatto ai sardi, invece è esclusivamente una realizzazione che risponde agli interessi di bottega della Tirrenia, che risponde a calcoli precisi di carattere economico che vanno a vantaggio della Tirrenia, perchè in 4-5 anni la spesa sostenuta per la sua realizzazione viene ammortizzata. Però noi veniamo privati di tutti quei servizi di cui abbiamo necessità, perchè avere una nave che collega Civitavecchia, l'Italia, e Ol-



bia in tre ore e mezza non ha risolto i nostri problemi. Infatti poi si perdono due ore in attesa del treno o del mezzo pubblico a Civitavecchia e lo stesso accade in Sardegna laddove attraccano queste navi, perchè non c'è stato e non ci può essere un uguale collegamento. Viaggiare di notte, anche in tre ore e mezza, che poi diventano quattro o cinque ore, è diventata una cosa vergognosa. Prima almeno, con le navi traghetto che erano dotate di cuccette, poteva essere anche dignitoso passare sei o sette ore in nave; adesso si passa la notte nelle poltrone, senza alcuna comodità

Ancora una volta quindi non sono stati risolti i problemi dei collegamenti, i problemi dei sardi e quelli degli italiani che vogliono venire in Sardegna, ma si sono subite le scelte di carattere economico svolte dalla società di bandiera che si occupa dei collegamenti tra la Sardegna e l'Italia, il continente, come noi la chiamiamo.

Questi sono i problemi della continuità territoriale che io riscontro e che, con grande spirito di solidarietà verso i colleghi siciliani e calabresi, vorrei vedere risolti anche attraverso la realizzazione di quel ponte, perchè quello è un simbolo al quale noi vogliamo riferirci per ottenere anche il superamento dei nostri problemi.

Da noi non ci potrà essere sviluppo dell'economia se non si elimina il costo, la difficoltà e la diseconomia dei trasporti. La nostra continuerà ad essere un'isola marginale, una regione sottosviluppata, una regione in cui chi ha le possibilità potrà andare per godersi il mare della costa Smeralda e per fare vacanze da sogno, senza però poter mai approfondire la realtà che in quest'isola si vive tutto l'anno, una realtà di isolamento, di degrado, di abbandono e senza prospettive di sviluppo.

Il problema dei trasporti, i problemi dell'energia e dello sviluppo devono essere visti unitamente a quegli altri che il Governo oggi deve necessariamente affrontare per andare verso lo sviluppo del Mezzogiorno; devono essere visti con quell'ottica e all'interno di quella visione programmatica che deve comprendere anche la possibilità di risolvere i problemi. Non voglio scendere sulle problematiche di ordine tecnico, perchè poco mi interessano, ma credo che i problemi tecnici e progettuali si possano superare, quest'opera si possa realizzare come altre sono state realizzate. Non voglio affrontare questi temi, però voglio sottolineare quel significato politico e quella risorsa che quest'opera può e deve rappresentare in una visione d'insieme del progresso e dello sviluppo del nostro paese.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Tabladini. Ne ha facoltà.

\* TABLADINI. Signor Presidente, colleghi, forse vi sembrerà strano che un *lumbard* intervenga sul ponte di Messina, ma essendo intervenuto precedentemente, anche se da un punto di vista più tecnico che politico, devo dire che il nostro movimento non ha nulla in contrario all'ipotesi che si possa formare un collegamento tra la Sicilia e la Calabria; non

ha nulla in contrario perchè obiettivamente vede che vi è la possibilità che unendo Scilla e Cariddi, ci possa essere anche del lavoro.

Nell'intervento del mese scorso avevo proposto di vagliare anche altre possibilità tecniche, oltre al ponte sospeso, per le note ragioni dovute alle discussioni che ci sono state anche con i colleghi Verdi. Premesso che ritengo che un'opera di queste dimensioni sarebbe comunque un'opera d'arte, un'opera a sè stante e quindi non so fino a che punto potrebbe creare dei *vulnus* all'ambiente, mi sembra importante vagliare anche le altre possibilità che sono intervenute successivamente alla costituzione della società per il ponte sullo Stretto di Messina, costata molti miliardi a tutti gli italiani, anche a noi padani, e che forse varrebbe la pena di chiudere.

Non siamo dunque contrari ad un eventuale collegamento, a patto che venga effettuato privatamente: invece di parlare di opera pubblica, parliamo di opera privata. Pertanto, se c'è una società disposta a sobbarcarsi i costi di realizzazione dell'opera e che poi la gestisce, perchè in qualche modo dovrà rientrare delle spese, non abbiamo nulla in contrario. Quello che non vogliamo è che lo Stato si impegni economicamente, ma l'opera di per sè può essere realizzata: non c'è alcun problema in tal senso. Mi è stato riferito che c'è una società, la Mitsubishi, la società giapponese di *engineering*, pronta a realizzare quest'opera e a caricarsene i costi. Non siamo sostanzialmente contrari: se quest'opera deve essere fatta, ripeto, a livello privato, opera privata, a noi può anche star bene. Pertanto facciamo gli auguri ai colleghi siciliani ed anche ai colleghi calabresi e, perchè no, anche ad altri, se potranno presto attraversare lo Stretto sul ponte o comunque sul dotto di Messina. Sottolineo la parola dotto perchè è molto importante anche questa visione dell'opera privata, voglio ripetere e segnalare il concetto di privata.

Mi è stato detto che il pericolo è che una società privata inizi l'opera e poi la pianti lì, come è successo per altre opere nell'Italia meridionale e non solo. Normalmente in Germania quando si decide di costruire un'opera si bada anche all'assicurazione e cioè ci si assicura perchè la società finisca comunque l'opera. Pertanto sotto questo aspetto, se c'è un ente privato che vuole realizzare quest'opera e si assicura anche per portarla a termine, perchè economicamente possa avere la forza di farlo, anche se il nome che mi è stato fatto ritengo dia tutte le garanzie economiche in tal senso, noi non siamo contrari e facciamo gli auguri ai colleghi siciliani. (*Congratulazioni del senatore Germanà*).

PRESIDENTE. Troppo buono, senatore Tabladini.

È iscritto a parlare il senatore Veraldi. Ne ha facoltà

VERALDI. Signor Presidente, signor Sottosegretario, onorevoli colleghi, il dibattito sul ponte sullo Stretto rischia, anche in (questa sede, di navigare in un equivoco di fondo: quello delle troppo gravose risorse finanziarie che occorrerebbero per la sua realizzazione.

Io vorrei, prima di entrare nel vivo delle motivazioni politiche, sociali e storiche a sostegno di questa «idea», che fosse definito in termini reali

l'onere finanziario che l'intervento pubblico deve sostenere per la realizzazione dell'opera e che dovrà essere limitato ai soli collegamenti infrastrutturali.

Su questo dato credo ci sia poco da discutere. Si può essere o non essere d'accordo, ma si tratta di un elemento imprescindibile di qualunque discorso.

L'approfondimento che in questa sede dovremmo invece richiedere, per avere indicazioni precise sul come l'opera sarà realizzata, riguarda, invece, i vincoli, le prescrizioni, le modalità d'affidamento, le linee di una programmazione intermodale che consenta al ponte sullo Stretto di Messina di proiettare uomini e merci italiane ed europee al centro del Mediterraneo. Noi sappiamo che il piano di stabilità europeo ha fissato i paletti alle risorse spendibili complessivamente dal paese nel breve, medio e lungo termine, mentre appaiono in riduzione gli apporti dei fondi comunitari, in base all'Agenda 2000, per tale anno ed i cinque successivi. Pertanto ogni decisione, come quella riguardante un progetto quale quello in esame, comporta una riprogrammazione dai risvolti molto delicati e attentamente da considerare. Infatti, si parla - in base all'esercizio di fattibilità finanziaria che su quest'opera ha compiuto di recente il Mediocredito Centrale, correttamente facendola precedere e poi accompagnandola da riserve e cautele sulla sua provvisorietà - di una spesa attuale (cioè in lire 1998) per opere riservate al completo finanziamento pubblico di 2.525 miliardi e di un fabbisogno di capitali privati di 6.050 miliardi, i due terzi dei quali a credito ma con ulteriori agevolazioni nell'acquisizione, e ciò nella sola fase realizzativa. Inoltre s'ipotizzano contributi per la fase di gestione.

Precisato ciò, il ponte sullo Stretto non va considerato come un'opera di regime o una nuova cattedrale nel deserto, poichè le implicazioni positive che esso recherà all'intera economia del Mezzogiorno appaiono evidenti.

Intanto il ponte potrà diventare un formidabile volano di sviluppo per le reti autostradali e ferroviarie ad esso collegate, se non altro per l'aumento del traffico che provocherà su queste reti rendendo ineludibile il problema del loro ammodernamento. Su quest'ipotesi sarebbe opportuno disporre studi adeguati che consentano di prevedere i flussi turistici e commerciali. Si deve pensare, però, che se gruppi finanziari privati ritengono economicamente valido l'investimento, queste valutazioni non saranno sfuggite ai loro uffici studi.

Le considerazioni a sostegno che conclusivamente vorrei sottoporre all'attenzione di quest'Aula, però, sono altre.

L'individuazione di una qualsivoglia ipotesi di crescita economica delle regioni meridionali che assumono importanza strategica fondamentale negli scambi di prodotti e materie prime tra Europa e Stati che si affacciano sul Mediterraneo, passa attraverso la creazione di una rete di comunicazione moderna ed efficiente: il ponte è lo snodo obbligato di questa strategia.

Calabria e Sicilia soffrono una condizione d'abbandono che ha generato lassismo e sottosviluppo, ma, soprattutto, rassegnazione in larga parte di quelle popolazioni.

C'è bisogno di un segnale forte, un segnale che indirizzi verso queste aree l'attenzione dell'economia europea e stimoli la capacità d'investire da parte della imprenditoria locale. Il ponte può rappresentare questo segnale.

Qualche mese fa, in una lettera indirizzata al Presidente del Consiglio ho fatto presente che sarebbe estremamente miope discutere di quest'opera solo in termini di rapporto costi-benefici. È riduttivo pensare che c'è un problema dei siciliani e dei calabresi. È tutto il Paese che deve avere l'ambizione di riguadagnare una *leadership* nel Mediterraneo: Gioia Tauro insegna.

E poi c'è una valutazione di carattere politico che attiene alla capacità del Governo di affrontare con fermezza e decisione la questione lavoro-sviluppo nelle regioni più sofferenti rispetto a questi due grandi problemi.

Quando il Governo tedesco affrontò il problema della riunificazione della Germania usò ben altro parametro, anche se affrontava costi infinitamente superiori.

Ma c'era di mezzo la dignità di un popolo, c'era una ferita da rimarginare, una scommessa da vincere.

Pur facendo le debite proporzioni, anche in questa parte d'Italia c'è una ferita da rimarginare, una scommessa da vincere contro la mafia ed il sottosviluppo: il ponte sullo Stretto di Messina rappresenta un'arma importante per questa battaglia.

Ed io mi auguro, signor Presidente, signor Sottosegretario, e colleghi, che il nostro paese si ricordi che anche in Calabria e Sicilia c'è voglia di futuro e non solo abbandono e rassegnazione. (*Applausi dal Gruppo Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. Rinvio il seguito della discussione delle mozioni alla prossima seduta.

### **Calendario dei lavori dell'Assemblea, variazioni**

PRESIDENTE. Comunico acquisito nelle vie brevi l'assenso dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, che il calendario dei lavori è integrato con la discussione delle mozioni sull'assistenza psichiatrica, che avrà luogo nella giornata di domani.

Se non vi sono osservazioni, così rimane stabilito.

### **Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio**

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio della mozione, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

*BRIENZA, segretario, dà annunzio della mozione, delle interpellanze e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza, che sono pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.*

### **Ordine del giorno per le sedute di giovedì 25 giugno 1998**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 25 giugno, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

I. Seguito della discussione di mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti.

II. Votazione finale del disegno di legge:

**DISEGNO DI LEGGE COSTITUZIONALE.** – Deputati TREMAGLIA ed altri. – Modifica all'articolo 48 della Costituzione per consentire l'esercizio del diritto di voto degli italiani all'estero (2509-B) (*Approvato, in sede di prima deliberazione, dalla Camera dei deputati; modificato, in sede di prima deliberazione, dal Senato, e approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati. Seconda deliberazione del Senato. (Voto a maggioranza assoluta dei componenti del Senato) (Relazione orale).*

III. Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 29 maggio 1998, n. 166, recante proroga del termine per la conclusione della gara per la scelta del terzo gestore delle comunicazioni radiomobili (3309) (*Relazione orale*).

2. Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 15 maggio 1998, n. 151, recante disposizioni urgenti riguardanti agevolazioni tariffarie e postali per le consultazioni elettorali relative agli anni 1997 e 1998 (3335) (*Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale).*

IV. votazione finale del disegno di legge:

Trasmissione radiofonica dei lavori parlamentari e agevolazioni per l'editoria (3053-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

V. Discussione delle mozioni nn. 206 e 270 sull'assistenza psichiatrica.

**Termine seduta  
ore 20,01**

La seduta è tolta (*ore 20,01*).

---

DOTT. VICO VICENZI

Consigliere parlamentare preposto alla direzione del Servizio dei Resoconti dell'Assemblea

Allegato alla seduta n. 407**Disegni di legge, annunzio di presentazione**

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

ERROI. – «Istituzione del centro per la ricerca e per lo sviluppo agroindustriale del Mezzogiorno (CERSAM)» (3372);

CIRAMI. – «Ordinamento della professione di amministratore di immobili in condominio e istituzione del relativo albo professionale» (3373);

PEDRIZZI, PACE e BATTAGLIA. – «Disposizioni volte ad agevolare la definizione di pendenze tributarie» (3374);

DEMASI, COZZOLINO e PONTONE. – «Misure a garanzia di maggiore efficienza dei procedimenti elettorali, dei referendum previsti dalla Costituzione e delle iniziative legislative del popolo» (3375);

DEMASI, FLORINO, PONTONE e RECCIA. – «Istituzione della professione di amministratore di stabili in condominio e del relativo albo» (3376).

**Disegni di legge, nuova assegnazione**

Il disegno di legge: «Trasmissione radiofonica dei lavori parlamentari e agevolazioni per l'editoria» (3053-B) (*Approvato dalla 8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato e modificato dalla 7<sup>a</sup> Commissione permanente della Camera dei deputati*), già assegnato, in sede referente, alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), è nuovamente deferito alla stessa Commissione in sede redigente, fermi restando i pareri già richiesti.

Le Commissioni sono state autorizzate a convocarsi.

Il disegno di legge: PELLEGRINO e PARDINI. – «Modifica dell'articolo 407 del Codice di procedura penale concernente i termini di durata massima delle indagini preliminari» (3081), già assegnato alla 2<sup>a</sup> Commissione permanente (Giustizia), in sede referente, è nuovamente deferito alla stessa Commissione in sede deliberante, fermo restando il parere già richiesto.

Le Commissioni sono state autorizzate a convocarsi.

### **Governo, trasmissione di documenti**

Con lettere in data 20 giugno 1998, il Ministro dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 39, comma 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Serra D'Aiello (Cosenza), Cassano allo Ionio (Cosenza), Conza della Campania (Avellino), Francavilla al Mare (Chieti), Belvedere Spinello (Crotone), Marzano di Nola (Avellino), Montemezzo (Como), Miasino (Novara).

Il Presidente della Commissione di garanzia per l'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, con lettera in data 17 giugno 1998, ha trasmesso, in applicazione dell'articolo 13, comma 1, punto *f*), della legge 12 giugno 1990, n. 146, copia del verbale della seduta plenaria della Commissione stessa del 7 maggio 1998.

Il suddetto verbale sarà trasmesso alla 11<sup>a</sup> Commissione permanente e, d'intesa col Presidente della Camera dei deputati, sarà portato a conoscenza del Governo. Dello stesso sarà assicurata divulgazione tramite i mezzi di comunicazione.

Il Ministro di grazia e giustizia, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 83, della legge 27 luglio 1978, n. 392, la relazione – aggiornata al 31 dicembre 1995 – sull'applicazione del nuovo regime delle locazioni, predisposta dal Ministro stesso, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici (*Doc. CXXXIX*, n. 1).

Detto documento sarà inviato alla 1<sup>a</sup>, alla 2<sup>a</sup> e alla 8<sup>a</sup> Commissione permanente.

### **Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti**

Il Presidente della Corte dei conti, con lettere in data 12, 16 e 22 giugno 1998, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dei seguenti enti:

Autorità portuale di Palermo per l'esercizio 1996 (*Doc. XV*, n. 116);

Ente autonomo esposizione universale di Roma (EUR), per gli esercizi dal 1995 al 1997 (*Doc. XV*, n. 117);

Autorità portuale di Livorno per gli esercizi 1995 e 1996 (*Doc. XV*, n. 118);



Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) per gli esercizi dal 1993 al 1995 (determinazione n. 27/98 del 3 aprile 1998) e per l'esercizio 1996 (determinazione n. 47/98 del 12 giugno 1998) (*Doc. XV*, n. 119).

Detti documenti saranno trasmessi alle competenti Commissioni permanenti.

### Nuovo testo della mozione 1-00273

LA LOGGIA, SALVI, MACERATINI, ELIA, GASPERINI, FOLLONI, PIERONI, D'ONOFRIO, FUMAGALLI CARULLI, MARINO, DONDEYNAZ. – Il Senato,

considerato:

che il 3 aprile 1998, per il secondo anno consecutivo, la Commissione per i diritti umani dell'ONU di Ginevra ha approvato con 26 voti a favore, 13 contrari e 12 astensioni una risoluzione presentata dal Governo italiano e co-sponsorizzata da altri 64 paesi, 19 in più dell'anno scorso, che considera l'abolizione della pena di morte «un rafforzamento della dignità umana» e «un progresso del sistema dei diritti umani», e per questo chiede agli Stati membri delle Nazioni Unite di «stabilire una moratoria delle esecuzioni in vista della completa abolizione della pena di morte»;

che tra i co-sponsor era presente quest'anno anche l'Inghilterra che l'anno scorso si era astenuta nel voto finale e c'erano per la prima volta lo Stato di Israele, i paesi dell'ex URSS Russia, Azerbaijan, Armenia e Georgia, i paesi latino-americani Argentina, Messico e Panama, mentre Angola, Capo Verde e Mali si sono aggiunti al Sudafrica, unico co-sponsor africano dell'anno scorso;

che i paesi asiatici e quelli islamici, che l'anno scorso avevano presentato sette emendamenti contrari alla risoluzione italiana (tutti respinti), quest'anno non hanno presentato alcun emendamento; il Nepal ha votato a favore, mentre India e Sri-Lanka si sono astenuti; per la prima volta due paesi musulmani, Bosnia-Erzegovina e Mali, hanno sponsorizzato la risoluzione italiana mentre Senegal, Marocco e Tunisia si sono astenuti nel voto finale;

che le Filippine hanno confermato l'astensione dell'anno scorso nonostante all'inizio dell'anno fosse stata annunciata come imminente la prima esecuzione nel paese dopo oltre vent'anni di abolizione legale o di fatto della pena di morte, una ripresa scongiurata ed il voto di astensione assicurato grazie anche alla missione a Manila compiuta dal Senato insieme a «Nessuno tocchi Caino» i primi del marzo scorso;

che il voto di Ginevra, più politico e più consapevole di quello dell'anno scorso, segna ormai un punto di non ritorno nella tendenza verso l'abolizione, una tendenza confermata dai dati di «Nessuno tocchi Caino» secondo i quali, rispetto all'anno scorso, sono ulteriormente diminuiti i paesi membri delle Nazioni Unite che praticano la pena di morte (77) ri-

spetto a quelli che o l'hanno abolita totalmente (58) o l'hanno abolita per i soli crimini ordinari (15) o sono abolizionisti di fatto (26) o, infine, si sono impegnati ad abolirla in quanto paesi membri (6) e osservatori (3) del Consiglio d'Europa come hanno già fatto l'Estonia che l'ha abolita il 18 marzo scorso e la Georgia e l'Azerbaijan che l'anno abolita rispettivamente l'11 novembre 1997 ed il 16 febbraio scorso;

che il voto di Ginevra va fatto valere ovunque nel mondo si pratici ancora la pena di morte, perchè sempre più Stati la sospendano o l'aboliscano e decidano di aderire o ratificare il Secondo Protocollo al Patto internazionale sui diritti civili e politici che li impegnerebbe a non introdurre più la pena capitale nei loro ordinamenti;

che quest'anno ricorre il cinquantenario della Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo, la «costituzione» dei diritti individuali, civili, politici, economici, sociali e culturali di ogni persona, che l'abolizione della pena di morte potrà arricchire di una nuova conquista, paragonabile a quella dell'abolizione della schiavitù o dell'interdizione della tortura, con la quale l'umanità deve poter entrare nel terzo millennio;

che in occasione del cinquantenario della Dichiarazione universale l'Alto Commissario delle Nazioni Unite per i diritti umani ha sottolineato come la necessità di promuovere o proteggere i diritti umani non sia mai stata così importante e per questo ha invitato gli Stati membri a contribuire perchè sia assicurato il rispetto dei diritti umani per le future generazioni;

che l'Alto Commissariato per i diritti umani - un organismo delle Nazioni Unite di recente creazione che si è dimostrato essere uno dei più efficaci e tempestivi strumenti di intervento per la tutela dei diritti umani - è finanziato con fondi pari all'1,7 per cento del *budget* totale delle Nazioni Unite, che si sono rivelati però insufficienti per le crescenti iniziative nel campo dei diritti umani;

che per questo sono stati istituiti dei fondi volontari che negli ultimi due anni hanno contribuito in maniera determinante a sostenere le attività dell'Alto Commissariato e che consentono altresì agli Stati membri di partecipare in maniera mirata e decisiva agli sforzi delle Nazioni Unite nella promozione e protezione dei diritti umani nel mondo;

che l'Italia non compare nella lista dei primi 15 contribuenti ai fondi per i diritti umani non superando i 500.000 dollari il totale versato ogni anno dal nostro paese a questi fondi;

che la politica della cooperazione allo sviluppo non può prescindere dalla promozione e dalla difesa dei diritti umani;

che la promozione e la protezione dei diritti umani nel mondo è una delle priorità della politica estera dell'Italia, sostenuta unanimemente dalle forze politiche e sociali oltre che dalle istituzioni del nostro paese e apprezzata nei fori internazionali, in particolare per quanto riguarda l'istituzione del tribunale penale permanente e la campagna per l'abolizione mondiale della pena di morte;

che i principali paesi occidentali nonché un vasto numero di altri paesi membri delle Nazioni Unite sono dotati presso i rispettivi Ministeri

degli esteri di una struttura incaricata di coordinare una coerente politica estera dei diritti umani;

che manca al Ministero degli affari esteri italiano una tale struttura essendo le varie tematiche relative ai diritti umani trattate da una molteplicità di organismi, sotto aspetti politici, economici, sociali, culturali e giuridici, con conseguenze sulla efficace e coerente gestione della politica dei diritti umani;

ritiene che la risoluzione di Ginevra vada diffusa e sostenuta, in vista anche di un voto all'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, nei paesi mantenitori della pena di morte in tutti i continenti sia in occasione di incontri ufficiali interparlamentari e di visite di Stato sia attraverso l'invio di missioni in paesi da individuare e da effettuare con la collaborazione di «Nessuno tocchi Caino», come è già stato fatto con successo con le delegazioni del Senato inviate in Russia, negli Stati Uniti, nelle Filippine e a Ginevra,

impegna il Governo:

a promuovere la presentazione nell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite a New York nella prossima sessione o al massimo in quella del 1999 di un progetto di risoluzione analogo a quello approvato nella Commissione per i diritti umani di Ginevra adoperandosi inoltre perchè la proposta di risoluzione sia co-sponsorizzata e votata da paesi di tutte le aree geografiche;

ad operare perchè, dopo il voto di Ginevra, sempre più Stati decidano di abolire o sospendere la pena di morte, di aderire o ratificare il Secondo Protocollo al Patto internazionale sui diritti civili e politici;

a mettersi al passo con i *partner* europei e gli altri paesi occidentali, istituendo presso il Ministero degli affari esteri una Direzione generale per i diritti umani che promuova e coordini una più efficace e coerente azione politica per il rispetto dei diritti umani;

a finanziare in modo consistente, non solo attraverso i fondi destinati alla cooperazione allo sviluppo, i fondi dell'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i diritti umani, come il Fondo volontario per servizi di consulenza e assistenza tecnica nel campo dei diritti umani e il Fondo volontario a sostegno delle attività dell'Ufficio dell'Alto Commissario (OHCHR), con particolare riferimento alle attività legate all'abolizione della pena di morte.

(1-00273)

### **Mozioni, apposizione di nuove firme**

I senatori Pianetta, Sella Di Monteluca e Maggiore hanno aggiunto la loro firma alla mozione 1-00213, dei senatori Germanà ed altri.

### Mozioni

GUERZONI, COVIELLO, LAURIA Baldassare, RIGO, SCIVOLLETTO, VELTRI, MORANDO, LO CURZIO, MARINI, LAURICELLA, GIORGIANNI, OCCHIPINTI, VERALDI, CARPINELLI. – 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 realizzazione 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;

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, recepisca 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 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 n. 106) e trasversali dell'Adriatico verso il Tirreno 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. (*Discussa in corso di seduta*).

(1-00275)

### Interpellanze

NOVI. – *Ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che l'Italia è il paese d'Europa che può contare sul più numeroso e inefficiente apparato repressivo;

che in Italia c'è un poliziotto ogni 201 abitanti, contro i 252 della Francia e i 375 della Germania;

che questo portentoso apparato di sicurezza fa sì che restino impuniti il 74 per cento degli omicidi, il 94 per cento dei furti, il 97 per cento degli scippi;

che questa inefficienza non va ascritta agli operatori delle forze dell'ordine, ma alla loro gestione burocratica, clientelare e politicizzata;

che ormai, con il Governo dell'Ulivo, le fughe di pericolosi mafiosi e camorristi sono all'ordine del giorno;

che lunedì 22 giugno 1998 a Salerno due pericolosi camorristi ergastolani sono scappati dall'aula bunker di Salerno attraverso un cunicolo;

che i due camorristi, i capiclan Ferdinando Cesarano e Giuseppe Antonino, hanno ridicolizzato con la loro fuga gli apparati repressivi dello Stato,

si chiede di sapere da cosa dipenda il moltiplicarsi di fughe ed evasioni.

(2-00581)

RONCONI. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Considerato:

che nelle zone terremotate dell'Umbria e delle Marche a nove mesi dall'evento distruttivo del 26 settembre risulta non avviata la grandissima parte delle opere di ricostruzione;

che a causa di ordinanze emesse dalle regioni Umbria e Marche risulterebbero particolarmente complicate le pratiche burocratiche necessarie per concorrere a già insufficienti contributi statali;

che per concorrere agli stessi benefici i progettisti dovrebbero produrre documentazioni e studi progettuali costosi e complessi;

che la regione Umbria avrebbe fornito agli studi tecnici un *software* idoneo per semplificare le modalità di compilazione delle pratiche burocratiche ma che, almeno per le prime due edizioni, presentava difetti di programmazione tali da impedirne il funzionamento;

che la regione Umbria solo pochi giorni fa ha approvato il nuovo prezzario regionale determinando a fronte di una disponibilità di finanziamenti statali invariata, un aumento di circa il 20 per cento dei costi;

che circa trentamila cittadini sono costretti tutt'ora a vivere nei moduli abitativi mobili che nei mesi estivi sono caratterizzati da temperature interne elevatissime e che determinano situazioni pericolose per le persone a rischio (anziani, bambini, persone affette da alcune patologie);

che solo negli ultimi giorni, nonostante precedenti e simili esperienze grazie anche a sollecitazioni giunte da più parti, il Dipartimento della protezione civile ha deliberato l'acquisto di condizionatori da utilizzare nei moduli abitativi;

che in una recentissima visita effettuata in Umbria dal Sottosegretario alla protezione civile, professor Franco Barberi, lo stesso ha sottolineato criticamente la grave situazione di ritardo che si registra nella ricostruzione in Umbria,

si chiede di sapere se non si reputi opportuno che sia rivista la legge che delinea le modalità per la ricostruzione, attesa l'assoluta e dimostrata inapplicabilità della stessa e se non si consideri necessaria la sostituzione dell'attuale commissario straordinario per l'Umbria dimostratosi incapace a gestire questa fase tanto delicata.

(2-00582)

### Interrogazioni

BONATESTA, MACERATINI, BEVILACQUA, MARRI, PACE. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che la legge finanziaria per il 1998 ha introdotto la legalizzazione delle giocate sulle competizioni sportive e il decreto legislativo n. 173 del

1998 ha disciplinato la materia stabilendo che l'esercizio delle scommesse è riservato al CONI che può attribuire, con gara europea, le concessioni per la raccolta a soggetti diversi;

che le gare dovranno essere bandite entro la fine del 1998, ma in attesa del loro svolgimento, fino all'anno 2000, le scommesse possono essere accettate in via transitoria dalle società Sisal, Snai e Sogei;

che il testo del provvedimento desta qualche perplessità nella parte in cui predilige le agenzie ippiche e le sole totoricevitorie specializzate, a danno dei tabaccai e ricevitori ordinari:

che il 6 giugno 1998 il sindacato Totoricevitori sportivi, aderente alla Federazione italiana tabaccai, in occasione della pubblicazione del regolamento di esecuzione del Totoscommesse, ha diramato un comunicato, in rappresentanza degli oltre 4.000 associati, esprimendo pieno dissenso sulla norma del regolamento di esecuzione che, di fatto, prevede la esclusione automatica di oltre quindicimila ricevitorie che svolgono altre attività commerciali;

che il sindacato Totoricevitori ha altresì dichiarato che ricorrerà al TAR, contro le singole assegnazioni dei punti di raccolta, chiedendo la sospensione del provvedimento in oggetto, alla cui stesura il CONI gli ha impedito di concorrere almeno in via consultiva, in aperto contrasto con le assicurazioni del ministro Veltroni in tal senso;

che con l'attuale organizzazione il Totoscommesse non riguarderà l'intero territorio nazionale penalizzando in particolare le aree del Meridione, stante la limitata diffusione delle agenzie ippiche e delle totoricevitorie specializzate;

che, estendendo ai tabaccai e ai ricevitori ordinari il provvedimento, al contrario, si assicurerà la diffusione capillare in Italia, dato che non vi è sperduto paese senza almeno una rivendita di tabacchi o un ricevitore ordinario,

gli interroganti chiedono di sapere:

se non si ritenga illegittima la parziale applicazione della norma che non garantisce uguali possibilità di accedere alle scommesse a quanti fossero interessati e come si pensi di dover rispondere a eventuali denunce per comportamenti omissivi che dovessero arrivare da parte di potenziali scommettitori impediti nell'esercizio di questa facoltà proprio dall'assenza sull'intero territorio di esercizi a tal fine abilitati;

se non si ritenga di dover adottare provvedimenti immediati volti alla estensione del regolamento di esecuzione a tabaccai e ricevitori ordinari.

(3-02034)

TAROLLI. – *Ai Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che la gestione del patrimonio immobiliare dell'Inpdap da alcuni anni è stata affidata alla società ER-spa del Gruppo Romeo, società che contemporaneamente ha assunto la gestione immobiliare dei comuni di

Napoli e Roma, stabilendo una concentrazione di unità immobiliari forse unica in Italia;

che le potenzialità di tale società, prima di queste acquisizioni, non erano tali da garantire una oculata e puntuale gestione del rilevante affidamento gestionale immobiliare;

che risultano già atti e fatti non esenti da perplessità sia nella gestione degli immobili del comune di Napoli, sia in quelle del comune di Roma;

che in questi giorni risulta spedita ai locatari di appartamenti Inpdap una raffica di convocazioni per il rinnovo contrattuale;

che questa richiesta di rinnovo viene inviata a locatari con scadenza già di fatto e di diritto; si tratta di contratti rinnovati tacitamente da tre anni, da due anni, da alcuni mesi;

che nessun adempimento formale a norma dell'articolo 11, comma 2, del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333 (convertito dalla legge 8 agosto 1992, n. 359) e dell'articolo 3 della legge 27 luglio 1978, n. 392, risulta posto in essere;

che, ancora più grave, si pretendono cifre a titolo di integrazione del preesistente deposito cauzionale gravate da interessi, senza specificare il fitto di riferimento;

che viene richiesto a tutti i locatari il mancato pagamento della mensilità di giugno 1990, gravato da interessi del 13,50 per cento annuo;

che all'esibizione delle ricevute pagate viene comunque richiesto il saldo per lo stesso mese ed anno di non meglio precisati oneri accessori ugualmente gravati da interessi senza specificare a che titolo, dato che le bollette di pagamento a quella data erano stampate ed inviate dall'Inpdap stesso;

che le rimostranze dei locatari vengono tacitate dalla minaccia che la rinnovazione del contratto è subordinata al pagamento di tale ipotetica morosità,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, cui spetta la vigilanza dell'ente in questione, siano stati informati di questa richiesta generalizzata di rinnovo contrattuale degli immobili abitativi;

quali atti abbiano o intendano porre in essere per controllare e garantire da parte dell'Inpdap il rispetto delle leggi vigenti.

(3-02035)

MULAS, SILIQUINI, LISI. – *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che dalla scorsa settimana è esploso il grave problema di «Porto Marghera» a causa dei ben noti fatti relativi all'inquinamento ed alla tutela dell'ambiente, sui quali anche la magistratura sta indagando per poter avere un quadro preciso della situazione;

che, comunque, oltre al risultato sulle valutazioni circa le discariche di Porto Marghera e del loro impatto ambientale, è stato evidenziato, sin dall'inizio, che l'altra faccia del problema è sicuramente rappresentata



dalle gravissime ripercussioni che deriveranno alle migliaia di persone che attualmente lavorano nel settore petrolchimico;

che questa grave crisi può determinare il tracollo dell'industria chimica, tanto che tale situazione ha messo in allarme persino il Ministero del Tesoro che, in occasione della vendita della quarta *tranche* di privatizzazione ENI, ha aggiunto a mo' di «postilla» nei moduli di adesione che eventuali modifiche radicali rispetto all'attuale impianto lavorativo di Porto Marghera potrebbero comportare rilevanti oscillazioni delle azioni ENI,

gli interroganti, stante la gravità del fatto, chiedono di sapere se il Ministro in indirizzo non intenda riferire con la massima urgenza sul tema ed indicare quali provvedimenti il Governo intenda assumere per la difesa dell'ambiente e la tutela dei lavoratori.

(3-02036)

BERGONZI. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso che il disposto del comma 1 dell'articolo 40 della legge finanziaria 1998 stabilisce che «il numero dei dipendenti del comparto scuola deve risultare alla fine dell'anno 1999 inferiore del 3 per cento rispetto a quello che sarà rilevato alla fine dell'anno 1997» e che «tale numero costituisce il limite massimo del personale in servizio»;

rilevato quanto disposto, in applicazione alla summenzionata disposizione di legge, dalla circolare ministeriale n. 190 del 16 aprile 1998 corredata dagli schemi di decreti ministeriali afferenti:

la riorganizzazione della rete scolastica e la formazione delle classi nelle scuole di ogni ordine e grado;

le disposizioni sulla determinazione degli organici del personale direttivo, docente, amministrativo, tecnico ed ausiliario;

i criteri di ripartizione ed assegnazione dei posti per attività di sostegno degli alunni in situazione di *handicap*;

la sperimentazione di modelli efficaci di integrazione;

constatata la particolare situazione venutasi a creare nella provincia di Pordenone (segnalata dalle organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL del comparto scuola ANP-CIDA sia al Ministro della pubblica istruzione che al provveditore agli studi competente per territorio), ove si determina per il prossimo anno scolastico 1998-1999 una riduzione di personale pari al 6 per cento dell'organico in essere nel 1997, e dunque di gran lunga superiore al limite massimo del 3 per cento previsto dal citato comma 1, articolo 40, della legge finanziaria 1998;

rilevato nello specifico che nella provincia indicata:

nell'organico di diritto relativo all'anno scolastico 1997-1998 erano stati assegnati 1.199 insegnanti, ivi compresi 31 docenti di sostegno e 26 docenti assegnati alla scuola speciale «La nostra famiglia» nel comune di San Vito al Tagliamento, di modo che il provveditorato competente autorizzava 697 classi, 20 in meno rispetto alle tabelle ministeriali;

nell'anno scolastico appena concluso il Ministero assegnava alla provincia in questione una dotazione organica di 1.151 insegnanti e l'istituzione di 717 classi a fronte di una previsione di 11.213 alunni;

nella predisposizione dell'organico funzionale di circolo l'ufficio scolastico provinciale ha autorizzato, invece, l'istituzione di 695 classi, 22 in meno di quelle precedentemente autorizzate dal Ministero, nonostante risultino iscritti 150 alunni in più rispetto al precedente anno scolastico;

considerato che si è venuta a determinare, pertanto, una riduzione di 48 insegnanti (posto che l'organico di diritto 1997-1998 corrisponde a 1.199 docenti), cui vanno ad aggiungersi in diminuzione 25 unità di personale determinate dallo scorporo dall'organico funzionale di 31 docenti di sostegno e dall'inserimento nello stesso di ben 56 insegnanti di lingua straniera poichè la provincia di Pordenone è quella con la più alta percentuale in Italia di classi elementari coperte dall'insegnamento della lingua straniera;

atteso che i dati suesposti danno conto di una scelta di contrazione corrispondente a ben 73 docenti che rappresentano il 6 per cento in meno dell'organico 1997 con l'evidente rischio che per il prossimo anno scolastico venga ad essere seriamente compromesso, nel territorio del Pordenonese, il diritto allo studio degli alunni ed una reale integrazione dei soggetti disabili e portatori di *handicap*,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si intenda autorizzare il provveditore agli studi della provincia di Pordenone ad applicare con oculatezza ed attenzione il disposto di cui all'articolo 40, comma 1, della legge finanziaria 1998, restando nei limiti ivi definiti del 3 per cento dell'organico 1997 (riduzione da realizzare entro la fine dell'anno 1999) e non del 6 per cento previsto;

se non si intenda altresì autorizzare il predetto provveditore affinché possa provvedere a scorporare dai 1.151 docenti assegnati al territorio i 26 docenti della scuola speciale «La nostra Famiglia» di San Vito al Tagliamento ed i 12 posti di lingua straniera assegnati ai sensi della legge n. 440 del 1997.

(3-02037)

COZZOLINO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che la rocambolesca evasione di due detenuti dall'aula bunker di Salerno costituisce l'ennesima dimostrazione della grave situazione in cui versa l'ordine pubblico in Italia;

che le sollecitazioni ad una più efficiente organizzazione dei servizi di ordine pubblico sono di fatto completamente disattese, non solo in relazione a quest'ultimo episodio ma, più generalmente, per quanto concerne il sovraffollamento delle carceri, l'esiguità dell'organico del Corpo di polizia penitenziaria, le stesse strutture carcerarie, talora fatiscenti e certamente non all'altezza di un paese civile,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per risolvere questi annosi problemi e se sia vero che sono state già intraprese iniziative punitive nei confronti degli addetti all'ordine pubblico senza che ancora siano state chiarite, attraverso le indagini, eventuali responsabilità  
(3-02038)

DEMASI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che recentemente due detenuti sono evasi in corso di udienza dall'aula bunker di Salerno;

che l'evento, eclatante per le modalità della fuga e per l'occasione scelta, ha evidenziato ancora una volta l'arretratezza organizzativa in un settore tanto delicato quale è quello della sicurezza;

che elementi centrali di tale arretratezza sono:

la inidoneità e l'insufficienza dei tribunali sia come strutture sia come organici;

il sovraffollamento delle carceri;

i paurosi vuoti di organico nel Corpo di polizia penitenziaria, l'interrogante chiede di conoscere:

se intenda informare il Parlamento sulle iniziative immediate (qualora in corso o avviate) e a medio-lungo termine ritenute risolutive per il superamento del «terzomondismo» dell'amministrazione della giustizia in Italia;

in particolare, quali iniziative si ritenga non più rinviabili per l'ammodernamento delle strutture carcerarie, l'aggiornamento dell'organizzazione, il rinfoltimento del Corpo di polizia penitenziaria;

se risponda al vero la notizia secondo cui sarebbero stati adottati provvedimenti disciplinari nei confronti di funzionari ritenuti responsabili ancor prima che una commissione abbia accertato i fatti e le cause ed abbia riscontrato eventuali omissioni da parte dei responsabili della sorveglianza.

(3-02039)

MAGGI, PEDRIZZI. – *Ai Ministri delle finanze e del lavoro e della previdenza sociale.* – (Già 4-04044).

(3-02040)

#### *Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

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

che il 16 giugno 1998 lo scrivente ha incontrato l'assessore all'urbanistica della regione Lazio per discutere sul problema della ripartizione dei fondi IACP ai comuni;

che l'incontro è stato motivato dal rifiuto del consiglio comunale di Barbarano Romano (Viterbo ) che ha ricusato un congruo finanzia-

mento per nuovi alloggi, non essendo in grado di sostenere il cofinanziamento;

che nel corso della seduta del consiglio comunale, tenutasi l'8 maggio 1998, il sindaco aveva riferito delle note pervenute dall'IACP con le quali veniva comunicato il finanziamento per l'edificazione di nuovi alloggi popolari a Barbarano Romano;

che, essendo a tutti note le condizioni disastrose in cui si trovano gli alloggi già esistenti, il sindaco ha proposto che parte del finanziamento venga destinata al loro restauro;

che, infatti, nel corso della seduta consiliare è stato evidenziato che nel comune di Barbarano ci sono già 46 alloggi popolari che sono sufficienti per far fronte alle esigenze della popolazione;

che per tale motivo non si comprendono i motivi della progettazione per la realizzazione di nuovi alloggi quando non sono stati ancora assegnati quelli già costruiti;

che anche l'assessore all'urbanistica ha mostrato di condividere la linea del recupero degli edifici esistenti;

che la ripartizione della percentuale da destinare ad alloggi nuovi o a ristrutturazioni è determinata dal CER (Comitato edilizia residenziale) a livello nazionale al momento della destinazione,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga di dover intervenire presso il CER affinché il finanziamento concesso al comune di Barbarano Romano per la costruzione di nuovi alloggi di edilizia economica e popolare a carico dello IACP di Viterbo venga invece destinato per opere di restauro, ripristino e sistemazione delle adiacenze degli immobili IACP che versano in totale stato di degrado e abbandono, causando gravi disagi agli inquilini.

(4-11546)

*DOLAZZA. – Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia. – Premesso:*

che il settimanale di informazioni aeronautiche Air Press a pagina 974 del n. 22 (1° giugno 1998) pubblica testualmente: «La direzione di circoscrizione aeroportuale (DCA) di Roma-Fiumicino ha creato un proprio corpo di agenti di polizia stradale addestrando allo scopo dodici suoi dipendenti. Il ruolo dei dodici "poliziotti" è quello di controllare la circolazione stradale all'interno della DCA ma soprattutto nelle aree operative interne oltre frontiera dove molti veicoli si trovano a circolare insieme agli aerei in rullaggio e dove avvengono spesso molti incidenti. Un problema accresciuto dall'aumentato movimento di mezzi di ogni tipo a causa dei lavori di ampliamento delle infrastrutture aeroportuali all'interno della DCA. Proprio per cercare di migliorare la disciplina di guida all'interno delle aree aeroportuali, quattro anni fa la DCA aveva istituito una speciale abilitazione alla guida, ottenibile da parte degli addetti delle varie società interessate, tramite un corso base ed un esame teorico»;

che da alcune settimane è stato notato che i vigili urbani preposti al servizio di vigilanza sulla circolazione stradale dinanzi alle aerostazioni

dell'aeroporto di Roma-Fiumicino sono diminuiti drasticamente – peraltro senza provocare inconvenienti – essendo stato ridotto il servizio stesso ad una «presenza» in corrispondenza della «zona personalità» dell'aerostazione internazionale: secondo informazioni che lo scrivente non è in condizioni di accertare, questa contrazione del servizio sarebbe da attribuire al mancato accordo fra la società di gestione aeroportuale AdR ed i municipi di Roma e di Fiumicino;

che il servizio di controllo della viabilità (*lepron control*), nelle aree di sosta e di rullaggio degli aeromobili, deve essere disimpegnato dalle società di gestione aeroportuale in collaborazione con l'Ente nazionale assistenza al volo (ENAV);

che di recente il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso avverso i risultati degli scrutini del concorso del 1978 a primo dirigente dello Stato, risultati che pertanto sono da considerare legalmente invalidati; fra i partecipanti a detto concorso figura anche un soggetto omonimo del funzionario che da circa dieci anni ricopre l'incarico di direttore della circoscrizione aeroportuale e dell'aeroporto di Roma-Fiumicino, incarico che implica il possesso della qualifica di primo dirigente;

che il Ministro dei trasporti e della navigazione, in onore del quale – converrà rammentare – la società pubblica AdR spa il 1° luglio 1996 organizzò un ricevimento costato 700 milioni di lire (del contribuente), non ha dato riscontro ai numerosi atti di sindacato ispettivo presentati in Parlamento riguardanti l'operato, all'apparenza di totale acquiescenza agli interessi di detta AdR (diversi da quelli della pubblica utenza), del primo dirigente dello Stato direttore della circoscrizione aeroportuale, direttore dell'aeroporto di Roma-Fiumicino il quale avrebbe dovuto al contrario esercitare nei confronti dell'AdR spa gli adempimenti di sorveglianza e controllo per legge attribuiti al Ministero dei trasporti e della navigazione;

che il primo dirigente dello Stato, di cui al precedente capoverso, prima di assumere nel 1989 a condizioni estremamente privilegiate l'incarico attuale, ebbe ad essere direttore della circoscrizione aeroportuale e dell'aeroporto di Alghero (quando cioè in quella circoscrizione v'era un intenso traffico aereo «riservato») e quindi presidente della commissione d'inchiesta tecnico – amministrativa per la sciagura di Ustica, incarico quest'ultimo conclusosi con un «nulla di fatto»:

che presso la Direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) del Ministero dei trasporti e della navigazione esiste un «Comando carabinieri aviazione civile» con dipendenti entità in tutti gli aeroporti civili ed aperti al traffico civile, che si affiancano ai servizi della Polizia di frontiera (controllo passaporti) e della Guardia di finanza (supporto di servizi doganali);

che nell'attesa delle contrastate nomine del Presidente, dei membri del consiglio d'amministrazione e del direttore generale dell'Ente nazionale aviazione civile (ENAV) viene ripetutamente ipotizzata la candidatura di detto direttore della circoscrizione aeroportuale e dell'aeroporto

di Roma-Fiumicino, con il presunto appoggio di un'autorevole personalità politica già titolare di altissime cariche;

nell'ipotesi che corrisponda alla realtà quanto pubblicato dal settimanale di informazioni aeronautiche «Air Press» (testo citato al primo capoverso della premessa), si chiede di sapere:

se il Governo possa escludere che l'iniziativa del capo della circoscrizione aeroportuale di Roma-Fiumicino non corrisponda alla discreta premessa per la costituzione di un ennesimo corpo di polizia in Italia, quando – sussistendo effettivamente le esigenze per le quali il capo della circoscrizione aeroportuale e direttore dell'aeroporto di Roma-Fiumicino ha istituito una particolare «polizia stradale» – a soddisfarle varrebbe in modo funzionalmente ed economicamente migliore un modesto ampliamento degli organici del «Comando carabinieri aviazione civile» con adatto addestramento;

i requisiti richiesti a priori ai componenti della «polizia stradale» della circoscrizione aeroportuale di Roma-Fiumicino, il programma addestrativo, l'ente ove questo addestramento è stato compiuto e le qualifiche degli insegnanti istruttori e delle persone che hanno rilasciato l'abilitazione al servizio a questi agenti di polizia stradale;

le mansioni precise ed i poteri di questi agenti di polizia stradale;

se l'iniziativa del capo della circoscrizione aeroportuale di Roma-Fiumicino sia stata sanzionata con gli adempimenti ufficiali previsti dalla legge in caso di costituzione di organismi di polizia privata e se mansioni e poteri dei componenti di quest'ultima siano compatibili con le vigenti norme di legge;

se l'iniziativa del capo della circoscrizione aeroportuale di Roma-Fiumicino non corrisponda ad un illecito e non dovuto contributo all'alleggerimento degli oneri gestionali della AdR spa – con comprensibili ripercussioni di indole finanziaria alla vigilia della privatizzazione di parte del capitale di detta società per azioni – tenendo conto che di fatto il Ministero dei trasporti e della navigazione, con la costituzione di detta «polizia stradale aeroportuale», viene a farsi carico di servizi che devono essere pagati dalla stessa AdR spa e per il cui pagamento esiste un contenzioso fra la AdR spa ed i comuni di Roma e di Fiumicino;

se la persona, di cui in premessa, alla quale è stata attribuita la qualifica di primo dirigente dello Stato con il concorso del 1978 (invalidato dal Consiglio di Stato) corrisponda effettivamente al direttore della circoscrizione aeroportuale e dell'aeroporto di Roma-Fiumicino;

in caso di risposta affermativa, se si ritenga che sia legale la continuità dell'attribuzione di detto incarico a tale funzionario.

(4-11547)

LAVAGNINI. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che l'Agenzia verde, società di promozione ambientale, sociale, culturale ed economica, presentò, nel settembre 1996, all'amministrazione comunale di Roma alcuni progetti di massima per la riqualificazione ed il restauro di alcune aree, tra cui quella di piazzale delle Province;

che nel novembre 1996 furono consegnati al comune di Roma i progetti esecutivi relativi alle precedenti approvazioni e alla decisione da parte dell'amministrazione comunale di finanziare la realizzazione delle opere ad esclusione degli oneri di progettazione e del diritto di Agenzia verde per i quali la stessa avviò la ricerca degli *sponsor*;

che nel novembre 1996, in occasione della Fiera «FlòRoma Business», avvenne la presentazione del progetto di restauro del giardino di piazzale delle Province;

che nel marzo 1997 l'Agenzia verde, partecipando alla Fiera di Roma nell'ambito della mostra Casa Idea in uno spazio dedicato al comune di Roma-Ufficio «Cento piazze», presentò gli elaborati grafici del progetto di piazzale delle Province:

che nel novembre 1997 il comune di Roma deliberò i lavori di riqualificazione progettati da Agenzia verde, appositamente finanziati e appaltati;

che nel progetto esecutivo in atto, il cui onere ammonta a complessive lire 454.431.744, l'Agenzia verde intende riqualificare l'area centrale di piazzale delle Province, caratterizzando il progetto con l'emulazione di un'isola con specie vegetali mediterranee, circondata da acqua e con una fontana circolare che si affaccia su di una stella di porfido e travertino con tanti raggi quante sono le regioni italiane, nei quali sono collocati elementi decorativi che rappresentano, con le loro scritte, «tutte le province»;

che il progetto in argomento, per la sua realizzazione, ha comportato l'abbattimento di tutte le piante ad alto fusto presenti da oltre 50 anni nell'area verde, così distruggendo la continuità visiva della piazza con viale delle Province e piazza Bologna,

si chiede di sapere se si intenda verificare la conformità del progetto alla vigente legislazione in materia di tutela ambientale ancorchè l'opportunità della decisione assunta dal comune di Roma di autorizzare gli interventi sopra enunciati, in luogo di una sistemazione conservativa dell'area verde preesistente.

(4-11548)

MARINO, BERTONI. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che con riferimento al piano straordinario di completamento e razionalizzazione dei sistemi di collettamento e depurazione delle acque reflue (articolo 6 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 8 agosto 1995, n. 341), approvato con decreto del Ministro dell'ambiente del 29 luglio 1997, sono state individuate opere prioritarie (tabella A – regione Campania) tra le quali vi è la realizzazione della rete fognaria mista relativamente a quanto in oggetto con un primo stralcio per un importo di 23 miliardi;

che la regione Campania, quale soggetto attuatore di tale intervento, è fino ad oggi completamente inadempiente, rendendosi ancora una volta responsabile dell'aggravamento del dissesto idrogeologico e della grave situazione igienico-sanitaria dell'intera collina dei Camaldoli, nei comuni di Napoli e Marano,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire affinché la regione Campania attivi immediatamente le procedure per la realizzazione dell'opera affidandone subito l'incarico per la progettazione esecutiva e, in caso di ritardi ulteriori, cercare soluzioni rapide per sbloccare una situazione che la regione non riesce a gestire, pur avendone tutte le condizioni, assumendo poteri sostitutivi.

(4-11549)

BORTOLOTTO. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che recenti notizie di stampa hanno evidenziato che la ditta Deltapur di Mussolente, in provincia di Vicenza, collocata a ridosso del centro abitato, avrebbe inoltrato alla regione Veneto la richiesta per un deposito di TDI di 60 tonnellate;

che il comune di Mussolente sembra poco informato (almeno stando alle dichiarazioni rilasciate alla stampa dall'assessore all'ambiente e dal sindaco) e soprattutto sembra aver sottovalutato i rischi di un simile stoccaggio in caso di incidenti, incendi, eventi sismici (il comune è classificato sismico di seconda categoria);

che sempre in base alle dichiarazioni del sindaco la ditta Deltapur non sarebbe l'azienda più pericolosa;

che la produzione di polimeri con il TDI porrebbe fuori mercato aziende che utilizzano MDI (composto molto meno pericoloso ma con ciclo produttivo più costoso) e, paradossalmente, si orienterebbero aziende nazionali ad «ambientalizzare» le produzioni con MDI per poi autorizzare succursali della tedesca Bayer all'utilizzo in Italia di prodotti e lavorazioni a rischio creando concorrenza sleale nei confronti delle aziende e rischi per gli abitanti,

l'interrogante chiede di sapere:

se non si ritenga necessaria un'attenta valutazione della problematica e una eventuale ispezione;

se la Deltapur, che con tale autorizzazione rientrerebbe nella direttiva «Seveso» per la prevenzione dei grandi rischi e la messa in sicurezza degli impianti, sia in possesso della relative autorizzazioni;

quali iniziative si intenda assumere a livello generale per incentivare l'utilizzo di sostanze a basso rischio e impedire che lavorazioni pericolose di multinazionali straniere siano ubicate nel nostro territorio.

(4-11550)

CAMPUS. – *Al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che l'amministrazione delle Poste, rilevata la necessità di aprire uno sportello di servizi presso lo scalo aeroportuale di Alghero-Fertilia, aveva fatto richiesta al Ministero delle finanze per la disponibilità di un locale;

che il Ministero delle finanze, gestore del demanio aeroportuale, ha richiesto un canone annuale di 33 milioni per uno *stand* presso detto scalo;

che l'amministrazione delle Poste ha rinunciato al progetto ritenendo il canone richiesto troppo esoso;



considerato:

che tale spazio destinato a servizi è stato liberato di recente da un istituto bancario che, analogamente, ha rinunciato considerando esorbitante il canone richiesto;

che l'amministrazione postale intende sopperire alla carenza del servizio, dato che il più vicino ufficio postale è situato a diversi chilometri di distanza;

ritenuta l'assoluta necessità di offrire un servizio indispensabile alla cittadinanza,

l'interrogante chiede di sapere:

se il canone di locazione richiesto sia stato stabilito sulla base dei pareri indicati dai preposti funzionari del competente ufficio catastale di Sassari;

in attesa che la competenza del demanio, superata comunque la stagione estiva, passi alla società di gestione dell'aeroporto, se non si ritenga opportuno concedere il locale in oggetto all'amministrazione postale con un canone ridotto, rendendo un servizio essenziale alla popolazione locale e ai turisti in transito.

(4-11551)

MACERATINI, BEVILACQUA, MARRI, PACE. – *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport e dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che per il giorno 18 giugno 1998 era da tempo prevista in via Margutta a Roma una importante manifestazione culturale con concerto patrocinata dal Ministero degli affari esteri, alla quale erano state invitate numerose personalità di alto prestigio, tra cui i rappresentanti diplomatici di numerosi paesi;

che la manifestazione era stata organizzata in collaborazione con «La Strenna dei Romanisti», storica ed importantissima raccolta di saggi culturali inediti, espressione del Gruppo dei Romanisti, prestigioso cenacolo internazionale dei massimi studiosi delle diverse espressioni culturali legate a Roma, un'istituzione alla quale anche il Presidente della Repubblica onorevole Scalfaro ha reso visita nella sua sede dell'auletta del Caffè Greco il 3 dicembre 1997;

che regolari permessi per questa manifestazione, già tenutasi con successo e identiche modalità lo scorso anno, erano stati richiesti con adeguato anticipo alla 1<sup>a</sup> circoscrizione del comune di Roma presieduta dal dottor Attilio Bellucci, con il quale i rappresentanti dell'Associazione di strada via Margutta, unitamente ad un rappresentante della Strenna, fin dal gennaio di quest'anno hanno chiesto vari appuntamenti fissati e regolarmente disertati dal predetto dottor Bellucci;

che l'autorizzazione per questa manifestazione di prestigio internazionale per la cultura e l'immagine di Roma, nonostante le assicurazioni del presidente Bellucci, è arrivata solo alle ore 12 dello stesso giorno 18 giugno 1998 (giorno per il quale la manifestazione era stata prevista

per le ore 18,30) con una forma e con modalità che di fatto impedivano lo svolgersi della manifestazione stessa;

che infatti il testo firmato dal dirigente dell'UOA dottor G. Nardi consentiva «la collocazione di una pedana di metri 3x6 (per i pianoforti) a condizione che venga lasciato un corridoio libero da ingombri per il transito dei mezzi di soccorso per una fascia larga almeno metri 3,20»; ma in quel punto via Margutta, che tra l'altro possiede quattro vie di accesso e dunque idonee per i mezzi di soccorso, compresa una all'altezza della prevista pedana, è larga metri 5,90 e quindi i 3,20 metri del corridoio richiesto apparivano evidentemente inconciliabili con i 3 metri della pedana autorizzata,

si chiede di conoscere:

quali siano le valutazioni che i Ministri interrogati ritengano di dover esprimere in ordine alle vicende sopra riportate e quali iniziative intendano assumere nell'ambito dei loro poteri di vigilanza e di controllo per impedire che in futuro debbano ripetersi fatti così deplorabili e nocivi per l'immagine della cultura italiana;

perchè una manifestazione di tale livello, che promuove la cultura e l'immagine del nostro paese, sia stata boicottata dalla stessa amministrazione capitolina con la più bieca delle forme, cioè quella dell'autorizzazione «impossibile», concessa dopo lunghi travagli e solo a poche ore dall'inizio della stessa, con ciò non consentendo neppure un eventuale annullamento che potesse risparmiare ad illustri ospiti internazionali un siffatto demoralizzante esempio di inefficienza amministrativa.

(4-11552)

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

che il comune di San Vincenzo, in provincia di Livorno, ha adottato il nuovo piano strutturale, nella forma d'accordo di pianificazione;

che dalla lettura delle disposizioni e dalla cartografia prodotta si evince che la maggior parte delle questioni riguardanti lo sviluppo di San Vincenzo saranno definite tramite il regolamento urbanistico;

che l'approvazione del suddetto regolamento compete al comune;

che la maggior parte delle volumetrie prevedibili non è stata conteggiata nel piano strutturale, che già prevede peraltro una volumetria «dichiarata» esorbitante e non rapportata agli effettivi bisogni di una popolazione residente in forte decrescita;

che, in particolare, le disposizioni non permettono di capire una serie di dati e di numeri che invece devono essere valutati e conteggiati;

che dalla lettura articolo per articolo emerge che le questioni non quantificate, omesse e sospese sono le seguenti: nuova edificazione in zona agricola, edifici destinati ad attrezzature pubbliche, attività commerciali, ampliamenti per attività di accoglienza turistica, ampliamenti per gli edifici esistenti, attribuzione di «capacità edificatoria» per acquisizione di aree a servizi, attrezzature sportive, attrezzature ed edifici per spettacoli viaggianti, attrezzature portuali;

che dal volume «Indirizzi normativi e criteri per la disciplina e gestione del territorio», parte integrante del nuovo piano strutturale, si evincerebbe che vi sono cospicue volumetrie che sono state omesse e non conteggiate e che, per di più, risultano «sospese»;

che gli interventi vengono definiti tramite il regolamento urbanistico che, essendo di approvazione comunale, non soggiace al controllo regionale e provinciale;

che, infatti, i dati mancanti avrebbero dovuto essere evidenziati e verificati sia da parte della provincia sia da parte della regione, considerato che denotano una volontà di discostarsi dalle disposizioni della legge regionale n. 5 del 1995;

che detta legge, all'articolo 24, stabilisce che il piano strutturale contiene la definizione delle dimensioni massime ammissibili degli insediamenti delle funzioni, nonché delle infrastrutture e dei servizi necessari in ciascuna unità territoriale organica elementare;

che la predetta legge sancisce, inoltre, che prima di utilizzare il nuovo territorio si deve procedere ad una verifica sul patrimonio edilizio esistente e dimostrare che non vi sono alternative di riutilizzo, prima di prevedere nuovi impegni di suolo;

che la regione non ha richiesto la verifica;

che un'altra incongruenza è rappresentata dal calcolo della volumetria del piano: i calcoli, infatti, risultano non rapportati alla norma cui si riferiscono in base alla quale è stabilito che il volume è una quantità virtuale, ricavabile dalla SLP per un'altezza fissa di metri 3,30,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda adottare al fine di riportare correttamente i reali dati di piano e chiarire le norme con maggiore precisione, al fine di evitare ulteriori, eventuali equivoci interpretativi;

se non si ritenga di dover sollecitare la regione affinché effettui i dovuti controlli sul piano strutturale in oggetto.

(4-11553)

MARRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* – Premesso:

che il 12 giugno 1998 presso la sede del Foro Italico a Roma è stata promossa la procedura esecutiva di pignoramento mobiliare nei confronti del CONI;

che precisamente sono stati pignorati beni mobili per un valore di un miliardo e settecento milioni,

l'interrogante chiede di sapere:

quali siano state le ragioni di fatto e di diritto che hanno indotto la pubblica amministrazione a promuovere la predetta procedura;

se per la locazione degli immobili demaniali nei confronti del CONI venga applicato il canone ricognitorio e se il demanio abbia tenuto conto delle notevolissime spese di manutenzione, ordinaria e straordinaria, e di miglioria sostenute dal CONI;

se non si ritenga che l'inopinata iniziativa costituisca un'oggettiva aggressione all'autonomia dello sport, anche in considerazione dell'apporto finanziario allo Stato dato dal mondo sportivo attraverso il concorso a pronostici.

(4-11554)

TONIOLLI, DE ANNA, MAGGIORE, ROTELLI, BETTAMIO, TRAVAGLIA, MANFREDI, VENTUCCI, LAURO, GERMANÀ PIANETTA, D'ALÌ, NOVI, MANCA. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che l'amministrazione comunale di Padova intende realizzare un progetto di metrotram vecchio di circa 15 anni, che attraverserà il centro storico della città e che ha ottenuto un finanziamento di 60 miliardi a fondo perduto, pari a meno di un terzo del costo complessivo che impegnerà le risorse finanziarie del comune per 15 anni circa;

che numerose sono state e tuttora permangono le critiche di autorevoli esponenti ed esperti di tale progetto in ordine all'impatto urbanistico e alla viabilità che vede i cittadini prevalentemente contrari a questa infrastruttura di trasporto pubblico;

che ben nove consigli di quartiere su undici con loro delibera hanno richiesto ai sensi dell'articolo 19 dello statuto comunale che prima di procedere alla realizzazione del metrotram venisse predisposta una consultazione referendaria;

che il sindaco Flavio Zanonato ha da subito manifestato il suo totale rifiuto, senza discussione alcuna, di indire un *referendum*, con argomentazioni per nulla convincenti, così manifestando assoluto disprezzo per una manifestazione di libera espressione da parte dei cittadini;

che nonostante la elaborazione di una bozza di regolamento di attuazione dell'articolo 19 proposta nel mese di giugno del 1997 da parte della minoranza questa non è mai stata inserita all'ordine del giorno del consiglio comunale;

che a seguito della raccolta di 6.000 firme a sostegno della richiesta referendaria il sindaco, con i capigruppo del PDS e PPI, il 1° aprile 1997 ha annunciato l'intenzione di modificare l'articolo 19 dello statuto per vanificare ogni iniziativa referendaria;

che il sindaco ha posticipato al n. 63 la proposta della minoranza di un regolamento di attuazione dell'articolo 19, ponendo al n. 62 un ordine del giorno che intende modificare lo statuto nel senso di rivedere in termini riduttivi le possibilità di indire un *referendum*, mortificando la libera espressione della volontà dei cittadini di Padova;

che la strenua difesa dei legittimi diritti dei cittadini da parte della minoranza, Polo della Libertà e Lega, è stata schernita e trascurata dalla maggioranza che, pur accogliendo la proposta della minoranza di sentire i consigli di quartiere, che si sono espressi 11 su 11 contrari alla proposta di modifica statutaria, ha liquidato quella votazione con le parole del capogruppo del PDS: «è solo il parere di una ottantina di persone» (intervista al «Gazzettino» del 3 maggio 1998);

che mentre la maggioranza consiliare esprime la volontà della maggioranza della popolazione, la maggioranza dei consigli di quartiere rappresenterebbe solo se stessa;

che si è quindi costituito un libero «comitato dei cittadini» che ha organizzato il *referendum* che ha visto il 30 maggio 1998 partecipare oltre 18.000 cittadini, che per l'87,57 per cento si sono espressi contro il progetto del metrotram contro il 12,2 per cento a favore;

che tale risultato è stato raggiunto con un quinto dei normali seggi elettorali, senza alcuna comunicazione *ad personam*, senza che i cittadini conoscessero la esatta collocazione dei seggi autogestiti,

che attualmente l'opposizione esercitata dalla minoranza alla proposta revisione statutaria ha provocato una reazione di tipo assolutamente illiberale da parte della maggioranza, con una ostentata assenza del sindaco e un atteggiamento provocatorio da parte della presidenza del consiglio comunale che ha visto sortire episodi di intolleranza grave da parte di simpatizzanti della maggioranza con l'intervento della forza pubblica,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere un'azione, nelle forme e nei modi di sua competenza e discrezionalità per riaffermare a Padova il senso autentico e i principi fondamentali della libertà democratiche che sono fondamento unico della convivenza civile nel rispetto della minoranza e della sua libera manifestazione di volontà, sia pure espresse senza quei crismi di ufficialità che il sindaco ha negato e continua a voler negare anche per il futuro con una revisione statutaria che suona offesa ed insulto a quella libertà «*universa universis*» che in Padova ha sempre avuto un riconoscimento sostanziale anche nei momenti più bui della sua antica storia di civiltà e progresso nelle arti, nei mestieri e nella cultura;

se, alla luce di quanto sopra menzionato, in particolare per avere il sindaco e la sua maggioranza interrotto la procedura referendaria iniziata dalla minoranza in palese contrasto con i principi della Costituzione, previa ispezione, il Ministro intenda accertare, ai sensi dell'articolo 39 della legge n. 142 del 1990, la persistenza di atti contrari alla Costituzione e consequenzialmente provvedere, come previsto per legge, allo scioglimento degli organi del comune di Padova.

(4-11555)

VERALDI. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso che il comune di Cantanzaro, con deliberazione di consiglio del 20 febbraio 1998, ha deciso di:

a) destinare a sede dell'istituendo conservatorio il Palazzo Doria;

b) prevedere l'impegno di spesa in lire 1.500.000.000 per la ristrutturazione, il riattamento e la manutenzione straordinaria dell'immobile suddetto;

c) prevedere l'altro impegno di spesa per la manutenzione ordinaria e straordinaria, il consumo di acqua, elettricità, forza motrice, gas,

riscaldamento, impianto telefonico e telefax, dotazione dell'arredamento e delle attrezzature didattiche, tecniche e scientifiche;

che la provincia di Catanzaro competente, in base alla legge n. 23 del 1996, in materia di conservatori musicali, ha chiesto l'istituzione in Catanzaro di un conservatorio di musica, il cui personale, docente e non docente, da adibire a detta nuova struttura scolastica dovrà essere nominato dal Ministero della pubblica istruzione,

si chiede di sapere se non si intenda dare sollecito corso alla richiesta della provincia di Catanzaro.

(4-11556)

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

che i quartieri Ianò e Visconte di Catanzaro sono interessati da fenomeni di dissesto idro-geologico, in particolare nella fascia Ianò Timpe Rosse -Rombolotto-alveo fiume Alli e lungo l'alveo della Fiumarella parallelamente a via O. Colace;

che l'entità del degrado del territorio è tale da recare serio pregiudizio alla sicurezza e all'incolumità stessa dei cittadini oltre che da rendere pericolosa la circolazione stradale, secondo quanto più volte evidenziato da molteplici perizie tecniche effettuate dagli uffici comunali e del Genio civile;

che gli interventi sinora effettuati sono stati del tutto inadeguati rispetto all'entità del problema in quanto miranti al solo tamponamento delle situazioni di emergenza senza incidere sulla eliminazione delle cause di fondo,

si chiede di sapere se non si intenda intervenire con la massima urgenza al fine di rimuovere in via definitiva le suddette situazioni di disagio e di rischio con interventi strutturali congrui alla loro gravità e complessità.

(4-11557)

FLORINO. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che in data 5 marzo 1997 lo scrivente ha presentato una interrogazione parlamentare in merito alla gestione del patrimonio immobiliare e finanziario dell'Accademia di belle arti di Brera, da parte del professor De Filippi, direttore dell'istituzione di alta cultura della stessa Accademia;

che in data 3 luglio 1997 il Ministro ha inviato allo scrivente risposta alla predetta interrogazione;

che, in riferimento ad essa, si precisa che l'architetto Gae Aulenti aveva rassegnato le dimissioni da presidente del consiglio di amministrazione per i contrasti di opinione sulla procedura della utilizzazione dei fondi da parte del direttore;

che, esattamente, si parlava dell'utilizzo di dieci milioni che, secondo le dichiarazioni di De Filippi, erano serviti per rimborsare le spese in occasione della cerimonia «Soci onorari»;

che la vicenda incresciosa indusse, pertanto, la Gae Aulenti a rassegnare le dimissioni;

che dopo le dimissioni dell'architetto Aulenti seguirono diversi mesi in cui l'attività era praticamente paralizzata a livello di delibere di spesa fino a quando De Filippi ottenne che Emilio Tadini fosse nominato presidente;

che da quel momento De Filippi ha avuto completa libertà di manovra, considerata l'amicizia tra i due;

che si ritiene che l'attuale presidente non abbia capacità di amministrazione e sia totalmente acquiescente o per incompetenza, o per interesse, o per amicizia;

che tutti i documenti vengono regolarmente firmati, senza che risulti vi siano contrasti con il direttore e il presidente;

che in riferimento al dottor Gianfranco Minisola si deve precisare che lo stesso è il revisore dei conti dell'Accademia di Brera, nonché risulta essere amico fraterno di De Filippi;

che risulta che ogni consiglio, direttiva o altro venga concordato dai due telefonicamente tutti i giorni per risolvere i problemi di De Filippi sempre nella direzione del suo profitto;

che riguardo all'ispezione, di cui si parla nella risposta all'interrogazione parlamentare, ispezione fatta dal dottor Giovanni Gentile presso l'Accademia di Brera, sempre al tempo della faccenda Gae Aulenti, si pensa che non sia stata condotta un'indagine approfondita e che, comunque, lo stesso ispettore Gentile sia stato inviato dal dottor Minisola per «aggiustare» le cose e per minimizzare la situazione di fronte all'opinione pubblica; così le gravi mancanze denunciate dal presidente Aulenti furono in breve tempo dimenticate;

che la professoressa Licia Di Mino, nipote del dottor Minisola, è stata favorita nella sua assunzione dalla professoressa Angela Occhipinti, la quale avrebbe poi usato questa cortesia fatta a De Filippi per il suo amico Minisola, allo scopo di indurlo ad assumere la figlia della stessa Occhipinti, Paola Manusardi;

che risulta che la Occhipinti abbia raccontato di essersi recata in direzione e di aver rivolto delle minacce al De Filippi, costretto poi ad assumere la Manusardi;

che, riguardo alle firme di presenza dei professori, si fa presente che non è un fatto nuovo che i professori dell'Accademia di Brera firmino e che poi non rispettino strettamente il loro orario di servizio; anzi, è proprio su questa politica di permissivismo che la direzione De Filippi ha basato il suo successo e la sua popolarità; De Filippi infatti lascia fare a tutti quello che vogliono purchè firmino e purchè non lo mettano in difficoltà;

che tre anni dopo il suo insediamento, in seguito ad una lettera anonima in cui si denunciava questo stato di cose troppo «liberalizzato», il direttore De Filippi, attraverso informazioni riservate, seppe che sarebbe arrivata un'ispezione nei primi di gennaio; furono, pertanto, ripresi tutti i fogli delle firme di presenza alle lezioni degli ultimi tre anni, corrispondenti ai primi tre anni della direzione De Filippi e laddove risultavano as-

senze non coperte da certificazione furono contattati i professori telefonicamente al fine di esortare gli stessi ad apporre le proprie firme;

che il direttore invitò quindi tutti i professori a produrre certificazioni relative a situazioni pregresse ovvero, in mancanza di documentazione, invitò a firmare sui fogli delle firme, oppure ad allegare a tali fogli dichiarazioni di responsabilità dichiarando che si era trattato di semplice dimenticanza;

che in due settimane fu sanata una situazione estremamente grave;

che la situazione generale è sempre stata di lassismo e permissivismo, al fine di consolidare una posizione indiscussa;

che, riguardo alla concessione della supplenza al nipote di Toni Ferro (direttore dell'Accademia di Catanzaro), Gianluigi Lama, risulta essere stata «scambiata» con una supplenza per il figlio del professor De Filippi, Leonida, e non Gianpaolo, come erroneamente viene indicato nella risposta fornita dal Ministro;

che riguardo alla «presenza» della moglie di De Filippi, Nicole Gravier, in Accademia di Brera, questa risale al periodo in cui la stessa era ancora allieva; nessuno, o quasi nessuno in quel periodo sapeva che si trattava della moglie del direttore;

che, a proposito della graduatoria nazionale di decorazione tenuta a Palermo, ivi fu inviato da de Filippi il professor Ulrico Montefiore (docente di decorazione a Brera), in qualità di commissario all'Accademia di Palermo per la graduatoria di decorazione; lo stesso avrebbe favorito De Filippi, «sistemando» il figlio Leonida in cambio di incarichi artistici; infatti, avendo Fernando De Filippi anche diversi incarichi pubblici, come quello di componente della commissione cimiteriale (del Cimitero monumentale di Milano), nonché di componente della commissione dell'arredo urbano, lo stesso ha avuto la facoltà di assegnare più di un lavoro di vetrine artistiche al professor Ulrico Montefiore, il quale si è evidentemente sdebitato «aiutando» De Filippi a «sistemare» suo figlio Leonida nella graduatoria svoltasi a Palermo;

che si fa, altresì, presente che ad un attento sguardo da parte di chi conosce cose e fatti da vicino risulta che la risposta scritta fornita dal ministro Berlinguer non è affatto soddisfacente;

che per quanto riguarda in generale la situazione amministrativa sanno tutti che il lavoro viene svolto non da persone competenti, ma da bidelli che da anni hanno acquistato ormai molta pratica; i bilanci vengono redatti da un custode di nome Armando;

che per quanto riguarda le ricostruzioni di carriera e i pensionamenti ci sono centinaia di pratiche trascurate da anni, per non parlare di altrettante ricostruzioni da rifare a causa degli innumerevoli errori in esse contenute;

che tutto ciò è andato a danno dei professori, molti dei quali, per anni, sono stati pagati di meno, mentre alcuni, paradossalmente, non hanno mai ottenuto gli arretrati;

che in Accademia mancano le attrezzature, la mensa per gli studenti, gli spazi adeguati, i laboratori e perfino lo spogliatoio per i custodi;



che proprio in questo periodo si stanno decidendo le sorti di tutte le Accademie d'Italia che, dopo quasi 70 anni, attendono la tanto sospirata riforma universitaria,

l'interrogante chiede di sapere se, alla luce dei fatti suesposti, non si ritenga di dover effettuare ulteriori controlli, al fine di scongiurare il rischio disastroso per l'istituzione e per quanti in essa credono di dover subire ancora per altri anni una simile direzione immorale e inadempiente.

(4-11558)

*DOLAZZA. - Al Ministro delle finanze. - Premesso:*

che con atto di sindacato ispettivo del Senato della Repubblica 4-01721 del 18 settembre 1996, in occasione di contravvenzioni elevate da militari della Guardia di finanza, nello stesso mese di settembre 1996 durante la fiera di Arce (Frosinone), ad un venditore ambulante di arachidi (300.000 lire) ed ad un minore (33.000 lire) per avere rispettivamente venduto ed acquistato arachidi per l'ammontare di lire 2.000 omettendo presunti adempimenti connessi con la ricevuta fiscale, l'interrogante - verosimilmente con priorità - poneva al Ministro delle finanze il problema dell'impiego dei militari della Guardia di finanza e del personale degli altri organi statali preposti a controlli fiscali-tributari secondo criteri elementari di rendimento;

che fra l'altro l'interrogante, con il summenzionato atto di sindacato ispettivo del Senato della Repubblica 4-01721 del 18 settembre 1996 nonchè con quello 4-01994 del 26 settembre 1996 ed altri, poneva di fatto al Ministro delle finanze il quesito se fosse conveniente per la collettività nazionale che aliquote predominanti di militari della Guardia di finanza e del personale degli altri organi statali preposti a controlli fiscali-tributari continuassero ad essere impiegate per controlli su persone singole, piccoli e medi commercianti, professionisti e piccole imprese (se non addirittura in discutibili servizi - per esempio presso le aerostazioni passeggeri degli aeroporti - di polizia stradale), risultando al contrario grandi imprese del tutto trascurate dalla sorveglianza fiscale tributaria;

che in data 30 giugno 1997 il Ministro delle finanze, con lettera protocollata al n. 2/4362, rispondeva agli atti di sindacato ispettivo parlamentare di cui sopra, distinguendosi unitamente al Ministro delle comunicazioni dai propri colleghi di Governo scandalosamente usi a non tenere conto delle interrogazioni di deputati e senatori, facendo rilevare come le contravvenzioni elevate ad Arce nell'accennata occasione erano illegittime poichè in netto contrasto con il decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1966, n. 696, e trasmettendo un consuntivo degli accertamenti fiscali-tributari compiuti dalla Guardia di finanza dal 1979 fino ai primi mesi del 1997 a carico di grandi società ed enti pubblici;

che detto consuntivo veniva di fatto a confermare le perplessità manifestate dall'interrogante, risultando l'esistenza di «sacche di inviolabilità fiscale o quasi» quali le aziende FIAT, i grandi istituti di credito a cominciare dal Monte dei Paschi di Siena e dal Banco di Roma, l'Iri-tecna, la Finmeccanica spa, l'Istituto nazionale assicurazione, l'Ente Fer-

rovie, il Registro italiano navale, l'Ente nazionale assistenza al volo, il Consiglio nazionale delle ricerche, il Registro aeronautico italiano, la STET, la RAI-TV, la Telecom, la TIM, la Cofiri, la Aeroporti di Roma spa ed altre società di gestione aeroportuale, il consorzio Trevi, le società appaltatrici dei lavori per la TAV, la TAV spa, l'Istituto per la ricostruzione industriale, le aziende General Electric in Italia, il CONI, le società patrocinate dal comune di Roma per iniziative connesse con il Giubileo, i grandi editori (dal gruppo Caltagirone, alla RCS al gruppo Riffeser) ed altre;

che in data 15 giugno 1998 veniva reso noto, come riportato con ampio risalto dall'informazione, che «la Guardia di finanza ha controllato lo scorso anno 378 aziende medio-grandi, cioè quelle con volume d'affari superiore ai 50 miliardi di lire, e in tutte queste sono stati riscontrati illeciti sostanziali...» (testo AGI 100 e Radiocor del 15 giugno 1998);

che, nel sottolineare come il Ministero delle finanze sia stato per il momento l'unico ed il solo componente dell'attuale Governo a recepire una raccomandazione dell'opposizione espressa con atti parlamentari di sindacato ispettivo, va rilevato come, sempre in data 15 giugno 1998, era altresì reso noto che «nei primi cinque mesi del 1998 la Guardia di finanza ha scovato 1.214 evasori totali, quasi un terzo dei 3.731 individuati nel 1997, scoperto 8.300 miliardi di imponibili non dichiarati e costi non deducibili (24.000 miliardi nel 1997) e violazioni IVA per oltre 1.700 miliardi (oltre 5.000 miliardi lo scorso anno); le Fiamme Gialle nel 1997 hanno effettuato 378 verifiche su circa 4.000 grandi aziende, tutte con «illeciti sostanziali» (testo Radiocor 199 del 16 giugno 1989);

che dai comunicati riportati nel precedente capoverso si staglia con chiarezza la tendenza da parte degli organi preposti ai controlli fiscali-tributari a non discriminare fra società e persone fisiche ed a presentare come un fatto eccezionale l'ondata di controlli sulle società medie e grandi;

che è questa una situazione dalla quale il cittadino singolo, ed in particolare quello privo dei mezzi per garantirsi una tutela fiscale, risulta come l'obiettivo preferenziale nella lotta antievasione e che non sembra assicurare all'amministrazione finanziaria introiti superiori a quelli presumibilmente derivanti se i controlli fossero diretti sistematicamente e prevalentemente verso società medio-grandi ed enti pubblici,

si chiede di conoscere:

se risponda a verità che, dopo l'illegale elevare delle menzionate contravvenzioni in Arce nel settembre 1996, l'amministrazione finanziaria competente ha proceduto intransigentemente ai successivi adempimenti fino alle esazioni, pur essendo questa situazione in contrasto con il decreto del Presidente della Repubblica 21 dicembre 1966, n. 696;

in ipotesi di risposta affermativa al quesito precedente, di quali «difese» disponga il cittadino per evitare procedimenti persecutori quale quello di cui s'è chiesta la conferma;

l'elenco delle 378 società medio-grandi a carico delle quali la Guardia di finanza ha compiuto accertamenti, a quale totale in denaro am-

monti il recupero fiscale (imposte non corrisposte, multe, interessi di mora, eccetera) che lo Stato dovrebbe acquisire per effetto di tali accertamenti ed in particolare quali siano nel dettaglio i risultati degli accertamenti compiuti a carico di società ed enti pubblici o a partecipazione pubblica;

l'attività degli altri organismi dello Stato preposti al controllo ed alla sorveglianza fiscale-tributaria nonchè alla lotta antievasione;

se risponda a verità che mediamente – per le competenze degli enti di esazione e per costi amministrativi – l'amministrazione finanziaria acquisisce non più del 40 per cento di quanto dovuto dal contribuente per l'imposta non pagata, penalità e diritti di mora;

nell'ipotesi che quanto prospettato al precedente quesito corrisponda a verità, quali misure intenda adottare il Ministro delle finanze.

(4-11559)

MONTELEONE. – *Al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che il territorio del comune di Ginosa, compreso tra il torrente Galaso e il lago Salinella, e il territorio del comune di Bernalda compreso tra il lago Salinella e il fiume Bradano, sono caratterizzati da una notevole omogeneità territoriale, con caratteristiche storico-naturalistiche peculiari e uniche per il tratto costiero tarantino;

che il lago Salinella è incluso nell'elenco delle zone umide italiane (Baccetti e Serra 1994, documenti tecnici Infs 17);

che il territorio in questione presenta vari *habitat* naturali e, di conseguenza, è un importante rifugio per l'avifauna tipica di questi ambienti e luogo di sosta per le specie migratorie;

che il biotopo del lago Salinella è riconosciuto di importanza europea dal progetto Corine realizzato dall'Unione europea e che nel biotopo stesso sono stati censiti dalla società botanica italiana, nel periodo giugno-ottobre 1994, alcuni *habitat* definiti di interesse prioritario a livello comunitario nell'ambito del progetto dell'Unione europea «*habitat* prioritari»; per queste aree l'Unione europea stabilisce l'assoluta necessità di tutela secondo la direttiva 1992/43;

che nell'area compresa tra il torrente Galaso e il lago Salinella è ubicata Torre Mattoni, opera di interesse storico architettonico, antico baluardo costiero con funzione di difesa anticorsara;

che la regione Puglia, con decreto della giunta regionale n. 7529 del 1991, ha istituito l'oasi di protezione «Torre Mattoni - Lago Salinella», di ettari 160 circa;

che non si riescono a comprendere le vere motivazioni che hanno spinto il comune di Ginosa ad approvare una delibera di lottizzazione sull'area del lago Salinella;

che ciò avviene nonostante la ribadita contrarietà della regione Puglia, della Società botanica italiana, della Commissione parchi e riserve naturali, della Soprintendenza ai beni ambientali e di molte altre associazioni ambientaliste e nonostante il parere negativo espresso dallo stesso ufficio tecnico del comune di Ginosa;

che la delibera comunale in oggetto è stata impugnata dinanzi al Comitato regionale di controllo della Puglia dalla Lega italiana protezione uccelli (LIPU) di Bari;

che in data 23 febbraio 1996, con nota protocollo n. 525 del 1996, il Ministero delle finanze, direzione compartimentale del territorio per Puglia e Basilicata, sezione di Taranto, ha concesso l'area demaniale ex lago Salinella-località Torre Mattoni alla associazione LIPU al fine creare un'oasi naturalistica;

che il decreto ministeriale del 1968 sottopone l'area laterale al lago Salinella a vincolo idrogeologico, ai sensi del regio decreto n. 326 del 1923;

che il piano particolareggiato di Metaponto, approvato dal comune di Bernalda, prevede la conservazione e la tutela dell'area compresa tra il fiume Bradano e il lago Salinella;

che il piano territoriale paesistico di vasta area del Metapontino approvato dalla regione Basilicata non individua la zona umida Salinella per la parte rientrante nella regione Basilicata come ambito di valore elevato;

che il piano di lottizzazione in questione veniva presentato in data 23 ottobre 1995;

che il decreto ministeriale 1° agosto 1985, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 30 del 6 febbraio 1986, e la relativa legge n. 431 del 1985 (legge Galasso) sottopongono l'intera area a vincolo paesistico,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda adottare per scongiurare la definitiva distruzione di una delle aree naturalistiche più importanti d'Europa;

se non sia il caso di riconoscere il lago Salinella, così come viene richiesto dalla LIPU, quale zona umida di importanza internazionale in base alla Convenzione di Ramsar.

(4-11560)

FLORINO. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* – Premesso:

che l'autocentro della Polizia di Stato sito in Napoli, via Pier delle Vigne, 1, funge con i suoi 70 dipendenti ai servizi tecnico-logistici e di motorizzazione delle forze di polizia dell'intero Meridione;

che il servizio consiste nella riparazione di tutti i mezzi in dotazione alla Polizia di Stato quali auto, pullman, moto, assegnazione di auto presidenziali, autoscorta oltre alla manutenzione ordinaria;

che con una decisione «stravagante» si intende delocalizzare tale centro in località Agnano, Via Scassone, su di un'area di una ex concessionaria Mercedes di proprietà della società Autostar con sede in Roma;

che il fitto di detta area comporta una spesa annua di 700.000.000 di lire;

che oltre all'esorbitante fitto da valutazione effettuata per adeguare l'area, si prevede un ulteriore costo di lire 300.000.000 per la manutenzione;

che la località Scassone in Agnano trovasi adiacente ad un'area dove persistono le fumarole con esalazioni di zolfo e con una temperatura molto elevata;

che la località in questione è scarsamente collegata al sistema dei trasporti urbani aggravando di fatto per le ulteriori spese di costo gli oneri del personale di servizio;

che appare altrettanto discutibile la scelta di insediare nell'autocentro di Via Pier delle Vigne il magazzino VECA (forniture del materiale alle Forze di polizia) che attualmente ha sede a Fuorigrotta presso il Commissariato San Paolo,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi che hanno determinato tale infelice ubicazione per il nuovo autocentro di polizia;

se siano state disposte le valutazioni tecniche di merito per accertare il reale valore dell'area in rapporto all'esorbitante cifra annua da pagare;

se siano stati disposti opportuni sopralluoghi per verificare le condizioni ambientali del sito;

se non si intenda valutare le opportunità di disporre una indagine ispettiva del Ministero per alcune zone d'ombra che gravano sulla vicenda.

(4-11561)

RECCIA. *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per i beni culturali e ambientali e per lo spettacolo e lo sport.* – Premesso:

che nella seduta del 29 aprile 1998 il comitato regionale per il Giubileo ha approvato il documento con il quale si rivolgeva appello al Ministro per i beni culturali e ambientali affinché perorasse, in vista del grande Giubileo del 2000, l'iscrizione dei Campi Flegrei nelle liste del patrimonio mondiale (World Heritage List) dell'UNESCO, dando attuazione alle assicurazioni già fatte nel 1992 dall'allora Ministro per i beni culturali Alberto Ronchey;

che con il Giubileo del 2000 i pellegrini non mancheranno di visitare i Campi Flegrei per ammirarvi le millenarie testimonianze di civiltà e cultura, nonchè per ritrovare le vestigia della prima comunità cristiana della penisola, che ospitò San Paolo dopo lo sbarco a Pozzuoli per raggiungere Roma;

che l'importanza della tutela delle millenarie testimonianze di civiltà e di cultura racchiuse in detti luoghi ricchi di suggestioni storiche e religiose nonchè paesaggistiche (si pensi anche all'area del lago di Averno) è a tutti palese, costituendo tali beni un patrimonio storico ed artistico prezioso e meritevole di salvaguardia e di valorizzazione nell'interesse di tutto il mondo,

si chiede di sapere:

se non si ritenga urgente ed indifferibile iscrivere il lago d'Averno ed i Campi Flegrei nella lista del patrimonio mondiale dell'Unesco ed in

quella del patrimonio mondiale in pericolo, al fine anche di valorizzarne il valore artistico e religioso in vista del Giubileo del 2000;

quali siano i motivi che abbiano indotto il Ministero per i beni culturali e ambientali a ritardarne l'iscrizione nell'UNESCO, nonostante i numerosi solleciti effettuati dai vari comitati ed associazioni competenti e le rassicurazioni più volte espresse dallo stesso Ministero.

(4-11562)

TOMASSINI. – *Al Ministro della difesa.* – Premesso:

che si apprende dalla stampa di un progetto curato dal vice sindaco di Busto Arsizio, Giampiero Reguzzoni, secondo il quale si creerebbe la possibilità di svolgere il servizio militare nel Corpo dei vigili urbani;

che l'organico dei vigili, già carente attualmente, diverrebbe ancora più insufficiente in relazione all'intensificarsi del traffico per l'apertura di «Malpensa 2000»;

che la possibilità di svolgere il servizio militare nel corpo dei vigili urbani non solo verrebbe incontro alle carenze di organico, ma consentirebbe di usufruire in breve tempo di un discreto numero di ragazzi che riceverebbero una formazione specifica che potrebbe rivelarsi utile per il loro futuro,

l'interrogante chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda prendere per contribuire alla approvazione del nuovo progetto proposto dal Municipio di Busto Arsizio;

in quali tempi si ritenga che si possa attuare il progetto;

come altrimenti si intenda far fronte all'emergenza organico che si verrà a creare con l'apertura di Malpensa 2000.

(4-11563)

LAURO. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che il piano di riordino del gruppo Finmare per il comparto cabotiero, trasmesso al Parlamento ai sensi dell'articolo 3, comma 1, della legge 30 maggio 1995, n. 204, afferma che per ciò che concerne le modalità di privatizzazione appare difficile ipotizzare l'acquisto dell'intero gruppo pubblico da parte di operatori privati del settore, tenuto conto delle sue dimensioni, ritenendo quindi la quotazione della capogruppo la modalità più adeguata per procedere alla privatizzazione,

si chiede di sapere quali verifiche siano state preliminarmente svolte sulla possibilità di acquisto dell'intero gruppo pubblico da parte di operatori privati del settore fermi restando, per gli acquirenti, i diritti e gli obblighi scaturenti dalle convenzioni, fino alla loro naturale scadenza, e gli stessi livelli di sicurezza nell'espletamento dei servizi sociali.

(4-11564)

SELLA DI MONTELUCE. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che gli organici della pretura di Biella sono oggi gravemente insufficienti (come risulta dall'interrogazione 4-10354 del senatore Sella di Monteluca rimasta senza risposta);

che nella suddetta pretura lavora un unico pretore;

che tale carenza di personale rende difficile il normale svolgimento dell'attività giudiziaria in quanto un'unica persona ha un carico troppo rilevante di lavoro;

che il pretore di Biella, dopo un lungo e duro anno di lavoro, ha giustamente preso le ferie;

che per questo motivo i procedimenti penali di Biella rimarranno bloccati fino a settembre;

che nella stessa pretura, dopo che da anni i dirigenti degli uffici giudiziari e il consiglio dell'ordine di Biella inviano comunicazioni al Consiglio superiore della magistratura, non si è riusciti ad avere neanche un sostituto,

l'interrogante chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo intenda adottare per rafforzare urgentemente il limitato organico oggi previsto nella pretura di Biella per porre rimedio in futuro ad altre spiacevoli situazioni;

quali iniziative si intenda prendere affinché la pretura possa essere aperta negli attuali mesi estivi affinché si limiti nel migliore dei modi questa clamorosa paralisi.

(4-11565)

LAURO. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che in data 15 giugno 1998 il Consiglio dei ministri ha approvato, su proposta del Ministro della sanità, un decreto-legge recante disposizioni urgenti per l'erogazione gratuita dei medicinali antitumorali in corso di sperimentazione clinica (cura Di Bella);

che il suddetto decreto stabilisce che, fino alla scadenza della sperimentazione, le quote fisse per ricetta farmaceutica passano rispettivamente dalle attuali lire 3.000 e lire 6.000 a lire 3.200 e lire 6.500 in modo da fronteggiare il maggior onere derivante e quantificato in 36 miliardi di lire;

che la gran parte degli italiani ed, in particolare, l'Associazione Sud Futuro considera gravi ed intollerabili i provvedimenti assunti dal Governo che, per dare via libera alla cura Di Bella non ha trovato altra soluzione che aumentare i relativi *ticket*, facendo gravare i costi della sperimentazione sui malati;

che il provvedimento sembra essere una punizione per malati «senza speranza», che organizzandosi hanno obbligato il Ministro della sanità e lo stesso Governo alla sperimentazione;

che il Presidente del Consiglio Prodi, in data 17 giugno 1998, ha dichiarato alla Camera in sede di svolgimento di interrogazioni a risposta immediata («question time») che l'aumento «assume la connotazione di

una sorta di contributo di solidarietà» per fare fronte alle spese aggiuntive della sperimentazione della cura Di Bella;

che appare assurdo che il Ministro della sanità onorevole Bindi, di fede cattolica adotti provvedimenti sprezzanti della sofferenza di coloro che lottano con la vita e che creano negli stessi situazioni psicologiche certamente negative per un miglioramento del loro stato di salute,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, alla luce delle precedenti considerazioni, non ritenga doveroso, nei confronti di tutta la collettività ma soprattutto dei soggetti ammalati di cancro, rivedere la posizione assunta con il suddetto decreto e adottare opportuni provvedimenti che siano realmente solidali.

(4-11566)

RIPAMONTI. – *Al Ministro senza portafoglio per la solidarietà sociale e ai Ministri della sanità, dell'interno e per il coordinamento della protezione civile e di grazia e giustizia.* – Premesso:

che da notizie di stampa si apprende che a seguito di un maldestro e clandestino intervento di circolazione un bambino di otto mesi è stato portato all'Ospedale di Magenta in gravissime condizioni;

che a seguito degli avvenuti accertamenti, sembrerebbe che nella Moschea di Segrate, la più grande del Nord Italia, si potrebbero praticare clandestinamente interventi di circoncisione e di infibulazione attuati, in un ambulatorio clandestino e con pessime condizioni igieniche, da un medico egiziano che in Italia non risulterebbe essere iscritto all'ordine;

che l'infibulazione è una vera e propria mutilazione sessuale alla quale vengono sottoposte, a seconda dei paesi di origine, adolescenti, bambine e neonate;

che, per ragioni religiose, l'imposizione di queste mutilazioni è molto forte in tutti i ceti sociali e questa tradizione è, conseguentemente, esportata anche tra le comunità straniere nei paesi occidentali dove la pratica inaccettabile è purtroppo molto frequente,

si chiede di sapere:

se siano state fatte ricerche circa l'entità del fenomeno dell'infibulazione nel nostro paese, da chi e dove vengano praticate tali mutilazioni sessuali, considerato tali pratiche chirurgiche non soltanto molto lontane dalla nostra cultura, ma discriminanti e disumane nei confronti delle donne che sono costrette a subirle;

quali provvedimenti urgenti si ritenga di dover predisporre al fine di evitare che, per qualsiasi motivo, tali interventi possano essere praticati in Italia e restare impuniti;

se non si consideri di dover avviare iniziative di prevenzione e di informazione dirette alle donne straniere allo scopo di far sapere loro che le mutilazioni sessuali non sono nel nostro paese il passaggio obbligato per la sopravvivenza e l'integrazione sociale delle loro figlie.

(4-11567)



AVOGADRO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente.* – Premesso:

che da tempo si attende la soluzione del problema del prelievo venatorio in deroga in attuazione dell'articolo 9 della direttiva comunitaria CEE n. 409 del 1979;

che il Governo ha affrontato questo problema con un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che ha fatto registrare il ricorso dell'UNAVI e degli agricoltori oltre al ricorso delle regioni dinanzi alla Corte costituzionale;

che a più riprese e in più contesti la maggior parte delle forze politiche ha manifestato la volontà di risolvere la questione riconoscendo in materia la competenza delle regioni;

che il prelievo in deroga è oggetto di scontri e polemiche soltanto in Italia;

che negli altri paesi europei ci si è attenuti scrupolosamente alle direttive comunitarie;

che in Italia, più che in altri Stati membri dell'Unione europea, ricorrono le condizioni previste dalla direttiva n. 409 del 1979 per attuare le deroghe;

che in particolare passeri e storni, considerati fino a qualche anno fa specie dannose, sono causa di ingenti danni all'agricoltura e che più volte gli agricoltori hanno richiesto il prelievo in deroga a difesa delle colture,

si chiede di conoscere:

se sia intenzione del Presidente del Consiglio e del Ministro in indirizzo dare una rapida soluzione al problema del prelievo venatorio in deroga in attuazione della citata direttiva comunitaria;

come, in caso affermativo, ci si intenda muovere a proposito.

(4-11568)

MUNGARI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il funzionamento degli uffici della procura della Repubblica presso il tribunale di Crotone è da anni in una condizione di totale paralisi a causa della prolungata e gravissima deficienza di organico degli uffici stessi;

che tale situazione di blocco si è notevolmente accentuata a seguito del provvedimento del Consiglio Superiore della Magistratura con il quale è stato trasferito presso la corte d'appello di Reggio Calabria, per incompatibilità ambientale e funzionale, il precedente titolare dottor Giuseppe Staglianò;

che la denunciata paralisi sta ormai per risolversi in uno stato di cessazione di fatto *sine die* dell'attività degli uffici della procura a seguito della richiesta della procura generale di Bari di anticipato trasferimento presso la procura di Foggia del dottor Giuseppe Dentamaro, sostituto procuratore della Repubblica e facente funzione di capo della procura di Crotone;

che la delicatezza della situazione criminale sociale ed economica nel crotonese è tale da rendere particolarmente odiosa, intollerabile e, ad un tempo, pericolosa la denunciata inattività degli uffici di detta procura della Repubblica, affidati ormai a due giovanissimi sostituti, dottoressa Canaia e dottor Negro, costretti a far fronte ad un carico di lavoro talmente gravoso ed esorbitante che richiederebbe l'impiego costante di 10 pubblici ministeri ben sperimentati e a tempo pieno,

si chiede di conoscere se il Ministro in indirizzo non intenda, con l'assoluta urgenza richiesta dal caso ed avvalendosi dei poteri autoritativi della sua carica, disporre per un pronto potenziamento degli uffici della procura della Repubblica di Crotone, adoperandosi nell'ambito delle proprie competenze per la nomina di un procuratore della Repubblica che, dopo il trasferimento coattivo del dottor Staglianò, risponda adeguatamente alle esigenze del suo ufficio (e tale, quindi, da essere sufficientemente autorevole, di forte personalità e totalmente estraneo agli ambienti della Calabria) e per ottenere contestualmente la nomina di almeno 4-5 sostituti in grado di coadiuvarlo efficacemente nello svolgimento del suo delicatissimo incarico.

(4-11569)

GIARETTA, VIVIANI, ZILIO, CRESCENZIO, ANDREOLLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane.* – Premesso:

che sulla stampa nazionale è apparsa nei giorni scorsi la notizia della prossima emanazione di una direttiva riguardante le concessioni autostradali;

che secondo le notizie riportate la direttiva prevederebbe il blocco della proroga delle concessioni autostradali in essere per consentire l'effettuazione di gare alla scadenza delle concessioni stesse;

che la manutenzione ordinaria e straordinaria resterebbe in capo al Ministero dei lavori pubblici che si occuperebbe delle relative attività amministrative; che verrebbe creata una società IRI I alla quale conferire alcune società minori scorporate da Autostrade spa ed eventuali altre,

si chiede di sapere:

quali garanzie vi siano che il pur condivisibile obiettivo di pervenire ad una maggiore concorrenza nel settore autostradale, attraverso anche l'espletamento di gare per l'aggiudicazione di concessioni, non significhi di fatto il blocco degli investimenti programmati da diverse società autostradali promosse dal sistema delle autonomie locali che finora si sono sostituite alle inadempienze dello Stato e quindi nell'immediato la mancata risposta a urgentissimi problemi di miglior dotazione infrastrutturale;

come si concili con gli obiettivi di decentramento e speditezza dell'azione amministrativa riportare a livello centrale del Ministero dei lavori pubblici lo svolgimento delle gare per gli interventi manutentivi della rete autostradale e quali garanzie vi siano che non si ripetino i noti e gra-

vissimi ritardi che finora hanno caratterizzato in materia l'attività dell'ANAS;

come si valuti l'impatto con l'opinione pubblica di aree del nostro paese particolarmente attente alla tematica federalista che vede prorogare la concessione a Autostrade spa, autentico soggetto monopolistico, in attesa di una privatizzazione per la quale sono incerti tempi e modalità e vede di fatto penalizzate le società promosse dal sistema delle autonomie locali che in questi anni hanno assicurato opere di infrastrutturazione e pluralismo del mercato.

(4-11570)

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

che la strada statale n. 598, denominata fondovalle dell'Agri, risulta un'importante arteria di collegamento fra lo svincolo autostradale di Atena Lucana e la strada statale n. 106 in direzione Taranto e Reggio Calabria;

che sono almeno dieci, nell'ultimo anno, gli incidenti mortali verificatisi per l'assenza di sufficienti misure di sicurezza e la precaria manutenzione del manto stradale;

che in particolare, specie in prossimità di alcuni tratti, vi è la totale assenza di segnaletica orizzontale e verticale;

che tale situazione di pericolo è anche aggravata dal frequente transito di mezzi pesanti che trasportano petrolio e procedono a velocità ridottissima;

che, nonostante le ripetute segnalazioni, il compartimento Anas della Basilicata non ha ancora provveduto a dotare i tratti suddetti della sufficiente sicurezza,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi l'ente competente non abbia ancora adottato alcun provvedimento a tutela e sicurezza degli automobilisti in transito sulla strada statale n. 598;

quali provvedimenti si intenda adottare per assicurare sull'intero percorso della strada suddetta la segnaletica orizzontale e verticale.

(4-11571)

FLORINO. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'Università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che per effetto della legge n. 449 del 1997 è stato soppresso il finanziamento statale dell'indennità di carica del magnifico rettore, che rimane, quindi, ad esclusivo carico del bilancio degli atenei;

che il consiglio di amministrazione dell'Istituto universitario navale di Napoli con delibera n. 15 del 2 giugno 1998, punto n. 4, dell'odg, indennità di carica del rettore, ha applicato l'articolo 11 del vigente regolamento di amministrazione e contabilità «La misura dell'indennità di carica spettante al rettore, a carico del bilancio dell'Istituto universitario na-

vale, è determinata, annualmente, dal consiglio di amministrazione in ragione delle disponibilità finanziarie»;

che la delibera al punto B fa gravare la spesa suddetta sul capitolo 1, categoria 1, «Spese funzionamento organi amministrativi», che presenta la relativa disponibilità;

che nella premessa del deliberato e nella determinazione si precisa che il capitolo 1, categoria 1, su cui tale voce viene imputata, ha una disponibilità finanziaria di sole lire 100.000.000,

l'interrogante chiede di sapere, pur nel rispetto dell'autonomia dell'Istituto universitario navale:

come funzioneranno gli organi amministrativi se la disponibilità finanziaria è di sole lire 100.000.000 da erogare totalmente per indennità di carica al rettore;

se non si intenda disporre una verifica contabile sull'intera vicenda e su altri deliberati del consiglio di amministrazione dell'Istituto universitario navale di Napoli.

(4-11572)

FLORINO, PONTONE. – *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* – Premesso:

che le Ferrovie dello Stato, attualmente nell'occhio del ciclone per particolari «disavventure» ed una «triste» gestione ministeriale, non offrono all'utente, oltre all'avventura del viaggiare pericolosamente, la possibilità di ammirare così come nel passato il personale in una divisa dall'aspetto corretto;

che molti gradirebbero conoscere lo stilista ed il fornitore delle divise che indossa il personale delle Ferrovie dello Stato;

che l'arcano potrebbe essere svelato interpellando il personale viaggiante o di terra delle Ferrovie dello Stato, costretto a saune gratuite con disagio permanente;

che aver munito il personale di tale variopinta divisa, pantalone di indefinito colore verde e giacca blu, di un composto tessile che nessun esperto è riuscito ancora a definire, arreca anche un danno all'immagine del paese, da sempre al primo posto nel campo della moda e degli stilisti,

gli interroganti chiedono di conoscere:

nei particolari, i criteri di scelta – si intende dopo esperita «gara» – della società spagnola Induro, che ha fornito i capi di vestiario al personale delle Ferrovie dello Stato;

se non si intenda far svolgere ulteriori verifiche e collaudi merceologici sulla natura del composto tessile della divisa;

se corrisponda al vero che la società Induro abbia dato parte della commessa a società non europee;

se corrisponda al vero che un socio azionista della suddetta società sia parente di un Ministro attualmente in carica.

(4-11573)

MEDURI. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il signor Vincenzo Minici di Roccella Jonica (Reggio Calabria) ha già da tempo sottoposto all'attenzione delle più alte autorità dello Stato, dei vertici della magistratura, dei massimi responsabili delle forze dell'ordine e perfino di Sua Santità Giovanni Paolo II la penosa situazione in cui egli si trova a seguito della separazione dalla moglie;

che la conseguenza maggiormente inaccettabile di detta separazione è per il Minici la decisione relativa all'affidamento dei figli, ancora minori, che, sia prima della sentenza emessa dal tribunale di Locri che a seguito di detta sentenza, sono stati «divisi» stabilendo l'affidamento del maschio al padre e della bambina alla madre;

che il Minici ha sempre sostenuto, esibendo corpose documentazioni, che tale separazione è gravemente pericolosa per l'equilibrio psicologico dei minori e che a lui deve essere affidata, oltre al maschio, anche la bambina;

che la sentenza in questione appare fortemente in contrasto con le indicazioni del consulente tecnico d'ufficio (CTU) nominato a suo tempo dallo stesso organo giudicante locrese,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di dover assumere tutte le iniziative necessarie a chiarire le ragioni di un contrasto così palese tra la sentenza ed il parere del suindicato consulente tecnico d'ufficio e se ritenga che la stessa sentenza sia stata emessa con tutta l'attenzione che la estrema delicatezza della materia richiede.

(4-11574)

RECCIA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per il coordinamento della protezione civile, della difesa e del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso:

che è all'esame delle Commissioni riunite 1<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> del Senato la recente riformulazione dell'atto Senato n. 2793~~ter~~ «Norme di delega al Governo in materia di riordino dell'Arma dei carabinieri, del corpo della Guardia di finanza e della Polizia di Stato»;

che la norma delega in oggetto contiene, *in nuce* (art. 3), la previsione dell'istituzione dei «Ruoli speciali dei funzionari della Polizia di Stato», da alimentarsi, mediante concorsi interni, con personale tratto dal ruolo degli ispettori;

che autorevoli perplessità sul merito di detta norma sono state sollevate dal Consiglio di Stato nell'ordinanza n. 646/98 del 5 maggio 1998;

che infatti, esaminando un istituto di reclutamento interno del tutto analogo a quello con il quale si dovrebbero alimentare i «ruoli speciali» che oggi si vogliono introdurre in Polizia, la suprema giurisdizione amministrativa ha sollevato, dinanzi alla Corte Costituzionale, questione di legittimità sulle relative norme;

che, stando alla normativa all'esame in Senato, non sarebbe consentito a tutti i funzionari attualmente in servizio di poter accedere ai meccanismi di mobilità esterna secondo procedure che tengano conto dell'anzianità, del titolo di studio e dei titoli di servizio maturati, agevolandone

l'inserimento in altre realtà professionali, tanto nel pubblico impiego quanto nelle attività professionali;

che l'accesso alle qualifiche dei ruoli speciali non deve risolversi in scavalcamenti a danno di tutti gli appartenenti ai ruoli normali senza che venga stabilito un criterio di dipendenza gerarchico-funzionale del ruolo speciale dal ruolo normale;

che tale nuova normativa non tiene conto dei titoli professionali e della anzianità lasciando un margine di discrezionalità all'amministrazione che favorisce il fenomeno della sudditanza psicologica e della riconoscenza;

che in tal modo non verrà dato l'adeguato riconoscimento a chi detiene un diploma di laurea, a tutto vantaggio di quegli operatori che verranno inseriti *ope legis* pur non avendo il titolo di studio necessario;

che occorre comunque trovare soluzioni alternative che vadano a rispettare tutti i criteri di funzione, di ruolo e di titoli, nel passaggio tra i ruoli, valorizzando così le diverse posizioni del personale di Polizia di Stato;

che appare necessario prevedere, in subordine, per coloro che risultino privi del requisito di titolo di studio, un periodo di formazione ed aggiornamento che abbia efficacia equipollente a quella di un corso di laurea,

si chiede di sapere quali siano le valutazioni del Governo in merito alle problematiche denunciate in premessa.

(4-11575)

FLORINO. – *Al Ministro dell'interno e per il coordinamento della protezione civile.* Premesso:

che sabato 20 giugno 1998 si è tenuta a Napoli una manifestazione indetta da una galassia di sigle: Movimento di lotta per il lavoro, LSU, Lavoratori in mobilità, Corsisti e disoccupati di Acerra, Slai Cobas, militanti di Rifondazione comunista (alla manifestazione avevano aderito le federazioni provinciali di Napoli e Caserta), i giovani dei centri sociali, rappresentanti della sinistra extraparlamentare;

che durante il tragitto i manifestanti hanno attuato atti di vandalismo con l'incendio sistematico e premeditato di decine di cassonetti, causando notevole allarme tra i cittadini e danni economici rilevanti;

che appare discutibile, forse per ordini superiori ricevuti, il totale disinteresse mostrato dalle forze di polizia nei confronti di chi ripetutamente commetteva reati, perseguibili, fino a prova contraria, dal nostro ordinamento giudiziario;

che appare ancora più grave il comportamento delle istituzioni locali, prefetto e questore, che ad oggi, pur in possesso di materiale fotografico che documenta con immagini i responsabili, non hanno ritenuto di denunciarli;

che appare sconcertante la presenza istituzionale tra i manifestanti più facinosi di un partito quale Rifondazione Comunista che sostiene il Governo in carica,

l'interrogante chiede di conoscere:

i provvedimenti che si intenda adottare nei confronti del prefetto e del questore che non hanno inteso con ordini e direttive fermare gli atti vandalici posti in essere con l'incendio dei cassonetti;

se non si intenda accertare i motivi della mancata denuncia dei manifestanti rei dei misfatti e individuati dalle foto pubblicate dai quotidiani locali.

(4-11576)

ZANOLETTI. – *Ai Ministri per le politiche agricole, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo e della sanità* – Premesso:

che il testo unificato della proposta di legge-quadro in materia di alcol e problemi alcolcorrelati in discussione presso la XII Commissione della Camera dei deputati prevede che i produttori o gli importatori di bevande alcoliche e superalcoliche debbano stampare sulle etichette dei prodotti informazioni relative alle conseguenze per la salute che derivano dall'uso dei medesimi, secondo modalità da definire con decreti del Ministro dell'industria di concerto con il Ministro della sanità e che tale legge-quadro contiene anche limitazioni alla pubblicità delle bevande alcoliche;

che tutti i *media* nazionali hanno dato ampio rilievo a questa previsione normativa riassumendola nel messaggio: «Il vino nuoce gravemente alla salute», creando, con ciò stesso, già un gravissimo danno di immagine alla produzione e commercializzazione del nostro vino;

considerato:

che nella proposta di legge non si fa nessuna distinzione tra alcolici e superalcolici e tra uso ed abuso dei medesimi che è profondamente errato considerare l'uso moderato del vino come dannoso alla salute;

che da tempo, fortunatamente, è cresciuta e si è largamente diffusa nel nostro paese la cultura del bere, cioè la capacità di gustare vini di qualità collegandoli al territorio e all'ambiente che li produce;

che la vitivinicoltura italiana ha non solo un enorme valore economico, che sarebbe stupido e autolesionistico non difendere, ma rappresenta un insieme di tradizioni e di valori molto positivo ed importante per la nostra civiltà,

si chiede di sapere se non si ritenga indispensabile intervenire con urgenza affinché:

venga immediatamente corretto il messaggio negativo trasmesso dai *media*, con iniziative per favorire l'educazione al consumo del vino di qualità e la comprensione della cultura del vino e della vite così radicate nella storia italiana;

venga evitato che un allarme affrettato e demagogico produca gravi e ingiustificati danni ad un comparto tanto consistente per l'economia del nostro paese.

(4-11577)

FLORINO. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che il presunto «suicidio» della signora Silvana Giordano avvenuto nel carcere di Bellizzi Irpino ha destato enorme impressione nell'opinione pubblica per i retroscena affiorati e non ancora chiariti essendo in corso una inchiesta dell'autorità giudiziaria ed una verifica ispettiva del Ministro di grazia e giustizia;

che da una lettera inviata al quotidiano «Roma», rubrica «la posta del Roma» del 20 giugno 1998, il detenuto Pino Cobianchi con un gruppo di detenuti descrive con dovizia di particolari inquietanti episodi da lui riscontrati che riportano l'intera vicenda in uno scenario riconducibile al delitto e non al suicidio,

si chiede di conoscere:

se siano state avviate celermente le ispezioni nel carcere di Bellizzi Irpino, il punto delle indagini e delle verifiche, l'accertamento di tutte le responsabilità;

se il Ministro in indirizzo non intenda adoperarsi, per quanto di competenza, affinché sia dato il giusto rilievo alla testimonianza del signor Pino Cobianchi e di altri detenuti che affermano di conoscere la verità sullo sconcertante «suicidio» della signora Silvana Giordano.

(4-11578)

MARRI. – *Al Ministro della pubblica istruzione e dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* – Premesso:

che con nota del giorno 8 maggio 1998, protocollo n.612-B15, il provveditore agli studi di Arezzo ha trasmesso alla presidenza dell'istituto statale d'arte «Piero Della Francesca» l'organico di diritto per l'anno scolastico 1998-99;

che con il predetto atto il provveditore ha agito sulla base di interpretazioni non attinenti a quanto previsto dalle disposizioni ministeriali sulla formazione delle classi negli istituti di istruzione secondaria di secondo grado;

che, infatti, i dati previsionali sul numero di iscritti per l'anno scolastico 1998-99 ammontano a complessivi 138 alunni così divisi: arte dei metalli: 77; arte della moda: 47; arte del tessuto: 14;

che a fronte di tali dati la presidenza ha avanzato la richiesta di autorizzazione per la formazione di 6 prime classi, come di seguito costituite, tenuto conto della presenza di due portatori di *handicap*: 3 classi di arte dei metalli; 2 classi di arte della moda e una classe di arte del tessuto;

che il provveditore ha autorizzato la formazione delle 3 classi di arte dei metalli e delle 2 classi di arte della moda, mentre non ha concesso l'autorizzazione per la costituzione della prima classe di arte del tessuto, peraltro concedibile ai sensi dell'articolo 5, comma 6, del decreto ministeriale 15 marzo 1997, recante «Criteri e parametri per la formazione delle classi»;

che la mancata formazione della prima classe dell'indirizzo d'arte del tessuto, che si configura come indirizzo moncorso, compromette l'in-



tegrità e le prospettive di uno dei tre indirizzi ordinamentali in cui si articola l'istituto;

che il provvedimento adottato lede il diritto degli studenti a frequentare l'indirizzo prescelto;

che, per quanto riguarda la formazione delle seconde classi, i dati previsionali sul numero di iscritti per l'anno scolastico 1998-99 ammontano a 111 alunni complessivi;

che nel corrente anno scolastico il numero delle corrispondenti prime classi ammonta a 5; da qui la richiesta della presidenza di autorizzazione per l'anno scolastico 1998-99 di altrettante 5 seconde classi, in ottemperanza a quanto previsto dall'articolo 6, comma 1, del decreto ministeriale sopra citato, in base al quale le classi intermedie sono costituite in numero pari a quello delle corrispondenti classi inferiori funzionanti nell'anno scolastico corrente, purchè siano formate da non meno di 20 alunni;

che riguardo alle seconde classi dell'indirizzo arte della moda il provveditore ha autorizzato la formazione di sole 4 classi seconde, ledendo così il diritto degli studenti alla continuità didattica;

che il provveditore ha autorizzato la formazione di 4 quinte classi funzionanti nel corrente anno scolastico;

che le attuali classi quarte, che saranno le quinte dell'anno scolastico 1998-99, comprendono un numero totale di alunni pari a 80 suddivisi nel seguente modo: arte dei metalli 2 classi con 33 alunni, arte della moda 2 classi con 37 alunni; arte del tessuto 2 classi con 37 alunni;

che il provveditore, nel determinare l'organico per l'anno scolastico 1997-98, non autorizzò la formazione della quarta classe dell'indirizzo arte del tessuto, con 10 alunni iscritti, neanche come classe articolata, concedibile ai sensi dell'articolo 5, comma 6, del decreto ministeriale predetto;

che si fa presente che, nelle ore delle materie specifiche di indirizzo, i 10 alunni iscritti sono stati abbinati all'attuale quinta classe di arte del tessuto, facendo tuttavia parte di una classe quarta che non si configura come classe articolata e che pertanto è da intendersi come classe d'arte della moda;

che l'anomalia si ravvisa, inoltre, nel fatto che nella suddivisione per indirizzi, sopra riportata, non figurando la quarta classe di arte del tessuto, non compaiono neanche i 10 alunni iscritti; questi però sono inclusi nel dato numerico complessivo che risulta dalla sommatoria degli alunni iscritti alle quarte classi;

che a seguito di questo presupposto il provveditore non ha autorizzato neppure la formazione della classe quinta di arte del tessuto per l'anno scolastico 1998-99, con una previsione di 9 alunni, autorizzabile quale classe terminale, nella sua consistenza ai sensi dell'articolo 6, comma 2, del decreto ministeriale soprariportato;

che nell'organico relativo all'anno scolastico 1998-99 non è riportata dunque la quinta classe di arte del tessuto, neanche come classe arti-

colata e non compaiono i 9 alunni iscritti i quali hanno frequentato l'intero corso di studi in un indirizzo che si interrompe nel quarto anno,

l'interrogante chiede di sapere:

se, sulla base di quanto esposto in premessa, il Ministro in indirizzo non ritenga di dover intervenire al fine di fare chiarezza sui criteri seguiti dal provveditore degli studi di Arezzo nell'autorizzazione delle classi e nella costituzione dell'organico di diritto per l'anno scolastico 1998-99;

se non ritenga di dover verificare le condizioni per cui in altre scuole della provincia è stata autorizzata la formazione di classi con numero di alunni inferiore ai minimi previsti dalle disposizioni normative;

se non ritenga opportuno rivedere la disposizione emanata dal provveditore che, a causa di una errata interpretazione della vigente normativa, provoca la formazione di un sovrannumero di docenti;

se non ritenga di provvedere a ricostituire le condizioni di tutela dell'utenza e delle scelte effettuate relativamente agli indirizzi di studio, nonchè alla salvaguardia della continuità didattica;

se non ritenga, infine, di dover avviare un'indagine sull'intero operato del provveditorato di Arezzo, al fine di accertare ulteriori, eventuali irregolarità.

(4-11579)

MIGNONE. – *Al Ministro di grazia e giustizia.* – Premesso:

che in una recente visita al carcere di Rebibbia a Roma si è rilevato che tra le celle della infermeria – ove sono ospitati alcuni detenuti non autosufficienti, costretti a muoversi con carrozzelle – e l'accesso allo spazio per l'«aria» c'è un dislivello che costituisce una vera e propria barriera architettonica;

che non manca la disponibilità di volontari pronti ad aiutare questi disabili, ma non è giusto – comunque – aggiungere, con queste barriere, ulteriori limitazioni di libertà e pene per detenuti handicappati,

si chiede di sapere quali provvedimenti si intenda adottare per i detenuti non autosufficienti che si ritrovassero in istituti di pena che non hanno adeguato le loro strutture compatibilmente con la propria funzione alle norme della legge n. 104 del 1992.

(4-11580)

TOMASSINI. – *Al Ministro degli affari esteri e per gli italiani all'estero.* – Premesso:

che dalla disperata lettera aperta al Presidente del Consiglio da parte dei missionari italiani presenti in Guinea-Bissau si apprende che in quel paese è in atto una terribile guerra civile;

che le frontiere sono chiuse e l'aeroporto è distrutto e così non è possibile abbandonare il paese;

che in Guinea-Bissau operano attualmente 111 missionari italiani che rischiano la vita,

l'interrogante chiede di sapere:

quali urgenti provvedimenti si intenda intraprendere insieme agli altri paesi dell'Unione Europea per contribuire in maniera decisiva a ripristinare lo stato di pace in un paese che, a quanto pare, finora non ha destato alcun interesse;

quali iniziative si intenda intraprendere per proteggere la vita dei nostri connazionali impegnati in missione umanitaria.

(4-11581)

TOMASSINI. – *Al Ministro della sanità.* – Premesso:

che la Corte dei Conti ha bocciato le politiche di spesa per la ricerca sanitaria, con un documento prodotto dalla Sezione del controllo (II collegio) che ha passato in rassegna l'attività svolta in questo campo dagli istituti di ricovero e cura a carattere scientifico (Ircs), dagli Istituti zooprofilattici sperimentali, dall'Istituto superiore di sanità e dall'Istituto superiore per la prevenzione e la sicurezza del lavoro (Ispesl), finanziata dal fondo sanitario;

che la magistratura contabile ha segnalato innanzi tutto un'irregolarità gestionale riguardo alla composizione della commissione scientifica biomedica, avente lo scopo di dare le indicazioni sulle modalità di finanziamento degli interventi, in quanto alcuni membri di questo organismo sono titolari di rapporti professionali con alcuni degli istituti scientifici le cui proposte devono essere vagliate ai fini del finanziamento;

che, per quanto riguarda la dotazione finanziaria per la politica della ricerca, la Corte dei Conti ha rilevato che nel periodo 1993-96 gli stanziamenti complessivi sono ammontati ad oltre 1.220 miliardi di lire;

che, secondo la valutazione della Corte dei Conti, il processo di privatizzazione non è suscettibile di sviluppi concreti;

considerato che la stessa Corte dei Conti si sofferma sulla necessità di realizzare un sistema sanitario programmato, coordinato ed indirizzato verso precisi obiettivi graduati secondo una trasparente scala di priorità effettivamente aderente alle esigenze della collettività

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda attenersi alla generale regola di funzionamento degli organi amministrativi che richiede l'esercizio delle funzioni ai medesimi intestate in posizione di piena terzietà rispetto ai destinatari della loro azione, principio ribadito nel decreto del 31 marzo 1994 del Ministro della funzione pubblica;

quali provvedimenti intenda prendere per orientare il sistema sanitario verso valori di efficienza, anche attraverso l'adozione di modelli aziendalistici.

(4-11582)

DI IORIO. – *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e per il turismo.* – Premesso:

che lo stabilimento della Texas Instruments di Avezzano è costato circa 320 miliardi di lire ed è stato realizzato nell'ambito di un progetto

europeo che prevedeva per il Mezzogiorno d'Italia finanziamenti per 1700 miliardi;

che la Texas ha usufruito di un finanziamento pubblico di circa 60 miliardi;

che nel 1994 lo stabilimento è stato ampliato con un investimento di circa 800 miliardi;

considerato:

che la Texas ha assunto con il Governo due impegni nel 1989 e nel 1998 per la realizzazione di nuovi investimenti in Abruzzo con i quali si prevedeva l'assunzione di altre 700 persone;

che la Texas non ha rinnovato il contratto di formazione lavoro per 21 dipendenti;

che la Texas ha venduto lo stabilimento alla società statunitense Micron Technology;

che per alcuni dei 1360 dipendenti è prevista la cassa integrazione, si chiede di sapere:

quali provvedimenti si intenda adottare per evitare che possa verificarsi nella Marsica quanto è accaduto in altre realtà italiane, vanificando investimenti finanziari pubblici che finirebbero per caratterizzarsi come un'occasione perduta per lo sviluppo del sistema industriale marsicano;

se non si intenda verificare se i livelli occupazionali saranno integralmente conservati e quali provvedimenti si intenda intraprendere nei confronti della Micron Technology per esigere il rispetto degli impegni precedentemente assunti dalla Texas Instruments.

(4-11583)

### **Interrogazioni, da svolgere in Commissione**

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

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

3-02037, del senatore Bergonzi, sul personale scolastico in provincia di Pordenone;

*11<sup>a</sup> Commissione permanente* (Lavoro, previdenza sociale):

3-02036, dei senatori Mulas ed altri, sull'impianto di Porto Marghera.

### **Mozioni, ritiro di firme**

Il senatore Carpinelli ha dichiarato di ritirare la propria firma dalla mozione 1-00213, dei senatori Germanà ed altri.

### **Interrogazioni, ritiro**

Su richiesta dei presentatori sono state ritirate le seguenti interrogazioni:

4-10174, del senatore Bornacin;

4-11002, dei senatori Caruso Antonino e Bucciero.





