

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

408^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 25 GIUGNO 1998

(Antimeridiana)

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE,
indi del vice presidente ROGNONI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI	Pag. 3	GERMANÀ (<i>Forza Italia</i>)	Pag. 57 e <i>passim</i>
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	3	PORCARI (<i>Per L'UDR-CDU-CDR-NI</i>)	61
MOZIONI		* LO CURZIO (<i>PPI</i>)	64
Seguito della discussione delle mozioni 1-00010, 1-00094, 1-00132, 1-00178, 1-00213, 1-00251, 1-00253, 1-00254, 1-00257, 1-00264, 1-00265, 1-00266 e 1-00275 sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti		* GASPERINI (<i>Lega Nord-Per la Padania indep.</i>)	65
Approvazione delle mozioni 1-00275, 1-00010 e 1-00265. Reiezione delle restanti mozioni e dell'ordine del giorno n. 1:		MELE (<i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i>)	68
D'ONOFRIO (<i>CCD-CDL</i>)	24, 84	CÒ (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	69
BEVILACQUA (<i>AN</i>)	30	MEDURI (<i>AN</i>)	70, 83
MORANDO (<i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i>)	34	GUERZONI (<i>Dem. Sin.-L'Ulivo</i>)	73
* SORIERO, sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione	39	LAURO (<i>Forza Italia</i>)	77
COSTA, ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane	44	ALBERTINI (<i>Rifond. Com.-Progr.</i>)	78
PETTINATO (<i>Verdi-L'Ulivo</i>)	54	MINARDO (<i>Per L'UDR-CDU-CDR-NI</i>)	78, 79
		PIERONI (<i>Verdi-L'Ulivo</i>)	80
		CUSIMANO (<i>AN</i>)	82
		LASAGNA (<i>Forza Italia</i>)	83
		Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	76 e <i>passim</i>
		DISEGNI DI LEGGE	
		Votazione finale e approvazione, in seconda deliberazione, del disegno di legge costituzionale:	
		(2509-B) Deputati TREMAGLIA ed altri; DELFINO Teresio. - Modifica all'articolo 48 della Costituzione per consentire l'esercizio del diritto di voto degli italiani all'estero (Approvato, in prima deliberazione, dalla Ca-	

<p><i>mera dei deputati; modificato, in prima deliberazione, dal Senato, e nuovamente approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati) (Votazione finale qualificata, ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Relazione orale):</i></p> <p>PRESIDENTE Pag. 85</p> <p>MAZZUCA POGGIOLINI (<i>Rin. Ital. e Ind.</i>) 86</p> <p>Votazione nominale con scrutinio simultaneo 86</p> <p>ALLEGATO</p> <p>INTERVENTI</p> <p>Integrazione alla replica del Sottosegretario Soriero nella discussione delle mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti 88</p> <p>VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA 114</p>	<p>PROCEDIMENTI RELATIVI AI REATI PREVISTI DALL'ARTICOLO 96 DELLA COSTITUZIONE</p> <p>Trasmissione di decreti di archiviazione Pag. 123</p> <p>INSINDACABILITÀ</p> <p>Richieste di deliberazione e deferimento 123</p> <p>DISEGNI DI LEGGE</p> <p>Annunzio di presentazione 123</p> <p>Assegnazione 124</p> <p>Presentazione di relazioni 125</p> <p>Approvazione da parte di Commissioni permanenti 125</p> <p>PETIZIONI</p> <p>Annunzio 126</p> <hr/> <p>N. B. - <i>L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore</i></p>
--	---

Presidenza del vice presidente CONTESTABILE

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).
Si dia lettura del processo verbale.

**Inizio seduta
ore 9,30**

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

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

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Agnelli, Agostini, Angius, Bettoni Brandani, Bo, Bobbio, Borroni, Calvi, Carpi, Castellani Pierluigi, Cecchi Gori, Del Turco, De Luca Michele, De Martino Francesco, Fanfani, Lauria Michele, Leone, Manconi, Murineddu, Pellegrino, Rocchi, Taviani, Toia, Valiani, Viserta Costantini.

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

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

**Preavviso
ore 9,35**

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.

Seguito della discussione mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275.
Ore 9,35

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

Approvazione delle mozioni nn. 275, 10 e 265. Reiezione delle restanti mozioni e dell'ordine del giorno n. 1

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

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

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

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

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

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

che la sua mancata realizzazione determinerebbe il ridimensionamento del sistema aeroportuale costiero (Bari, Brindisi, Ancona, Venezia, Trieste), che svolgerebbe così un ruolo di carattere esclusivamente nazionale, dal momento che i traffici internazionali per l'Italia sarebbero dirottati solo su Milano e Roma e, per il Mediterraneo, su Atene; determinerebbe inoltre l'accumularsi di un ritardo forse irrecuperabile in termini economici e strutturali tanto per le regioni del Mezzogiorno (che si vedrebbero di fatto inserite in una logica punitiva di Europa a due velocità)

quanto per l'estremo Nord-Est, che – in crisi e non investito dal *boom* del Triveneto – pure avrebbe notevoli possibilità di sviluppo in funzione di ponte economico-commerciale nel contesto dei nuovi scenari geopolitici dell'Europa;

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

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

impegna il Governo:

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

a riferire al Senato sui risultati conseguiti.

(1-00010)

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

premesso:

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

che lo sciopero ha praticamente bloccato le comunicazioni ferroviarie su tutta la rete, nonostante l'errata valutazione degli effetti provocati che le Ferrovie dello Stato hanno dato alla cittadinanza e che preannunciava soltanto dei «soportabili 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 prepensionamento), con l'obiettivo dell'abbattimento del costo del lavoro, mentre, al contrario, si prevede contestualmente la partecipazione in senso esponenziale dei cosiddetti *manager* a costi elevatissimi, come preannuncia l'incredibile ordine di servizio n. 12 del 19 febbraio 1997 delle Ferrovie dello Stato;

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

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

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

(1-00094)

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

premeso:

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 mag-

gioranza 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 predi-

sporre per quanto riguarda la normativa iniziative legislative ed amministrative atte a favorire le imprese;

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

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

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

(1-00132)

CASTELLI, ANTOLINI, MANFROI, WILDE, TIRELLI, 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 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato, è stato elaborato un documento che tiene conto di una analisi di redditività finanziaria degli investimenti predisposta sulla base di precisi indici di valutazione anche relativamente all'impatto che essi possono comportare sul bilancio della società Ferrovie dello Stato spa e sui rapporti di tale bilancio con i trasferimenti dell'azionista pubblico;

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

che i costi di natura sociale che vanno sostenuti in conseguenza del contemperamento degli interessi di natura finanziaria della società Ferro-

vie 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 ZEFIRELLI, LAURO, LAURIA Baldassare, D'ALÌ SCHIFANI, CENTARO, DE CAROLIS, AZZOLLINI, PASQUALI, CASTELLANI Carla, BONATESTA, NOVI, PORCARI, RIGO, DE ANNA, DE CORATO, VERTONE GRIMALDI, LISI, MONTELEONE, BALDINI, CAMPUS, MANIS, SPECCHIA, BATTAGLIA, BETTAMIO, TONIOLLI, MAGNALBÒ, ASCIUTTI, LASAGNA, NAPOLI Roberto, VEGAS, GRECO, PREDÀ, GAWRONSKI, FILOGRANA, MANFREDI, PASTORE, TERRACINI, TRAVAGLIA, MUNGARI, FUSILLO, CUSIMANO, PELLICINI, GUBERT, CURTO, MINARDO, BASINI, BOSELLO, TOMASINI, 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 pro-

getto 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 progetto TAV rispetto alle linee e ai nodi esistenti, alla scelta della velocità massima di progetto, alla reale possibilità di effettuare un esercizio misto passeggeri e merci e alla integrazione con la rete esistente, e dalle quali emerge che la revisione più radicale del progetto, con la finalità di ottenere una più alta capacità di trasporto, è applicabile in modo integrale nella direttrice trasversale Torino-Milano-Venezia dove il progetto stesso non è ancora approvato;

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

impegna il Governo:

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

a favorire contestualmente il completamento della verifica parlamentare in corso;

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

(1-00257)

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

considerato:

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

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

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

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

che gravi carenze di tipo metodologico sono state rilevate negli studi di progettazione e di fattibilità che sembrano aver trascurato 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, NIEDDU. - 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 incrementi delle tariffe fino al 30 per cento, con conseguenti reazioni dell'utenza normalmente fruitrice delle tratte che collegano Cagliari, Alghero ed Olbia con Roma e Milano;

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

richiamato:

che i 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 ul-

teriori verifiche ed agli approfondimenti finalizzati alla realizzazione dell'opera;

che tale progetto, che rappresenta un importante fattore di sviluppo del Mezzogiorno, costituisce l'evoluzione tecnologica delle diverse ipotesi progettuali studiate per il collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente sviluppate a partire dal concorso internazionale ANAS del 1969 ad oggi e prevede un ponte sospeso ad una sola campata di 3.300 metri, che per la progettazione esecutiva e la realizzazione sono previsti nove anni e 7.140 miliardi di lire di costi al dicembre 1997 (di cui 5.040 per il ponte e 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari) e ora sussistono le condizioni e si hanno gli elementi per prendere una decisione;

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

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

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

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

rilevato:

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

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

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

impegna il Governo:

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

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

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

(1-00266)

GUERZONI, COVIELLO, LAURIA Baldassare, RIGO, 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, recepisce le indicazioni contenute nella direttiva del Presidente del consiglio dei ministri del 23 gennaio 1998 concernente l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla società Stretto di Messina, e inoltre stabilisca, sulla base del preventivo di spesa risultante dal progetto di massima, il contributo dello Stato ai servizi;

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

considerato che la realizzazione di un'opera di ingegneria di tale rilevanza avrebbe ricadute non solo in termini di 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 tra-

sporti, anche in termini di priorità, a partire dalla Conferenza nazionale dei trasporti indetta per il 7-8 luglio 1998.

(1-00275)

Avverto che è stato altresì presentato il seguente ordine del giorno:

Il Senato,

considerate le risultanze del dibattito odierno sull'attraversamento stabile dello Stretto di Messina,

impegna il Governo a:

approvare il progetto di massima predisposto dallo Stretto di Messina spa con le relative prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

inserire la costruzione del ponte nel piano nazionale dei trasporti; includere nel collegato alla finanziaria 1999 la modifica della legge n. 1158 del 1971 inserendovi i contenuti della direttiva del presidente Prodi in obbedienza alla normativa comunitaria per trasformare la società Stretto di Messina spa in modo che essa sia legittimata ad essere stazione appaltante;

autorizzare la «nuova» Stretto di Messina spa a bandire un concorso internazionale per la progettazione esecutiva, costruzione e gestione dell'opera, utilizzando esclusivamente risorse private da finanziare con il pedaggio degli attraversamenti;

prevedere il parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto esecutivo e la costituzione di un comitato tecnico di garanzia della qualità per affiancare gli organismi di controllo abituali già previsti dalle vigenti leggi;

prevedere lo stanziamento per le opere a terra, eventualmente col contributo comunitario.

1. LA LOGGIA, GERMANÀ, D'ONOFRIO, MINARDO, MEDURI, BATTAGLIA, CUSIMANO, LISI, MUNGARI, LOIERO, TRAVAGLIA, GAWRONSKI, MANFREDI, FIRRARELLO, BALDINI, AZZOLLINI, BETTAMIO, SCHIFANI, PIANETTA, SCOPELLITI, CASTELLANI Carla, D'ALÌ, GRILLO, RECCIA, DE ANNA, ASCIUTTI, TAROLLI, NOVI, CENTARO, NAPOLI Roberto, PASTORE, LAURO, CONTESTABILE, CAMO, VENTUCCI

**Discussione
generale.
Ore 9,36**

Riprendiamo la discussione iniziata nella seduta pomeridiana di ieri. È iscritto a parlare il senatore D'Onofrio. Ne ha facoltà

D'ONOFRIO. Signor Presidente, signor Ministro, all'inizio di una seduta al termine della quale dovremmo assistere all'espressione degli orientamenti del Senato sulla questione del ponte sullo Stretto di Messina, alla luce della discussione apertasi ieri credo che siano opportune alcune rifles-

sioni su quelli che appaiono gli esiti probabili, anche se continuo a sperare che gli esiti, questa mattina, non siano esattamente quelli evidenziatisi ieri pomeriggio.

La discussione che si è svolta nella giornata di ieri e la stessa lettura delle mozioni mi suscitano una preoccupazione, ma aprono anche ad una speranza. La preoccupazione è presto detta: nasce dal fatto che i partiti che sostengono il Governo Prodi sono divisi su un tema fondamentale di assetto del sistema dei trasporti italiano, in particolare, sul tipo di sviluppo economico della Sicilia, della Calabria e dell'intero Sud.

Nel corso della discussione di ieri abbiamo assistito a posizioni radicalmente diverse espresse dai Gruppi Rifondazione Comunista e Verdi rispetto a quelle espresse dai Gruppi Democratici di Sinistra e Partito Popolare, ma anche, in qualche misura, dal Gruppo Rinnovamento Italiano e Indipendenti. Occorre porre in evidenza questo fatto per cercare di capire perchè discutiamo in Senato in termini che in questo momento ancora non appaiono complessivamente unitari, tesi ad una comune valutazione del sistema dei trasporti italiani, del futuro della Sicilia, della Calabria e del Sud.

Rifondazione Comunista e Verdi hanno obiettato, in parte, ma molto debolmente, sulla realizzabilità dell'opera ponte sullo Stretto di Messina. Dico «molto debolmente», perchè se noi fossimo in presenza di una seria difficoltà per la realizzazione, nessuno di noi, nessun Gruppo sosterebbe la opportunità di realizzare un'opera di dubbia fattibilità.

Sta di fatto che la questione che per tanti anni ha attanagliato la cultura tecnico-scientifica, italiana e non solo, ha messo capo ad una valutazione complessivamente disponibile per tutti gli italiani (e non solo per gli italiani) in ordine alla certa fattibilità tecnico-scientifica dell'opera.

Non è questione di poco conto, signor Presidente, signor Ministro, che dopo lunghi anni di riflessione, di proposte e di dibattiti sulla realizzabilità del ponte sullo Stretto di Messina, sia intervenuto un parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici italiano che, confermando opinioni tecniche da altra parte provenienti, ha affermato che questa opera è realizzabile.

Allora la questione è la seguente: perchè un'opera realizzabile poi non viene sostenuta in termini politicamente adeguati da un arco di forze politico-parlamentari, tale da indurre il Governo a determinarsi in senso favorevole all'opera? Noi oggi infatti non stiamo parlando genericamente del mancato sviluppo della Sicilia, della Calabria, del Sud, o di una eventualità fantasiosa futura ed incerta, il ponte sullo Stretto di Messina, di cui si è parlato per lunghissimo tempo: stiamo parlando di una questione molto specifica, cioè l'impegno che il Senato immagina di determinare per il Governo a realizzare l'opera.

Quella di oggi non è una seduta per discutere in termini accademici di un fatto gradevole ma impossibile: è una seduta in cui un organo costituzionale, determinato a stabilire impegni per il Governo, se la maggioranza lo consente può vincolare il Governo stesso a deliberare la fattibilità dell'opera sulla base del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Purtroppo, la maggioranza di Governo è divisa, brutalmente divisa, su questo punto. Continuo a sperare che stamane si realizzino le condizioni perchè tale divisione non impedisca ad una larga maggioranza del Parlamento di determinarsi in senso favorevole al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. E lo dico perchè abbiamo vissuto con grande passione civile e internazionale la vicenda dell'allargamento della Nato ad Est e abbiamo constatato che una divisione radicale della maggioranza politica in quel momento non ha impedito il varo di una legge che consente appunto l'allargamento della Nato ad Est. Mi chiedo, se in questo momento in cui stiamo discutendo, non l'allargamento della Nato ad Est, ma l'allargamento dell'Italia in Italia, il conseguimento definitivo, se possibile, della unità d'Italia, se le divisioni della maggioranza non siano altrettanto sanabili dal concorso politicamente omogeneo di tutto il Polo (Forza Italia, Alleanza Nazionale e CCD), che è favorevole alla realizzazione di quest'opera nell'immediato; pur sapendo che si tratta di un'opera che richiede nove anni per essere completata, noi oggi vorremmo deliberare un impegno per il Governo ad attuare il voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ovviamente rimettendo al CIPE la questione per una sua autonoma deliberazione.

Non è questo il senso di una mozione presentata ieri, a conclusione della discussione che si è svolta ieri; vorremmo capire questa mattina se rimane un desiderio della maggioranza di ricompattarsi al proprio interno, sulla «pelle» della realizzazione di questa opera, sulla «pelle» della possibilità che Sicilia, Calabria e l'Italia tutta vivano una straordinaria stagione di ripresa economica, sociale e produttiva, se cioè la maggioranza intende far pagare agli italiani di questa parte d'Italia e a tutta l'Italia le sue contraddizioni interne, o se, con un gesto di coraggio, prendendo atto che in Parlamento, al Senato, esiste una larghissima maggioranza favorevole alla realizzazione di questa opera, si vota una mozione che impegna il Governo a fare quanto ha detto un attimo fa.

Quali sono le obiezioni alla realizzazione di questa opera? Sono sostanzialmente due; mi riferisco a quelle principali indicate ieri negli interventi di Rifondazione Comunista e dei Verdi. Anzitutto si dice che il Piano generale dei trasporti dovrebbe essere il grande contenitore dentro il quale collocare quest'opera; inoltre si sostiene che quest'ultima è faraonica rispetto alle potenzialità economico-sociali di questa parte d'Italia. Le altre preoccupazioni, quelle relative a chi sta dietro, sopra e sotto a questa opera, voglio immaginare che non trovino ingresso in questa Aula, perchè se dovessimo ritenere che forze occulte possano determinare questa o quella opera pubblica in Italia, dovremmo onestamente dire che non si fa più nulla in nessuna parte del paese: perchè è evidente che forze occulte possono muoversi, e si muovono, contro gli interessi generali, ma non vi è Stato democratico al mondo che per questa preoccupazione impedisca la realizzazione delle opere; uno Stato democratico opera affinché questi timori non vengano a realizzarsi, non affinché le opere non si facciano. Non replico quindi alla cultura dei sospetti che in questa Aula è riecheggiata

contro il ponte di Messina, replico alle questioni di merito che riguardano la realizzazione dell'opera in quanto tale.

Sul sistema dei trasporti è stata posta la prima delle obiezioni. Sono molto rammaricato di aver letto sulla stampa italiana – se le cose scritte corrispondono a quelle dette – che persone come Bassolino e Cofferati si sarebbero espresse contro la realizzazione di questa opera, dimostrando, il primo come sindaco di Napoli, il secondo come segretario della CGIL, di non aver compreso esattamente il valore straordinario del rovesciamento di una intera cultura coloniale nazionale che ha concorso ad impedire al Sud, alla Calabria e alla Sicilia in particolare, la piena realizzabilità delle capacità economico-sociali di queste parti d'Italia con il vantaggio per l'Italia tutta.

Ho straordinariamente apprezzato le poche ma significative parole dette ieri sera dal collega Tabladini che non riferendosi a questo contesto paleocoloniale o postcoloniale dei rapporti Nord-Sud, ha affermato che se l'opera non comporta spese pubbliche impossibili la si faccia pure, perchè ai rappresentanti della Lega sta a cuore che lo Stato non spenda in più per opere che ritengono non definitivamente accettabili, ma che se esiste un concorso di forze private, ben venga. Inviterei i colleghi di Rifondazione Comunista e dei Verdi a tenere presente che una forza politica come la Lega, caratterizzata da una sua dura polemica con le linee del meridionalismo passato, presente e futuro, abbia indicato per bocca del collega Tabladini una disponibilità a concorrere alla realizzazione di un'opera, purchè siano capitali privati, ovviamente controllati e puliti, a realizzare quest'opera.

Quindi, quando si parla di un piano dei trasporti che dovrebbe contenere l'opera in questione, bisogna ricordare che un piano purtroppo ancora non c'è, come non c'è il piano sul lavoro. Ma possiamo ancora attendere che il Governo si determini ad elaborare un qualche piano utile per il paese? Non c'è il piano dei trasporti, come non c'è quello del lavoro. Quest'ultimo doveva essere presentato con una grande conferenza nel 1996 a Napoli. Non se n'è avuta più notizia. Mi si dice che la conferenza dei trasporti dei primi di luglio sarà il momento in cui si chiarirà questa vicenda. Ma come Senato, vogliamo dare alla conferenza l'indicazione politica dell'inserimento del ponte nel piano, oppure dobbiamo attendere come la maggioranza sembra ancora orientata a fare che la stessa ci dica cosa debba succedere in futuro? Si tratta di un nodo politico-strutturale, non di una questione di lana caprina. Il Senato ha o no il potere di indicare alla conferenza dei trasporti la necessità che il ponte sullo Stretto faccia parte del piano nazionale dei trasporti o deve attendere questa conclusione?

Questo è un dato politico di grande rilievo (lo dico al ministro Costa), perchè se anzichè del ponte di Messina in quest'Aula si fosse discusso del sistema viario del Veneto (che al ministro Costa ovviamente sta a cuore e del quale è certamente molto più diretto conoscitore) avremmo ascoltato esattamente le stesse cose. Quello di cui Sicilia e Calabria parlano per una grande ripresa produttiva è esattamente lo stesso di

cui parlano gli amici veneti, i quali lamentano l'inadeguatezza del sistema dei trasporti del Veneto rispetto alle potenzialità produttive di tale area. Siamo in presenza di una questione radicale, del nuovo patto di unità nazionale; non siamo in presenza di una rivendicazione «purchè sia» di qualche soldo in più per questa o quella parte d'Italia.

Dopo 130 anni dall'unità d'Italia siamo in presenza di un ripensamento necessario che consenta all'Italia tutta di allungarsi; il Nord verso il Centro-Europa, il Sud verso il Mediterraneo, attraverso la capacità che tutta l'Italia possiede di fare del prossimo secolo, il secolo del grande sviluppo totale dell'Italia. Non stiamo chiedendo di deviare risorse da una parte all'altra, stiamo affermando che una forza politica, un Governo, una maggioranza, un'intellettualità, una stampa, un'informazione all'altezza del compito storico che ci è di fronte non dovrebbero avere alcun dubbio che la risposta per questo ponte deve essere positiva; per una ragione che attiene non soltanto alla fattibilità dell'opera, ma al carattere di rivoluzionamento storico che conseguirebbe nei rapporti tra Sicilia, Calabria e Italia.

Sento dire: «Sono due zone economicamente non all'altezza di sostenere un'opera del genere». Stento a credere che ragionamenti del genere possano essere fatti. È pensabile che cinque milioni di siciliani, due o tre milioni di calabresi e lucani (perchè vivono contestualmente una vicenda di potenziale sviluppo), che sono una parte larghissima del contesto italiano, non sarebbero investiti dal ciclone che il ponte rappresenterebbe, attraverso un rivoluzionamento complessivo del sistema dei trasporti viari e ferroviari dei quali quelle due regioni sono drammaticamente carenti?

Mi permetto di dirlo perchè ieri sono rimbalzate e risuonate troppo le voci dei colleghi calabresi e siciliani: non è una questione della Calabria e della Sicilia, è una questione nazionale. Inviterei qualche altro collega, esponente di uno qualunque dei partiti di maggioranza e di opposizione nazionale (in Sicilia i rapporti si invertono) ad avere quel pizzico di coraggio che a me è sembrato di dover avere accettando, da due settimane, l'incarico di assessore alla provincia di Agrigento, per poter capire dal basso, dalla Sicilia, dall'interno della Sicilia, il dramma delle cose non fatte nel corso di 50, 70 o 100 anni, di andare a lavorare nel Sud per il Sud, per l'Italia tutta, e non soltanto parlare qui di questioni che sembrano interessare soltanto una parte d'Italia e non il resto.

A Rifondazione – ripeto – non si può consentire di dire che il ponte non è necessario, perchè sono necessari i trasporti: non è stato possibile realizzare un sistema integrato di trasporti nel Centro-Sud perchè mancava il ponte. E proprio tale mancanza è stata una delle cause tecniche che ha reso impossibile la saldatura del sistema viario e ferroviario della Calabria con la Sicilia. La realizzabilità del ponte rende possibile oggi ciò che per oltre 100 anni non è stato possibile. Un Gruppo come quello di Rifondazione non può essere insensibile, come è sembrato ancora ieri, a questa straordinaria capacità riformatrice. Altro che svolta di riforma che il Governo deve assumere, questo è il cuore della riforma, questa è la sostanza della riforma, questo è il rivoluzionamento del modo di governare l'Italia

che ha caratterizzato l'unità d'Italia dal 1861 ad oggi, altro che questioni che riguardano questo o quel Governo.

I colleghi Verdi hanno posto e pongono una questione alla quale siamo e dobbiamo essere sensibili: è inseribile il manufatto nel contesto dell'ambiente di quelle parti d'Italia, si tratta di una questione diversa da quella posta da Rifondazione, da Bassolino e da Cofferati. È una questione seria, sulla quale abbiamo riflettuto e dobbiamo riflettere, perché attiene ad un bene ineguagliabile, quello naturale del nostro paese. Quando sentiamo dire, però (lo dico agli amici Verdi, con la consapevolezza che quelle poste da loro sono questioni essenziali per il futuro economico del paese) che l'UNESCO ha dichiarato patrimonio dell'umanità la Valle dei Templi di Agrigento e Venezia, mi chiedo se queste realizzazioni, che in passato non sarebbero state pensabili in una logica asfittica e chiusa di compatibilità ambientale, non siano la prova che le grandi realizzazioni compiute con coraggio ed inserite adeguatamente nel contesto del tessuto urbanistico ed ambientalistico di quella zona diventano parte del bene dell'umanità.

È questo realizzabile? Siamo in grado di vedere come si inserirebbe il ponte all'interno dei rapporti fra Sicilia e Calabria? Sono stati compiuti progetti e proiezioni che ci rendono anticipabile un giudizio sulla valutazione di impatto ambientale? Certamente sì: non stiamo parlando soltanto di carte, di numeri e di ipotesi di finanziamenti, ma di disegni e di documentazione visiva. Il Senato è in grado di valutare tale documentazione visiva non meno di quanto abbia potuto fare il Consiglio superiore dei lavori pubblici e non meno di quanto potrebbe fare il CIPE. Siamo in grado, alla luce del sole, di poter valutare l'inseribilità di tale straordinario manufatto all'interno di questa parte d'Italia. Personalmente – non pretendo di avere il metro della verità ambientalistica – non vedo ragioni di valutazione ambientale tali da ritenere che l'opera tecnicamente realizzabile non sia ambientalisticamente accettabile.

Signor Ministro, signor Presidente, noi – intendo i colleghi dei Gruppi Parlamentari che si riconoscono nel Polo – siamo orientati ancora stamani alla ricerca di una soluzione comune sulla fattibilità dell'opera e quindi sulla decisione che il CIPE deve assumere. Abbiamo immaginato di indicare la nostra proposta per iscritto perché non vogliamo giocare più con le parole; il voto odierno sarà interpretato dagli italiani o come il «via libera» alla realizzazione dell'opera o come un nuovo «stop». In Senato vi sono forze politiche grandissime che desiderano che il segnale di oggi venga percepito come il «via libera» alla realizzazione e non come un ulteriore fase di pensiero, di passaggio, di riflessione e di attesa.

La sostanza della differenza tra la mozione presentata per ultima da colleghi di parti rilevanti della coalizione dell'Ulivo – ma non di tutte – ed il potenziale ordine del giorno dei Gruppi del Polo sta tutta qui: qual è il significato politico, istituzionale, economico e finanziario che il voto del Senato dovrà assumere oggi? Continuo a ritenere possibile, alla luce della discussione avvenuta ieri, che la larga maggioranza favore-

vole ad esprimere una valutazione positiva sulla fattibilità dell'opera si manifesti in un documento comune.

Lavoreremo fino alla fine della mattinata per poter ottenere questo risultato. Non voglio anticipare il rammarico se non sarà ottenuto, ma continuo a ritenere poco credibile che non si ottenga. Questo è il motivo di speranza, dopo aver detto quello di preoccupazione dovuto alle opposizioni che rimangono forti all'interno della maggioranza di Governo, ossia che dal dibattito è emersa una possibilità di larghissima convergenza. La si vuole cogliere da parte di quelle componenti dell'Ulivo che si muovono in questo senso? Quando il collega Scivoletto ieri è intervenuto ha fatto osservazioni che sottoscriverei tutte. Mi chiedo solo come possa coerentemente, rispetto a quanto ha detto, proporre una mozione che compie un passo indietro.

Vediamo allora se oggi possiamo fare in modo che si concluda, attribuendo al Governo l'impegno non di attendere ma di deliberare. Questa è la posizione del Gruppo del Centro Cristiano Democratico-Cristiani Democratici per la Libertà, che credo coincida con quella di tutto il Polo per le Libertà. (*Applausi dai Gruppi Centro Cristiano Democratico-Cristiani Democratici per la Libertà, per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia), Forza Italia e Alleanza Nazionale*).

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

BEVILACQUA. Signor Presidente, signor Ministro, colleghi, il senatore D'Onofrio nel corso del suo intervento ha detto che la maggioranza è divisa. Ha ragione, la maggioranza è divisa, ma il Governo è compatto, almeno se dobbiamo dare credito alle dichiarazioni del senatore Lo Curzio, del Gruppo Partito Popolare Italiano, il quale ieri con enfasi, ma anche con commozione, ci ha comunicato che i Ministri che dissentivano sulla realizzazione di quest'opera si sono ritrovati d'accordo, anche se non subito, e comunque non hanno dichiarato di essere in disaccordo, in una non meglio specificata riunione. Non so se quella riunione cui faceva riferimento il senatore Lo Curzio sia stata una riunione di maggioranza, una riunione dei parlamentari del Sud d'Italia, oppure una seduta spiritica, tanto cara al nostro Presidente del Consiglio; mi auguro che si sia trattato di questo.

Una delle posizioni di contrasto alla costruzione del ponte è quella del Gruppo dei Verdi. L'onorevole Mattioli dichiarò che una motivazione forte risiedeva nel fatto che, siccome la Calabria e la Sicilia sono zone ad alto rischio sismico, forse era una spesa inutile. Mi auguro che in quella riunione sia stato dato un contrordine, si sia detto che forse non è vero: ne saremmo più tranquilli, onorevole Meduri. Saremmo più tranquilli noi, sarebbero più tranquille le regioni meridionali, gli amici della Calabria e della Sicilia.

L'importanza strategica di un collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente veniva sancita per la prima volta in modo ufficiale nel 1971

dalla legge n. 1158 che, avviando le attività finalizzate alla sua realizzazione, definiva l'opera di «prevalente interesse nazionale». L'unanime determinazione di tutte le forze politiche dell'epoca costituiva una «prova di volontà concreta, una autentica svolta della politica nazionale in favore del Mezzogiorno», che individuava nel collegamento non solo «un'infrastruttura di trasporto indispensabile ed un'opera da consegnare alla storia dell'ingegneria, ma anche l'occasione per creare migliaia di posti di lavoro, con la consapevolezza di dare soluzione ad un problema civile e di giustizia sociale». In seguito, in sede di Parlamento Europeo, l'opera veniva considerata di primario interesse «per il riequilibrio degli scompensi regionali nell'ambito della CEE».

Ancora, nel giugno del 1988, nella sua relazione alla Camera dei deputati, il Ministro dei trasporti dell'epoca riaffermava l'importanza strategica e l'attualità del progetto, paragonandolo ai grandi collegamenti in corso di attuazione in Giappone, in Danimarca e sulla Manica, opere ritenute indispensabili per lo sviluppo ed il benessere delle popolazioni. Ricordava il Ministro che la «strozzatura dello Stretto sta diventando una perversa causale nel limitare l'espansione del traffico, con la conseguenza di influenzare negativamente lo sviluppo agricolo, industriale e turistico dell'isola, mentre il sistema di traghettamento pubblico presenta perdite annuali ricorrenti dell'ordine di oltre 200 miliardi», a causa dell'incrociarsi del grande traffico marittimo longitudinale con il congestionato traffico trasversale dei traghetti. Lo stesso Ministro evidenziava ancora i molteplici effetti positivi dell'opera, tra i quali il rilancio dell'economia e dello sviluppo.

Il ponte sullo Stretto di Messina si colloca in modo coerente ed organico nella strategia del Governo di riqualificazione complessiva delle infrastrutture del Mezzogiorno, con l'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, della strada statale n. 106 Ionica, ed il completamento dell'autostrada Messina-Palermo, oggetto di recenti, cospicui finanziamenti, nonchè con il completamento della Catania-Siracusa e con la velocizzazione della rete ferroviaria regionale. La realizzazione del ponte può, infine, innescare una serie di sinergie efficaci per il rilancio dell'economia delle regioni meridionali. Ritengo allo scopo opportuno evidenziare di seguito alcuni elementi che, a mio avviso, sottolineano il ruolo ed i vantaggi ad esso connessi.

Il ponte risponde nel modo più efficace ed efficiente alla domanda di spostamenti passeggeri e merci su ferrovia e su strada. L'attuale domanda di attraversamento dello Stretto trova oggi nei traghetti un'offerta qualitativamente inadeguata e quantitativamente sufficiente solo per le condizioni di traffico medio. Si tratta di un servizio con scarsa efficienza, fluidità e continuità, le cui prospettive per il futuro sono drammatiche, considerato che da qui a pochi anni non sarebbe più possibile fronteggiare l'evoluzione della domanda. Un collegamento stabile tra le due sponde consentirà il superamento definitivo della condizione di crisi operativa cronica che oggi inficia i collegamenti tra la Sicilia ed il continente e renderà più ef-

ficiente e sicuro il sistema dei trasporti; promuoverà altresì un riequilibrio modale a favore del trasporto su ferrovia.

Con il ponte, i collegamenti Nord-Sud saranno sostanzialmente abbreviati rispetto a quanto avviene attualmente, con un risparmio dei tempi di percorrenza di circa un'ora per i mezzi stradali, di circa due ore per il traffico passeggeri ferroviario e di svariate ore per il traffico merci ferroviario. Oggi, infatti, ai lunghi tempi di traghettamento tra Villa San Giovanni e Messina devono aggiungersi quelli impegnati dalle operazioni di imbarco e sbarco e quelli di attesa, condizionati dagli orari e da fattori del tutto aleatori: scioperi, maltempo e quant'altro. Le analisi effettuate, con ipotesi di apertura del ponte nel 2007, mostrano che a tale data l'attraversamento con il ponte comporterà per i passeggeri un risparmio annuo di tempo di oltre 14 milioni di ore, rispetto al traghettamento, con un corrispondente valore economico di circa 346 miliardi di lire l'anno.

Il ponte è un'occasione di rivitalizzazione dello Stretto e di riordino e riqualificazione delle sue città. Il traffico stradale smaltito dai traghetti deve transitare nei due centri urbani di Villa San Giovanni e di Messina: ne risulta una situazione quasi stabile di congestione ed inquinamento atmosferico ed acustico delle aree urbane interessate, situazione particolarmente critica per la città di Messina nella quale il traffico continente-Sicilia e viceversa (per un totale di 7.000 auto e 3.100 autocarri giornalieri) si somma e si interseca con quello urbano. È indicativo che, nonostante l'attuale situazione di regressione, l'area urbana di Messina sia considerata tra le più congestionate a livello nazionale. Con il ponte il traffico marittimo nello Stretto sarà alleggerito della pesante quota trasversale: libero da questa servitù, lo Stretto potrebbe riaprirsi ai grandi traffici marittimi, per i quali oggi è declassato, mentre i porti di Messina, Villa e Reggio potrebbero ritrovare la loro vera vocazione riaprendosi anche al cabotaggio, al turismo, ai servizi di assistenza e cogliere vere opportunità di sviluppo che si offrono a città di mare.

Il ponte costituisce un potente stimolo alla creazione di un'area metropolitana nel Mediterraneo ed un incentivo per la crescita del turismo, con sviluppo di un polo terziario avanzato in modo che l'aumento dei flussi e la razionalizzazione dei trasporti e dei servizi consentiranno di consolidare e sviluppare il tessuto produttivo del Sud e promuoveranno un consistente incremento del turismo rilanciando la vocazione storica di luoghi unici al mondo per bellezze naturali e patrimonio storico-culturale. Un effetto sensibile in questo senso sarà anche prodotto dalle eccezionali capacità di attrazione dell'opera, come si è osservato durante la costruzione dei ponti Humber in Inghilterra, Great Belt in Danimarca, Golden Gate di San Francisco e altri.

In ambito europeo, la costruzione del ponte di Messina sarà un'occasione storica per intraprendere un generale processo di riorganizzazione e innovazione di un territorio geograficamente votato ad un ruolo di centralità nel Mediterraneo, sia dal punto di vista economico, sia nei rapporti di trasferimento di beni e conoscenze tra i paesi maturi dell'Europa e quelli in via di sviluppo del Nord Africa.

Il ponte determina nuovi spazi economici saldando le regioni italiane ed ha un'elevata valenza nelle grandi comunicazioni europee, costituendo un'occasione storica per una continuità territoriale che è anche continuità di sviluppo economico e civile dell'intero paese.

Oltre la previsione di quello che sarà l'effetto a medio termine del ponte per l'Europa, l'Italia, il Mezzogiorno e il Mediterraneo, la valutazione degli effetti immediati della sua realizzazione sul sistema economico nazionale conduce già a risultati particolarmente significativi: si tratta di un'accelerazione degli investimenti, di una capacità immediata di creare occupazione, di una moltiplicazione della domanda aggregata attraverso la stimolazione di ulteriori investimenti indotti.

È ben noto, infatti, il rilievo attribuito alle infrastrutture quale fattore di nuove imprese attraverso la creazione di economie esterne e quale elemento «forte» di aumento delle caratteristiche di competitività del sistema produttivo già in funzione. In particolare, sotto il profilo dei differenziali di sviluppo, le infrastrutture sono considerate il potenziale decollo di un'area: una migliore dotazione di infrastrutture accresce, a nostro parere, la produttività dei fattori della produzione e ne abbatta i costi di acquisizione, influenzando, direttamente o indirettamente, sul reddito e sull'occupazione.

Dagli studi di fattibilità del 1985 le due regioni Calabria e Sicilia hanno dichiarato tramite documenti e dichiarazioni d'intenti la necessità di un attraversamento stabile dello Stretto, ritenuto generatore di molteplici effetti di lievitazione locale, propulsore del potenziamento dei trasporti in un nuovo quadro di flussi possibili che con l'opera si realizza attraverso lo Stretto medesimo. Un'opera del prestigio e delle dimensioni del ponte in oggetto non è immaginabile senza il coinvolgimento degli organismi comunitari più rappresentativi. È proprio in questo ambito che va riaffermata l'attualità di un intervento esemplare dell'azione strutturale dell'Unione europea.

In questa opera, infatti, convergono un po' tutti i principi ispiratori della riforma del 1988 che mira a realizzare la coesione economica e sociale degli Stati membri attraverso lo sviluppo armonioso dell'insieme della Comunità, realizzabile grazie alla piena efficacia dell'Atto unico in essere dal 1993.

In essa si riassumono, anche sotto l'aspetto pragmatico, tutte le priorità fissate nell'obiettivo n. 1 del Quadro comunitario di sostegno del 1989: opera infrastrutturale caratterizzata, proprio in ragione delle sue peculiarità eccezionali, da occupazione diretta e indotto sociale di assoluto produttivo rilievo.

Il regolamento CEE n. 3359 del 20 novembre 1990 relativo all'attuazione del programma d'azione nel campo delle infrastrutture di trasporto in vista della realizzazione del mercato integrato dei trasporti – confermato dal Regolamento CEE n.1738 del 25 giugno 1993 che ne prolunga la durata per il biennio 1993-1994 – definisce alcuni obiettivi immediatamente riferibili alla costruzione del ponte.

Appare, infatti, evidente che il collegamento stabile rientra tra i progetti di infrastrutture «miranti a: sopprimere i punti di strozzatura; inserire le zone geograficamente prive di sbocco diretto al mare o situate alla periferia della Comunità; ridurre i costi inerenti al traffico di transito, in cooperazione con paesi eventualmente interessati; migliorare i collegamenti nei corridoi terrestri-marittimi; sistemare i collegamenti ad alto livello di servizio tra i principali centri urbani, compresi collegamenti ferroviari a grande velocità.

Nell'ottica della ricerca delle condizioni in grado di garantire la massima integrazione possibile fra le diverse e più periferiche regioni dell'Unione, il progetto per il ponte sullo Stretto sta via via assumendo una presenza di rilievo fra le indicazioni programmatiche prioritarie nel settore delle comunicazioni fisiche e dei trasporti comunitari.

In particolare tale progetto è compreso fra gli interventi riportati e indicati nella decisione concernente la posizione comune definita dal Consiglio in vista dell'adozione della decisione del Parlamento europeo e del Consiglio stesso sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

La decisione, in particolare, indica priorità progettuali definite sulla base dei seguenti criteri: le opere da realizzare, compresi i loro tratti di accesso, devono collocarsi nella rete transeuropea; i progetti sono finalizzati a completare raccordi mancanti o a costituire punti nodali e vengono valutati anche sulla base della loro rilevanza quantitativa nel trasporto internazionale.

Alla luce di queste brevi considerazioni, credo che non vi sia alcun dubbio che il progetto per il ponte sullo Stretto di Messina riguardi una infrastruttura la cui realizzazione soddisfa esigenze di crescita e di sviluppo delle comunità interessate; è per tali motivi che si auspicano interventi concreti da parte del Governo e un rapido parere positivo da adottarsi «attraverso una decisione del CIPE, in base a quanto stabilito dall'articolo 4 della legge n. 1158 del 1971. (*Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale e del senatore Porcari. Congratulazioni.*)

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

MORANDO. Signor Presidente, signori del Governo, capisco che in Sicilia ed in Calabria – ne posso parlare perchè, come è stato fatto notare dal senatore Meduri, non sono un senatore di quelle due regioni – questo dell'attraversamento viario dello Stretto di Messina è da decenni un argomento per facile propaganda di parte (e dico subito che a quest'ultima non si è sottratta nessuna parte, nemmeno quella cui io appartengo).

Vorrei dire però al senatore D'Onofrio che, se il dibattito che stiamo svolgendo in maniera impegnata da molte ore è l'ennesimo episodio di questa battaglia propagandistica tra le diverse parti politiche, allora la Sicilia, la Calabria e l'Italia intera avranno perso un'importante occasione.

Devo registrare che anche il modo con cui la stampa ha fornito questa mattina informazione della discussione che si sta svolgendo in Senato conferma, purtroppo, questa impressione negativa: la maggioranza è divisa, l'opposizione vuole che si costruisca il ponte e che, aprioristicamente, a tale costruzione si dica sì o no, il Governo è incerto. Se questa è la realtà, non capisco sinceramente quale sia la notizia.

Invece, osservando con attenzione la sostanza delle posizioni qui manifestate, si può constatare che forse c'è una novità nella situazione. In cosa consiste la novità? Su questo tema la procedura di decisione è bloccata da anni ed è questa la situazione che abbiamo davanti. Chiunque discuta dell'argomento senza tenere presente tale constatazione fa della propaganda: il progetto di realizzazione del ponte sullo stretto di Messina vede una procedura decisionale bloccata ormai da anni perchè dopo il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici non è successo più nulla.

Tutti noi sappiamo qual è l'atto che consente di sbloccare questa procedura, ma è esattamente questo atto, cioè il deferimento del progetto al CIPE, che non è stato compiuto nel corso di questi anni. Questo ha provocato il blocco della procedura decisionale; vedremo in seguito quale sarà l'esito finale cui si giungerà in conseguenza delle nostre diverse posizioni. Quel che è certo è che oggi la situazione viene descritta meglio non da chi dice che non si decide nè per il sì nè per il no, ma da chi dice che non si decide proprio nulla; la procedura è bloccata.

Se così è, è del tutto evidente che non c'è alcuna istituzione responsabile politicamente, nè il Governo nè altri organi, che sta compiendo gli approfondimenti richiesti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Cari colleghi, questo organo ha espresso un parere favorevole sul progetto di massima – ed io considero positiva per il paese tale decisione – ma ha condizionato lo stesso parere favorevole e la possibilità di procedere al determinarsi di una complessa serie di condizioni e di approfondimenti sulle questioni di carattere tecnologico – su cui certo non mi voglio impegnare dall'alto della mia ignoranza «umanistica» sul tema –, sulla trasportistica e sull'intero sistema dei trasporti all'interno del quale collocare questa decisiva infrastruttura. Ma anche approfondimenti di carattere economico-finanziario e sul rapporto tra flussi di traffico e costi e benefici dell'opera.

Se la procedura è bloccata, non è possibile che si realizzino tutti questi approfondimenti e tutte le condizioni fissate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

A questo punto interviene, cari colleghi, se non intendiamo fare della propaganda, la novità, nel momento in cui nelle mozioni presentate non solo dalla maggioranza ma anche dall'opposizione si sostiene che, se la situazione è questa, è necessario che, prima di tutto, intervenga una decisione: il progetto deve essere formalmente deferito al CIPE, perchè questa è la sede che consente di realizzare tutti gli approfondimenti necessari.

Nel CIPE vi è il Ministero dell'ambiente, quindi le valutazioni di impatto ambientale saranno a cura di questa struttura. Nel CIPE vi è il Ministero del tesoro, quindi gli approfondimenti sulla dimensione finanziaria

dell'intervento e sulla sua finanziabilità saranno a cura di questo Ministero. E non vado avanti perchè è evidente a cosa voglio alludere.

Ora, la decisione di conferire al CIPE il progetto, che è una decisione sollecitata da tutte le mozioni presentate, costituisce la vera novità perchè interrompe la sospensione – nel nulla, aggiungo – dentro cui era precipitata questa procedura.

Ho ragione di ritenere che il Governo, nel suo complesso, compreso il Ministro dell'ambiente, accetterà l'impegno che le mozioni gli propongono: conferire immediatamente il progetto al CIPE perchè quest'ultimo sia la sede per quegli approfondimenti e per il determinarsi di quelle condizioni che non noi, non una parte avversa al ponte sullo Stretto di Messina o una parte favorevole ad esso, ma il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha richiesto come condizioni indispensabili per poter procedere.

Se il Governo accoglierà tale sollecitazione – come io ritengo che farà – si passerà allora in una fase nuova davvero. Al merito...

PORCARI. Passeranno ancora dieci anni.

MORANDO. Non lo so. Non credo perchè si potrebbe fare in modo, senatore Porcari, che non siano dieci anni. Il senatore D'Onofrio afferma: la maggioranza potrebbe avere la tentazione di ricompattarsi nel rinvio, alle spalle del ponte e degli interessi di quelle regioni del Mezzogiorno.

Ora, il fatto è però che queste ipotesi maliziose, per così dire, non trovano conferma nel testo della mozione che abbiamo presentato, perchè non ci si limita in quella sede a dire: il progetto venga deferito al CIPE, quindi si interrompa questa sospensione della procedura, intervenuta ormai da anni. Si dice un'altra cosa, in quella mozione; sinceramente, penso che dovrebbe essere apprezzata per quello che è, anche perchè può essere ulteriormente precisata se il dibattito lo richiederà. Si dice che il Governo è impegnato a fare intervenire la decisione finale, la decisione definitiva su questa questione, anche sulla base di una scadenza che definirei politico-temporale: l'elaborazione da parte del Governo, anche sulla base della Conferenza nazionale sui trasporti che si terrà tra qualche giorno, del Piano generale dei trasporti.

L'inserimento di tale ipotesi, il ponte sullo Stretto di Messina, nel Piano generale dei trasporti risponde ad una esigenza di rinvio? È parte di una manovra propagandistica della maggioranza? Credo che a tali domande bisogna cercare di rispondere seriamente. A mio avviso, è vero esattamente l'opposto. Penso che coloro che sono seriamente interessati alla realizzazione di quest'opera dovrebbero diffidare, e dovrebbero farlo dieci volte, di una maggioranza, di un Governo, in ogni caso di autorità politiche che non scegliessero di collocare la realizzazione di questa struttura in maniera coerente all'interno del Piano generale dei trasporti. Infatti solo tale piano fornisce la risposta alla domanda cruciale, quella che viene sollecitata – parliamoci chiaramente – anche dallo studio di fattibilità finanziaria del Mediocredito centrale, uno studio molto citato, signor Presidente, nel corso di queste ore di discussione.

Ma il punto qual è? Quello studio contiene una premessa che tutti abbiamo letto. Quella premessa dice che il Mediocredito centrale certifica che, se i flussi di traffico conosceranno gli aumenti previsti dallo studio della società Stretto di Messina, allora la fattibilità finanziaria dell'opera sarà certamente comprovata. Non c'è dubbio che l'autorevolezza di tale istituto a sostegno di questa ipotesi ci fa ritenere che quello studio offra un riferimento forte; ma è propagandistico dimenticare quel «se». Lo scioglimento del dubbio se il volume dei traffici corrisponderà allo studio della società Stretto di Messina è legato al Piano generale dei trasporti, al cui interno verrà previsto il rafforzamento delle strutture viabilistiche della Calabria, della Sicilia e del paese nel suo complesso. Perché il ponte sullo stretto si fa se serve al paese nella sua interezza, non come è stato detto giustamente da molti colleghi, per realizzare l'effetto area metropolitana tra Reggio Calabria e Messina. Parliamoci chiaro: se fosse quello l'obiettivo, il ponte non si dovrebbe fare; si fa se si tratta di una grande struttura che permette di fare della Sicilia la privilegiata piattaforma per lo sviluppo dei traffici con l'Oriente. La grande novità la conoscerete, dell'attuale flusso dei traffici internazionali consiste nel fatto che, anche per alcune difficoltà intervenute a Panama, il Mediterraneo, e di conseguenza lo stretto di Suez, viene nuovamente scelto dalle «tigri asiatiche» (lasciamo perdere il fatto che in questi mesi si trovino in grandi difficoltà finanziarie, perché si tratta sempre di grandi potenze industriali) come riferimento per il loro rapporto con l'Europa e non soltanto con quella.

Ora, non c'è dubbio che se la Sicilia avesse questa struttura e disponesse di una viabilistica forte, da potenziare proprio nel Piano generale dei trasporti, potrebbe rappresentare una naturale piattaforma per lo sviluppo di potenzialità che ci sono disvelate dall'andamento dei traffici nel porto di Gioia Tauro e dal suo straordinario sviluppo. Soltanto la collocazione del ponte in questo contesto offre la risposta richiesta anche dallo studio del Mediocredito centrale sulla realizzabilità di quelle ipotesi di flussi di traffico definite dalla società Stretto di Messina. Penso, personalmente, che il Piano generale dei trasporti non potrà non prendere atto di questa tendenza dei traffici internazionali e di questa potenzialità della Sicilia. Penso anche che questa verifica avrà un riscontro positivo, ma questo dovrà essere costruito perché non è già dato di fronte a noi. Chiunque dica il contrario, fa della propaganda.

Quindi, sotto questo profilo, penso che la mozione da noi presentata offra la cornice necessaria con le due scelte essenziali. Il Governo conferisca immediatamente il progetto al CIPE e quest'ultimo molto rapidamente inizi a rispondere (vogliamo stabilire un tempo per queste risposte? Bene, facciamolo) alle esigenze di approfondimento sottolineate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e contemporaneamente il Governo si faccia carico di inserire coerentemente questa ipotesi nel Piano generale dei trasporti. Se in quella sede ci sarà la risposta positiva al problema del flusso dei traffici, avremo dimostrato la sostenibilità finanziaria dell'opera. In caso contrario, tale dimostrazione non ci sarà

Qui siamo tutti sostenendo l'ipotesi della progettazione finanziaria per l'esecuzione dell'opera, stiamo tutti dicendo che questa sarà realizzata dai privati. Tra la maggioranza e l'opposizione su questo punto non c'è alternativa e questo perchè l'ipotesi di poter procedere in finanza di progetto sembra fondata su logiche di mercato. Abbiamo quindi bisogno di compiere queste due scelte, esattamente quelle contenute nel dispositivo della mozione da noi presentata.

Vorrei dire ai colleghi di Rifondazione comunista che questo contesto, queste decisioni pongono un problema che chiameremo «di priorità», come è stato affermato negli interventi dei colleghi di Rifondazione Comunista. Qui, però, ci dobbiamo intendere con i colleghi di Rifondazione: se insieme abbiamo approvato una risoluzione sul Documento di programmazione economico-finanziaria che afferma che il Governo ci deve dire nel Mezzogiorno quali opere infrastrutturali siano realizzabili con la progettazione finanziaria e con capitali privati e quali opere, invece (poichè non c'è l'interesse dei privati), si debba ritenere che verranno realizzate (per quello che riguarda le infrastrutture) a totale carico dello Stato, noi dobbiamo riservare la valutazione di priorità a quelle che realizziamo a totale carico dello Stato (questa è la prima valutazione di priorità da svolgere). Dobbiamo poi definire (e il Governo, con questa risoluzione viene impegnato a farlo) quali opere infrastrutturali abbiano caratteristiche tali da essere ritenute tecnologicamente realizzabili, necessarie e utili. Poi, se vogliamo che siano realizzate in finanza di progetto, dobbiamo rivolgerci al mercato per vedere se c'è qualcuno interessato a realizzare queste opere con suoi capitali di rischio. Ripeto: con suoi capitali di rischio. Vorrei dire ai colleghi di Rifondazione che non possiamo pretendere che le opere in finanza di progetto vengano selezionate secondo un criterio di priorità identico a quello che usiamo per quel che riguarda le opere realizzate totalmente a carico dello Stato. Questo significa che in finanza di progetto dobbiamo far fare delle opere inutili, pericolose, dannose? Naturalmente no! Il Governo deve garantire che si tratta di opere necessarie, possibili tecnologicamente, sicure e utili allo sviluppo del paese. Ma una volta garantito questo, è la logica di mercato a decidere se c'è o no l'intervento dei privati in progettazione finanziaria.

Capisco che la polemica di tutti questi anni rende necessario che nelle premesse delle mozioni vi siano considerazioni che non possono essere condivise da entrambe le parti. Nel dispositivo la decisione che possiamo prendere concretamente, quella che serve gli interessi di quelle popolazioni e che sblocca la procedura è quella che si sostanzia nelle due scelte: il Governo nell'immediato conferisca il progetto al CIPE ed in un tempo limitato produca la decisione sugli approfondimenti richiesti dal Consiglio dei lavori pubblici in sede CIPE ed offra poi la risposta richiesta dallo stesso studio del Mediocredito centrale sull'attuabilità finanziaria dell'opera attraverso il suo inserimento nel Piano generale dei trasporti.

A queste condizioni, a mio avviso, per la decisione che stiamo per prendere si potrebbe parlare di una svolta storica su questa vicenda. Se

invece continueremo a fare una facile propaganda di parte cercando la distinzione e non il determinarsi di un comune interesse sullo sblocco della procedura e sull'intervento della decisione politica, allora avremo perso — ma non me lo auguro per gli interessi dell'Italia e di quelle popolazioni — un'altra importante occasione. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Rinnovamento Italiano e Indipendenti e Partito Popolare Italiano*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

* SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, abbiamo potuto seguire con grande impegno e attenzione, insieme al ministro dei lavori pubblici, professor Costa, un dibattito parlamentare di grande interesse e rilievo.

**Repliche
Governo.
Ore 10,31**

Il senatore Morando, intervenendo per ultimo, un momento fa, ha detto giustamente, a mio avviso, che si tratta di un dibattito che può determinare una svolta storica rispetto ad alcune problematiche su cui il Senato esprime il suo parere nel merito della discussione relativa al ponte sullo Stretto ed alle strategie di pianificazione del sistema nazionale dei trasporti.

Voglio subito sottolineare che rappresenta anche una svolta storica rispetto all'attenzione che il Parlamento, con questa giornata e mezza di discussione, ha inteso dedicare ad una tematica che è al centro dell'attenzione non solo degli addetti ai lavori, ma dell'opinione pubblica nazionale, l'esigenza cioè di accelerare l'ammodernamento del sistema dei trasporti italiano, per misurarlo ai livelli di competizione, di liberalizzazione, di efficienza e di qualità del servizio nel sistema europeo e l'esigenza di accelerare un'attenzione particolare e di concentrare più investimenti in direzione del Mezzogiorno e del territorio meridionale.

Era da un bel po' di tempo che il Parlamento non dedicava una discussione così approfondita a questo argomento: è stata una scelta importante che il Governo apprezza e valorizza in tutta la sua portata e di cui certamente si terrà conto nell'impostazione della Conferenza generale dei trasporti che è indetta per il 7 e l'8 luglio prossimi.

Il ministro Costa interverrà successivamente in maniera più completa esprimendo valutazioni più generali relative all'impostazione della politica del Governo sul tema delle infrastrutture ed anche fornendo le valutazioni e le risposte del Governo relative al dibattito sul ponte nello Stretto di Messina.

Io intervengo per rispondere agli argomenti che sono stati sollevati con alcune mozioni che riguardano aspetti importanti del sistema nazionale dei trasporti e che, in qualche misura, tengono alta una valutazione unitaria sull'esistenza di una continuità territoriale nel sistema intermodale dei trasporti. È un'esigenza giustamente sottolineata dalla mozione di cui è primo firmatario il senatore Manis a proposito dei collegamenti con la Sardegna e delle tariffe aeree da e per l'isola. È un'esigenza analogamente

posta con forza dalla mozione di cui è primo firmatario il senatore Specchia che pone l'attenzione al cosiddetto «corridoio adriatico» come strategica per rafforzare nell'ambito delle reti transnazionali europee la continuità territoriale nel sistema nazionale dei trasporti.

Il tema della continuità territoriale ritorna nell'impostazione delle mozioni che hanno come oggetto più specifico le Ferrovie, dall'Alta velocità fino alla situazione delle Ferrovie nel Mezzogiorno, cui si richiamano le mozioni di cui sono primi firmatari rispettivamente i senatori Maceratini, Lauro e Castelli. Lo stesso tema ritorna con molta forza nelle valutazioni relative al ponte sullo Stretto ed alla fattibilità di questa grande infrastruttura.

Chiedo al Presidente di essere autorizzato a lasciare agli atti le risposte più complete relative alle singole mozioni.

PRESIDENTE. L'autorizzazione è concessa.

SORIERO, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. La ringrazio signor Presidente, in tal modo potrò essere più sintetico e quindi rispettare l'esigenza di limitare il tempo per la risposta alle diverse mozioni.

Rinviando quindi al testo scritto che dà per ogni mozione una risposta più completa, per quanto riguarda la questione delle tariffe aeree da e per la Sardegna, posta dal senatore Manis, il Governo risponde rilevando che gli aumenti applicati dalla società Alitalia sono stati relativi ad un primo aumento delle tariffe su scala nazionale dal 19 gennaio 1998 e ad un secondo aumento delle tariffe in data 10 marzo 1998, pari rispettivamente al 3,5 e al 2,5 per cento. Si potrebbe qui ritornare sulle considerazioni relative al rapporto tra definizione delle tariffe e valutazione dei costi. Ma per brevità voglio dare un giudizio succinto, e cioè che il Ministero giudica gli aumenti del 6 per cento di Alitalia e del 3,5 per cento di Meridiana elevati rispetto alla tendenza degli aumenti tariffati nel settore dei trasporti. C'è quindi un confronto con le società proprietarie dei vettori per determinare una situazione diversa in relazione alle tariffe da e per la Sardegna, e ribadisco l'impegno già assunto dal ministro dei trasporti Burlando che, accogliendo un ordine del giorno sul disegno di legge n. 4355 del 1997, ha impostato un disegno di legge governativo sulla continuità territoriale, in particolare nel rapporto con la Sardegna, che riesca a tradurre in maniera coerente il principio, che la Costituzione garantisce, del diritto dei cittadini alla mobilità.

Sulla mozione di cui il primo firmatario è l'onorevole Maceratini, in riferimento all'attuazione della direttiva Prodi, sottolineo il fatto che il valore di quella direttiva forse solo oggi può essere pienamente compreso. È appena il caso di ricordare che subito dopo la notizia dell'emanazione di quella direttiva da più parti vi sono state reazioni e polemiche; ma non si colse in tempo il valore di quella direttiva, cioè il fatto che per la prima volta dopo tanti anni un Governo, ai massimi livelli, a livello del Presidente del Consiglio, decideva di schierarsi nel confronto sulla moderniz-

zazione del sistema dei trasporti, imprimendo una forte accelerazione per determinare maggiori investimenti, maggiore efficienza, maggiore capacità di gestione, migliore qualificazione del servizio nel sistema ferroviario nazionale. Sulla base di quella direttiva, poi, si è lavorato in attuazione anche della direttiva comunitaria n. 440 del 1991: quindi altro che ritirare la direttiva Prodi: abbiamo già lavorato per attuarne gli indirizzi! Le Ferrovie dello Stato su quelle indicazioni hanno elaborato un piano quadriennale di impresa che persegue gli obiettivi di risanamento indicati dalla stessa, precisando in questo ambito la definizione anche degli oneri derivanti dall'attuazione dei nuovi contratti per quanto riguarda sia i lavoratori dipendenti, sia il nuovo contratto per i dirigenti.

Il piano d'impresa è oggi in fase di revisione, anche alla luce del nuovo contratto di lavoro; c'è un aggiornamento in corso per valutare la tenuta di alcune cifre nel rapporto tra costi e ricavi, per rispettare quei principi d'impresa che devono, anche sulla base della direttiva europea n. 440, portare alla separazione, prima contabile e poi societaria, della gestione delle infrastrutture di rete dalla gestione del servizio. Sulla base di queste precisazioni e degli approfondimenti in corso, il Governo non mancherà di tenere il Parlamento informato sugli ulteriori sviluppi della strategia di risanamento.

Anche per quanto riguarda le altre mozioni relative all'Alta velocità e agli investimenti nel settore ferroviario di cui sono primi firmatari i senatori Lauro, Sarto e Castelli, rinvio, per una risposta più dettagliata, al testo scritto. Mi limito a dire sinteticamente che, per quanto attiene al programma Alta velocità, la legge finanziaria dell'anno scorso ha disposto una verifica del Governo sullo stato di attuazione dell'intero progetto di quadruplicamento ferroviario veloce, sia per la dorsale Milano-Napoli che per la trasversale Torino-Venezia, ai fini della conseguente successiva relazione al Parlamento. È stato istituito un gruppo di lavoro congiunto, composto da esperti del Ministero dei trasporti e del Ministero dell'ambiente, che si è espresso su tutti e tre i livelli attraverso tre tavoli tecnici: il sistema di alimentazione e velocità, il modello di esercizio integrato passeggeri e merci per la linea da Milano a Napoli, la valutazione sulle linee trasversali, la Torino-Milano-Venezia e la Milano-Genova. Sulla base della verifica interministeriale entrambi i rami del Parlamento sono già stati più volte aggiornati circa la nuova impostazione scaturita da tale verifica. Chiedo quindi agli onorevoli senatori di tener conto di questa correzione che è già in atto; è stata corretta un'impostazione che enfatizzava il concetto di alta velocità e non a caso si è parlato invece di più alta capacità di trasporto delle merci e delle persone, di un quadruplicamento della rete ferroviaria fondamentale, cioè della rete fondamentale strategica sul territorio nazionale, per avere un collegamento ai livelli europei con le grandi reti transnazionali.

Ecco perchè il Governo ritiene che a questo punto non si debba riportare indietro la discussione come se niente fosse avvenuto in questi mesi, ma è importante che il Parlamento prenda atto che, proprio sulla base delle direttive ricevute dal Parlamento stesso, il Governo ha lavorato, as-

sieme all'Azienda ferrovie dello Stato, per una correzione netta della precedente impostazione e per creare tutte le condizioni affinché gli ulteriori investimenti per il completamento dei lavori in corso e per gli ulteriori tratti che saranno realizzati – che dovranno portare in tempi rapidi alla piena realizzazione del quadruplicamento da Milano a Napoli oltre che al potenziamento e alla qualificazione di tutti i nodi lungo questa linea da Torino a Milano a Napoli – avvengano nella massima trasparenza, nella massima correttezza, affrontando in tempo situazioni su cui invece si sono registrate distorsioni anche gravi che non a caso vedono l'iniziativa della magistratura a più livelli.

Vi è quindi oggi un'impostazione nuova, che fa parte di questa visione strategica di ammodernamento della rete ferroviaria nazionale che abbiamo posto a base sia del progetto per il quadruplicamento veloce sia dei nuovi investimenti che riguardano il potenziamento e l'ammodernamento delle ferrovie nel Mezzogiorno oltre Napoli, cioè al di là di quel tratto di rete su cui i progetti e gli investimenti già garantiscono la realizzazione di un quadruplicamento. Vi sono oggi condizioni nuove per poter discutere anche del potenziamento del sistema dei trasporti nel Mezzogiorno in maniera non tradizionale. Già questo ramo del Parlamento ne ha dato atto nell'interessante discussione che si è svolta in questi due giorni. Oggi il territorio del Mezzogiorno si presenta non più come il lembo estremo ai margini del confine, un territorio emarginato e da recuperare solo attraverso sostegni surrettizi o di carattere assistito. Il Mezzogiorno, cioè, non è un territorio abbandonato e debole che deve richiedere in nome di questa debolezza soltanto un antico o più recente risarcimento. No, oggi il Mezzogiorno presenta potenzialità nuove. In quest'Aula più volte è ritornato il riferimento alle grandi potenzialità dimostrate dal porto di Gioia Tauro, alle novità che sono intervenute nei trasporti marittimi, ai flussi nuovi che hanno ricollocato il territorio del Mezzogiorno come baricentro di un sistema intermodale dei trasporti nel Mediterraneo. Di questo si sta tenendo conto nei confronti europei e in quelli con gli altri paesi del Mediterraneo che non fanno parte della Comunità europea.

Ecco perchè il Governo ha concentrato più attenzione sul potenziamento degli investimenti verso il sistema dei porti, degli aeroporti e degli interporti nel Mezzogiorno.

Per quanto riguarda le linee ferroviarie, io lo dico da cittadino del Sud, che tante volte viaggia con il treno e verifica quante disfunzioni, quanti ritardi, quanti problemi caratterizzano ancora la rete ferroviaria ed il servizio ferroviario nel Mezzogiorno, è vero, c'è bisogno di recuperare rapidamente un ritardo ed è l'obiettivo sul quale stiamo lavorando intensamente, il Ministero e l'Azienda, nelle rispettive competenze, concentrando più risorse al punto da poter mobilitare oggi, questo è il dato che forniamo al Parlamento, oltre 10.000 miliardi disponibili per investimenti effettivi e cantierabili nella rete ferroviaria del Mezzogiorno. Si tratta di investimenti disponibili sulla base del contratto nazionale di programma non ancora del tutto attuati, di 3.120 miliardi aggiuntivi messi a disposizione dalla legge finanziaria del 1996 attraverso l'*addendum* al

contratto nazionale di programma e poi di ulteriori fondi aggiuntivi per il sistema delle infrastrutture nel Mezzogiorno messi a disposizione dal CIPE attraverso diverse leggi approvate dal Parlamento l'anno scorso.

Su quelle basi abbiamo definito grandi investimenti che riguardano il completamento di alcune trasversali, come la Caserta-Foggia, per 540 miliardi, nonché interventi consistenti che riguardano il proseguimento dei lavori sulla Bari-Lecce, sulla Bari-Taranto, sulla Melito-Porto Salvo-Reggio Calabria e un investimento notevole di 764 miliardi per ulteriori tappe di ammodernamento sulla rete ferroviaria da Messina a Palermo e da Messina a Catania, con programmi di sviluppo per intervenire sulla rete ferroviaria anche fino a Siracusa e Ragusa.

Sono sinteticamente le linee di un programma che riguardano il potenziamento delle reti dei trasporti nel Mezzogiorno per quanto riguarda il sistema ferroviario, essendo noto agli onorevoli parlamentari quanto già abbiamo discusso in quest'Aula e nelle Commissioni competenti in relazione ai programmi di investimento per lo sviluppo di altri grandi porti nel Mezzogiorno. L'attenzione del Governo ha reso possibile questa vera e propria esplosione di sviluppo che c'è stata nel porto di Gioia Tauro, con un impegno molto forte di un imprenditore privato, che ha avuto la volontà ed il coraggio di investire in quell'area, e con l'attenzione del Governo che ha concentrato risorse, attenzioni ed impegni coordinati per accelerare procedure, tempi e servizi verso quel grande progetto. Quell'iniziativa non l'abbiamo limitata a Gioia Tauro ma, come i senatori sanno, riguarda anche un programma di investimento e di potenziamento del grande porto di Cagliari, un programma di investimento pubblico privato per il grande porto di Taranto ed interventi sul sistema portuale del Mezzogiorno, avendo individuato nello sviluppo delle vie del mare una linea strategica di valorizzazione delle grandi potenzialità che oggi il territorio del Mezzogiorno presenta al centro del Mediterraneo.

I senatori sono altrettanto informati del programma di investimenti su progetti immediatamente cantierabili che il Governo ha indirizzato per valorizzare il sistema degli aeroporti nel Mezzogiorno, a partire da quelli di Bari, di Cagliari, di Catania e di Lametia Terme, fino ai programmi che stiamo seguendo impostati dall'amministrazione comunale di Napoli per l'aeroporto di Capodichino, per arrivare, infine, al dibattito su altri importanti aeroporti del Mezzogiorno.

Ecco perchè anche il riferimento contenuto nell'ultima mozione alla quale mi richiamo, cioè quella di cui è primo firmatario il senatore Specchia, relativo alla priorità del progetto della dorsale adriatica, trova in questo quadro di programmazione degli interventi - su cui il Governo offrirà una esposizione più completa e dettagliata nella Conferenza generale dei trasporti - una impostazione molto convinta.

Al senatore Specchia, quindi, rispondo che, per quanto riguarda la dorsale adriatica, cioè l'idea di mettere in rete un insieme di interventi puntuali su cui il Parlamento ed il Governo hanno già discusso, sta trovando finalmente oggi le basi concrete per una possibile ulteriore accelerazione.

Gli onorevoli colleghi sanno che il progetto del corridoio adriatico non era incluso nei 14 progetti della Commissione Christoffersen considerati prioritari e di grande interesse transnazionale europeo. Il Governo italiano, però, e il Ministero dei trasporti, nel rapporto con le indicazioni fornite più volte dal Parlamento, hanno lavorato per affermare in Europa l'esigenza di un sostegno alla validità di questo importante progetto ed è quanto sto ribadendo in questa sede, sostenendo che su proposta del Ministero dei trasporti il Comitato per le infrastrutture dell'Unione europea ha approvato il finanziamento con fondi europei dello studio di fattibilità che sarà completato nel corso del 1998.

Il secondo rapporto progressivo del progetto del corridoio adriatico presentato il 22 giugno scorso dalla Società bonifiche e dalla CSST ha confermato la vocazione di via europea del progetto che si pone come grande corridoio plurimodale di transito nell'Europa attraverso l'Italia e la Grecia con i collegamenti verso la Turchia, il Medio Oriente e le altre direttrici asiatiche.

La seconda valenza strategica di questo progetto risiede nel raccordo tra quanto hanno impostato le regioni adriatiche e quanto di positivo è emerso dalle indicazioni provenienti dalle altre regioni, cioè quelle ioniche, quindi Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia.

Il Ministero dei trasporti ha chiesto, quindi - e la Commissione europea ha accettato - che il corridoio adriatico possa essere ulteriormente sviluppato lungo il corridoio ionico, fino a creare un unico grande asse di collegamento che, dal corridoio adriatico lungo quello ionico, possa raccordarsi alla Sicilia e nel rapporto tra la Sicilia e i paesi del Maghreb possa configurare l'estensione del corridoio europeo n. 8 che dai Balcani interessa il percorso verso i paesi del Maghreb.

Nell'ambito quindi di una riflessione strategica sui grandi assi nazionali ed europei dei trasporti, nell'aggancio alle grandi reti transnazionali del corridoio adriatico e di quello ionico si pongono basi nuove anche per poter discutere della continuità territoriale con la Sicilia e dello stesso grande importante argomento della possibile realizzazione del ponte.

A questo punto, concludo il mio intervento lasciando al ministro Costa gli approfondimenti del tema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane, professor Costa.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Signor Presidente, signori senatori, ho seguito con tutta l'attenzione possibile la presentazione delle mozioni, il dibattito che si è svolto ieri pomeriggio e questa mattina; ho seguito tutto mettendomi nella posizione di grande desiderio di capire fino in fondo tutti gli aspetti di un problema che, per la parte che mi compete, dovrò portare a soluzione. L'ho fatto perchè credevo e credo che solo dopo un dibattito come quello svoltosi in quest'Aula, in cui tutte le voci, di quelli che guardano con grande speranza a questo progetto, di quelli che invece vi guardano con timore, di quelli

che sono convinti che questo possa essere lo strumento decisivo per il riscatto di una parte del Mezzogiorno nel nostro paese, di quelli che credono che altri possano essere gli interventi che questo risultato possono ottenere, solo da questo dibattito complessivo, credo, ci si potesse e ci si dovesse fare un'opinione capace di aiutare – insisto, per la parte di mia competenza – ad andare avanti nell'affrontare il problema che abbiamo di fronte.

Non sono insensibile agli accenni anche emotivi allo «scarico» di intenzioni, di idee, di speranze che si sono – forse, a mio modo di vedere, eccessivamente – concentrate su questo progetto, ma capisco le loro origini. Lo capisco da due punti di vista e sono quelli su cui vorrei intervenire. Anzitutto mi riferisco al rapporto tra questo progetto e l'obiettivo, che credo tutti, e sicuramente tutti coloro che sono intervenuti in quest'Aula a questo riguardo, considerano, cioè il rilancio del Mezzogiorno d'Italia, la riduzione della situazione insostenibile di disoccupazione di una parte del paese, come l'obiettivo centrale della politica economica del Governo in questo momento che ha creato le condizioni di risanamento finanziario che consentono al nostro paese di guardare avanti senza pericoli o preoccupazioni che i conti dello Stato potessero di fatto portare a situazioni insostenibili di totale disastro. Il secondo punto di vista riguarderà il progetto in sè e alcune messe a punto rispetto a convinzioni, idee sull'immediata o meno fattibilità, sulla effettiva utilità e sulla finanziabilità dell'opera stessa.

Credo che sul primo punto non si possa immaginare che la soluzione dei problemi prioritari occupazione e Mezzogiorno, che purtroppo nel nostro paese coincidono, possa essere affidata solo al progetto del ponte, nè peraltro si può escludere che tale progetto possa far parte di una più grande strategia tesa a recuperare e ad ottenere questo risultato.

Vorrei, se possibile, tranquillizzare tutti coloro che hanno giustamente a cuore le due questioni e che mantengono un collegamento stretto tra queste. Lo dico perchè nel Documento di programmazione economico-finanziaria, e vorrei dire anche di più, nelle risoluzioni, nelle raccomandazioni che le due Camere hanno dato nell'approvare quel Documento, esistono a mio modo di vedere tutte le indicazioni che consentono di impostare seriamente una politica di rapporto tra infrastrutture e sviluppo nel Mezzogiorno.

Signori senatori, c'è un punto che voglio sottolineare. Nel giudicare anche il grande progetto che abbiamo qui di fronte dovremmo, per quanto possibile, abbandonare una vecchia idea, quella che le infrastrutture si realizzino perchè sono dei cantieri in sè o perchè di per sè sono occasioni di lavoro. Questo è assolutamente innegabile. Nel caso del ponte avremmo circa 4600 unità annue per nove anni di lavoro, ma queste purtroppo rappresenterebbero solo una goccia nel mare dei problemi che abbiamo. Naturalmente, questa o qualsiasi altra opera, ha lo stesso effetto occupazionale. Quindi, il nostro problema oggi, problema di tutti, sono convinto di tutti coloro che sono intervenuti in quest'Aula in questi due giorni, è quello di ripensare strategicamente l'insieme delle infrastrutture da indivi-

duare e da attuare affinché queste siano capaci di restituire vera competitività al Mezzogiorno del nostro paese.

L'entrata in Europa, non quella simbolica raggiunta il 2 maggio di questo anno con l'Unione monetaria, ma quella dell'adesione ai trattati che da tanto tempo il nostro paese ha firmato, si accompagna al fatto che abbiamo accettato alcuni principi fondamentali che anche nel nostro paese siamo impegnati ad attuare e che prevedono politiche di sostegno a questa o a quell'area non proteggendola, non inventando o immaginando strumenti speciali e particolari, ma creando le condizioni affinché le energie di ogni singola area possano essere messe nelle corrette condizioni di competere con il resto dell'Europa. Sapete che le vecchie politiche, o comunque quelle che abbiamo accettato di cancellare, come quella di concedere protezione fiscale o di fornire incentivi creditizi ad un'area, non possiamo più perseguirle per gli impegni assunti in Europa, ma io dico che non dobbiamo neanche più volerle, perchè sono politiche che storicamente nel nostro paese hanno dimostrato come nel lungo arco di tempo in cui le abbiamo esercitate, si è sicuramente permesso al Mezzogiorno di fare qualche passo in avanti, ma non è stato poi messo nelle condizioni di essere effettivamente competitivo.

Ebbene, non c'è dubbio che nelle nuove condizioni in cui non esistono strumenti finanziari di protezione di questa o quell'area, in cui è illusorio immaginare che una quota di spesa pubblica, tanto più nelle condizioni finanziarie del nostro paese, possa sostenere artificialmente una certa domanda per un determinato periodo di tempo, disponiamo fondamentalmente di tre grandi dotazioni di capitale da arricchire maggiormente in quelle aree che più hanno bisogno di essere sviluppate. La prima è rappresentata dal capitale umano: senza grossi investimenti in formazione, capacità ed energie organizzate sia al livello imprenditoriale sia al livello del lavoro, nessun'area si muove. Occorrono anche investimenti in capitale relazionale, in capitale di consenso, per i progetti che ogni singola area deve saper mettere assieme per presentarsi alla competizione, quei progetti che il Governo intende assistere con gli strumenti dei patti territoriali o dei contratti d'area o, ancora, a maggior livello, con le singole regioni attraverso le intese di programma. Patti nei quali, insomma, si possa verificare la convergenza di idee su un progetto perchè un'area che non sia capace di esprimere in tutte le forze e le sue forme un consenso su una cosa da fare, inevitabilmente fa rallentare, addirittura fermare il progetto. Il terzo capitale è quello infrastrutturale. Senza di questo, senza quegli elementi e quella condizione di contorno perchè questo possa succedere, non c'è area che possa svilupparsi.

Anche con riferimento al ponte di Messina, ma non solo in questo caso, abbiamo il problema di chiederci quali siano le infrastrutture di cui abbiamo bisogno con più urgenza per far sì che questa maggiore competitività del Mezzogiorno possa esprimersi al più presto. Non c'è miracolismo che possa far sì che questo problema si risolva in pochi giorni: occorre, però, che questo venga seriamente impostato. Il Governo sta lavorando a ciò, a definire queste priorità, ma sta anche realizzando alcuni

di quegli interventi che, forse altrettanto simbolici del ponte di Messina, sembravano e sembrano essere rimasti indietro o non attuati.

Non vorrei approfittare di questa occasione per sfatare alcun mito o per togliere impressioni sbagliate, ma per aggiornare questa Assemblea su uno dei temi che si alterna con quello del ponte di Messina nell'essere definito opera simbolica del recupero del Mezzogiorno: l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Di questa si sono dette, si dicono e si continueranno a dire tantissime cose, mi permetto di dire non tutte corrette. Posso garantire, testimoniare e informare questa Assemblea che l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è ormai avviato secondo un profilo che ha solo vincoli tecnici. Nell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, infatti, per il fatto che non esistono in molti tratti alternative di percorso non possono operare contemporaneamente più di 15 cantieri. Ora sono stati aperti 15 cantieri; abbiamo progettazioni sufficienti per alimentare i cantieri via via che questi vengono sostituiti; abbiamo quindi un profilo tecnico di intervento non comprimibile, che è quello ottimizzato dal punto di vista della possibilità dell'intervento tecnico; di concerto con il Tesoro, abbiamo garantito un profilo finanziario che non faccia mancare «alimentazione», che non introduca alcun elemento di vincolo finanziario sul progetto. Stiamo studiando, inoltre, la possibilità che tutta o parte di quella arteria possa essere allineata al resto del sistema autostradale italiano e quindi possa avere, almeno parzialmente, un finanziamento della sua manutenzione e del suo mantenimento nel tempo attraverso forme di pedaggio: lo ricordo perchè molto spesso si torna su questo tema, anche in questo caso come se nulla succedesse, nulla avvenisse, nulla si facesse. Cito un altro tema che riguarda il Mezzogiorno in particolare e che molto spesso viene considerato come un ritardo, come un non intervento, come un'incapacità di fare. (*Brusio in Aula. Richiami del Presidente.*)

Abbiamo attivato, nelle competenze del mio Ministero, nell'arco di tempo che è andato da febbraio 1997 ad aprile 1998 il progetto sulle risorse idriche; ricordo che febbraio 1997 è il mese nel quale uno dei grandi progetti cofinanziati in sede europea, quello sulle risorse idriche, veniva considerato un programma a rischio: i livelli di spesa erano bassissimi e altrettanto bassi erano quelli di progettazione e presentazione dei progetti. Ho l'orgoglio di dire che entro il 28 aprile scorso sono stati messi in gara tutti i 4.000 miliardi di progetti finanziati in quell'ambito e che abbiamo vagliato e raccolto parecchi altri progetti che sono pronti per essere finanziati. Dico questo, perchè sono molti i campi in cui dobbiamo identificare le cose da fare e il modo in cui dobbiamo operare.

Il terzo punto ha a che vedere poi con il discorso più specifico del ponte e riguarda il fatto che è evidente che il ritardo infrastrutturale del Mezzogiorno d'Italia, ma non solo in quella zona, ha dimensioni finanziarie non compatibili con un suo stretto finanziamento in termini tradizionali di finanza pubblica. Occorre quindi mettere a punto una strategia anche finanziaria molto più ambiziosa, che metta insieme quel poco o tanto che la finanza pubblica potrà generare via via che, come ci auguriamo,

le condizioni di sviluppo del nostro paese consentiranno di allentare o di liberarci dal vincolo che abbiamo nel servizio del debito con cofinanziamenti europei e con un uso finalmente moderno e serio di finanza di progetto, che – attenzione – non significa finanza di privati, ma meccanismi privati che riescono ad incanalare risorse (che comunque partono dai cittadini) verso la realizzazione di opere pubbliche.

Ho compiuto questa precisazione perchè sulla finanza di progetto, che può riguardare anche l'opera di cui stiamo discutendo, sono in corso approfondimenti tecnici tra il nostro Ministero e quello del tesoro per la predisposizione realistica ed operativa di alcuni progetti da realizzare in questa maniera.

In tutto questo, come si può inserire o meno il progetto del ponte? Non vi è dubbio che un progetto che abbia una gestazione di trent'anni domandi soprattutto una cosa: che gli sia fornita una risposta, penso di poter e dover dire, qualunque essa sia.

Non è pensabile che un paese possa trascinare quest'opera, come altre, in dibattiti endemici che non forniscono nessuna soluzione; purtroppo la situazione di questo progetto – sottolineo purtroppo – non è diversa da quella di molti altri che mi trovo a dover portare a conclusione, ma nel caso specifico bisogna forse ricordare che una buona parte degli anni passati sono trascorsi nel confrontare tre alternative: il ponte aereo, il tubo flottante ed il *tunnel* sotterraneo. Una parte del tempo, quindi è stata impegnata in una discussione tecnica e tecnologica di grande importanza e difficoltà.

Posso e devo dire, però, che il livello del processo decisionale – in questo correggo l'intervento del senatore Morando – era arrivato al parere della delegazione di alta sorveglianza delle Ferrovie dello Stato, espresso nel 1994, ed alla decisione dell'ANAS del 1995. Posso affermare che questo Governo ha portato all'attenzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto e – come dirò fra un attimo – intende attuare integralmente la decisione da questo assunta.

Il Governo ha agito in tal modo perchè la legge lo prevede, perchè la legge che regola il progetto imponeva questi pareri e questi pareri sono stati espressi, anche se non hanno sciolto tutti i nodi. Non hanno chiarito alcuni punti che cercherò di illustrare con brevi cenni, signor Presidente, anche se, per chi si diletta con il *computer*, il parere espresso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici si trova sul sito *Internet* del Ministero cui sono preposto fin dalla sua emanazione, quindi chiunque può leggerlo nella sua integrità.

La delegazione di alta sorveglianza delle Ferrovie dello Stato nel 1994 e l'ANAS nel 1995 avevano sollevato alcuni problemi tecnici relativi al progetto; in un caso, cito il documento delle Ferrovie dello Stato, è stato scritto che «devono ancora svolgersi importanti studi sui tronchi speciali di impalcato, sull'armamento ferroviario (con le conseguenti vibrazioni), studi che necessariamente coinvolgono un'integrazione di indagini sperimentali ed una revisione delle verifiche strutturali che non consentono che vadano effettuate prima di passare al progetto esecutivo».

L'ANAS nel 1995 sollevava problemi sulla sicurezza dell'attraversamento e del rapporto del traffico con il vento, che solo in parte sono stati risolti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Siamo allora di fronte – lo dico con tranquillità e con «laicità» – ad un impegno del Governo ad affrontare il progetto del ponte adottando ed applicando tutte le prescrizioni che sono state indicate. Ve ne cito alcune: il primo problema che è stato sollevato, e che il progetto non ha affrontato, è l'inserimento territoriale e ambientale del progetto, che non è solo l'impatto fisico e visivo; non è solo un problema paesaggistico, ma è un problema – cito il Consiglio superiore dei lavori pubblici – «relativo ai percorsi della viabilità di accesso proposta che si insinuano nei lembi di territori ancora disponibili, complicando la viabilità esistente e la distribuzione urbana molto frammentaria». È questo un problema che va affrontato e risolto. Cito ancora il Consiglio superiore dei lavori pubblici dicendo che, per quanto riguarda geologia e geofisica occorre «ricavare un modello geologico coerente da porre alla base del modello geotecnico, del modello di microzonazione sismica». Cito sempre il Consiglio superiore dei lavori pubblici che, con riferimento agli aspetti sismici, dice che occorrono approfondimenti «degli studi tesi a chiarire l'assetto strutturale della zona, l'eventuale presenza di faglie attive non sismogenetiche e la conseguente possibilità di movimenti differenziali posti anche a bassa frequenza».

Sugli aspetti connessi al traffico, quelli che l'Anas ha sollevato precedentemente, vengono sollevati problemi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici circa la percorribilità stradale, che «dipenderà in primo luogo dall'entità e dalla direzione dei venti che spirano sulla piattaforma, specie in condizioni sfavorevoli (...). Non deve essere quindi trascurata, o del tutto esclusa, l'eventuale interruzione o parzializzazione della transitabilità del ponte». Questo è un punto fondamentale, perchè l'ampiezza dell'eventuale interruzione o parzializzazione della transitabilità del ponte ha dei riflessi sul mantenimento o meno del sistema alternativo di attraversamento dello Stretto con i traghetti. Se potessimo escludere interruzioni o la parzializzazione del traffico, potremmo immaginare un'evoluzione della situazione del traffico da traghetti a ponte; ma se dovessimo immaginare che esistono probabilità – e si faranno studi in proposito – che questo succeda, avere interruzioni o parzializzazioni del traffico piuttosto importanti farà sì che il sistema alternativo di attraversamento non potrà essere smantellato. Sulle previsioni di traffico che il progetto prevedeva esistevano dei dubbi, perchè il progetto veniva presentato come legato ad un utilizzo estremamente intensivo del ponte; e il ponte sembrava avere una dimensione tecnica apparentemente sovrabbondante rispetto al traffico che si immaginava.

«Si ritiene» – cito ancora il Consiglio superiore dei lavori pubblici – «che il dimensionamento della sezione trasversale del ponte debba trovare una sua giusta collocazione» – non un fatto qualsiasi: la dimensione della sezione trasversale del ponte – «all'interno del progetto, che consenta di

pervenire inequivocabilmente alla convalida del rendimento economico dell'investimento».

Vi sono poi altri aspetti economici-finanziari, che non cito, rilevati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè c'è stata un'integrazione di studi da parte della società, che fanno sì che alla fine il Consiglio dica sugli aspetti economico-finanziari che si riterrebbe che «poco potrebbe valere una convalida puramente tecnica delle opere previste in progetto, se non fosse questa sostenuta pienamente da un altrettanto esauriente verifica di reale e non virtuale redditività degli investimenti connessi alla realizzazione e gestione dell'attraversamento nel tempo». Quindi, lo stesso Consiglio superiore dei lavori pubblici, oltre a quelle cautele necessarie di approfondimento tecnico che ho citato, richiamava la necessità ed opportunità di un approfondimento in termini economico-finanziari.

Da questo punto di vista la società del ponte a dicembre 1997 ha presentato un aggiornamento del progetto, che cercava di integrare, di rispondere a questa domanda; questa integrazione è stata valutata tecnicamente e rimangono ancora alcuni problemi. Il problema centrale – ritornerò tra un attimo su questo punto – è quello relativo alla valutazione del traffico effettivo, attuale o potenziale, che si può immaginare attraverserà il ponte. Su questo non mi dilungo in dettagli tecnici; faccio solo osservare che dal 1992 al 1996 l'attraversamento dello Stretto, comunque fatto, ha dimostrato *trend* decrescenti. Dal 1992 al 1996 sono traghettati l'1 per cento in meno di passeggeri, il 2,8 per cento in meno di autovetture. Insomma, si è ridotto l'attraversamento in sé.

BATTAGLIA. Ci vai a nuoto!

FIRRARELLO. Se continua così non c'è bisogno. Si vergogni! Si vergogni! (*Proteste dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo e Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Signori, vi prego.

FIRRARELLO. Si vergogni a dire le cose che dice.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Io capisco...

NOVI. Ma che capisci! (*Commenti dal Gruppo per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia)*).

MEDURI. Continuate a scoraggiare sempre di più la gente. (*Proteste dai Gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia. Repliche dai Gruppi Verdi-L'Ulivo e Democratici senatori di Sinistra-L'Ulivo. Richiami del Presidente*).

FIRRARELLO. Faccia bene il suo lavoro!

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Mi dispiace soprattutto perchè vi assicuro che non sto citando un solo dato di mia valutazione. Sto citando...

FIRRARELLO. Si dovrebbe vergognare e chiedersi perchè succede questo. (*Proteste dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo e Verdi-L'Ulivo. Commenti del senatore Pieroni. Richiami del Presidente*).

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Sto solo citando dati forniti dalla Società del ponte per lo Stretto di Messina. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Verdi-L'Ulivo e Partito Popolare Italiano*).

GERMANÀ. Interverremo in replica.

BARBIERI. E chi sei per intervenire in replica?

COSTA. Sto solo citando dati forniti dalla Società. Sono cose scritte sul progetto... (*Vive proteste dai Gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia. Commenti del senatore Pieroni. Richiami del Presidente*).

BATTAGLIA. Difendete *lobbies* di potere.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, si può ovviamente dissentire radicalmente da quanto dice il Ministro, ma egli ha il diritto di parlare e parlerà. Vi prego perciò di sedere e di tacere.

MEDURI. Noi contestiamo questo diritto.

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. In questo caso non si dissente da quanto dico io. Diciamo comunque che la situazione oggi esistente è quella che vi ho delineato. L'ipotesi di traffico che la Società per il ponte sullo Stretto fa appare tecnicamente *naïf* perchè è quella di imporre una tariffa del 20 per cento superiore a quella attuale per l'attraversamento del ponte. (*Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*). Forse allora anche quelli che mi hanno interrotto potrebbero avere un minimo dubbio. Questo è un punto delicato, ma è legato – insisto su questo e vi prego di credere a quello che dico – ad un'evoluzione sostanziale tecnologico-organizzativa del fenomeno che può avere dimensioni molto diverse da quelle attuali. Una volta che avessimo stabilito quale sia il traffico che passerà sul ponte, dovremmo rispondere ad altre due domande. Anzitutto in relazione alla convenienza complessiva non strettamente economica. A questo riguardo, nel dibattito di questi giorni ho imparato e capito che sul piatto dei benefici non dovremmo porre soltanto quelli strettamente economici. Non ho alcun dubbio – e lo dico con la stessa tranquillità delle mie precedenti affermazioni – che sul piano dei benefici di questa opera vi possa essere l'idea del simbolo, del riscatto, della

grande opera di ingegneria. Tuttavia, signori, occorre che con realismo diciamo che questo può far parte di una strategia da implementare ma che non lo si può far passare cambiando le cose che ci sono.

Un altro punto riguarda la fattibilità finanziaria. Non c'è dubbio che la fattibilità finanziaria è strettamente legata all'ipotesi sui passaggi. Non è possibile verificare la fattibilità finanziaria di questa opera se non si ha un'idea di quale sarà l'utilizzo che si farà della stessa.

È noto che un autorevole istituto di credito, che si candida sempre più a occuparsi di finanza di progetto, un istituto quindi di assoluta rispettabilità, ha diffuso una sua opinione che è divisa in due parti. La prima afferma, come è già stato ricordato, che sono vere le ipotesi sui costi, sui tempi e sui ricavi dichiarati dalla società Ponte sullo Stretto, e vi risparmio quelle sui costi, e che occorre approfondire, nient'altro che approfondire. È chiaro che se queste ipotesi sono vere la conseguenza è automatica; se non lo sono la conseguenza è altrettanto automatica. Insomma, la fattibilità finanziaria, la possibilità che si possa immaginare che gran parte o la totalità del finanziamento del ponte è a carico di privati, a mio modo di vedere non è, alla luce delle migliori previsioni fatte dalla Società Ponte sullo Stretto, immaginabile. Ma non voglio escludere questa possibilità, anche perché notoriamente è inutile che si dica che il budino è buono o che il budino è cattivo; occorre vedere se qualcuno lo mangia: in questo caso il budino è buono, altrimenti non lo è.

Quindi, non c'è dubbio che la vera verifica la si avrà laddove ci siano disponibilità a finanziare un ponte in questa maniera. Disponibilità però, che devono essere legate a contratti di finanza di progetto forse un po' più rafforzati di quelli che finora abbiamo costruito nel nostro paese. Cioè, contratti di finanziamento di progetto – non voglio evocare nomi che a voi sono ben noti... anzi, evochiamoli: alcuni dei contratti legati all'alta velocità – che inevitabilmente consentano che ai ricavi si aggiunga ogni e possibile onere derivato da modifiche del quadro; se il rischio non è assunto dal soggetto finanziatore ma resta a carico dello Stato questa è una forma di finanza di progetto che appartiene al passato, non è la finanza di progetto cui si deve guardare. Occorre allora creare le condizioni perché queste verifiche possano essere compiute.

Cosa si deve fare, cosa sta facendo il Governo e cosa io mi auguro che possa continuare a fare con il vostro sostegno e la vostra raccomandazione? Occorre che quegli approfondimenti richiesti, insisto, dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici vengano fatti. Occorre soprattutto che si verifichi il ruolo attuale del ponte, separando gli aspetti relativi alla sua logistica da quelli relativi al suo ruolo in un complesso di politiche tese a migliorare i collegamenti tra la Sicilia e il resto del paese e, dall'altro lato, si metta sul piatto della bilancia anche il problema dell'innovazione tecnologica, dell'incoraggiamento e della simbologia legata a ciò

Presidenza del vice presidente ROGNONI**Cambio di
Presidenza
ore 11,30**

(Segue COSTA, ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane). Io non escludo questo fatto. Queste cose vanno messe assieme, però vanno giocate nel momento in cui sappiamo o possiamo con certezza dire al paese che i fondamenti tecnici, economici e finanziari dell'opera che stiamo proponendo dispongono di alcuni margini totalmente copribili sul mercato privato, altri parzialmente copribili sul mercato privato ed altri ancora rispetto ai quali lo Stato potrà benissimo compiere le sue decisioni.

In conclusione, il passo che il Governo propone e sente di poter fare non è certamente quello di chiudere la partita in questo momento. Il passo è di portare il progetto nella sede tecnico-politica del Comitato interministeriale per la programmazione economica per avere gli approfondimenti necessari e collegarli all'approfondimento chiave, quello relativo all'utilità e all'inseribilità dell'arco che viene corretto dal ponte nella struttura logistica di collegamento della Sicilia al resto del paese che non può che provenire dal piano generale dei trasporti o dai lavori che in quell'ambito diventeranno complessi.

Il mio compito consiste nell'affrontare in quella sede il tema in maniera dettagliata, anticipata e con tutto l'impegno necessario.

Non dovete attribuire a me giudizi legati ad informazioni contenute nei documenti. Il mio giudizio non è quello che leggo sui documenti perchè il giudizio del Ministro deve assemblare tutti gli aspetti tecnico-politici da considerare nel loro insieme in modo tale da poter ragionevolmente arrivare comunque ad una decisione definitiva su questo punto, mi auguro fra alcuni mesi o, al massimo, a metà del prossimo anno.

Invito tutti i senatori a non trascurare il fatto che non stiamo nascondendo un progetto, che non stiamo cercando di perderlo e che, in sede di Consiglio superiore dei lavori pubblici ed in sede tecnica del mio Ministero, sono stati compiuti tutti gli approfondimenti finora necessari, che noi vogliamo oggettivizzare in un contesto molto più ampio in cui più voci, come quella del CIPE, possono esprimersi; vogliamo inoltre che il processo si completi facendo sì che tutti voi possiate valutare le conseguenze e le decisioni determinatesi nell'ambito del piano generale dei trasporti e che, in quella sede, serenamente, nell'interesse del paese si possa adottare – mi auguro con responsabilità – la decisione finale. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Verdi-L'Ulivo, Rinnovamento Italiano e Indipendenti e Partito Popolare Italiano*).

MEDURI. Ministro Costa, è candidato a fare il Ministro della Padania!

PRESIDENTE. Invito il Governo a pronunciarsi sulle singole mozioni sul ponte di Messina e sull'ordine del giorno.

PIERONI. Il Ministro è in imbarazzo.

COSTA *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Non c'è nessuno imbarazzo. Invito tutti i presentatori delle mozioni a ritirarle, ad eccezione della mozione n. 275 che, sostanzialmente, ho accolto nel mio intervento.

MINARDO. Complimenti!

COSTA, *ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane*. Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 1, dal momento che mi si chiede di approvare oggi il progetto di massima, l'unico punto sul quale posso consentire è che, qualora la direttiva del Presidente del Consiglio non sia sufficiente a trasformare la società Stretto di Messina in modo da renderla adatta al livello comunitario, si intervenga con una norma di legge. Non ho alcuna difficoltà ad accettarlo, ed è proprio quanto si chiede in un punto dell'ordine del giorno in esame. Per quanto riguarda il resto, è interamente connesso ad un *iter* di approvazione diverso da quello da me proposto. Nel complesso, quindi, esprimo parere contrario.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione delle mozioni sul ponte di Messina.

PETTINATO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PETTINATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito che si è svolto in questi ultimi due giorni affronta un tema molto delicato e involge pesantemente anche decisioni che possono pregiudicare molti aspetti del futuro di una parte del paese.

Tale dibattito mi ha ricordato le discussioni che non in Parlamento ma nel paese e nei territori interessati si sono aperte oltre 40 anni fa – e come me le rammenteranno molti senatori di quest'Aula, in particolare quelli siciliani, che abbiano i capelli sufficientemente bianchi per ricordare quei tempi passati – su una scelta che era stata adottata molto lontano dalla Sicilia, e che voleva la Sicilia, con un'espressione sintetizzata da quel dibattito, come «pattumiera d'Europa», vale a dire come il luogo destinato ad ospitare industrie che altre parti del mondo e del paese non volevano. Il dibattito era intorno alla scelta della chimica e del petrolchimico dislocati in più parti del territorio della Sicilia.

Si era in pochi allora a vedere lucidamente quanto quel modello fosse sbagliato, quanto fosse illusorio costruire un modello di industrializzazione totalmente dipendente su molti terreni; quanto questo prefigurasse, dopo

Dichiarazioni di
voto finali.
Ore 11,35

alcuni anni di relativo benessere, lo sbocco che poi fatalmente quella scelta ha avuto, vale a dire città che sono state abbandonate perchè la vita vi era divenuta impossibile, vale a dire una condizione pesante di disoccupazione e di aumento intollerabile del numero dei morti per cancro; è stata una scelta che ancora oggi costringe in quei luoghi a proseguire nel mantenimento di quel modello, per la mancanza di alternative serie.

Il dibattito di questi due giorni somiglia molto all'altro perchè anche allora gli argomenti per sostenere questo modello erano i cantieri, l'illusione che quel modello potesse garantire l'occupazione per lungo tempo e un benessere reale, benessere non soltanto in senso economico ma anche con riferimento alla vita. (*Brusio in Aula*).

GERMANÀ. Non si riesce ad ascoltare.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, abbiate pazienza: è difficilissimo ascoltare il senatore Pettinato se continuate a parlare tra di voi.

PETTINATO. Onorevole Presidente, dico cose che sono state totalmente assenti dal dibattito, visto che si è discusso non dell'approccio serio alla verifica della possibilità e dell'utilità, della necessità di realizzazione di una pesante infrastruttura, quanto piuttosto del colosso di Rodi, moderno mito al quale purtroppo la gran parte del Senato in questi due giorni si è ancora una volta piegata.

Intervengo quindi per annunciare il voto favorevole del Gruppo dei Verdi alla mozione n. 251, che perciò non ritiriamo, come anche alla mozione n. 257.

PRESIDENTE. Senatore Pettinato, quindi non ritira la mozione n. 251. Però la mozione n. 257 non è sul ponte sullo Stretto di Messina. Pertanto, la invito a non esprimersi in questa sede su di essa. Procediamo con ordine.

PETTINATO. D'accordo, signor Presidente. Vorrei inoltre preannunciare la nostra astensione sulle mozioni n. 264 e n. 275, quest'ultima la cosiddetta mozione di maggioranza, anche se devo dire che rispetto a questo problema il termine «maggioranza» non ha alcun significato, posto che ben altro tipo di maggioranza si è configurata sulla scelta di fondo attraverso il dibattito.

Se fossero stati eliminati due o tre periodi, quelli con cui ancora una volta non si resiste alla demagogia di indicare – e ringrazio il Ministro per avere sottolineato seriamente questo aspetto – la necessità di realizzare un'infrastruttura perchè il cantiere di per sè è un valore positivo in quanto cantiere ma anche alcune altre cose, probabilmente avremmo anche potuto votare la mozione n. 275, posto che essa pone in termini abbastanza seri il problema delle verifiche e la nostra scelta, che non è una scelta pregiudizialmente contraria al ponte, è basata sul fatto che non solo non temiamo le verifiche ma le rivendichiamo.

Certo, devo dire che comprendiamo perfettamente, non tanto sul piano politico quanto su quello personale, un imbarazzo che – mi consenta, onorevole Ministro – era abbastanza evidente, poichè credo che non chiedere il ritiro o non esprimere il parere contrario su una mozione che, con riferimento al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, addirittura afferma che quel parere avrebbe risolto tutti i problemi tecnici, davvero involga la serietà della persona, non solo il ruolo dell'istituzione. Quindi, in questo, le assicuro e le garantisco la nostra solidarietà Ministro. Devo dire che proprio quel parere, il Ministro lo ha sottolineato con grande serietà, sembra il frutto più che di una seria riflessione (che viene invece rinviata e rimandata), sui problemi che dal punto di vista tecnico affliggono la prospettiva della realizzazione del ponte, di una spinta che viene dall'interno del Consiglio superiore dei lavori pubblici, cioè da parte di un presidente che rappresenta l'unico caso attuale di incarico a vita, l'unico pontefice nella giungla amministrativa italiana e che raccoglie pienamente le pressioni, che, come a questo dibattito, forse più ancora che dalla *lobby* del ponte vengono dalla *lobby* della società del ponte, la cui esistenza è stata pesantemente messa in dubbio da un lato dall'Unione europea, dall'altro da un'iniziativa del Presidente del Consiglio. Con un presidente di cui continuiamo a non spiegarci le esternazioni che proseguono sul piano politico, con espressione di giudizi politici e non tecnici (*Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*), che non potrebbero e non possono che essere politici, posto che, se onestamente letto, il parere pone interrogativi pesanti come macigni, proprio sul terreno tecnico, su quello della fattibilità reale in termini di infrastrutture, su quello dei rischi legati alla condizione sismica, a quella idrogeologica, ai venti, ad un fenomeno di allontanamento costante delle due sponde l'una dall'altra, ai quali nessuno ha oggi dato risposta, il Consiglio superiore dei lavori pubblici subordina all'accertamento di questi elementi (sarà stato probabilmente un momento di ribellione al presidente) la fattibilità reale dell'opera.

Quindi, il voto favorevole alla mozione avente come primo firmatario il senatore Sarto esprime in quest'Aula l'unica posizione realisticamente favorevole alla prospettiva della realizzazione del ponte. Il resto è demagogia, il resto è legato all'incapacità della maggioranza politica, che avrebbe potuto in questo momento e su questo terreno dare un colpo d'ala ponendo seriamente il problema delle verifiche, ma anche quello del territorio sul quale queste infrastrutture sono destinate ad incidere, di capire a quale Sicilia, a quale Calabria e a quale modello di sviluppo di queste due regioni guardi e su quale possa incidere la realizzazione di questa struttura. La nostra mozione sostanzialmente non soltanto pone in termini concreti il problema della rete dei trasporti, in termini, ripeto, concreti, seri, fattivi, minuziosi, specifici, non demagogici, ma reali e davvero...

PRESIDENTE. Senatore Pettinato, mi scusi se la interrompo ma il tempo di dieci minuti a sua disposizione è ormai terminato. La prego quindi di concludere il suo intervento.

PETTINATO. D'accordo, signor Presidente. Non capisco, mi consenta, signor Ministro, la richiesta di ritiro di una mozione che rappresenta un contributo reale alle cose da lei dette in quest'Aula, delle quali sottolineo la serietà, e che forse conferiscono loro su carta un momento di serietà ulteriore. La mozione dei Verdi pone in termini seri il problema della realizzazione con priorità rispetto al ponte di un'altra infrastruttura, quella che si chiama territorio, quella cosa sulla quale collochiamo le nostre case, i nostri piedi e le nostre persone. Sono scelte che hanno portato poi a ricoprire Sicilia e Calabria in termini di abusivismo di tonnellate di cemento e che senza un intervento serio verso il quale potrebbe essere indirizzata la mole di spesa che si prevede per il ponte, hanno definitivamente compromesso il recupero di questo territorio e delle coste distrutte, scomparse per effetto della cementificazione dei fiumi: non vedo come possiamo pensare ad uno sviluppo turistico per la Sicilia e la Calabria senza questo intervento.

Non ho tempo per completare questo discorso, ma la ringrazio, signor Presidente, per avermi sollecitato a concludere. Termino il mio intervento con la soddisfazione di avere contribuito, non in termini personali – ovviamente – ma in termini di Gruppo, a questo dibattito con un apporto che credo possiamo avere l'orgoglio di ritenere il più serio, il più concreto, ma in definitiva anche tra tutti il più positivo, rispetto alla prospettiva di realizzazione di un' infrastruttura alla quale non ci opporremo solo se dalle verifiche risulterà seriamente che si tratta di un'infrastruttura necessaria e non pesante per quel territorio.

Ma respingiamo, non possiamo fare altrimenti, le posizioni favorevoli basate su posizioni irrazionali di chi presume che si sia costruito il ponte sul Tago e poi per miracolo in due giorni, in due settimane intorno a quel ponte siano fioriti Lisbona e l'intero Portogallo, che prima non c'erano.

Sottolineo, perchè questo serve al dibattito, che il ponte sul Tago ha attualmente 140.000 passaggi al giorno ed è costato meno della metà di quello che si prevede per il ponte in questione, mentre lo Stretto di Messina ha oggi 14.000 passaggi al giorno. Un parere fortemente condizionato, come il Ministro ricordava, anche in termini finanziari, fa riferimento a cifre astronomiche: 90.000 passaggi, 200 treni giornalieri, cifre alle quali non è davvero realistico pensare. L'unica posizione realistica è quella che sottolineo energicamente: la necessità di realizzazioni fortemente prioritarie rispetto al ponte. (*Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo e della senatrice De Zulueta*).

GERMANÀ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, mi sembra opportuno ringraziare il Ministro, perchè con la sua replica ci ha dato la possibilità di chiarire cose importanti.

Ritengo che le nostre mozioni vadano mantenute, per tanti motivi.

Il collega Morando, nell'introduzione dei lavori della mattinata, giustamente affermava che è una battaglia propagandistica. È vero, collega Morando, è una battaglia propagandistica che vede contrapporsi ora due parti mentre, fino ad un paio di mesi fa, avremmo avuto la possibilità di dar corso all'*iter* della realizzazione del ponte oppure di chiudere la relativa società, come giustamente i colleghi di Rifondazione Comunista suggeriscono. Dobbiamo fare l'una e l'altra cosa: non possiamo sprecare il denaro pubblico, il denaro dei cittadini italiani.

Ho ascoltato anche la dichiarazione fatta dai colleghi del Gruppo dei Verdi che almeno hanno una posizione chiara, precisa, inequivocabile. Oggi mi sarei aspettato dal Ministro un intervento politico perché ieri sera, seguendo i vari telegiornali (chiaramente pilotati, e poi dirò il perché), ho appreso che il presidente del Consiglio Prodi, che chiaramente rappresenta il Governo, chiederà a Rifondazione Comunista un patto da sottoscrivere sino alla fine della legislatura, cioè un chiarimento molto profondo. Dal Ministro che rappresenta il Presidente del Consiglio mi sarei aspettato che in questo chiarimento, in questo patto per la fine della legislatura, avrebbe quantomeno dichiarato «siamo favorevoli» o «siamo contrari» al ponte: nessuna parola invece; non si sa se il Governo sia favorevole o contrario. Lo stesso Prodi, quando era presidente dell'IRI, era favorevole al ponte; oggi non si sa più che posizione abbia.

Mi dispiace che il Ministro, 15 giorni fa, sulla stampa (le chiedo scusa signor Ministro: probabilmente si sarà trattato di qualche giornalista che avrà voluto interpretare in modo diverso quanto lei ha affermato) ebbe a dire che non conosceva la mozione; ministro Costa, quella non era una mozione del Polo o dell'Ulivo, ma dei senatori del Parlamento italiano che chiedevano una decisione, dopo ventisette anni, sul ponte dello Stretto di Messina, decisione che può essere «sì» o «no». Chiedevano solo questo. Se il Ministro non sa che esiste una mozione gli chiederei quale è l'opera più importante del ponte (che tra l'altro dovrebbe essere finanziato da colossi mondiali esteri, quindi senza impegno dello Stato) che il Ministro sta seguendo.

Nella sua replica il Ministro ha detto poc'anzi che la società Stretto di Messina ha trasmesso dati che indicano un calo del traffico; ebbene, il calo del traffico c'è, come è naturale, perché dagli interventi svolti ieri dai colleghi Ragno e Meduri, che vivono la triste realtà di città costrette a respirare ossido di carbonio, a sentire i *clacson* delle automobili ed a subirne i motori accesi – come ha detto il senatore Ragno ieri – emerge che in quella triste realtà, dove ci sono le code, il cittadino viene scoraggiato a viaggiare con i mezzi pubblici.

RAGNO. Cosa vuoi che interessi al Ministro!

GERMANÀ. Il Ministro purtroppo non vive questa realtà. Il privato va avanti e funziona, le Ferrovie dello Stato no. Signor Ministro pensi che il 1° maggio, alle sei di mattina (l'ho constatato personalmente perché sono sempre costretto a partire con il treno) la nave traghetto delle Ferro-

vie dello Stato portava una sola automobile; il 1° maggio, giorno di festa! Come Ministro dei trasporti, non dei lavori pubblici, mi sarei chiesto: «È possibile che alle sei di mattina il 1° maggio ci sia una sola automobile, mentre sulle compagnie private non si trova posto?».

È vero, il traffico è diminuito, ha ragione il ministro Costa, ma noi dovremmo sostituire il Ministro dei trasporti con il privato che gestisce quella santa e benedetta società che favorisce l'attraversamento stabile dello Stretto. Dovremmo dare incarichi a persone capaci, non a persone scelte politicamente; dovremmo utilizzare il privato che guadagna un miliardo di lire al giorno e non lo Stato che perde il denaro dei cittadini italiani. Questa è una triste realtà!

Per tornare alle notizie riferite dalla stampa, che ormai considero di Stato, ho letto purtroppo su un giornale di ieri la dichiarazione del collega Guerzoni il quale ha affermato: «Questa maggioranza è la prima che ha tolto il progetto dalle nebbie in cui era rimasto per trent'anni». Collega Guerzoni non è vero, è un falso politico che non posso accettare che passi alla storia. È anche falso, però, quanto riferisce il Ministro, ossia che si è attivato per far aver tutta la documentazione necessaria al Consiglio superiore dei lavori pubblici e al CIPE. Le dico subito perchè signor Ministro (*Commenti del ministro Costa*).

Signor Ministro mi faccia completare, poco fa ho fermato il collega che voleva interromperla ed ora la prego di ascoltarmi.

Nel 1994, il 23 settembre (poi dirò perchè questa data è rilevante), presentai insieme ad alcuni colleghi del Polo la prima interrogazione riguardante il ponte sullo Stretto di Messina, dopo che erano avvenute alcune approvazioni di obbligo. Il 27 settembre la stessa interrogazione venne presentata alla Camera dei deputati dal collega Crimi del Gruppo Forza Italia e da altri colleghi del Polo; nè l'opposizione nè la maggioranza se ne fecero carico.

Sono stati espressi i pareri dall'ANAS e dalle Ferrovie dello Stato e finalmente, nell'ottobre del 1997 anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha reso noto il suo parere; qualche giorno dopo il senatore La Loggia ed altri parlamentari del Polo presentarono un'altra interrogazione. L'attuale maggioranza era assente anche in quella fase.

Dire quindi dell'attuale maggioranza che si è occupata del ponte non è vero; è vero invece che il 26 febbraio finalmente buona parte dei parlamentari dell'opposizione e della maggioranza hanno trovato un'intesa concretizzata nella mozione che imponeva entro 60 giorni la decisione del CIPE.

Ecco perchè chiedo la votazione di tale mozione: non è possibile nasconderci dietro al CIPE ed al piano nazionale dei trasporti. Non possiamo giocare con i soldi dei cittadini italiani; chiudiamo la società come dice Rifondazione Comunista, prendiamo una posizione chiara come chiedono i Verdi, ma dobbiamo decidere!

Voglio ringraziare i colleghi che hanno sottoscritto quella mozione e chiedo a loro scusa se purtroppo tanti altri si sono accorti, dopo quasi cento giorni, che si sarebbe parlato del ponte di Messina ed ognuno ha

presentato la sua piccola mozione; anch'io ne ho sottoscritta un'altra per cercare di avere uno spazio successivo. Ora, l'intesa si può trovare ma a queste condizioni: in primo luogo, il CIPE deve decidere prima della prossima legge finanziaria; è giusto che la questione venga inserita nel Piano nazionale dei trasporti; è giusto che venga preparata quella legge istitutiva per continuare l'iter, ed eventualmente offrire questo progetto, per cui sono stati già sciupati 130 miliardi, se non si trova un'altra soluzione. Ma ritengo soprattutto importante che si dica se vogliamo o non vogliamo quest'opera ed entro quanti giorni o mesi si debba decidere.

Ora, io chiedo al Ministro del tesoro: da quando il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha trasmesso il progetto di massima al CIPE (se è vero che è stato trasmesso, perchè se non è stato trasmesso è ancora più grave per chi non l'ha trasmesso) sono trascorsi inutilmente otto mesi, 260 giorni per essere precisi; 260 giorni sono costati due miliardi e più chi li paga? E ancora chiedete tempo? Questo non lo possiamo accettare. Io ritengo che l'una o l'altra mozione possano essere aggiustate, però il CIPE deve decidere prima della prossima finanziaria: non possiamo chiaramente accettare altre soluzioni.

Vorrei concludere ricordando che il CIPE sa quando decidere, ma sa anche quando non deve decidere. Circa tre mesi fa qui al Senato in Commissione lavori pubblici si sono spesi, caro Ministro, 476 miliardi per guadagnare solo cento secondi a Imperia. In quel caso non c'è stato CIPE, non c'è stato alcun problema, è venuto qui il ministro Burlando allegro e contento; hanno sistemato quella zona benissimo, giusto, abbiamo risparmiato cento secondi. Ma qui, che risparmieremmo 105 minuti, e quando ci sono le code ore ed ore, può il Governo avere il coraggio di dire se vuole o no il ponte? Può il Governo con coraggio decidere dopo 27 anni se giustamente questa società dev'essere chiusa o meno?

Io credo che noi ci dovremmo assumere le nostre responsabilità ma soprattutto chi guida il Governo. Mi auguro che la prossima risposta sia politica, perchè vogliamo sapere se il Governo, se Prodi, nel chiarimento che da qui a qualche giorno andrà a fare, dirà che tra le tante opere si deve costruire anche il ponte di Messina, perchè fa parte dei patti che dovrà concordare con Rifondazione Comunista.

Tornando alla televisione di Stato, che mortifica il Sud, i cittadini siciliani, calabresi pagano il canone; forse hanno ragione alcuni colleghi della Lega quando dicono che non tutti lo pagano, perchè probabilmente non tutti lo possono pagare.

PRESIDENTE. Si avvii alla conclusione, senatore Germanà

GERMANÀ. Concludo, Presidente. Noi del Sud veniamo conosciuti nel resto del mondo per «La Piovra 1», «La Piovra 2», «La Piovra 3», «La Piovra 4» o «La Piovra 5»; questo è quanto riusciamo a fare con i soldi del contribuente che paga il canone. Ieri sera alla televisione di Stato – perchè ormai la considero televisione di Stato – non è stata detta una sola parola sulle varie mozioni relative al ponte sullo Stretto di Messina;

il TG2, a cui mi riferisco, ha detto solo che Veltroni aveva risposto ad un'interrogazione, o a delle interrogazioni, alla Camera. Allora ho pensato che quasi quasi il problema del Bicameralismo era stato risolto e che c'era una sola Camera. Quindi, la disinformazione fa parte di una cultura statalista che non ci appartiene. Signor Presidente, io chiedo che vengano votate tutte le mozioni. (*Applausi dai Gruppi Forza Italia e Alleanza Nazionale*).

PORCARI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PORCARI. Signor Presidente, colleghi, il Gruppo per l'UDR ha seguito con molta attenzione e con molto interesse questo dibattito di due giorni, un dibattito in cui la cortina di nebbia, il polverone che su questo ponte di Messina aleggia già da anni, da decenni, non è stato certo diradato. E a questo proposito vorrei cominciare col dire che apprezzo la cortesia parlamentare del collega Germanà, che ha ringraziato il Ministro ed il Sottosegretario per i loro interventi e per il loro interesse. Purtroppo, senza scortesia, non posso unirmi a questi ringraziamenti, anche se immagino che in essi vi sia un sottile, leggero e garbato fondo di ironia. Vorrei dire invece, senza ironia, che il Ministro e il Sottosegretario, essendo qui oggi presenti per i rispettivi Dicasteri, hanno solo compiuto, tardivamente, a nome del Governo, il loro dovere.

Il problema del ponte sullo stretto di Messina è agitato da anni, è costato miliardi (credo 100 miliardi di progettazione di massima), anni di disquisizioni, di bizantinismi, di insabbiamenti; e siamo al punto di prima, non certo in nome di economie di bilancio che sicuramente in queste spese preventive non sono state fatte.

Debbo dire al signor Ministro e al signor Sottosegretario che i loro discorsi ci lasciano profondamente insoddisfatti. Capisco l'approccio del ministro Costa perchè è un approccio tecnico, anche se egli è un Ministro politico visto che appartiene ad un Governo non tecnico ma squisitamente politico (seppur privo ormai di una maggioranza, come ha dimostrato il recente voto sulla NATO). Il Ministro è un professore, quindi ha un approccio professorale, rispettabilissimo ma che non tiene conto di quell'elemento politico che è l'attesa dei cittadini del Sud, con buona pace dei colleghi della Lega che considerano la Sicilia più o meno alla distanza di Dakar o di Khartoum ma che invece è parte dell'Italia. Il problema è il collegamento con un'isola che è parte del paese, che noi affermiamo tanto essere parte integrante dell'Italia; ce ne dimentichiamo però quando dobbiamo stabilire in maniera più efficace questo collegamento. Tra l'altro, aggiungo che il ponte avrebbe un grande effetto, quello di favorire l'incolumità dei cittadini che potrebbero così scegliere tra un trasporto ferroviario che può votarli a sicuro incidente e un trasporto su ruota in cui ormai l'incidente è molto meno frequente che nel trasporto ferroviario.

Vorrei qui precisare che sono state presentate una serie di mozioni (le ho tutte sottoscritte, polemicamente), la 213 del senatore Germanà la 253 del senatore Firrarello, la 254 del senatore Minardo, che di fatto confluiscono nella mozione Cossiga, dalla cui analisi riassuntiva e dalle cui proposte si evince che praticamente siamo d'accordo su tutto, su tutto quello che possa portare... (*Il ministro dei lavori pubblici e per le aree urbane Costa conversa con il sottosegretario per i trasporti e la navigazione Sorriero e il senatore Manconi*).

Signor Ministro, posso fermarmi se lei ha una conversazione. Finisca la sua conversazione o interromperò la mia dichiarazione di voto; ed abbia più rispetto del Parlamento! Capisco che lei non è eletto e quindi, non essendo eletto, può tenere in *non cale* il Parlamento, ma io la invito al rispetto degli oratori, tutti, della maggioranza e dell'opposizione. Mi scusi, ma tengo a dirlo. Quindi i miei non ringraziamenti si raddoppiano. (*Applausi dal Gruppo per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia) e del senatore Novi*).

A questo punto abbiamo delle richieste da presentare al Governo. Prima devo però rivolgere una parola di apprezzamento al senatore Morando la cui esposizione illustrativa della mozione Guerzoni, di cui egli è cofirmatario, è ineccepibile sotto il profilo formale; credo anche alla buona fede e al desiderio di questo gruppo di firmatari di far sì che il ponte possa realizzarsi in tempi brevi, ma anche con delle modalità tecniche ed economiche accettabili sotto i profili della sicurezza e del calcolo costi-benefici. Non condivido tuttavia il «distinguo» del senatore Morando che intende collocarsi con lo zelo dei neofiti nella visione «privatistica» dei DS (stavo per dire PDS), secondo cui le opere a carico dello Stato, che immagino vogliate ridurre al minimo e noi ancor più di voi, devono avere priorità rispetto a quelle a carico dei privati che, se ho capito bene, vengono in seconda linea. Preciso però, per quanto ci riguarda, che lo Stato non deve essere del tutto esente da un contributo finanziario. Ciò che noi chiediamo, infatti, è che per la progettazione esecutiva, il finanziamento, la realizzazione e la gestione dell'opera, si faccia una legge che, tenendo conto delle norme comunitarie, prenda in considerazione anche il contributo dello Stato. Sul piano del dispositivo, chiediamo con molta precisione al Governo tre cose: innanzi tutto, che provveda sollecitamente all'approvazione del progetto di massima dopo aver acquisito il parere del CIPE. Ecco perchè c'è un'altra mozione, di cui anch'io polemicamente sono firmatario: è giusto che il CIPE – lo ha detto anche il senatore Morando – esprima il suo parere. Quello che non vorrei è che il CIPE fosse un cassetto in cui la pratica si chiude; come diceva negli anni trenta un noto Segretario generale del Ministero degli esteri, il senatore Contarini: «per risolvere una pratica basta chiuderla nel cassetto e dimenticarla». Questo è più che un sospetto – soprattutto dopo le sue parole, signor Ministro, noi lo avvertiamo molto fortemente –, che si alza dopo il polverone retorico, demagogico e, se così si può dire, antiretorico in nome dell'antidemagogia che è anch'essa una forma di demagogia.

Adesso cosa si vuole fare? Si vuol appesantire la cortina di nebbia tecnico-burocratico-finanziaria. Mi chiedo se nel calcolo costi-benefici ci si sia mai domandati se lo stesso calcolo sia stato fatto, e in che modo, da giapponesi, portoghesi e danesi, che in tempi brevi hanno realizzato analoghe opere, ben più gigantesche e impegnative sotto il profilo ingegneristico e dell'ingegneria economica e finanziaria rispetto al ponte sullo Stretto di Messina.

In secondo luogo, chiediamo di dare mandato alla società Stretto di Messina, organismo di diritto pubblico, di indire una prequalifica internazionale per verificare il reale interesse da parte di autorevoli soggetti imprenditoriali e finanziari, nazionali ed esteri, per la progettazione esecutiva, il finanziamento, la costruzione e gestione dell'opera (sto riassumendo, chi vuole legga la mozione Cossiga).

In terzo luogo, chiediamo che venga assunta in tempi brevi una decisione in merito alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina - è proprio questa decisione che voi del Governo e lei, signor Ministro, non avete in alcun modo dato l'impressione di volere assumere -, predisponendo un disegno di legge che disciplini la fase realizzativa dell'opera, contestualmente alla presentazione della legge finanziaria per il 1999.

Questa è la nostra richiesta, condensata in varie mozioni e riassunta con vigore propositivo in quella presentata dal senatore Cossiga, della quale sono firmatario.

Vorrei concludere che questo Governo, con i suoi rinvii e con i suoi alibi tecnici, se continuerà a ritardare una decisione e un *iter* procedurale - nessuno ha negato che il CIPE debba occuparsene - dovrà ammettere contemporaneamente che questa Italia, che con tanta vanagloria, ce lo siamo sentiti ripetere fino a ieri, è entrata (con i cittadini in ginocchio) in Europa (ma è bene che ci si sia entrati perchè non avevamo alternativa ed è inutile fare un processo al negoziato su Maastricht), si collocherà a livello europeo dietro la Danimarca ed il Portogallo. Probabilmente il presidente Prodi da buon cristiano non sarà alieno dal fare nel chiuso della sua coscienza un atto di contrizione e di ammissione di tale realtà. Dubito tuttavia che lo voglia fare in pubblico, soprattutto in questo momento.

Ricordatevi, il ponte di Messina lo vogliono le popolazioni del Mezzogiorno. Il ponte di Messina sarà un'iniziativa privatistica sulla base di un *project financing*, ma è soprattutto - deve essere - un atto di volontà politica per venire incontro alle esigenze di crescita del Mezzogiorno, cui per vent'anni è stato imposto un modello di sviluppo sbagliato e che deve radicalmente cambiare. Un'iniziativa che crei un collegamento tra il continente italiano e l'isola è pertanto quanto mai indispensabile e urgente, facendo salvi il rispetto delle modalità procedurali, che - come ben sappiamo - si possono accelerare o strumentalmente rallentare, nonchè le valutazioni di carattere ingegneristico ed economico-finanziario. (*Applausi dai Gruppi per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia), Forza Italia e Alleanza Nazionale*).

LO CURZIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* LO CURZIO. Signor Presidente, signor Ministro, non intendo ripetere le stesse osservazioni espresse ieri, ma come è capitato poc'anzi ad alcuni colleghi che l'hanno interrotta – la ringrazio comunque per la sua prudente esposizione e per la responsabile critica da lei svolta in qualità di uomo di Governo – come siciliano mi consenta di esprimere, anche se con grande moderazione, questo «currù» che portiamo dentro, perchè siamo gente che viene da lontano, non soltanto per tradizioni e per cultura, ma anche per il senso di autonomia e di autoreponsabilità; noi non possiamo più attendere.

Già ieri – ecco la dichiarazione di voto del mio Gruppo parlamentare – ho esposto la necessità e l'urgenza di questa opera, in un momento in cui questo paese entra con prestigio e dignità in Europa e altri paesi, ad esempio il Giappone che presenta un grande rischio sismico, la Danimarca (altrettanto), o il Portogallo, si preparano nel mondo ed in Europa a realizzare opere di alto livello. Per noi, che da trent'anni ci parliamo quasi addosso, è giunto finalmente un Governo, che per la prima volta, onorevoli colleghi, porta nell'Aula del Senato la discussione di una mozione per dare la possibilità di realizzare...

MEDURI. Il Governo porta nell'Aula del Senato la discussione delle mozioni? È una novità dei Regolamenti parlamentari! Ne prendiamo atto.

LO CURZIO. *Dixit quod non voluit.*

Il Governo ha risposto ad una mozione per la prima volta presentata nell'Aula del Senato. Senatore Meduri, la prego di non interloquire sulla buona volontà del mio dire: *mala fides superveniens non nocet*. La richiamo a questo, *intelligenti pauca*.

Signor Presidente, su questo argomento il Gruppo del Partito Popolare Italiano, nell'esprimere il voto favorevole alla mozione n. 275, intende ancora svolgere alcune considerazioni. Innanzitutto, insistiamo per la immediata trasmissione del progetto al CIPE e che quest'ultimo decida al più presto.

D'ONOFRIO. Quando?

LO CURZIO. Credo che le valutazioni saranno poste dal Governo al massimo nell'arco dei sei o sette mesi.

In secondo luogo, invitiamo a promuovere tutti gli approfondimenti ritenuti necessari dalle amministrazioni responsabili (lavori pubblici, trasporti, tesoro, ambiente) per la valutazione del progetto, per il quale si dovranno considerare le determinazioni del piano generale dei trasporti a far tempo dal 7-8 luglio, quando la conferenza nazionale dei trasporti dovrà anche esprimere la propria opinione.

Inoltre, sollecitiamo l'impegno politico per l'iniziativa da portare avanti in modo particolare con la decisione sulla realizzazione del ponte

sullo Stretto di Messina (che va valutata nel contesto di una riforma dei traffici marittimi del Mediterraneo, per evitare che la Sicilia, la Calabria e questa parte dello zoccolo d'Italia vengano tagliate fuori) con il ruolo sempre più rilevante assunto dal porto di Gioia Tauro, e nell'ambito di interventi integrati del trasporto nel Mezzogiorno e nella stessa Sicilia, a partire dall'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, dal completamento della Messina-Palermo e della Siracusa-Gela, dall'ammmodernamento delle ferrovie Napoli-Reggio Calabria, Messina-Palermo, Messina-Catania e Siracusa-Gela e degli aeroporti di Catania, Palermo, Lametia Terme e dello Stretto, oltre che delle arterie lungo la dorsale ionica e le trasversali dell'Adriatico verso il Tirreno e lo Ionio.

Ritengo che questi, signor Ministro, sono gli elementi essenziali e principali di questa mozione, che quasi accomuna l'impegno, che in parole diverse, anche forse non eccessivamente corrette, è stato esposto da alcuni colleghi dell'opposizione.

Quindi nel dichiarare il nostro voto favorevole e nell'indicare che questa mozione n. 275 racchiude non solo la volontà della maggioranza ma, direi, del popolo del Meridione, in particolare della Sicilia e della Calabria, invito i colleghi dell'opposizione non dico a votare a favore ma almeno ad astenersi e ad aiutare questo Governo e questa maggioranza a soddisfare presto un'esigenza comune a tutti.

Sulla base di queste considerazioni il Gruppo del Partito Popolare voterà a favore della mozione n. 275. (*Applausi dal Gruppo del Partito Popolare Italiano*).

GASPERINI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* GASPERINI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è indubbio che la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina avrà costi altissimi che, stando alle previsioni, potranno essere coperti, a nostro giudizio, solo tra decenni. Va poi evidenziato che buona parte di questi costi ricadrebbe comunque e inesorabilmente sullo Stato, per la sua quota di compartecipazione e, soprattutto, per le infrastrutture di accesso. Inoltre, la storia delle opere pubbliche di questo paese ci insegna che spesso le previsioni fatte si rivelano poi del tutto inattendibili e, a conti fatti, i costi superano del doppio, se non del triplo, le stime preventivate.

Oltre ai problemi economico-finanziari, l'opera in questione è carente anche dal punto di vista tecnico. Infatti, la progettazione di massima finora realizzata sembra non abbia tenuto conto di importanti caratteristiche ambientali della zona, quali la forza del vento, le correnti marine, il rilevante rischio sismico; ma, malgrado queste gravi carenze, il progetto ha ricevuto il parere positivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Se è vero che la realizzazione del ponte creerebbe numerosi posti di lavoro, nei cantieri e nell'indotto, è altrettanto vero che sarebbero comunque posti a termine, perchè entro qualche anno, quando i lavori di costru-

zione saranno ultimati, i lavoratori si ritroverebbero nuovamente disoccupati, con tutte le conseguenze che ciò comporterebbe.

Genera inoltre forti dubbi la convinzione che la realizzazione di questo ponte porterà un forte incremento del turismo nella zona: in questa parte del paese, secondo noi della Lega Nord, un vero sviluppo turistico potrebbe esserci solo con l'eliminazione della criminalità organizzata e della microcriminalità, causa questa della disaffezione della gente per questi luoghi, peraltro molto attraenti per le loro bellezze naturali e per gli inestimabili tesori di arte, cultura e storia che possiedono.

A nostro avviso, dunque, è da confutare l'idea proveniente da più parti che è solo grazie all'edificazione di faraoniche infrastrutture o di grandiose opere pubbliche che si sviluppa l'economia nella zona. A parte il fatto che alcune grandi opere pubbliche costruite nel Mezzogiorno si sono rivelate solo «cattedrali nel deserto» l'assoluta infondatezza di questa opinione è riscontrabile in tutto il Nord ma specie nel Nord-Est e nella terra a me cara, il Veneto, dove, malgrado le infrastrutture, soprattutto quelle relative alla viabilità, siano assolutamente carenti, si è sviluppata una fiorente attività industriale.

Diciamo piuttosto che per le regioni del Sud sarebbero più opportuni interventi strutturali riguardanti il sistema aeroportuale, portuale e ferroviario, nonché il potenziamento e, in alcune parti, la creazione della rete autostradale. Ad esempio, per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, lo schema sui flussi di traffico indicati dal progetto del ponte sullo stretto di Messina lascia aperti molti dubbi sulla convenienza economica e sulla redditività dell'investimento. Senza contare che l'autostrada è stata progettata per sostenere velocità molto inferiori rispetto a quelle attuali ed è quindi pericolosa la coesistenza del traffico veloce e di quello pesante. Sarebbe forse più opportuno pensare ad uno spostamento del traffico pesante sulla ferrovia, ma soprattutto sul cabotaggio, facendo lavorare a pieno regime le strutture già esistenti.

Ma l'aspetto più inquietante, a nostro avviso, di tutta la vicenda, indica di come negli anni sia stato sperperato il denaro pubblico, è quello che attiene alla società del gruppo IRI denominata Stretto di Messina costituita dal Governo di allora nel lontanissimo 1981, con il compito di raccogliere dati e progettare un'opera per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina. In quasi vent'anni questa società, con sede a Roma, nel prestigioso quartiere dei Parioli, non ha fatto altro che pagare lauti stipendi a numerosi professionisti e a società di consulenza. Dopo vent'anni di studi questa società, trasformata di recente da società per azioni in società di diritto pubblico, non è ancora arrivata ad una conclusione sul da farsi; addirittura non si è ancora sicuri se sia meglio realizzare un ponte sospeso tradizionale o piuttosto un *tunnel* ad alveo, il cosiddetto ponte di Archimede. L'unica scelta sicura sembra essere per ora solo il nome da dare al ponte: «Carlo Magno».

Considerato quanto questo costerà al bilancio dello Stato, ai contribuenti italiani e soprattutto a quelli del Nord dell'Italia, per mantenere in vita per quasi vent'anni la società Stretto di Messina non sarebbe me-

glio, visti i risultati, disporre la liquidazione? Proprio ieri il collega Tabladini, che onora il nostro Gruppo con la sua intelligenza, ha affermato testualmente: «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 in questa impresa».

I dubbi che vi prospetto, ai quali quest'Aula dovrà dare una risposta adeguata, sono i seguenti. Siamo sicuri che l'orientamento del Governo in merito all'effettiva fattibilità del ponte sullo Stretto sia univoco, mentre assistiamo ancora una volta ad uno spaccamento della maggioranza e a un ulteriore *vulnus*? Siamo sicuri che la costruzione del ponte avverrà senza oneri a carico del bilancio dello Stato, così come dichiarato di recente dal ragioniere generale, Andrea Monorchio? Dato che i privati dovranno ritenere conveniente investire capitali per la realizzazione dell'opera anche in relazione ai flussi di passeggeri, siamo davvero sicuri che il pedaggio per l'attraversamento del ponte non avrà costi eccessivi per l'utente finale? Ma soprattutto siamo sicuri, onorevoli colleghi, e possiamo con certezza affermare che il ricorso ai capitali privati nazionali ed internazionali non porterà ad ingenti operazioni di riciclaggio del denaro sporco delle organizzazioni criminali?

In sostanza, ed in definitiva, siamo assolutamente contrari a queste mozioni favorevoli alla realizzazione dell'opera, per ragioni di carattere generale, politico, morale e anche di priorità di intervento. Altre opere sono necessarie prima di questo ponte. Pertanto, quando votiamo in senso contrario a questa realizzazione lo facciamo convinti che questo ponte avrà dei costi per lo Stato, ma soprattutto ne avrà per il Nord dell'Italia, sempre considerato da questa politica come un asino da soma che deve sopportare i costi di uno Stato che è ormai in assoluto declino. Quindi signor Presidente, siamo *virga ferrea* contrari a tutte le mozioni, fatta salva naturalmente quella avente come primo firmatario il senatore Castelli. *(Applausi dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente)*.

MELE. Domando di parlare per dichiarazione di voto in dissenso dal mio Gruppo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto e le do la parola. Prima di darle la parola però ricordo che vi sono ancora 4 interventi da svolgere, compreso quello del senatore Mele, se vogliamo concludere con un voto questa fatica di lavoro d'Aula che è durata più di una seduta, inviterei chi deve ancora intervenire ad essere il più sintetico possibile. Sappiamo che ognuno ha diritto a 10 minuti, ma se rimaniamo al di sotto di questa soglia temporale riusciremo a votare, altrimenti rischiamo di non farcela.

Do quindi la parola al senatore Mele.

MELE. Signor Presidente, intendo raccogliere il suo invito, cogliendo in questa dichiarazione di voto l'occasione di svolgere una considerazione sul dibattito che ha avuto toni molto ampi e qualche volta anche retorici, come è uso nei nostri dibattiti.

Mi sembra, comunque, che esso, non trovando una risoluzione positiva, abbia colto l'esigenza di una riflessione, come hanno ricordato il sottosegretario Soriero ma anche il Ministro, e di un ripensamento strategico attorno alla questione della modernizzazione e dei trasporti italiani.

Questo mi sembra il punto importante intorno a cui abbiamo riflettuto, anche se non a sufficienza, nella logica anche di un rinvio alla prossima conferenza nazionale dei trasporti che permetta di studiare attentamente la situazione dei trasporti italiani e definire meglio i criteri di efficienza. Rispetto alle discussioni che ho sentito, rispetto a questa esigenza c'è ancora molto, molto da fare; in primo luogo – appunto – per le infrastrutture. Mi convincono le argomentazioni scritte in alcune mozioni.

Per quanto mi riguarda, devo essere sincero: proprio per le condizioni del Sud, e per le condizioni delle infrastrutture, sento che il ponte non è una priorità politica. Ben altre sono oggi le priorità politiche su cui concentrare l'attenzione.

Non nascondo che mi sono vicine le considerazioni che ha svolto poc'anzi il collega Pettinato attorno alle questioni dell'ambiente, del territorio, delle coste, delle stesse strade e delle ferrovie nel nostro paese e nel Sud. Per questo mi asterrò sulla mozione n. 275, perchè manca il punto decisivo delle priorità politiche e sociali. Mi convincono inoltre alcuni elementi posti dallo stesso Ministro attorno alle questioni della verifica della sicurezza e dell'incidenza dei costi.

C'è un punto che evidentemente non può essere sottovalutato dietro la retorica di alcuni interventi che ho ascoltato da parte dell'opposizione, retorica che non mi convince, ma anzi mi spaventa e mi fa allarmare sempre di più rispetto a quello che può essere e può avvenire con questa avventura del ponte. Oggi si tratta di valutare, all'interno del nuovo piano che dovremo costruire, le priorità cui prima mi riferivo. Con questa astensione vorrei sottolineare questa esigenza delle priorità delle verifiche, di una maggiore sicurezza, di ciò che oggi abbiamo di fronte come esigenza reale del paese, del Sud ed anche della Sicilia. Ci sono tante altre cose in quella regione su cui è possibile lavorare.

In questo senso (e concludo, accogliendo pienamente il suo invito, signor Presidente) penso anche alla questione politica. È indubbio che oggi c'è una discussione più ampia e che anche nella maggioranza vi sono problemi di una maggiore coesione. È l'appello politico, che faccio in primo luogo a me stesso, al partito di cui faccio parte e alle forze di maggioranza: nel momento in cui c'è un'opera di Governo, è importante affrontare le questioni su cui ricercare la maggior unità possibile tra le forze di maggioranza. Questo è un metodo politico spesso non rispettato. Se non agiamo in questo modo purtroppo rischiamo di non andare lontano. (*Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*).

CÒ. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ringrazio vivamente il senatore Mele per la sua capacità di sintesi. Ha facoltà di parlare il senatore Cò.

CÒ. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, il Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti voterà a favore della mozione n. 264, che ovviamente manteniamo, a firma di tutti i componenti del Gruppo; essa indica alcune priorità e pone nell'ambito delle scelte da compiersi nell'elaborazione del piano generale dei trasporti, al primo posto, l'adeguamento ed il completamento della rete dei trasporti al Sud, in un'ottica intermodale. Superare dunque in primo luogo l'arretratezza di una rete che vede ancora sopravvivere i binari unici, le strade interrotte e le interconnessioni inadeguate. Un piano di rilancio dei trasporti nel Sud, dove il cabotaggio rappresenti l'alternativa per l'attraversamento realizzato in modo articolato e differenziato.

Occorre attuare al Sud una innovazione forte che sia in grado di coniugare il lavoro, l'ambiente e la qualità delle produzioni. È triste dover rilevare – e lo si fa in polemica proprio con noi che abbiamo perseguito e perseguiamo con tenacia la battaglia per l'occupazione con proposte innovative che rimuovono le cause vere della disoccupazione strutturale – che si riscopra questo problema in occasione del rilancio delle grandi opere come il ponte. Una vecchia logica, un tempo congeniale ad un modello di sviluppo legato ad un sistema clientelare, oggi congeniale alla modernizzazione: cresce, accanto alla disoccupazione, ed anzi grazie ad essa, il lavoro povero, precario, sotto i limiti della sussistenza. Al Sud c'è l'uno e l'altro ed i bassi salari – qualcuno vorrebbe reintrodurre le «gabbie salariali» – vengono proposti come modello per tutto il paese. Non serve il lavoro precario, temporaneo, per grandi opere che devastano l'ambiente e compromettono altro lavoro, quello stabile legato allo sviluppo di un sistema trasportistico integrato a rete intermodale.

Voteremo quindi contro tutte le altre mozioni, anche contro la n. 275 che reca come primo firmatario il senatore Guerzoni, per coerenza e rigore politico: indicare un percorso per la realizzazione del ponte prima di definire il piano dei trasporti significa rinunciare a riequilibrare il sistema spostando uomini e merci dalla gomma al ferro e al cabotaggio marittimo. Il ponte non unirà il Nord al Sud del paese, ma paradossalmente accentuerà la divisione e sarà il simbolo tangibile della distorsione del sistema dei trasporti nel nostro paese, di più, l'esempio di come il trasporto possa non essere un servizio generale per i cittadini.

Certamente abbiamo apprezzato gli sforzi della maggioranza e del Ministro di cogliere alcuni aspetti distorsivi dell'opera, ma non possiamo non rilevare l'inadeguatezza della riflessione ed anche, consentitemi, una certa mancanza di coraggio in più nell'affrontare il grande tema dell'adeguamento dei sistemi trasportistici nel Sud del paese.

Mi auguro tuttavia che sulle scelte di fondo relative al piano generale dei trasporti si possa riaprire una discussione serrata per raggiungere al-

cune importanti convergenze. (*Applausi dal Gruppo Rifondazione Comunista-Progressisti*).

MEDURI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDURI. Signor Presidente, signor Ministro, colleghe e colleghi, nel mio intervento di ieri avevo definito vago il documento presentato dalla cosiddetta maggioranza; dico «cosiddetta maggioranza» perchè stamattina in Aula il collega del Gruppo dei Verdi, che è intervenuto, ha tenuto a precisare che quello non è un documento di maggioranza. E infatti abbiamo appreso dai Verdi che si asterranno e da Rifondazione Comunista che voterà contro.

Ed era per noi facile prevedere che la vacuità del documento rispecchiasse esattamente la vacuità, di dodici ore successiva, dell'intervento del ministro Costa. Il quale, peraltro, si trova nella difficoltà nella quale si trova un Ministro che si avvia, insieme al suo Governo, ad una molto prossima verifica di maggioranza, una maggioranza che evidentemente è stata spaccata sui temi della politica estera, ed è stata soccorsa da voti richiesti e graditi, dei quali oggi probabilmente pagava il fio il collega Porcari nel suo dire (piuttosto pieno di ruggine) nei confronti di questo Governo che ha preso i suoi voti ieri e che oggi sostanzialmente, come siciliano e come cittadino italiano, lo tradisce, nel momento in cui sulla vicenda del ponte assume una posizione diversa dalla sua e non positiva.

PORCARI. Ha capito male il mio pensiero! Non intendevo dire questo.

MEDURI. Non vorrei che domani, dopo la verifica, altri soccorsi arrivassero a questo Governo morente.

PORCARI. Naturalmente no: non siamo la Croce Rossa!

MEDURI. Dunque non potevamo aspettarci un intervento diverso dal ministro Costa; non potevamo aspettarci un intervento diverso da un Ministro che, tra l'altro, ci ha detto chiaramente che il ponte non ha senso, nel momento in cui diminuisce l'uso dell'attraversamento dello Stretto, sia esso stabile o non stabile.

Io non voglio fare insinuazioni. Ieri il collega Cò ha detto che potrebbero esserci servizi parlamentari di opposizione nei confronti di *lobby* (probabilmente quelle automobilistiche). Noi non vorremmo ritorcere il discorso nei confronti del collega Cò, dicendo che chi si oppone al ponte serve altre *lobby* e cioè quelle che si oppongono al ponte, che non hanno interesse a che il ponte ci sia. Certo, comprendiamo la stranezza e la difficoltà di una maggioranza che viene condizionata da Rifondazione che dice no e dai Verdi che dicono no.

I Verdi dicono no, Ministro. Ma se i Verdi fossero esistiti negli anni Trenta lei non avrebbe il suo bel ponte a Venezia, costruito da un grande Ministro dei lavori pubblici, Aroldo di Crollalanza, che, a differenza di tanti Ministri che gli sono succeduti, andò dal Capo del Governo di allora a portare il resto dei soldi che erano stati stanziati per quel ponte. (*Applausi dal Gruppo Alleanza Nazionale*). E probabilmente avremmo ancora le paludi nell'Agro pontino, perchè sarebbero stati guai a toccare la natura con la sua malaria, se ci fossero stati i Verdi negli anni Trenta!

PEDRIZZI. Rivogliono le zanzare!

MEDURI. Quindi, non ci aspettavamo niente di diverso e non ci aspettavamo neanche la commozione di alcuni colleghi.

Voglio chiedere al Ministro in quale misura il Governo di uno Stato democratico rispetta la volontà della gente. E non parlo soltanto della gente siciliana e calabrese, che si è espressa attraverso atti precisi dei governi regionali della Sicilia e della Calabria, anche attraverso la presenza fisica. Ieri, in occasione del dibattito che abbiamo svolto, era qui presente il Presidente della giunta regionale della Calabria, Nisticò. In quale conto tenete l'espressione di volontà della gente davanti ad un'opera che – si è dimostrato – è fattibile? Non è vero quanto è stato detto dal collega Gasperini. La società Stretto di Messina è arrivata alla determinazione, il progetto di massima ha dimostrato che l'opera è fattibile. La fattibilità è stata dimostrata, non è vero il contrario. E non è vero che sarebbe una cattedrale nel deserto, perchè cattedrali nel deserto sono quelle che sono state costruite con la benedizione di molti Governi «democratici» in Calabria. Questa è un'opera diversa dalla centrale a carbone, dal centro siderurgico, dalla Liquichimica di Saline o dalla SIR di Lamezia Terme.

Caro amico Gasperini, ti apprezzo molto, ma ho poco apprezzato la forbita cattiveria che hai usato questa mattina nel rivolgerti alla gente meridionale e nel parlare dei suoi bisogni. Forbita cattiveria, fine, ma da noi percepita in modo assoluto e chiaro. Noi non serviamo *lobby* se non quella della gente, signor Ministro; e la richiamiamo ad essere più attento alle cose che ci riguardano perchè questa mattina ho avuto la sensazione – gliel'ho già detto interrompendola e chiedo scusa per averla interrotta, ma ora lo ripeto nel corso del mio intervento – che lei abbia voluto candidarsi a fare il ministro della Padania, quando ci sarà la secessione. Più che un Ministro della Repubblica, lei mi sembra un ministro del governo provvisorio della Padania, quando assume le posizioni negative che ha assunto nei confronti dei bisogni del Mezzogiorno d'Italia e, nella fattispecie, del ponte sullo Stretto di Messina.

Non è possibile ragionare in questi termini; mentre vi scappano dalle celle di sicurezza e dalle aule *bunker* i delinquenti, non è possibile che continuate a fare in modo che il Sud, il Mezzogiorno sia e continui ad essere una fabbrica di delinquenti, perchè continua ad essere dimenticato, senza lavoro, senza possibilità di sviluppo e di decollo. (*Applausi dai*

Gruppi Alleanza Nazionale, Forza Italia e per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia).

Questi sono i risultati, signor Ministro, che state riscuotendo giorno per giorno sul *tableau* della politica e sulla pelle del popolo italiano che non ne può più di pagare tasse per un Governo che poi non riesce a garantire i servizi necessari ed indispensabili. Mi domando come faranno i colleghi Lo Curzio e Veraldi; in particolare quest'ultimo, che è stato Presidente della giunta regionale della Calabria, che è stato un buon Presidente, che è stato un onesto Presidente di quella giunta, per quanto gli è stato consentito da quella forma di governo che in passato reggeva la cosa pubblica. Come farà il collega Veraldi a votare quella mozione di maggioranza, dove c'è il vago, dove non si dice niente, dove non si afferma la volontà del Parlamento e del Governo di fare il ponte nel momento in cui ne sarà dimostrata la fattibilità finanziaria e sarà approvato il progetto di massima?

GRECO. Non la voterà.

MEDURI. Come faranno i colleghi siciliani e calabresi, i colleghi autenticamente italiani, e non padani, a dire no alla costruzione di questo ponte? Perché quella vostra mozione sostanzialmente dice no; lei, signor Ministro, questa mattina sostanzialmente ha detto no. Se lei e i firmatari di quella mozione condizionano la fattibilità del ponte allo sviluppo attuale dei traffici, sostanzialmente dite no, perché i traffici non possono esserci con un'autostrada che è una mulattiera, con una ferrovia che ancora arriva a Reggio Calabria a binario unico dove i treni ancora marciano a 25 chilometri l'ora soprattutto nel tratto che va da Bari a Reggio Calabria. Come volete che aumentino i traffici, come volete che la gente arrivi in Calabria e in Sicilia se per gli aeroporti guardate solo a Malpensa 2000 e dimenticate le esigenze degli aeroporti calabresi e siciliani?

E lei, Ministro di questa Repubblica, afferma che sostanzialmente costruire il ponte sarebbe inutile perché non c'è traffico, perché il rapporto costi-benefici sulla scorta delle valutazioni attuali è quello che è.

Noi voteremo la mozione n. 1-00213 presentata dal Polo e voterebbero l'ordine del giorno che abbiamo presentato. Noi vi sfidiamo a scrivere nella vostra mozione, che diventerà la mozione della stragrande maggioranza del Senato della Repubblica italiana, vi sfidiamo ad esprimere nella mozione presentata dalla cosiddetta maggioranza – che maggioranza non è, che maggioranza non riesce ad essere, che maggioranza non sarà se non avrà il soccorso dei voti esterni – alcune questioni con semplicità e chiarezza. (*Commenti dai Gruppi Verdi-L'Ulivo e Democratici di Sinistra-L'Ulivo*).

In primo luogo, che il ponte lo vogliamo tutti veramente, nel momento in cui sarà dimostrato ciò che deve dimostrare il CIPE. In secondo luogo, chiediamo una scadenza precisa entro la quale il CIPE si debba pronunciare: e la scadenza deve essere tale da poter far entrare nel colle-

gato alla finanziaria del 1999 ciò che è necessario per le opere di viabilità e le infrastrutture circostanti.

PRESIDENTE. Senatore Meduri, la invito a concludere.

MEDURI. Ho concluso, signor Presidente, la ringrazio per avermi ricordato la scadenza del tempo a me concesso.

Se voi accoglierete l'ordine del giorno, allora noi voteremo a favore della mozione della maggioranza; noi non abbiamo spirito di patriottismo di parte, non vogliamo primogeniture, vogliamo fare qualcosa che sia veramente utile al paese e non solo alla nostra vanità, signor Ministro.

Se voi farete questo noi voteremo quella mozione, altrimenti voteremo la nostra mozione n. 1-00213, voi voterete la vostra e ognuno di noi davanti al paese si assumerà le proprie responsabilità. (*Applausi dai Gruppi Alleanza Nazionale, Forza Italia e per l'UDR (CDU-CDR-Nuova Italia).*)

GUERZONI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà Senatore Guerzoni. È l'ultimo intervento; come vede dall'orologio lei ha in mano la decisione se voteremo o no.

GUERZONI. Signor Presidente, cercherò di non renderle più difficile il suo lavoro e di non tediare oltre misura i colleghi. Spero di mantenere fede a questo impegno, poichè il senatore Scivoletto e il senatore Morando, per quanto riguarda il nostro Gruppo hanno motivato in modo efficace, che io confermo, il documento al quale va anche la nostra firma, che peraltro è stato validamente argomentato da tutti i senatori i cui Gruppi sono firmatari insieme ad altri senatori esponenti significativi di altre forze, come i Socialisti, la Rete e alcuni settori del Gruppo Misto.

Osservo innanzi tutto che a mio avviso il dibattito ha fatto emergere prevalenti dati positivi. Nel corso del dibattito è cresciuta la razionalità, la consapevolezza della complessità dell'opera e anche dell'approccio del Governo a tale questione, anche se ciò è avvenuto più nei discorsi, nelle «carte» presentate. L'opposizione soprattutto, qua e là se mi è consentito, ha dimostrato ancora di faticare a rinunciare al sì pregiudiziale, fatica cioè ad avere il coraggio di abbandonare una riserva di propaganda sempre più asfittica e sempre meno feconda. (*Commenti del senatore Ragno.*)

Tuttavia le «carte» depositate, lo riconosco, anche quelle prodotte dall'opposizione, questo sforzo lo hanno compiuto e comprendo che nel confronto la polemica sia indotta anche al di là delle intenzioni. A questo risultato positivo, ripeto, credo abbia contribuito il Governo con l'intervento del ministro Costa. E al proposito non capisco lo scandalo dell'opposizione: le verifiche sono da fare, anche perchè ci sono degli indicatori contraddittori da dirimere e va a merito del Ministro aver avuto l'onestadi

riferirli in modo pertinente al Parlamento, dandoci anche conto delle loro fonti.

Ritengo di poter affermare che la mozione per la quale intervengo ha retto validamente il confronto e, sopra tutte le altre, ha confermato la capacità di porsi in consonanza con la volontà del Governo; inoltre, nel corso del dibattito è divenuta – e cercherò di dimostrarlo – l'asse centrale di raccordo per molti dei contenuti presenti in quasi tutti i documenti che considero acquisibili al dispositivo conclusivo della mozione da noi presentata.

Se il senatore Pettinato me lo consente, intendo citare le conclusioni del suo intervento. Egli ha sostenuto che i Verdi, non si opporranno alla realizzazione dell'opera se le verifiche daranno esito positivo. Ebbene, cos'altro afferma il dispositivo della nostra mozione se non questo assunto? Allora, se le cose hanno un senso, la distanza tra la nostra mozione e la posizione del Gruppo Verdi è ridotta assai.

Vorrei citare anche la mozione a firma Cossiga, Minardo, Firrarello, illustrata dal senatore Porcari che, indubbiamente, dal punto di vista tecnico è quella più armata nell'affrontare la questione, anche se presenta alcuni contenuti che non condividiamo.

Anche l'ordine del giorno presentato questa mattina dal senatore Germanà – che comunque non è possibile accettare – a nostro avviso rappresenta chiaramente, in rapporto alla mozione da noi presentata ed in forza del confronto odierno, una evoluzione in senso positivo da parte dei Gruppi dell'opposizione che avevano sottoscritto il testo originario della mozione n. 213.

Intendo ora riferirmi a chi, alludendo alla nostra mozione, ha parlato di linguaggio remissivo. Certo, non abbiamo usato lo stesso linguaggio enfatico del senatore D'Onofrio perchè non ne abbiamo bisogno in quanto siamo determinati allo scopo. Inoltre, è stato rilevato che la nostra mozione intende – se le condizioni lo consentono – favorire la realizzazione di questa opera. Pertanto, non abbiamo la necessità di ricorrere a parole volte a confondere un intento che, invece, si presenta abbastanza chiaro. Inoltre, il linguaggio della mozione corrisponde al contenuto, proprio perchè la mozione incentra l'attenzione sulle verifiche da compiere.

Inoltre, per quanto riguarda l'intervento del senatore Cò ritengo che si possa essere critici o non condividere la mozione da noi presentata e ciò anche senza distorcerne il significato. Infatti, il secondo punto del dispositivo sostiene che bisogna comunque tenere conto delle determinazioni del Piano generale dei trasporti ed è quindi chiaro che noi non eludiamo tale problema in quanto si presenta come uno dei punti qualificanti della nostra mozione.

Non voglio dilungarmi oltre sul carattere del dispositivo della nostra mozione, poichè il senatore Morando ed il ministro Costa sono stati puntuali per quanto riguarda le verifiche da compiere: raccomandate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, dallo stesso studio del Mediocredito, dalle Ferrovie dello Stato e anche dall'ANAS. (*Commenti del senatore Ragno*).

In sostanza, noi raccogliamo queste esigenze che ci sembrano ben fondate ed è questo l'impegno che chiediamo al Governo.

E se il Senato converrà con il documento che abbiamo presentato e con il conseguente impegno per il Governo, di fatto faremo compiere un altro passo avanti alla procedura attraverso la quale si perverrà – se è possibile – alla costruzione del Ponte sullo stretto di Messina.

È questo il senso concreto del voto che chiediamo. Questo è ciò che richiede la nostra mozione. È apprezzabile, inoltre, che il Ministro a nome del Governo, abbia segnalato di condividere e di fare proprio l'impegno contenuto nel nostro documento.

D'altra parte, vorrei segnalare all'opposizione, che si interroga o che diffida o che ci critica per una supposta scarsa determinazione favorevole all'opera del nostro testo (e vorrei segnalarlo, per altro verso, anche ai colleghi di Rifondazione Comunista, nonchè ai colleghi Verdi), che esso, nella parte degli intenti, in quella parte che precede il dispositivo, non ha fatto altro che prendere le mosse dal testo della direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 gennaio 1998 con la quale quest'ultimo disponeva l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti della Società Stretto di Messina. La nostra mozione si muove secondo quel testo; abbiamo estrapolato veri e propri passi di quella direttiva del Presidente del Consiglio, con il che vorrei dire ai colleghi Verdi e di Rifondazione Comunista che ci muoviamo lungo un asse già assunto dal Governo – il che è significativo – e non per caso il ministro Costa si è mosso con questa stessa attitudine. Vorrei segnalare ciò anche alle opposizioni, nel senso che ribadisco quanto questo Governo, rispetto agli altri del passato, abbia fatto ben di più in questa opera.

Nell'avviarmi a concludere, vorrei assicurare tutti che noi siamo ben consapevoli della rilevanza di questo progetto; preconizziamo che molte delle verifiche da compiere possano avere esito positivo, per le altre bisogna attendere. In questo consiste, perciò, l'onestà politica e intellettuale che ci porta a presentare il testo di questa mozione e a chiedere al Governo l'impegno di trasmettere il progetto di massima al CIPE e di misurare tale progetto con il Piano generale dei trasporti.

Ripeto, siamo consapevoli della rilevanza dell'opera...

PRESIDENTE. Senatore Guerzoni, concluda, cortesemente.

GUERZONI. Sto concludendo, signor Presidente. Dicevo che siamo consapevoli della rilevanza dell'opera e condividiamo le analisi di coloro che l'inseriscono nella prospettiva dello sviluppo e dell'occupazione e della valorizzazione delle vocazioni economiche, turistiche e ambientali di quella parte del Paese, secondo orizzonti europei e non solo. Tuttavia non siamo impazienti di assumere un emblema, quale orpello di regime: questa impazienza non l'abbiamo. Noi lavoriamo perchè all'emblema possa corrispondere una sostanza, affinchè il progetto possa diventare, certo, simbolo del cambiamento del Mezzogiorno e del Paese, dietro al quale ci sia un contenuto vero. Sì, colleghe e colleghi, perchè le popola-

zioni del Sud non meritano un'altra delusione, meritano che mandiamo loro un messaggio positivo e che questo messaggio abbia sostanza e divenire. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Verdi-L'Ulivo e Partito Popolare Italiano*).

**Votazione
mozioni
ore 13,01**

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione delle mozioni sul ponte di Messina.

La prima da mettere in votazione è la n. 1-00213, sulla quale era stato formulato un invito al ritiro che non è stato accettato.

Passiamo pertanto alla votazione della mozione n. 1-00213.

GERMANÀ. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico. (*Commenti del senatore Pieroni*).

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Germanà risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

**Voto
e reiezione
mozione 213**

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 1-00213, presentata dal senatore Germanà e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

(*Le procedure di voto procedono a rilento*).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	184
Senatori votanti	183
Maggioranza	92
Favorevoli	69
Contrari	22
Astenuti	92

Il Senato non approva. (*Applausi dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*).

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 251.

LAURO. Domando di parlare per dichiarazione di voto (*Commenti dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Senatore Lauro, ci troviamo in fase di votazione. Le dichiarazioni di voto sono già state fatte, quindi non le posso dare la parola.

LAURO. Signor Presidente, chiedo che il mio intervento scritto venga allegato agli atti della seduta.

PRESIDENTE. D'accordo, senatore Lauro.

LAURO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Lauro, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

**Voto e reiezione
mozione 251**

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 1-00251, avente come primo firmatario il senatore Sarto.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no, i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione)

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	182
Senatori votanti	181
Maggioranza	91
Favorevoli	17
Contrari	62
Astenuti	102

Il Senato non approva. (*Applausi dai Gruppi Alleanza Nazionale, Forza Italia e per l'UDR (CDU-CDR, Nuova Italia). Applausi ironici dal Gruppo Verdi-L'Ulivo*)

ALBERTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTINI. Signor Presidente, intervengo solo per comunicare che per un banale errore ho espresso voto favorevole, quando invece intendevo astenermi.

PRESIDENTE. Senatore Albertini, ne prendiamo atto.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 253.

MINARDO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

GERMANÀ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, dal momento che la mozione n. 213 non è stata approvata...

PIERONI. Signor Presidente, se interviene per dichiarazione di voto, allora interveniamo tutti.

GERMANÀ. Signor Presidente, spiego la ragione del mio intervento. Potrei anche esprimere voto favorevole sulla mozione al nostro esame, però in questa dovrebbe essere indicato il termine per la scadenza del CIPE. Quindi, anche per l'andamento e per la conduzione dei lavori mi sembra giusto...

PRESIDENTE. Senatore Germanà, mi dispiace, ma in questo momento, a quest'ora e su questa situazione non accettiamo emendamenti.

GERMANÀ. Signor Presidente, allora mi astengo in quanto non è indicato un termine per la decisione del CIPE.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Minardo, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

**Voto e reiezione
mozione 253**

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 1-00253, presentata dal senatore Firrarello e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	184
Senatori votanti	182
Maggioranza	92
Favorevoli	28
Contrari	22
Astenuti	132

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 254.

MINARDO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Minardo, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata.*)

GERMANÀ. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GERMANÀ. Signor Presidente, intervengo riguardo ad un problema analogo a quello che ho evidenziato poc'anzi. Avevo sottoscritto anche questa mozione... (*Brusio in Aula. Proteste del senatore Pieroni.*)

PRESIDENTE. Senatore Pieroni, il senatore Germanà interviene per annuncio di voto. La prego di continuare il suo annuncio di voto, senatore Germanà.

GERMANÀ. Come dicevo, avevo sottoscritto anche questa mozione per lasciare una possibilità di poterla migliorare; anche qui non è indicato il termine per la decisione del CIPE. Annuncio, pertanto, la mia astensione. Credo che non sia più importante andare a fare la colazione, ma bisogna continuare a lavorare seriamente su queste votazioni. (*Brusio in Aula.*)

PIERONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIERONI. Signor Presidente, o la fase procedurale che prevede gli annunci e le dichiarazioni di voto è conclusa oppure essi devono essere permessi a tutti. Non si capisce, infatti, se il senatore Germanà abbia uno «*ius primae pontis*» che gli consenta di dichiarare qual è la sua intenzione rispetto al ponte sullo Stretto di Messina. Se si continuerà ad applicare questa procedura, chiedo che anche il mio Gruppo possa svolgere il suo annuncio o la sua dichiarazione di voto, d'ora in poi.

PRESIDENTE. Senatore Pieroni, non posso certo impedire gli annunci di voto. Sono giuste le questioni di carattere temporale, ma c'è un limite.

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, me-

dante procedimento elettronico, della mozione n. 1-00254, presentata dal senatore Minardo e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	183
Senatori votanti	182
Maggioranza	92
Favorevoli	47
Contrari	23
Astenuti	112

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Metto ai voti la mozione 1-00264, presentata dal senatore Cò e da altri senatori.

**Voto e reiezione
mozione 264**

Non è approvata.

Passiamo alla votazione della mozione n. 266.

MINARDO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Minardo risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

**Voto e reiezione
mozione 266**

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, me-

dante procedimento elettronico, della mozione 1-00266, presentata dal senatore Cossiga e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì i senatori contrari voteranno no: i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	182
Senatori votanti	181
Maggioranza	91
Favorevoli	55
Contrari	34
Astenuti	92

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 275.

CUSIMANO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Cusimano, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

**Voto e
approvazione
mozione 275**

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione 1-00275 presentata dal senatore Guerzoni e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	167
Senatori votanti	160
Maggioranza	81
Favorevoli	99
Contrari	40
Astenuti	21

Il Senato approva.

MEDURI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MEDURI. Signor Presidente, vorrei dichiarare che ho votato contro la mozione n. 275, ma il dispositivo elettronico non ha funzionato.

LASAGNA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LASAGNA. Signor Presidente, non sono riuscito a partecipare all'ultima votazione e pertanto desidero dichiarare che il mio voto era contrario.

PRESIDENTE. Prendo atto delle dichiarazioni dei senatori Meduri e Lasagna.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno n. 1. Senatore La Loggia, insiste per la sua votazione?

LA LOGGIA. Sì, signor Presidente.

D'ONOFRIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ONOFRIO. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore D'Onofrio, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Voto e reiezione
ODG N. 1

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Comunico che da parte del prescritto numero di senatori è stata chiesta la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'ordine del giorno n. 1, presentato dal senatore La Loggia e da altri senatori.

Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione. Le operazioni di voto procedono a rilento)

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	186
Senatori votanti	185
Maggioranza	93
Favorevoli	65
Contrari	27
Astenuti	93

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 10, 94, 132, 178, 213, 251, 253, 254, 257, 264, 265, 266 e 275

PRESIDENTE. Poichè non ci sono dichiarazioni di voto, passiamo ora direttamente alla votazione delle mozioni sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti.

Metto ai voti la mozione n. 1-00010, presentata dal senatore Specchia e da altri senatori.

È approvata. *(Applausi dai Gruppi Alleanza Nazionale e Democratici di Sinistra-L'Ulivo).*

Voto e
approvazione
mozione 10

Metto ai voti la mozione n. 1-00094, presentata dal senatore Maceratini e da altri senatori. **Voto e reiezione mozione 94**

Non è approvata.

Metto ai voti la mozione n. 1-00132, presentata dal senatore Lauro e da altri senatori. **Voto e reiezione mozione 132**

Non è approvata.

Metto ai voti la mozione n. 1-00178, presentata dal senatore Castelli e da altri senatori. **Voto e reiezione mozione 178**

Non è approvata.

Metto ai voti la mozione n. 1-00257, presentata dal senatore Sarto e da altri senatori. **Voto e reiezione mozione 257**

Non è approvata.

Metto ai voti la mozione n. 1-00265, presentata dal senatore Manis e da altri senatori. **Voto e approvazione mozione 265**

È approvata.

L'esame delle mozioni in titolo è così esaurito.

Votazione finale e approvazione, in seconda deliberazione, del disegno di legge costituzionale **Votazione finale DDL cost. n. 2509-B ore 13,16**

(2509-B) Deputati TREMAGLIA ed altri; DELFINO Teresio. – Modifica all'articolo 48 della Costituzione per consentire l'esercizio del diritto di voto degli italiani all'estero (Approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati, modificato, in prima deliberazione, dal Senato, e nuovamente approvato, in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati) (Votazione finale qualificata, ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento) (Relazione orale)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione finale del disegno di legge costituzionale n. 2509-B.

Ricordo che, ai sensi dell'articolo 124 del Regolamento, il disegno di legge sarà approvato in seconda deliberazione se otterrà il voto favorevole della maggioranza assoluta dei componenti del Senato, ossia 163 voti. Passiamo pertanto alla votazione.

Voto finale
e approvazione
DDL cost.
n. 2509-B
ore 13,17

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge costituzionale n. 2509-B, composto del solo articolo 1.

Si senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	177
Senatori votanti	176
Maggioranza	163
Favorevoli	162
Contrari	8
Astenuti	6

Il Senato non approva.

MAZZUCA POGGIOLINI. Domando di parlare (*Commenti dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*).

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZUCA POGGIOLINI. Fermi tutti. Io chiedo al Presidente di ripetere la votazione per un fatto tecnico. (*Proteste dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*). Nel momento in cui lei ha detto «dichiaro chiusa la votazione», i tecnici non hanno immediatamente chiuso la votazione, l'hanno lasciata ancora aperta, per cui alcuni colleghi – io le assicuro – hanno tolto la scheda. Io ho guardato il tabellone elettronico e le assicuro che è così. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Verdi-L'Ulivo e Alleanza Nazionale*).

PRESIDENTE. A questo punto, ordinando la chiusura delle porte, dispongo la rinnovazione della votazione. (*Proteste dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*).

Ordino la chiusura delle porte. Ripetiamo la votazione finale.

Indico nuovamente la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del disegno di legge costituzionale n. 2509-B composto del solo articolo 1.

Si tratta di un voto importante: non giochiamo con le schede!

I senatori favorevoli voteranno sì; i senatori contrari voteranno no; i senatori che intendono astenersi si esprimeranno di conseguenza.

Dichiaro aperta la votazione. (*Vive proteste dal Gruppo Lega Nord-Per la Padania indipendente*).

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	175
Senatori votanti	174
Maggioranza assoluta dei componenti del Senato	163
Favorevoli	165
Contrari	5
Astenuti	4

Il Senato approva in seconda deliberazione, con la maggioranza assoluta dei suoi componenti.

E che non si ripeta mai più, senatori. (*Applausi dai Gruppi Democratici di Sinistra-L'Ulivo, Partito Popolare Italiano e Alleanza Nazionale*).

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

La seduta è tolta (*ore 13,20*).

**Termine seduta
ore 13,20**

Allegato alla seduta n. 408

Integrazione alla replica del sottosegretario Soriero nella discussione delle mozioni sul ponte di Messina e sulla programmazione degli interventi nel settore dei trasporti

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO					ESITO	
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont		Magg
1	NOM.	Mozione 1-00213 (Germana' e altri) sul Ponte di Messina.	184	183	092	069	022	092	RESP.
2	NOM.	Mozione 1-00251 (Sarto e altri) sul Ponte di Messina.	182	181	102	017	062	091	RESP.
3	NOM.	Mozione 1-00253 (Firrarello e altri) sul Ponte di Messina.	184	182	132	028	022	092	RESP.
4	NOM.	Mozione 1-00254 (Minardo e altri) sul Ponte di Messina.	183	182	112	047	023	092	RESP.
5	NOM.	Mozione 1-00266 (Cossiga e altri) sul Ponte di Messina.	182	181	092	055	034	091	RESP.
6	NOM.	Mozione 1-00275 (Guerzoni e altri) sul Ponte di Messina.	167	160	021	099	040	081	APPR.
7	NOM.	Ordine del giorno n.1 (La Loggia e altri) sul Ponte di Messina.	186	185	093	065	027	093	RESP.
8	NOM.	Disegno di legge costituzionale n.2509-B. votazione finale (seconda deliberazione del Senato).	177	176	006	162	008	163	RESP.
9	NOM.	Disegno di legge costituzionale n.2509-B. Rinnovazione della votazione finale (seconda deliberazione del Senato).	175	174	004	165	005	163	APPR.

F = Voto favorevole (in votazione palese)

C = Voto contrario (in votazione palese)

V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)

A = Astensione

M = Senatore in congedo o missione

P = Presidente di turno

R = Richiedente la votazione e non votante

- Le votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

- Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni

- Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0408 del 25-06-1998 Pagina 1

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
AGNELLI GIOVANNI	M	M	M	M	M	M	M	M	M
AGOSTINI GERARDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ALBERTINI RENATO	C	F	C	C	C	C	C	C	C
ANDREOLLI TARCISIO	A	C	A	A	A	F	A	F	F
ANGIUS GAVINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ASCIUTTI FRANCO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
AZZOLLINI ANTONIO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
BALDINI MASSIMO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
BARBIERI SILVIA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BARRILE DOMENICO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BASSANINI FRANCO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BATTAFARANO GIOVANNI VITTORIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BATTAGLIA ANTONIO	F	C	F	F	F	C	F	F	F
BEDIN TINO	C	A	A	C	A	F	C	F	F
BERNASCONI ANNA MARIA	A		A	A	A	F	A	F	F
BERTONI RAFFAELE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BESOSTRI FELICE CARLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BESSO CORDERO LIVIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BETTAMIO GIAMPAOLO	F	C	A	F	F		F	F	F
BETTONI BRANDANI MONICA	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BEVILACQUA FRANCESCO PAOLO	F	C	F	A	A		F	F	F
BISCARDI LUIGI	A	A		A	A	F	A	F	F
BO CARLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BOBBIO NORBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BOCO STEFANO	C	F	C	C	C	A	C	A	A
BONATESTA MICHELE	F	C	F	A	F	C	F	F	F
BONAVITA MASSIMO	A	A	A	A	C	F	A	F	F
BORRONI ROBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
BORTOLOTTO FRANCESCO	C	F	C	C	C	A	C		
BOSI FRANCESCO	F	C	F	F	F	A	F	F	F
BRIENZA GIUSEPPE	F	A	A	F	F	A	F	F	F
BRUNI GIOVANNI	A	A	A	A	A	F	A	F	F

Seduta N. 0408 del 25-06-1998 Pagina 2

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante
 (M)=Bic/Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
BRUNO GANERI ANTONELLA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BUCCI MICHELE ARCANGELO			F	F	F	R	F	F	F
BUCCIARELLI ANNA MARIA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
BUCCIERO ETTORE	F	C	A	A	F	C	F	F	F
CABRAS ANTONIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CADDEO ROSSANO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CALVI GUIDO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAMERINI FULVIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CAMPUS GIAN VITTORIO								F	F
CAPALDI ANTONIO	A	A	A	A	A	F		F	F
CARELLA FRANCESCO	C	F	C	C	C	A	C		
CARPI UMBERTO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CARPINELLI CARLO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CASTELLANI CARLA								F	F
CASTELLANI PIERLUIGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CAZZARO BRUNO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CECCHI GORI VITTORIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CENTARO ROBERTO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
CIRAMI MELCHIORRE	F	C	F	F	F	R	F		F
CO' FAUSTO	C	A	C	C	C	C	C	C	C
COLLA ADRIANO						A	A	C	
CONTE ANTONIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
CONTESTABILE DOMENICO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
CORRAO LUDOVICO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
CORTELLONI AUGUSTO	F	A	A	A	F		A	F	F
CORTIANA FIORELLO	C	F	C	C	C	A	C		
CRESCENZIO MARIO	A	A	A	A	C	F	A	F	F
CUSIMANO VITO	F	C	A	A	F	C	F	F	F
D'ALESSANDRO PRISCO FRANCA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
D'ALI' ANTONIO	F	C	F	F	F	C	F	F	F
D'ONOFRIO FRANCESCO	F	C	F	F	F	A	F	F	F
DANIELE GALDI MARIA GRAZIA	A	A	A	A	A	F	A	F	F

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
DE CAROLIS STELIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE GUIDI GUIDO CESARE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
DE LUCA ATHOS	C	F	C	C	C	A	C		
DE LUCA MICHELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE MARTINO FRANCESCO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DE MARTINO GUIDO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
DE SANTIS CARMINE	F	C	F	F	F	A	F	F	F
DE ZULUETA TANA	A	F	A	A	C	F	A	A	A
DEL TURCO OTTAVIANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DI ORIO FERDINANDO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
DIANA LINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
DIANA LORENZO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
DONISE EUGENIO MARIO	A	F	A	C	A	A	A	F	F
DUVA ANTONIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
ELIA LEOPOLDO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
ERROI BRUNO	A	A	F	C	C	F	A	F	F
FALOMI ANTONIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
FANFANI AMINTORE	M	M	M	M	M	M	M	M	M
FASSONE ELVIO	A	A	A	A	A	F	A	A	F
FERRANTE GIOVANNI	A	A	A	A	C	F	C	F	F
FIGURELLI MICHELE	C	A	C	C	A	F	C	F	F
FIORILLO BIANCA MARIA	A	A	A	A	A	F	A	F	
FIRRARELLO GIUSEPPE	F	C	F	F	F	A			
FLORINO MICHELE	F	C	A		C	C	F	F	F
FOLLIERI LUIGI	F	A	A	A	A	F	A	F	F
FOLLONI GIAN GUIDO	F	C	F	F	F		F	F	F
FORCIERI GIOVANNI LORENZO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
FUMAGALLI CARULLI OMBRETTA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
GAMBINI SERGIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
GASPERINI LUCIANO	C		C						
GAWRONSKI JAS	F	C	A	F	F	A	F	F	F
GERMANA' BASILIO	F	C	A	A	A	C	F	F	F

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
GIARETTA PAOLO	C	F	C	C	A	F	C	F	F
GIORGIANNI ANGELO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
GRECO MARIO	F	C	F	F	F	C	F	F	F
GRILLO LUIGI	F	C	A	F	F	C	F	F	F
GRUOSSO VITO	A	A	A	A	C	F	C	F	F
GUERZONI LUCIANO	A	A	A	A		F	A	F	F
IULIANO GIOVANNI	A	A	A	A	A	F	A	F	F
LA LOGGIA ENRICO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
LARIZZA ROCCO	A	A	A	A	C	F	C	F	F
LASAGNA ROBERTO							F	F	F
LAURIA MICHELE	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LAURICELLA ANGELO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LAURO SALVATORE	F	C	A	F	F		F	F	F
LAVAGNINI SEVERINO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
LEONE GIOVANNI	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LO CURZIO GIUSEPPE	F	A	A	A	A	F	A	F	F
LOIERO AGAZIO	F	C	A	A	F		F	F	F
LOMBARDI SATRIANI LUIGI MARIA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
LORENZI LUCIANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
LORETO ROCCO VITO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
LUBRANO DI RICCO GIOVANNI	C	F	C	C	C	A	C		
MACERATINI GIULIO	F	C	F	A	F	C	F	F	F
MACONI LORIS GIUSEPPE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MAGGI ERNESTO	F	C	A	F	C	C	F	F	F
MAGGIORE GIUSEPPE	F	C	A	F	F	C	F	F	F
MAGNALBO' LUCIANO	F	C	A	F	C	C	F	F	F
MANCA VINCENZO RUGGERO	F	C	A	F	F		F	F	F
MANCONI LUIGI	C	F	C	C	C		C		
MANFREDI LUIGI	F	C	F	A	F	R	F	F	F
MANIS ADOLFO	F	A	A	A	F		A	F	F
MANTICA ALFREDO	F	C	A	A	C	C	F	F	F
MARCHETTI FAUSTO	C	A		C	C	C	C	C	C

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
MARINI CESARE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MARINO LUIGI	C	A	C	C	C	C	C	C	C
MARTELLI VALENTINO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
MASULLO ALDO	A	A	C	C	C	F	A	F	F
MAZZUCA POGGIOLINI CARLA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MEDURI RENATO	F	C	F	A	F	R	F	F	F
MELE GIORGIO	C	F	A	A	A	A	C	F	F
MELONI FRANCO COSTANTINO	F	C	A	F	F	F	F	F	F
MICELE SILVANO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MIGNONE VALERIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MIGONE GIAN GIACOMO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MILIO PIETRO	F	C	F	F	F		F	F	F
MINARDO RICCARDO	F	C	F	F	F		F	F	F
MONTAGNA TULLIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MONTAGNINO ANTONIO MICHELE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MONTELEONE ANTONINO	F	C	A	F	C	C	F	F	F
MORANDO ANTONIO ENRICO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
MORO FRANCESCO								C	
MUNDI VITTORIO	F	A	A	A	F		A	F	F
MURINEDDU GIOVANNI PIETRO	F	C	A	A	F	F		F	F
NAPOLI BRUNO	F		F	F			F		
NAPOLI ROBERTO		C	F	F	F		F	F	F
NAVA DAVIDE	F	C	F	F	F		F	F	F
NIEDDU GIANNI	A	A	A	A	A	F	A		F
NOVI EMIDDIO	F	C		F	F	C	F	F	F
OCCHIPINTI MARIO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
PACE LODOVICO	F	C	A	A	F	C	F	F	F
PAGANO MARIA GRAZIA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
PALOMBO MARIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
PAPINI ANDREA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
PAPPALARDO FERDINANDO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
PARDINI ALESSANDRO	A	A	A	A	A	F	A	F	F

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
RUSSO GIOVANNI	A	A	A	A	A	F	A	F	F
RUSSO SPENA GIOVANNI	C	A	C	C	C	C	C	C	C
SALVI CESARE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
SARACCO GIOVANNI	A	A	A	A	A	F	A	F	F
SARTO GIORGIO	C	F	C	C	C	A	C		
SARTORI MARIA ANTONIETTA	A	A	A	A	A	F	A	F	F
SCHIFANI RENATO GIUSEPPE	F	C	A	F	F	C	F	F	F
SCIVOLETTO CONCETTO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
SCOPELLITI FRANCESCA	F	C	F	F	F	C	F	A	F
SELLA DI MONTELUCE NICOLO'		C	A	F	F		F	F	F
SEMNZATO STEFANO	C	F	C	C	C	C	C		
SENESE SALVATORE	A	A	A	A	A	F	A	F	F
SERVELLO FRANCESCO	F	C	A	F	C	C	F	F	F
SILIQVINI MARIA GRAZIA	F		A	A	F	C	F	F	F
SMURAGLIA CARLO	A	A	A	A	A	F	C	F	F
SPECCHIA GIUSEPPE	F	C	A	A	F	R	F	F	F
SPERONI FRANCESCO ENRICO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
SQUARCIALUPI VERA LILIANA	M	M	M	M	M	M	M	M	M
STANISCIÀ ANGELO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
TAPPARO GIANCARLO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
TAROLLI IVO	F	C	F	F	F	A	F	F	
TAVIANI EMILIO PAOLO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TERRACINI GIULIO MARIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TIRELLI FRANCESCO							C		
TOIA PATRIZIA	M	M	M	M	M	M	M	M	M
TOMASSINI ANTONIO	F	C	R				F	F	
TRAVAGLIA SERGIO	F	C	A	F	F	C	F	F	F
TURINI GIUSEPPE	M	M	M	M	M	M	M	M	M
UCCHIELLI PALMIRO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
VALENTINO GIUSEPPE	F	C	F	A	F	R	F	F	F
VALIANI LEO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
VALLETTA ANTONINO	A	A	A	A	A	F	A	F	F

Seduta N. 0408 del 25-06-1998 Pagina 8

Totale votazioni 9

(F)=Favorevole
(M)=Bic/Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 9								
	01	02	03	04	05	06	07	08	09
VEDOVATO SERGIO	A	A	A	A	A	F	A		F
VEGAS GIUSEPPE	F	C	F	F	F		F	F	F
VELTRI MASSIMO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
VERALDI DONATO TOMMASO	F	A	A	A	A	F	A	F	F
VERTONE GRIMALDI SAVERIO	F	C	F	F	F	C	F	A	A
VIGEVANI FAUSTO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
VILLONE MASSIMO	A	A	A	A	A	F	A	F	F
VISERTA COSTANTINI BRUNO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
VIVIANI LUIGI	A	A	A	A	A	F	A	F	F
VOLCIC DEMETRIO	M	M	M	M	M	M	M	M	M
ZECCHINO ORTENSIO	A	A	A	A		F	A	F	F
ZILIO GIANCARLO	A	A	A	A	A	F	A	F	F

Procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, trasmissione di decreti di archiviazione

Con lettere in data 19 giugno 1998, il Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma ha comunicato, ai sensi dell'articolo 8 comma 4, della legge costituzionale 16 gennaio 1989, n. 1, che il collegio per i procedimenti relativi ai reati previsti dall'articolo 96 della Costituzione, costituito presso il suddetto tribunale, ha adottato i seguenti provvedimenti:

con decreto in data 16 marzo 1998, l'archiviazione degli atti relativi ad ipotesi di responsabilità nei confronti di Giovanni Prandini, nella sua qualità di Ministro della marina mercantile *pro tempore* e di altri;

con decreto in data 1° aprile 1998, l'archiviazione degli atti relativi ad ipotesi di responsabilità nei confronti di Gianni De Michelis, nella sua qualità di Ministro degli affari esteri *pro tempore* e di altri.

Insindacabilità, richieste di deliberazioni e deferimento

La procura della Repubblica presso il tribunale di Roma, con nota in data 11 giugno 1998 pervenuta il successivo 17 giugno, ha inviato, a seguito della richiesta avanzata in tal senso dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari in data 28 aprile 1998, in relazione ad una richiesta di deliberazione in materia di insindacabilità ai sensi dell'articolo 68, primo comma, della Costituzione, copia degli atti di un procedimento penale nei confronti del senatore Monteleone.

In data 25 giugno 1998 tali atti sono stati trasmessi alla Giunta stessa, ai sensi degli articoli 34, comma 1, e 135 del Regolamento.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

In data 24 giugno 1998, sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

NAVA e MINARDO. – «Istituzione del Consorzio nazionale per la salvaguardia della biodiversità animale e vegetale e per lo sviluppo di tecniche e sistemi di produzione e trasformazione agrozootecnica nell'area del Mediterraneo» (3377);

MAGGI, SPECCHIA e BUCCIERO. – «Norme a tutela della denominazione di origine protetta della ciliegia del sud-est barese» (3378);

MARINI, BESSO CORDERO, DEL TURCO, IULIANO e MANIERI. – «Istituzione di una Commissione d'inchiesta sul fenomeno di tangentopoli» (3379).

Disegni di legge, assegnazione

Il seguente disegno di legge è stato deferito

– in sede deliberante:

alla 9^a Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare)

«Modifiche alla legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima» (3358) (*Approvato dalla 13^a Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 1^a, della 2^a, della 3^a, della 4^a, della 5^a, della 6^a, della 8^a, della 10^a, della 13^a Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

– in sede referente:

alla 9^a Commissione permanente (Agricoltura e produzione agroalimentare):

MANCONI ed altri. – «Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 2 settembre 1997, n. 313, relativamente al regime speciale per il settore agricolo» (3356), previ pareri della 1^a, della 5^a e della 6^a Commissione;

alla 12^a Commissione permanente (Igiene e sanità):

DANIELI. – «Norme per il riordino delle competenze mediche e paramediche in oftalmologia» (3336), previ pareri della 1^a, della 5^a, della 7^a Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alle Commissioni permanenti riunite 1^a (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione) *e 7^a* (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

MANFROI. – «Norme a favore del gruppo linguistico ladino della provincia di Belluno» (3311), previ pareri della 2^a Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

Deputati CORLEONE ed altri. – «Norme in materia di tutela delle minoranze linguistiche storiche» (3366) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 2^a, della 3^a, della 5^a, della 8^a Commissione, della Giunta per gli affari delle Comunità europee e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;

alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) e 3ª (Affari esteri, emigrazione):

«Ratifica ed esecuzione della Convenzione per la tutela dei minori e la cooperazione in materia di adozione internazionale, fatta a L'Aja il 29 maggio 1993. Modifiche alla legge 4 maggio 1983, n. 184, in tema di adozione di minori stranieri» (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Manieri ed altri; Mazzuca Poggiolini ed altri; Bruno Ganeri ed altri; Salvato ed altri*) (130-160-445-1697-2545-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 5ª Commissione, della Commissione parlamentare per le questioni regionali e della Commissione speciale in materia d'infanzia.

alla Commissione speciale in materia d'infanzia

DE LUCA Athos ed altri – «Norme sull'istituzione del ruolo di psicologo consulente degli istituti scolastici» (3345). previ pareri della 1ª, della 5ª, della 7ª, della 12ª Commissione e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica, beni culturali, ricerca scientifica, spettacolo e sport), in data 24 giugno 1998, il senatore Ossicini ha presentato la relazione sul disegno di legge: «Norme per il reclutamento dei ricercatori e dei professori universitari di ruolo» (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge d'iniziativa governativa e dei disegni di legge d'iniziativa dei senatori Di Orio ed altri; Pera ed altri, Bergonzi; Milio; Martelli; Campus ed altri; Manis ed altri*) (255-931-980-1022-1037-1066-1174-1607-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla 7ª Commissione permanente della Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione del suddetto disegno di legge e dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Poli Bortone e Napoli; Poli Bortone; Sbarbati; Palumbo ed altri; Bielli ed altri*).

Disegni di legge, approvazione da parte di Commissioni permanenti

Nella seduta di ieri, la 3ª Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione) ha approvato il disegno di legge: «Partecipazione italiana alla XI ricostituzione delle risorse dell'IDA (International Development Association)» (3216).

Petizioni, annunzio

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Cesare Perrotta, di Pisa, chiede che venga data piena attuazione al decreto legislativo 16 settembre 1996, n. 565, in materia di riordino della disciplina della gestione «Mutualità pensioni» di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 389 (*Petizione n. 387*);

il signor Giovanni Mottola, di Teano (Caserta), chiede l'adozione di misure in favore degli artisti interpreti, esecutori, autori, compositori ed editori (*Petizione n. 388*);

il signor Carmine Garofalo, di Rogliano (Cosenza), chiede un provvedimento legislativo volto a modificare le norme concernenti il trasferimento a domanda dei pubblici dipendenti (*Petizione n. 389*).

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

