SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

46° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 27 MAGGIO 1998

Presidenza del presidente PETRUCCIOLI

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3212) ***Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico***

(404) ***ZANOLETTI ed altri: Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti***

(2580) ***D'ALÌ e GIARETTA: Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala***

Voto regionale n. 78 - Regione Piemonte

(Seguito della discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 3212. Assorbimento dei disegni di legge nn. 404 e 2580 e del voto regionale n. 78)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* . . *Pag.* 2, 3, 4 e *passim*

BALDINI *(Forza Italia)* 10, 21

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* . . . . . 4, 5, 6 e *passim*

BORNACIN *(AN)* . . . . . 7, 8, 10 e *passim*

BOSI *(CCD-CDL)* . . . . . 8, 9, 10 e *passim*

BRIGNONE *(Lega Nord-per la Padania indip.)* 10, 23

CARPINELLI *(Dem. Sin.-l'Ulivo)* 4, 10, 11 e *passim*

CASTELLI *(Lega Nord-per la Padania indip.)* 20

FIRRARELLO *(per l'URD: CDU-CDR-NI)* . . . 9, 12, 13 e *passim*

LAURO *(Forza Italia)*. . . . . 5, 6, 7 e *passim*

LO CURZIO *(PPI)* . . . . . 11, 12, 13 e *passim*

RAGNO *(AN)* 22

SARTO *(Verdi-l'Ulivo)* 4, 11, 16

TERRACINI *(Forza Italia)*. 10

VEDOVATO *(Dem. Sin.-l'Ulivo)*. 3, 9

DL 0817

TIPOGRAFIA DEL SENATO (600)

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(3212) ***Disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico***

(404) ***ZANOLETTI ed altri: Contributo dello Stato alla società SATAP per la costruzione del collegamento con autostrada-superstrada tra Cuneo e Asti***

(2580) ***D'ALÌ e GIARETTA: Stanziamenti per interventi nei porti di Trapani e Marsala***

Voto regionale n. 78 – Regione Piemonte

(Seguito della discussione congiunta e approvazione del disegno di legge n. 3212. Assorbimento dei disegni di legge nn. 404 e 2580 e del voto regionale n. 78)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta dei disegni di legge nn. 3212, 404 e 2580 e del voto regionale n. 78, sospesa nella seduta di ieri.

Riprendiamo l'esame degli emendamenti presentati all'articolo 3 del disegno di legge n. 3212, assunto come testo-base, di cui ho dato lettura nella seduta di ieri. Ricordo che il relatore, senatore Co', si è dimesso dall'incarico nel corso della precedente seduta e che, pertanto, io ho assunto la sua funzione.

Restano da votare i seguenti emendamenti:

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. Gli enti concessionari di autostrade la cui concessione è regolata dalla legge 24 aprile 1971, n. 287 assegnano i lavori pubblici oggetto della convenzione di cui al comma 1 mediante pubblico incanto o licitazione privata».

3.13 FIRRARELLO

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

«1-*bis*. I nuovi piani finanziari allegati alle convenzioni delle concessioni di cui al comma 1 relative ad enti autostradali che hanno goduto di interventi del Fondo Centrale di garanzie per le Autostrade e della garanzia dello Stato sui mutui ed obbligazioni emesse, prevedono che l'eventuale utile di bilancio sia versato ad incremento del fondo di cui al comma 1».

3.14 FIRRARELLO

Al comma 2, sostituire le parole: «sulla base dello stato di attuazione degli interventi risultante da motivate relazioni da parte dei soggetti attuatori, su proposta del Comitato di cui all'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798», *con le seguenti parole*: «a seguito dell'espletamento di gare pubbliche».

3.15 BRIGNONE, CASTELLI

Dopo il comma 2, aggiungere il seguente:

«2-*bis*. Per il completamento dei lavori di collegamento stradale Novara-Malpensa, l'ENAS è autorizzato a contrarre mutui con la Cassa Depositi e Prestiti, a totale carico dello Stato, per un importo fino a lire 40 miliardi. I limiti di impegno quindicennali conseguenti sono fissati in lire 2 miliardi per il 1999 e in lire 4,5 miliardi a partire dal 2000».

Conseguentemente, al comma 3, sostituire le parole: «lire 63,800 milioni» *e* «lire 135,400 milioni» *rispettivamente con:* «lire 65,800 milioni» *e* «lire 139,900 milioni».

3.16 VEDOVATO

Metto ai voti l'emendamento 3.13, presentato dal senatore Firrarello.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.14, presentato dal senatore Firrarello.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.15, presentato dai senatori Brignone e Castelli.

Non è approvato.

VEDOVATO. Signor Presidente, ritiro l'emendamento 3.16 e mi riservo di trasformarlo in un ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli ordini del giorno.

CARPINELLI. Signor Presidente, presento il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3212 recante disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico,

preso atto con soddisfazione che il disegno di legge in questione reca, all'articolo 3, interventi in favore del tratto autostradale Siracusa-Gela, ritenendosi indispensabile, come affermato nella relazione introduttiva, un finanziamento da destinarsi alla realizzazione del progetto esecutivo per quanto concerne i lotti Avola-Noto-Rosolini;

considerato che già in sede di esame della legge finanziaria per il 1998 il Governo aveva accolto un ordine del giorno con il quale, al fine di operare per il superamento del grave divario esistente in provincia di Ragusa fra realtà produttiva avanzata e rete infrastrutturale arretrata, si impegnava ad inserire, nei programmi di investimenti prioritari su viabilità e trasporti, interventi per l'attivazione e funzionalizzazione del porto di Pozzallo;

tenuto conto che il 15 di maggio 1998 è stato collaudato il porto commerciale e turistico di Pozzallo in provincia di Ragusa, che è destinato ad assumere una importanza strategica per lo sviluppo dei collegamenti marittimi, considerata la sua posizione nell'estremo sud dell'isola;

impegna il Governo

ad includere, nell'ambito dei finanziamenti per interventi da realizzarsi sul tratto autostradale Siracusa-Gela, anche la realizzazione del progetto esecutivo per un ulteriore lotto sino all'area portuale di Pozzallo».

0/3212/1/8 SCIVOLETTO, CARPINELLI

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* In merito all'ordine del giorno n. 1 mi rimetto al parere del rappresentante del Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, invito il senatore Carpinelli al ritiro dell'ordine del giorno n. 1, perchè in esso si fa riferimento alla «realizzazione del progetto esecutivo per un ulteriore lotto sino all'area portuale di Pozzallo»: in questa sede, noi non possiamo operare la scelta di prevedere altri tratti stradali.

SARTO. Signor Presidente, presento il seguente ordine del giorno, che si illustra da sé:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3212 recante disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico,

in relazione ai finanziamenti per la prosecuzione dei programmi di intervento per la salvaguardia di Venezia e il suo recupero architettonico, urbanistico, ambientale e socio-economico di cui al comma 2 dell'articolo 3,

impegna il Governo

affinchè sia presentata al Parlamento la relazione annuale sullo stato di attuazione delle opere, prevista dall'articolo 4 della legge n. 798 del 1984».

0/3212/2/8 SARTO

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Mi rimetto alle valutazioni del rappresentante del Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, il Governo dichiara piena disponibilità ad accogliere l'ordine del giorno n. 2.

LAURO. Signor Presidente, presento il seguente ordine del giorno:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3212 recante disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico,

impegna il Governo

ad eseguire entro il 30 giugno 1998 gli escavi nel porto di Napoli e nei porti delle isole del golfo per permettere un servizio sicuro e di qualità di trasporto marittimo per il periodo estivo 1998».

0/3212/3/8 LAURO

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Mi rimetto alle valutazioni del rappresentante del Governo.

BARGONE *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, l'ordine del giorno n. 3 riguarda una materia di competenza del Ministero dei trasporti.

LAURO. Signor Presidente, in merito all'ordine del giorno n. 3, vorrei ricordare che il senatore Carpinelli, in qualità di relatore, tempo fa ha approvato, facendolo proprio, un ordine del giorno del genere da me proposto in Aula, riguardante l'impegno del Governo ad eseguire entro il 30 aprile scorso gli escavi nel porto di Napoli e nei porti delle isole del golfo. Poiché quell'impegno assunto dal Governo è stato disatteso, dal momento che nel porto di Ischia pur ponendosi grandi problemi non si parla dell'escavo (non sono stati messi i pontili previsti dalla Comunità europea, creando un grande danno ai ristoratori sulla riva *droite* e alla città commerciale), vorrei chiedere al senatore Carpinelli se non ritenga opportuno ritirare la fiducia al Governo. Infatti, non ci stupisce che un ordine del giorno presentato dalla minoranza non venga accolto, perché ormai conosciamo la politica degli annunci, del governo delle bugie e delle falsità, tuttavia, nel momento in cui un ordine del giorno, che impegna il Ministro dei trasporti, non viene mantenuto neanche per la maggioranza, chiedo –

visto che il relatore Carpinelli ricorderà il provvedimento cui sto facendo riferimento – se non si ritenga opportuno ritirare la fiducia, dato che non si dà esecuzione all'impegno del Governo, già assunto dal ministro Burlando.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Lauro, ammetto questo suo intervento – con le conseguenze peraltro imprevedibili che risultano dal suo stesso argomentare – per la maestria del gioco di sponda che, a mio avviso, supera ogni sbarramento regolamentare. Infatti, l'ordine del giorno n. 3 riguarda una materia che non è di competenza del Ministero dei lavori pubblici e, in realtà, è di fatto una sorta di interpellanza che però non viene rivolta al Governo, ma al relatore di un provvedimento che non è al nostro esame, perché è già stato esaminato, con la quale lei gli chiede di ritirare la fiducia al Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Lauro, poiché si tratta di attività che riguardano un altro Ministero, io posso accogliere il suo ordine del giorno come raccomandazione purché, invece di porre il termine del 30 giugno, si preveda di eseguire tali escavi entro il mese di luglio, e parlerò della questione con il ministro Burlando.

LAURO. Non posso essere d'accordo visto che il ministro Burlando si era già impegnato ad accettare un altro ordine del giorno. Poiché quella «benedetta» classificazione in relazione alla legge n 84 del 1994 non è mai stata eseguita, non sappiamo se alcuni porti sono di competenza regionale o nazionale; pertanto, se il porto di Napoli è di competenza nazionale – come io credo – e quindi competenza del Ministero dei lavori pubblici, e il Sottosegretario ritiene di poter accogliere l'ordine del giorno, ricordo che già c'è l'accettazione dell'impegno da parte del ministro Burlando: era prevista la data del 30 aprile scorso, ma io posso posticiparla senz'altro al 30 luglio. Si deve, però, trattare di un ordine del giorno pienamente accolto.

BARGONE. *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Lauro, gli escavi sono sicuramente di competenza del Ministero dei trasporti. Io accettere volentieri il suo ordine del giorno se fosse di competenza del Ministero dei lavor pubblici – lo dico seriamente –, ma non si tratta di una nostra competenza. Tra l'altro, non abbiamo un capitolo di bilancio in merito e, quindi, non sapremmo neanche come fare. Questo è il motivo per cui io l'ho invitata ad accettare che l'ordine del giorno possa essere accolto come raccomandazione, cosicché io possa fare da tramite con il ministro Burlando.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Lauro, la questione mi sembra chiara. Vorrei sapere se insiste per la votazione, naturalmente con il parere contrario espresso dal Governo per le ragioni poc'anzi esposte.

LAURO. Accetto che il Governo accolga l'ordine del giorno come raccomandazione e quindi non insisto per la sua votazione.

BORNACIN. Signor Presidente, presento il seguente ordine del giorno, che si illustra da sè:

«L'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 3212 recante disposizioni per il finanziamento di interventi e opere di interesse pubblico,

considerato che all'interno del provvedimento trovano spazio il finanziamento per la realizzazione dell'Asti-Cuneo, arteria importantissima non solo per i collegamenti all'interno del Piemonte ma anche con la Francia;

reputando naturale completamento di quest'ultima la prosecuzione dei lavori di adeguamento ed ampliamento della Statale 28;

impegna il Governo

ad inserire tale opera nel piano triennale dell'ANAS, con particolare riferimento al tratto Imperia-Pontedassio, alle Varianti di Chiusavecchia e Pieve di Teco, al Traforo Armo-Cantarana e al collegamento con quest'ultimo, e a portarla a compimento nel più breve tempo possibile».

0/3212/4/8 BORNACIN

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Mi rimetto alle valutazioni del Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Per quanto riguarda l'ordine del giorno 0/3212/4/8, c'è l'impegno del Governo ad inserire il tratto Imperia-Pontedassio nel piano triennale dell'ANAS. Perché tale impegno possa essere assunto dal Ministero dei lavori pubblici, deve esserci in primo luogo un impegno da parte della regione di competenza ad indicare tale opera tra le priorità. Questo perché il piano triennale è già stato redatto sulla base delle indicazioni, quasi sempre con delibera regionale, delle regioni. In questo senso il Governo, se la regione non fosse d'accordo, non potrebbe assolutamente inserire d'autorità nel piano triennale l'opera relativa al tratto Imperia-Pontedassio.

BORNACIN. Ritengo che in proposito la regione sia completamente d'accordo, tanto è vero che recentemente si è avuto un incontro tra l'assessore ai trasporti della regione Piemonte e quello della regione Liguria nel tentativo di portare a termine la realizzazione dell'intera opera, definita nella prima parte ma non nella seconda. Entrambi gli assessori si sono impegnati in questo senso e l'accoglimento di questo ordine del giorno costituirebbe un forte segnale di sollecitazione al completamento dell'opera. Ricordo che il Traforo Armo-Cantarana è già stato in parte rea-

lizzato e che rischia di non poter essere completato nel caso in cui non venissero assegnati i finanziamenti del caso.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Senatore Bornacin, non posso accogliere un ordine del giorno in cui il Governo si impegna a realizzare un'opera nel modo da lei indicato. Sarebbe un'ipocrisia e quindi posso eventualmente accoglierlo solo nel caso in cui venisse modificato come segue: «impegna il Governo, non appena la regione indichi tale opera tra le priorità, ad inserirla nel piano viario triennale, con particolare riferimento al tratto Imperia-Pontedassio, alle varianti di Chiusavecchia e Pieve di Teco, al Traforo Armo-Cantarana e al collegamento con quest'ultimo e a portarla a compimento nel più breve tempo possibile,».

BOSI. Signor Presidente, successivamente all'esame di questo ordine del giorno vorrei chiederle un chiarimento in merito ad una questione che non riguarda, se non incidentalmente, l'argomento in discussione.

PERESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Se lei fa riferimento alla proposta da lei inviata ieri al sottoscritto, debbo precisare che riguarda l'ordine dei lavori e certamente non la discussione odierna. Tende, infatti, a sollecitare un'indagine conoscitiva sulle società concessionarie del settore autostradale. Tale questione verrà affrontata in sede di Ufficio di presidenza.

BOSI. Ritengo che potrebbe invece essere affrontata incidentalmente in questa sede. In questo senso, se fosse possibile, ne richiederei l'inserimento in un ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Leggo testualmente la proposta indirizzata a me in qualità di Presidente: «I sottoscritti, nel corso dell'esame del disegno di legge n. 3212, mentre approvano l'esigenza di procedere con speditezza all'approvazione del provvedimento al fine di consentire nel più breve tempo possibile l'esecuzione del tratto autostradale Asti-Cuneo, chiedono che la Commissione avvii speditamente un'indagine conoscitiva sulle società concessionarie autostradali, al fine di valutare la loro capacità di autofinanziare con i proventi della gestione lo sviluppo del sistema autostradale e la correttezza gestionale delle stesse.«.

BOSI. Proprio perché sono consapevole del fatto che tale questione non rientra nell'ambito della discussione, chiedevo la trasformazione in ordine del giorno in modo da poterlo inserire tra quelli in esame.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Se lei intende presentare un ordine del giorno specifico, è libero di farlo, però dovrebbe specificare in che cosa consisterebbe l'impegno del Governo.

BOSI. La nostra intenzione era soltanto quella di collegarlo all'approvazione del provvedimento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Mi sembra che ciò non si evinca dal testo della sua proposta. In ogni caso, si tratta di una questione che riguarda l'ordine dei lavori della Commissione e non il Governo. Lei può senz'altro proporre una questione sospensiva, che poi sarà messa ai voti, ma non mi è sembrato che fosse questo lo spirito della sua proposta.

BOSI. Infatti, lo spirito voleva essere ben diverso.

FIRRARELLO. Signor Presidente, credo che il collega Bosi abbia perfettamente ragione quando chiede di collegare la richiesta di una indagine conoscitiva all'approvazione del provvedimento in esame.

Per quanto riguarda la sua proposta di discutere incidentalmente della questione, credo che il senatore Bosi volesse semplicemente dare un contributo al dibattito, in modo da assicurare l'approvazione di un provvedimento più trasparente di quanto oggi non sia. Debbo purtroppo rilevare che questo nostro desiderio è stato totalmente disatteso da parte della maggioranza.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Non posso assolutamente accettare questa sua ultima considerazione, perchè la richiesta in discussione mi è stata presentata soltanto ieri e quindi soltanto ieri ho potuto esaminarla. Dopo averla letta, ritengo di non aver in alcun modo disatteso questo vostro desiderio. La richiesta avanzata, infatti, tendeva unicamente a sollecitare l'avvio in tempi rapidi di un'indagine conoscitiva. Se ho interpretato male il senso, è comunque possibile chiedere la sospensione dell'esame del provvedimento, discutere se avviare o meno l'indagine qualora si condizionasse in questo senso la ripresa della discussione del provvedimento in oggetto e, una volta risolta tale questione, si potrebbe procedere nuovamente all'esame del disegno di legge.

FIRRARELLO. La maggioranza potrebbe essere disponibile a questa soluzione?

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Non lo so.

BOSI. Signor Presidente, lei ha perfettamente ragione in merito all'interpretazione della richiesta. Mi domando soltanto se, in considerazione del fatto che non ci siamo mai opposti ad una discussione in sede deliberante del provvedimento – e questo proprio perchè ci siamo resi conto di quanto fosse urgente l'approvazione di tale opera –, non sarebbe opportuno – è una sollecitazione a futura memoria – un accoglimento da parte della maggioranza, della presidenza e del Governo, magari non formale ma almeno a livello di intenti. Accogliendo questa esigenza di chia-

rezza e trasparenza di cui ci siamo fatti portatori, si manterrebbe un uguale livello di *fair play* nell'esame del provvedimento.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Bosi, credo che la soluzione migliore sia la seguente. Dopo l'approvazione degli ordini del giorno passeremo alla fase della votazione finale: in quella sede ognuno potrà esprimere una dichiarazione di voto complessiva sul provvedimento.

BALDINI. Aggiungo la mia firma all'ordine del giorno n. 4.

TERRACINI. Anch'io.

LAURO. Signor Presidente, aggiungo la mia firma e quella dei senatori Baldini e Terracini all'ordine del giorno n. 4.

BRIGNONE. Aggiungo la mia firma all'ordine del giorno n. 4.

BOSI. Anch'io aggiungo la mia firma all'ordine del giorno n. 4.

BORNACIN. Accolgo la modifica dell'ordine del giorno proposta dal Sottosegretario.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo accoglie l'ordine del giorno.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Senatore Carpinelli, in merito all'ordine del giorno 0/3212/1/8, accetta l'invito del Governo al ritiro?

CARPINELLI. Signor Presidente, in relazione all'invito al ritiro avanzato dal rappresentante del Governo, vorrei sottolineare come un analogo ordine del giorno sia già stato approvato nella legge finanziaria.

All'ultimo comma della premessa si afferma: «tenuto conto che il 15 maggio 1998 è stato collaudato il porto commerciale e turistico di Pozzallo...

Pertanto, il collaudo è avvenuto da poco e la struttura dovrebbe adempiere a determinate funzioni ma non è collegata. Con tale ordine del giorno, quindi, non si intende impegnare il Governo a realizzare l'opera, ma il progetto volto a verificare la fattibilità dell'opera stessa, compatibilmente con la programmazione generale e le disponibilità finanziarie.

Considerando il fatto che – appunto – non si tratta di realizzare un pezzo di autostrada, ma solo un progetto finalizzato a verificare l'effettiva possibilità di collegare anche il porto di Pozzallo all'autostrada preesistente, pregherei il rappresentante del Governo di valutare l'ordine del giorno in questo senso. Puntualizzando nuovamente che si tratta di un impegno teso alla progettazione e non alla realizzazione dell'opera, chiedo se il Governo non intenda rivedere la sua posizione.

In ogni caso, ho ricevuto mandato dal collega Scivoletto di sostenere l'ordine del giorno a nostra firma e, pertanto, sono propenso ad insistere per la sua votazione.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Solitamente cerco di accogliere gli ordini del giorno quando so di poter adempiere all'impegno assunto.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno in esame, devo confermare quanto ho detto al senatore Bornacin. La realizzazione del tratto autostradale Siracusa-Gela è stata assunta come un impegno nazionale; tuttavia la realizzazione del progetto esecutivo per un ulteriore lotto fino all'area portuale di Pozzallo sicuramente non è di competenza nazionale, ma provinciale o regionale (non saprei dire con esattezza, perchè bisognerebbe effettuare una verifica al riguardo). A questo punto, pertanto, posso accogliere tale ordine del giorno se vi è l'impegno della regione ad indicare tale opera tra le priorità.

LO CURZIO. È un impegno che dovrebbe assumere la regione Sicilia?

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Sì, certamente.

L'ordine del giorno n. l, pertanto, potrebbe essere modificato inserendo alla fine del dispositivo la seguente frase: «qualora la regione Sicilia indichi tale progetto tra le priorità».

SARTO. Mi sembra abbastanza curioso!

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Non capisco perchè sia curioso: le competenze regionali non sono mie «curiosità», ma sono previste dal nostro ordinamento.

CARPINELLI. Mi dichiaro favorevole a modificare l'ordine del giorno n. 1, nel senso testè suggerito dal sottosegretario di Stato Bargone.

LO CURZIO. Signor Presidente, prendo atto delle dichiarazioni espresse dal Governo, il quale assume un impegno per il finanziamento del tratto autostradale Siracusa-Gela; tuttavia gradirei evidenziare al signor Sottosegretario che, se è stato assunto questo impegno da uomini di governo e quindi di grande responsabilità, al di là della dignità e del prestigio...

FIRRARELLO. Senatore Lo Curzio, lei non ha letto il testo del disegno di legge: non c'è «una lira» per il tratto Siracusa-Gela!

LO CURZIO. Non posso scusarla, senatore Firrarello, per la sua interruzione e le contesto quanto afferma, perché alla fine della relazione del

disegno di legge n. 3212 si sottolinea che «per quanto attiene, invece, all'autostrada Siracusa-Gela, è indispensabile prevedere un finanziamento...»; questo conferma...

FIRRARELLO. Dove si conferma? In quale tabella è confermato?

LO CURZIO. Nel disegno di legge! Quindi, la prego di non fare dichiarazioni che poi vengono diffuse all'esterno a nome del suo Gruppo parlamentare o del Polo per le libertà, che lei rappresenta!

FIRRARELLO. Io non rappresento il Polo!

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Ricordo che stiamo parlando dell'ordine del giorno n. 1: pertanto, senatore Lo Curzio, se lei intende svolgere una dichiarazione di voto sul disegno di legge nel suo complesso, la prego di attendere l'apposito momento procedurale.

LO CURZIO. No, signor Presidente. Desidero intervenire in relazione all'ordine del giorno n. 1, ma poiché sono stato interrotto, ho voluto chiarire la mia posizione al collega Firrarello, che credo non conosca il problema.

In merito all'ordine del giorno in esame, desidero aggiungere la mia firma a quella dei senatori Scivoletto e Carpinelli. Prendo atto delle dichiarazioni espresse dal Governo, cioè che il tratto autostradale Siracusa-Gela viene incluso e che quindi sostanzialmente è già finanziato nel contesto del provvedimento, e ciò mi soddisfa; mi preoccupa, invece, caro signor Sottosegretario, che venga ricondotto tutto alla regione Sicilia. Questo è il motivo per cui qualcuno ha sorriso quando ho chiesto se era la regione Sicilia a dover indicare tale opera tra le priorità: infatti, questa è già una priorità!

FIRRARELLO. Simili affermazioni, senatore Lo Curzio, le faccia fuori di qui, non in quest'Aula!

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Vi invito a capire bene di cosa si tratti. Abbiamo tutti il diritto e il dovere del rispetto reciproco e del tempo che impegniamo.

LO CURZIO. Io ho capito bene.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Allora, lo ripeto per chi non l'avesse capito.

LO CURZIO. Va bene, purché non a me!

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione.* Stiamo discutendo un ordine del giorno che intende impegnare il Govemo ad includere, nell'ambito dei finanziamenti per gli interventi relativi al tratto autostradale Sira-

cusa-Gela, anche la realizzazione del progetto esecutivo per un ulteriore lotto sino all'area portuale di Pozzallo. Il Governo ha precisato che non può accogliere l'ordine del giorno in questi termini e che può farlo solo se viene precisato che l'impegno consegue all'assunzione delle decisioni da parte della regione di competenza; altrimenti, esso non rientrerebbe nelle materie su cui il Governo può decidere.

LAURO. Signor Presidente, anch'io vorrei aggiungere la mia firma all'ordine del giorno n. 1. Vorrei tuttavia far rilevare che il ministro Burlando ancora non ha fornito le indicazioni relative ai porti e ciò mette in difficoltà anche il Ministro dei lavori pubblici. In tale ordine del giorno si fa riferimento al collaudo del porto commerciale e turistico di Pozzallo. Però, tenuto conto delle necessità relative ai collegamenti marittimi, soprattutto con Malta e la Libia (visto che attualmente esiste tale possibilità) e anche con Siracusa, e tenuto conto altresì del fatto che il regolamento dei porti non è stato ancora eseguito e quindi non è stata predisposta la classificazione degli stessi, non ritengo che possano essere demandate alla regione Sicilia responsabilità che sono ancora «centralistiche»; se lo Stato, infatti, non decide nel merito del porto di Pozzallo, la regione non può sapere se la questione sarà di sua competenza o, viceversa, del Ministero.

Pertanto, chiedo che a questo ordine del giorno sia aggiunta anche la mia firma, sottolineando il fatto che non mi sembra sufficiente che il rappresentante del Governo lo accolga come raccomandazione.

FIRRARELLO. Anche se modificato, l'ordine del giorno rimane privo di efficacia perché in realtà la regione siciliana, in seguito ad una serie di decurtazioni legate a considerazioni assolutamente sbagliate in merito ad alcuni interventi sulla viabilità complessiva in Sicilia da parte dell'ANAS, vive attualmente una situazione particolarmente carente. Nei fatti la regione dovrebbe farsi carico di un finanziamento che in realtà spetterebbe allo Stato secondo quanto ha testé avuto modo di spiegare il senatore Lauro.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. È* un problema di scelta, non di finanziamenti.

FIRRARELLO. Sarà anche un problema di scelta ma non mi sembra che vi sia un riferimento ad alcun concreto finanziamento per il tratto stradale indicato nell'ordine del giorno all'esame.

CARPINELLI. Ripeto che sono favorevole a modificare l'ordine del giorno secondo quanto suggerito dal rappresentante del Governo.

BARGONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Con queste modifiche lo accolgo come raccomandazione.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

FIRRARELLO. L'esame del disegno di legge n. 3212, che la maggioranza ha inteso portare all'approvazione con forte determinazione, mi induce a prendere atto che la Commissione non è libera di votare. Avevo già manifestato perplessità per altri provvedimenti anche se in quei casi si trattava di temi in cui le interferenze potevano essere comprensibili, anche se non per i cittadini italiani, almeno per gli addetti ai lavori.

Il provvedimento in esame, invece, mi turba profondamente per il comportamento assunto dalla maggioranza che, pur avendo per tanti anni svolto il ruolo del «Catone il censore», oggi dimentica i problemi morali e di buona amministrazione, che erano stati posti da un'interrogazione dell'onorevole Storace, atto Camera 4-04316 del 10 giugno 1996, e dal settimanale «Il Mondo» in data 10 aprile 1998 e da altri quotidiani.

Lo stesso discorso vale per il Gruppo Alleanza Nazionale che, dopo aver manifestato inizialmente un'opposizione rigorosa alla proposta del Governo, ha gradualmente affievolito la sua azione fino a dichiarare la propria adesione.

Ancora più incomprensibile è il comportamento del Gruppo Forza Italia che dopo essersi fatto carico insieme ad Alleanza Nazionale di una revoca della sede deliberante per consentire che da un dibattito in Aula potessero emergere con maggiore evidenza gli equivoci insiti in questo disegno di legge, ha fatto anch'esso marcia indietro. Che cosa è accaduto per giustificare questa sorta di folgorazione non sulle vie di Damasco – come affermava «Il Mondo» – ma su quelle autostradali? È così potente la via delle *lobbies* da indurre il Governo, la maggioranza e perfino l'opposizione a comportamenti totalmente incomprensibili? Il disegno di legge fa scempio delle affermazioni, e quindi del significato, di una politica a favore del Meridione. L'unica vergognosa proposta consiste nei lavori di «pubblica inutilità» che generano in tanti giovani senza lavoro solo sfiducia nello Stato.

Le infrastrutture, che sono fondamentali per la Sicilia, vengono regolarmente disattese. Questa era un'occasione per completare un tratto autostradale al servizio di una parte della Sicilia. I lotti Avola-Noto-Rosolini dell'autostrada Siracusa-Gela sono fondamentali per consentire ai turisti di raggiungere un'area archeologica e culturale tra le più significative del paese. Dovreste rendervi conto che anche in questa occasione state violando una legge dello Stato, la n. 531 del 1982 che all'articolo 2 prevede il riparto territoriale dei finanziamenti assegnando alle regioni del Sud dell'Italia il 40 per cento degli investimenti mentre questo disegno di legge ne destina al Meridione soltanto l'1 per cento.

La blindatura del provvedimento posta in essere dal Governo, che ha respinto gli stessi emendamenti presentati dalla maggioranza e che fra l'altro ha avuto come conseguenza le dimissioni del relatore, non depone certamente a favore del Governo ma neanche della sua maggioranza.

È assolutamente incomprensibile il motivo per cui è stato respinto anche l'emendamento 3.13, tendente ad introdurre un comma dopo il comma

1, del seguente tenore: «Gli enti concessionari di autostrade la cui concessione è regolata dalla legge 24 aprile 1971, n. 287 assegnano i lavori pubblici oggetto della convenzione di cui al comma 1 mediante pubblico incanto o licitazione privata». È un aspetto che va chiarito. Spero che comportamenti simili non abbiano più a ripetersi perché turbano il lavoro di questa Commissione.

Nell'ultimo capoverso della relazione al disegno di legge è testualmente scritto che: «Per quanto attiene, invece, all'autostrada Siracusa-Gela, è indispensabile prevedere un finanziamento da destinarsi alla realizzazione del progetto esecutivo, relativamente ai lotti Avola-Noto-Rosolini.». Dal momento che non è prevista neanche una lira di finanziamento per la realizzazione della strada, riteniamo giusto non solo che lo sappiano i senatori di questa Commissione ma anche i cittadini siciliani. Non è possibile che anche con questo disegno di legge vengano imbrogliati gli elettori e che ciò accada mentre si finanzia tra mille equivoci il provvedimento in oggetto. Vi sono certamente ragioni validissime per la realizzazione del tratto autostradale Asti-Cuneo, specialmente per chi abita in quelle zone. Si tratta di una delle zone più ricche d'Italia che potrebbe quindi realizzare tale opera sulla base di normali meccanismi tariffari.

Si dovrebbe, in primo luogo, dare risposta ai molti dubbi sollevati da varie interrogazioni rimaste senza risposta e dal settimanale «Il Mondo» e confermati in questa sede dall'amministratore delegato dell'ANAS, in ordine all'utilizzazione dei fondi la cui destinazione era in gran parte tendenzialmente vincolata alla realizzazione dell'opera.

Ritengo che abbiamo il diritto di conoscere la convenzione, di sapere quali sono i rapporti tra i soci e quelli tra il Governo e i rappresentanti della società.

Questo provvedimento può essere considerato una «legge truffa». Ritengo, infatti, inammissibile che ancora oggi, alle soglie del nuovo millennio, si presentino e vengano approvati d'urgenza disegni di legge di questo tipo. Mi rivolgo ai commissari di codesta Cornmissione, che hanno manifestato le loro perplessità nel corso del dibattito svoltosi in merito, e in particolare a quelli del meridione che non possono consentire l'approvazione di un disegno di legge di questa specie, perché è una truffa ai danni della Sicilia e di tutto il Sud.

LO CURZIO. Signor Presidente, ritengo che oggi stiamo varando un disegno di legge prevalentemente positivo per il meridione. A mio avviso, infatti, tale provvedimento può rilanciare la parte meridionale del paese e, in modo particolare, lo zoccolo duro della zona Sud della Sicilia, con l'impegno assunto dal Governo in ordine al finanziamento del tratto autostradale Siracusa-Gela.

Con i collegamenti Messina-Catania, Catania-Siracusa e il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela verrà realizzato il periplo della Sicilia. Ciò ha un significato politico importante, perché qualifica il meridione e questa maggioranza che vara il disegno di legge in esame. A nome del

Gruppo parlamentare del Partito Popolare Italiano, dichiaro pertanto il voto favorevole sul disegno di legge n. 3212.

Inoltre, anche se è stata fatta una certa confusione da parte di qualche collega dell'opposizione, che si è riferito a collegamenti marittimi connessi alle infrastrutture autostradali, desidero aggiungere una raccomandazione. Ritengo che i collegamenti marittimi tra la Sicilia – e più specificamente Siracusa – e Malta siano di competenza del Ministero dei trasporti e non di quello dei lavori pubblici; tuttavia, poiché l'occasione mi coglie «in positivo», visto che riguarda una lunga e indeterminata attesa delle popolazioni del Sud dell'Italia (e specificamente del siracusano), gradirei che il sottosegretario Bargone prenda atto di ciò, al di là della rubrica di sua competenza, affinché questa segnalazione possa essere evidenziata al settore di competenza.

Al signor Presidente della Commissione chiedo che venga valutata la portata di questo disegno di legge. Però, la mia voce non vuole essere «gettata nel nulla» insieme a quella del collega Lauro, perché sentirò l'esigenza di intervenire nella sede opportuna, qualora nella rubrica del Ministero dei trasporti dovessimo trattare la questione della navigazione marittima per la ripresa dell'attività della Tirrena e dell'Adriatica nel settore dei collegamenti marittimi tra Siracusa e Malta.

Per quanto riguarda il disegno di legge n. 3212, esprimo non soltanto un plauso al Governo, ma anche al Presidente di codesta Commissione perché, in modo molto rapido, porteranno i colleghi commissari ad approvare il testo e quindi a fornire una risposta concreta al paese e in particolare al meridione dItalia.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Ringrazio il senatore Lo Curzio, ma voglio sottolineare che nessuna voce cade nel vuoto e nessuna parola pronunciata in codesta sede, che coinvolga la responsabilità di questa Presidenza, viene «gettata nel nulla».

LO CURZIO. Ciò mi fa piacere, signor Presidente, perché è un messaggio positivo.

SARTO. Signor Presidente, il provvedimento in esame è articolato in varie parti, tra cui ve ne è una riguardante il finanziamento per la salvaguardia di Venezia, rispetto al quale ho presentato anche un ordine del giorno al fine di impegnare il Governo a fornire al Parlamento un rendiconto annuale sullo stato di attuazione delle opere, come prevede l'articolo 4 della legge 29 novembre 1984, n. 798.

Il punto che ha costituito un gravissimo elemento ai dissenso tra la nostra forza politica, che è pienamente e lealmente all'interno della maggioranza, e il Governo (e ciò vale anche per i colleghi di Rifondazione Comunista) ha riguardato soltanto il modo in cui nel provvedimento sono finalizzati i finanziamenti per il sistema autostradale. Poichè alcuni degli interventi previsti sono stati esplicitamente e specificamente citati (diversamente da altri che, quindi, rientreranno negli specifici compiti

del Governo), si è dovuto effettuare un approfondimento in ordine alla loro natura. In particolare, per la realizzazione del tratto autostradale Asti-Cuneo, l'approfondimento ha rilevato l'esistenza di problemi molto seri non solo di natura tecnica, ma anche politica, riguardanti il rispetto della legislazione, delle norme vigenti, e quindi dei criteri di buona amministrazione della spesa del pubblico danaro per opere più o meno utili, e anche della compatibilità ambientale.

Il Gruppo Verdi-l'Ulivo ha eseguito molto seriamente tali approfondimenti, tant'è che i colleghi di quella regione ormai riconoscono che in proposito il mio livello di conoscenza è pari al loro; personalmente non ho svolto con piacere questo compito di approfondimento, anzi l'avrei evitato ben volentieri se solo il Governo avesse impostato il testo del disegno di legge in modo diverso. D'altra parte, alcuni miei emendamenti proponevano questo tipo di soluzione, cioè prevedevano un finanziamento per opere autostradali senza fare specifiche citazioni.

Comunque, in ordine alla citazione fatta l'emendamento proposto dai Verdi riconosce le mediazioni della politica rispetto agli obiettivi che ogni forza politica e l'attuale Governo perseguono; tale emendamento non ha, ad esempio, riproposto *tout court* la posizione di alcune forze politiche locali, come quelle dei Verdi e di Rifondazione Comunista, ma ha avanzato una proposta che oggi è fattibile a livello di Governo e accettabile a livello locale: ha semplicemente proposto che, innanzi tutto, il finanziamento fosse erogato malgrado ci fosse in precedenza un inequivocabile impegno della società autostradale a sostenere essa tale finanziamento. Quindi, malgrado questo impegno pregresso, si accetta che una parte del finanziamento di quell'opera sia pubblico.

Tenendo presente che già nel 1992/'93 da parte della Commissione per la valutazione di impatto ambientale e poi anche a livello locale erano nate proposte non solo per tratti interamente autostradali ma anche per tratti superstradali, la seconda mediazione era data dal fatto che si accettava che invece sia per il tratto tra Asti e la A6 sia per quello tra la A6 e Cuneo fossero realizzati due segmenti di tipo autostradale. Non è una cosa da poco ed è ciò che oggi chiedono gli enti locali e la regione.

Cosa si chiedeva invece di cambiare in questo provvedimento? Che fossero espressi due semplici criteri che a prima vista potevano sembrare pleonastici. In primo luogo che il tracciato – o meglio quello dei due tracciati che va da Cuneo alla A6 – tenesse conto dei problemi di traffico locale da tutti riconosciuti e evidenziati in ordini del giorno che incredibilmente il Governo ha accolto: mi riferisco all'ordine del giorno 0/3212/4/8 che in base agli evidenti problemi di traffico esistenti sulla statale 28 ne chiede il potenziamento. Questi problemi di traffico potrebbero essere risolti anche grazie al segmento autostradale purchè questo problema, che nell'attuale progetto non viene affrontato, venga considerato nelle scelta del tracciato. In secondo luogo che vi fosse un'effettiva valutazione di impatto ambientale.

Anche se in sostanza si sarebbero potute accogliere queste indicazioni di carattere generale senza entrare nel merito, purtroppo lo sbarramento

rigido, non solo rispetto a questa formulazione ma anche rispetto ad altre formulazioni ancora più generali da me proposte, dimostra che non si tratta di un problema formale o del fatto che non è bene enunciare principi che sono già noti, bensì di una precisa non volontà rispetto a qualsiasi verifica in merito all'utilità di questo tracciato e alla sua compatibilità ambientale. Questo perchè si sa perfettamente – e nonostante ciò si continua a perseverare – che questo tracciato non presenta nessuno dei due requisiti. Da un lato è ambientalmente incompatibile, dall'altro è poco utile e risponde anzi esclusivamente ad un interesse societario della società concessionaria stessa che, come succede in Italia, arriva a proporre un percorso molto strano e particolare che si giustifica solo rispetto al suo interesse molto settoriale e specifico e quindi limitativo degli interessi pubblici.

È un problema ricorrente tanto che un caso analogo abbiamo potuto verificarlo nel Veneto rispetto alla A28; è una tipologia talmente chiara che al sottosegretario Bargone dovrebbe essere ben nota. I vecchi progetti all'esame non sono spesso mirati alla compatibilità ambientale, nè all'utilità trasportistica massima; in particolare, sono progetti che tendono a realizzare un altro tratto della rete della società concessionaria che poi mira ad innescarne un altro ancora. In questo caso è molto chiaro che quel segmento prelude ad altri prolungamenti. Si chiedeva semplicemente che le autorità competenti procedessero a tale verifica che, anche se l'emendamento non è stato approvato, andrebbe comunque fatta.

Mi sembra opportuno ribadire che il progetto, bocciato nel 1993 rispetto alla valutazione di impatto ambientale, poi ugualmente approvato dal Presidente del Consiglio Berlusconi e oggi all'esame degli enti locali, è ancora un progetto preliminare che per diventare definitivo dovrà essere sottoposto alla suddetta valutazione.

Non si tratta solo di problemi ambientali ma anche di problemi legati alla necessità di rendere massima l'utilità di un'opera rispetto all'utenza vera, che non è rappresentata dalla società autostradale, ma dal territorio. Questa rottura con noi Verdi è grave soprattutto per ciò che comporta e probabilmente non c'è la volontà da parte del Governo di recuperare presto e bene alcune opere nate male, di migliorarle e di realizzarle in fretta, ma sulla base di modifiche che tengano conto di criteri di utilità, di buona amministrazione e di sostenibilità ambientale.

In ogni caso, pur valutando in senso del tutto contrario la questione testè indicata, voterò a favore dell'intero provvedimento.

BORNACIN. Signor Presidente, il Gruppo Alleanza Nazionale voterà a favore del provvedimento in oggetto. In risposta al senatore Firrarello voglio chiarire che sin dal primo momento queste sono state le nostre intenzioni e che non ci siamo mai sognati di revocare la deliberante. Nella mia vita politica non sono mai stato sensibile ad alcuna *lobby* o gruppo di pressione e vi garantisco che tanto meno sono stato sensibile a pressioni di ex deputati della prima Repubblica che, tra l'altro, non capisco quali interessi possano avere nel contrastare il provvedimento in esame. Non sono

sensibile ad alcuna pressione e tengo a precisare che quando esprimo delle posizioni politiche lo faccio in base ad interessi che vanno a vantaggio del paese e degli elettori delle zone alle quali il provvedimento si riferisce.

Ritengo che la realizzazione dell'Asti-Cuneo sia un'opera estremamente importante che non va soltanto a vantaggio delle popolazioni del Piemonte, che vivono in una delle zone peggio collegate del nostro paese, ma di tutta l'Italia. Ho ritenuto opportuno presentare un ordine del giorno relativo anche alla statale 28 che costituisce il completamento di un'opera per larghi tratti già realizzata. Quindi, se si considera il tratto autostradale Asti-Cuneo anche come un collegamento con l'Europa, evidentemente non si intende fermarsi a Cuneo, ma proseguire verso la Francia.

Ribadisco, comunque, il voto favorevole del Gruppo Alleanza Nazionale.

VEDOVATO. Signor Presidente, credo di dover richiamare qualche ovvietà che, però, nel corso della discussione è stata un po' offuscata.

Innanzitutto, il provvedimento al nostro esame sostanzialmente applica alcune priorità già individuate nelle tabelle della legge finanziaria; naturalmente, con tale disegno di legge non si propone di finanziare – anche perchè sarebbe oggettivamente impossibile – il superamento dei gap infrastrutturali del nostro paese nel suo complesso, ma certamente si operano delle scelte e si individuano delle priorità.

La seconda ovvietà riguarda il fatto che il provvedimento non concerne solo il tratto autostradale Asti-Cuneo (anche se i commissari hanno concentrato la loro attenzione particolarmente su tale punto, con una visione della questione anche da parte di chi non fa parte di quel territorio, il che rappresenta un segno positivo), ma richiama tutta una serie di interventi molto significativi: forse ci siamo dimenticati che in esso vengono previsti interventi per l'adeguamento degli edifici demaniali alle norme di sicurezza (cosa di grande rilievo) o che esso riguarda i porti di Marsala e di Trapani, e anche consistenti finanziamenti a favore di Reggio Calabria e di Venezia.

Con queste osservazioni intendo sottolineare che vi è un equilibrio all'interno del provvedimento in esame. Devo evidenziare, però, che il collega Firrarello (che in questo momento, purtroppo, non è presente in Aula) ha fatto un'affermazione un po' sorprendente: egli ha sostenuto, infatti, che codesta Commissione non è stata libera di legiferare; eppure sono state espresse posizioni differenziate anche all'interno degli schieramenti politici, il che senz'altro rappresenta il segno dello svolgimento di un dibattito libero. D'altra parte, sarebbe opportuno che chi fa riferimento a limitazioni della libertà dei parlamentari spieghi in cosa esse consistano e si riferisca, se si conoscono, a fatti o valutazioni in tal senso; diversamente, queste rimangono solo affermazioni polemiche e senza significato.

In generale, per quanto riguarda la questione del tratto autostradale Asti-Cuneo, voglio ricordare che non si tratta solo di recuperare un intervento in termini rapidi, perché è un'opera attesa da tempo in quella zona

per il servizio complessivo di una struttura economica e sociale, rispetto alla quale tale esigenza è incontestabile.

In questa sede si doveva giungere rapidamente alla soluzione del problema - e credo che oggi stiamo arrivando a tale risultato – nella consapevolezza che vi sono alcune questioni di metodo oltre che politiche. Tale vicenda non giunge del tutto nuova su questi banchi, perché è stata oggetto di discussione in sede locale e in tutte le sedi istituzionali e sociali, e lì vi è la possibilità di affrontare e discutere anche temi importanti, come quello della salvaguardia ambientale. Tali elementi, però, non possono bloccare la realizzazione di queste opere e credo che da parte delle amministrazioni locali e anche del Governo vi sia la legittimazione, la capacità e l'intelligenza di affrontare questi problemi, che comunque non possono mettere in discussione la realizzazione delle opere previste.

A nome del mio Gruppo, pertanto, esprimo convintamente voto favorevole sul provvedimento nel suo complesso, perché riteniamo che esso sia equilibrato e rispondente all'esigenza di dotare il nostro paese di infrastrutture di grande rilievo oltre che molto attese.

CASTELLI. Signor Presidente, più che entrare nel merito dei vari articoli del provvedimento in esame, vorrei svolgere alcune annotazioni di carattere politico. Mi sembra infatti, abbastanza difficile entrare nel merito di un provvedimento che fa riferimento a tutto: alla salvaguardia di Venezia, agli interventi per l'abbazia di Montecassino, agli escavi in qualche porto da qualche parte e ai finanziamenti per Reggio Calabria. Insomma, si tratta del classico provvedimento *omnibus*, che prendo ad esempio per dimostrare quanto sia negativo il centralismo che viviamo. Ciò si può desumere anche da quello che sta accadendo in quest'Aula: mi sembra, infatti, che su queste votazioni i Gruppi parlamentari si stiano spaccando al loro interno (non so se ho colto esattamente la richiesta del senatore Ragno di dichiarare il proprio voto in dissenso dal Gruppo). In realtà, di fronte a provvedimenti di questo tipo, il fatto regionale e di area fa premio nettamente rispetto al fatto politico, che poi in realtà non c'è.

È del tutto evidente che non diventeremo federalisti – per carità, sarebbe una cosa troppo avanzata per questo arretratissimo paese! – ma spero che stabiliremo finalmente un minimo di autonomia, in modo che non sia più Roma a decidere, ad esempio, la spesa di 3 miliardi di lire per gli escavi del porto di Trapani.

Peraltro, vorrei domandare con quale criterio si decide di scavare il porto di Trapani piuttosto che quello di Marsala, quando con la legge 28 gennaio 1994, n. 84, è stata operata la scelta ben precisa di mettere i porti in concorrenza tra loro. Vorrei ricordare – anche se oggi non è presente il rappresentante del Ministero dei trasporti – che il sistema portuale italiano non è di rete, ma di porti in concorrenza; in questo modo, quindi, si andrebbe chiaramente ad avvantaggiare qualche porto rispetto ad altri.

Approfittando della presenza del rappresentante del Governo (non so se poi mi risponderà in separata sede), vorrei sapere che fine abbia fatto il famoso progetto di regionalizzazione delle strade; una volta andato in

porto, questo progetto forse ci eviterebbe le estenuanti discussioni sulle opere stradali; e così un senatore veneto non potrebbe più contestare il percorso del tratto Asti-Cuneo! Ritengo, a questo proposito, che gli artigiani cuneesi debbano poter scegliere il tracciato che preferiscono, il che sarebbe solo una questione di buon senso! Pertanto, abbiamo grandi difficoltà a votare questo provvedimento, perchè esso non è altro che una sorta di «spalmatura» di un po' di soldi qua e là, senza alcun apparente disegno organico e di portata nazionale.

Inoltre gradiremmo, anzi gradirei (visto che il mio collega Brignone, per ovvi motivi elettorali, si pronuncerà diversamente – perchè siamo di fronte anche a queste contraddizioni! – e quindi alla fine rimango soltanto io) che il Governo agisse in modo un pò meno elettoralistico. Ad esempio, va benissimo il disegno di legge n. 2206, che riguarda un finanziamento di 470 miliardi per la tratta ferroviaria Genova-Ventimiglia, ma evidenzio che esso è stato varato poco prima che iniziasse la campagna elettorale di Genova; allo stesso modo, ora si va a votare ad Asti e a Cuneo. Questo è un dato di fatto! Allora, propongo che si voti una volta all'anno, così – magari – diamo più soldi! Insomma, cerchiamo di trattenerci un po' sui provvedimenti di carattere elettoralistico! In ogni caso, dichiaro che mi asterrò dalla votazione del disegno di legge in esame.

BALDINI. Signor Presidente, intervengo per preannunciare il voto favorevole del Gruppo Forza Italia. Anche a noi il disegno di legge in esame appare complessivamente disorganico e disarticolato rispetto al sistema generale del paese, e sarebbe stato meglio se fosse stato ideato da parte del Ministero un piano complessivo, che avesse permesso di comprendere pienamente in quale direzione intende muoversi il Ministro dei lavori pubblici. Ci sembra che, in realtà, da parte del Ministero si sia preferito seguire una strada che mira a determinati obiettivi che vengono assunti con metodi di scelta molto discrezionali. È evidente che come si parla dei fondali di Trapani e di Marsala si debba giustamente parlare anche dei problemi del porto di Napoli, come prima ricordava il senatore Lauro.

Il Governo si è reso disponibile ad adottare questi provvedimenti sulla base di criteri oggettivamente discrezionali. In Italia non esistono soltanto realtà come quelle di Reggio 'Calabria e certamente l'abbazia di Montecassino non rappresenta l'unica delle strutture che necessitano di restauri o di operazioni di recupero.

Anche se sotto questo profilo il metodo seguito non ci convince nel modo più assoluto, come si può dire di no a determinati interventi? Una risposta contraria significherebbe negare una continuità alla realizzazione di opere che, pur essendo censurabili dal punto di vista delle scelte, rappresentano fatti concreti rispetto ai quali non si può non essere d'accordo, ma questo solo per evitare che una posizione contraria possa determinare conseguenze negative per obiettivi che sono da sostenere e da realizzare.

In ogni caso, pur avanzando le nostre osservazioni critiche e le nostre riserve sull'impianto generale del provvedimento, in particolare per le modalità con cui il Governo agisce utilizzando vecchi sistemi particolaristici

e clientelari finalizzati solo a realizzare consenso intorno alle proprie posizioni politiche, voteremo a favore del provvedimento.

RAGNO. Signor Presidente, intendo esprimere, in dissenso dal mio Gruppo, un voto contrario associandomi alle valutazioni e concordando con le motivazioni del senatore Firrarello in merito a questo provvedimento. Ovviamente non concordo con le premesse del suo intervento in ordine agli atteggiamenti dei Gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia e della Commissione.

Nei fatti sembra che questo Governo consideri ormai la Sicilia fuori dall'Italia. Il fatto che non vi sia neanche un intervento per dare alla Sicilia se non la possibilità di un'equiparazione alla situazione complessiva del Nord almeno quella di un passo avanti tendente a favorire la ripresa di questa regione, è un discorso che mi preoccupa enormemente. Se fossi cinico dovrei essere felicissimo, perchè questo atteggiamento del Governo a Messina ha già consentito di vincere su tutti i fronti e di battere anche l'amministrazione comunale gestita dall'Ulivo.

Anche se sono stato eletto in un collegio siciliano, rappresento l'intero paese; ciò non toglie però che voterò contro il provvedimento, ma non perchè si vuole favorire la realizzazione del tratto autostradale Asti-Cuneo, bensì perchè non vi è alcun intervento che mostri una qualche volontà del Governo ad interessarsi della Sicilia nel tentativo di riportare un certo equilibrio tra Nord e Sud.

Tutti i provvedimenti, anche quelli di poco conto, tendono a non favorire questa regione. Basta pensare al provvedimento relativo al settore dei trasporti. Mi permetto in proposito di fare un breve inciso, per sottolineare che domani non potrò essere presente per la discussione di questo provvedimento, proprio per un problema legato ai trasporti. Infatti il treno delle 22,15, che in passato mi permetteva di viaggiare di notte e di raggiungere Messina l'indomani alle 6,30, è stato anticipato alle 20,50. Grazie a questo nuovo orario l'arrivo a Messina è previsto per le 5 di mattina. È un orario per me troppo scomodo e purtroppo non vi sono altri treni che raggiungano Messina in un orario decente. Pertanto, con l'introduzione del nuovo orario dei treni sarò purtroppo assente tutti i giovedì. Tra l'altro, pur partendo da Roma è necessario acquistare il biglietto dalla stazione di partenza, vale a dire da Milano.

Questo inciso mi sembrava importante sia perchè la Commissione si occupa anche di problemi relativi ai trasporti, sia per ribadire la sensazione di una fortissima disattenzione verso la Sicilia, una regione che paga le tasse come tutte le altre. È necessaria una più attenta valutazione dell'operato del Governo e di quegli enti che possono in qualche modo essere influenzati dalle decisioni a livello governativo. Tengo a precisare che il problema da me sollevato non riguarda ovviamente solo il sottoscritto, ma tutti coloro che per ragioni professionali hanno necessità di raggiungere la Sicilia.

BRIGNONE. A differenza del senatore Castelli, che per motivi politici si asterrà dal voto, intendo annunciare il mio voto favorevole al provvedimento in esame.

Non è certo per la realizzazione dell'Asti-Cuneo che sono stato eletto con il sistema maggioritario, quale unico senatore della Lega Nord in Piemonte. In realtà il mio compito principale è quello di essere innanzitutto un buon amministratore locale che si interessa di quanto accade sul territorio. Attualmente gli amministratori locali, proprio perché sentono fortemente la necessità di avviare quest'opera, stanno presidiando, come già è accaduto, la prefettura di Cuneo. È vero che questo tracciato ha la singolare forma di una zeta rovesciata, però posso assicurare che è il frutto di una scelta che, pur lungamente maturata e sofferta, viene ormai accettata unanimemente.

Nel provvedimento è inoltre presente all'articolo 1 un altro elemento qualificante nel senso che, sulla base delle norme previste dal decreto legislativo n. 626 del 1994, vengono stanziati fondi per consentire l'avvio di un primo programma di interventi per l'adeguamento degli edifici demaniali e di quelli in uso all'Amministrazione statale alle norme sulla sicurezza e salute dei lavoratori.

Infine, dal momento che verrà utilizzato l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici, si presume che i vari interventi contemplati nel provvedimento siano già stati valutati precedentemente.

BOSI. Dichiaro il voto favorevole del mio Gruppo non senza però aver ribadito un concetto già espresso in discussione generale. Anche se forse non è il termine più adatto, mi sembra che ogni qualvolta affrontiamo provvedimenti relativi al finanziamento di opere pubbliche si assiste ad un atteggiamento in qualche modo «ricattatorio». Non a caso molti colleghi nel dichiarare il voto favorevole hanno usato, pur tra mille riserve, l'espressione «elettorato». Invece di preoccuparsi dell'interesse nazionale, di quello dei cittadini e della qualità della vita, molti hanno preferito parlare di «elettorato» proprio perché questi provvedimenti sono in realtà da considerare elettoralistici. Questo perché, essendoci l'esigenza di realizzare un'opera pubblica sulla quale sono tutti d'accordo, i provvedimenti vengono poi predisposti nella maniera che si è visto.

Ad esempio, di questo disegno di legge nessuno riesce a capire l'entità dei finanziamenti previsti per il tratto Asti-Cuneo: chi è bravo mi dica quanti soldi sono destinati a tale scopo dal disegno di legge! Si afferma che si cerca di limitare il contributo pubblico, ma poi in realtà sembra che esso venga concesso, senza sapere neanche a quanto ammonti. Non si tiene conto dell'equilibrio all'interno del sistema autostradale tra il Nord e il Sud: si afferma che esiste il famoso 40 per cento per il Sud, ma ogni provvedimento presentato non rispetta questa percentuale.

Perfino il senatore Lo Curzio è stato ingannato dalla lettura di questo disegno di legge e ha pensato si trattasse del finanziamento del tratto autostradale Siracusa-Gela, mentre in realtà si fa riferimento solo al finanzia-

mento del progetto esecutivo: ciò, però, si desume solo dalla relazione, perché nel disegno di legge non viene specificato niente.

FIRRARELLO. Ma il senatore Lo Curzio non ha letto il disegno di legge!

BOSI. Insomma, anch'egli è stato ingannato e così ha svolto un intervento euforico, probabilmente senza aver capito niente.

LO CURZIO. No, io ho capito tutto: chi non capisce niente è ben altra gente!

BOSI. Non è colpa sua, senatore Lo Curzio: nel disegno di legge non viene specificato niente; solo nella relazione si specifica che il finanziamento previsto riguarda il progetto esecutivo.

In sostanza, voglio sottolineare che nel provvedimento non c'è niente di trasparente!

Esprimo, pertanto, una riserva sul disegno di legge, ma sono favorevole acciocchè tutte queste opere vengano realizzate. Inoltre nessuno di noi si vuole assumere la responsabilità di allungare i tempi; tuttavia, non possiamo tacere su un metodo assolutamente inaccettabile di curare tali questioni e soprattutto di stilare testi di legge che di legislativo hanno assai poco, se non l'impegno disposto!

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge n. 3212 nel suo complesso.

È approvato.

Avverto che, in seguito a tale approvazione, i disegni di legge nn. 404 e 2580 e il voto regionale n. 78 restano assorbiti.

I lavori terminano alle ore 16,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare dell'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. VINCENZO FONTI