

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

51.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 OTTOBRE 2006

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **CARLO LEONI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GIULIO TREMONTI**

INDICE

| | |
|-------------------------------------|------|
| <i>RESOCONTO SOMMARIO</i> | V-IX |
| <i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> | 1-50 |

| | PAG. | | PAG. |
|---|------|---|------|
| Missioni | 1 | Casillo Tommaso, <i>Sottosegretario per le infrastrutture</i> | 1 |
| Mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029, D'Alia ed altri n. 1-00037, Diliberto ed altri n. 1-00039 e Franceschini ed altri n. 1-00040: Iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina (Seguito della discussione) | 1 | (<i>Dichiarazioni di voto</i>) | 1 |
| (<i>Parere del Governo</i>) | 1 | Presidente | 1 |
| Presidente | 1 | Bono Nicola (AN) | 14 |
| | | Briguglio Carmelo (AN) | 8 |
| | | D'Alia Gianpiero (UDC) | 5 |
| | | Forgione Francesco (RC-SE) | 6 |
| | | Francescato Grazia (Verdi) | 15 |
| | | Gibelli Andrea (LNP) | 17 |

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Italia dei Valori: (IdV); La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; Democrazia Cristiana-Partito Socialista: DC-PS; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA

| | PAG. | | PAG. |
|---|--------|---|--------|
| Li Causi Vito (Pop-Udeur) | 9 | Chiti Vannino, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali</i> | 32 |
| Lo Presti Antonino (AN) | 19 | <i>(Amministrazione dell'aeroporto di Catania – n. 3-00312)</i> | 33 |
| Mancini Giacomo (RosanelPugno) | 2 | Bianchi Alessandro, <i>Ministro dei trasporti</i> . | 33 |
| Mellano Bruno (RosanelPugno) | 17 | Licandro Orazio Antonio (Com.It) | 33, 34 |
| Misiti Aurelio Salvatore (IdV) | 12 | <i>(Interventi per migliorare i collegamenti ferroviari della Basilicata – n. 3-00313)</i> | 34 |
| Misuraca Filippo (FI) | 4 | Belisario Felice (IdV) | 34, 35 |
| Nardi Massimo (DC-PS) | 2 | Bianchi Alessandro, <i>Ministro dei trasporti</i> . | 34 |
| Nucara Francesco (Misto) | 13 | <i>(Iniziativa in materia di tutela abitativa e di diritto alla casa – n. 3-00314)</i> | 36 |
| Rao Pietro (Misto-MpA) | 7 | Ferrero Paolo, <i>Ministro della solidarietà sociale</i> | 36 |
| Santelli Jole (FI) | 12 | Perugia Maria Cristina (RC-SE) | 36, 37 |
| Tassone Mario (UDC) | 11 | <i>(Iniziativa volte a dare piena e corretta attuazione all'Istituto della cassa delle ammende – n. 3-00315)</i> | 37 |
| Preavviso di votazioni elettroniche | 20 | Mastella Clemente, <i>Ministro della giustizia</i> .. | 38 |
| Ripresa discussione | 20 | Mellano Bruno (RosanelPugno) | 37, 38 |
| <i>(Ripresa dichiarazioni di voto)</i> | 20 | <i>(Iniziativa volte a sostenere l'avanzamento dei lavori del progetto Mose – n. 3-00316)</i> ... | 39 |
| Presidente | 20 | Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrutture</i> | 39 |
| Allasia Stefano (LNP) | 27 | Fabris Mauro (Pop-Udeur) | 40 |
| Cardinale Salvatore (Ulivo) | 24 | Picano Angelo (Pop-Udeur) | 39 |
| Del Bue Mauro (DC-PS) | 27 | <i>(Risorse e priorità destinate alle infrastrutture – n. 3-00317)</i> | 41 |
| Fasolino Gaetano (FI) | 25 | Barbi Mario (Ulivo) | 41 |
| Goisis Paola (LNP) | 26 | Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrutture</i> | 41 |
| Grimaldi Ugo Maria Gianfranco (FI) | 26 | Mariani Raffaella (Ulivo) | 41 |
| Grimoldi Paolo (LNP) | 27 | <i>(Richiesta di commissariamento della Quadrilatero Spa – n. 3-00318)</i> | 42 |
| La Loggia Enrico (FI) | 22 | Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrutture</i> | 42 |
| Licandro Orazio Antonio (Com.It) | 20 | Lion Marco (Verdi) | 42, 43 |
| Marinello Giuseppe Francesco Maria (FI) . | 28 | <i>(Iniziativa volte a continuare la realizzazione delle grandi opere strategiche dei corridoi 5, 1 e 8 – n. 3-00319)</i> | 44 |
| Mondello Gabriella (FI) | 26 | Di Pietro Antonio, <i>Ministro delle infrastrutture</i> | 44 |
| Pini Gianluca (LNP) | 28 | Bricolo Federico (LNP) | 44 |
| Pottino Marco (LNP) | 26 | <i>(Iniziativa volte all'immediata redazione di una « Carta dei valori » – n. 3-00320)</i> | 45 |
| <i>(Votazioni)</i> | 28 | Amato Giuliano, <i>Ministro dell'interno</i> | 45 |
| Presidente | 28 | Volontè Luca (UDC) | 45, 46 |
| Sull'ordine dei lavori | 29 | | |
| Presidente | 29 | | |
| La Malfa Giorgio (Misto) | 29 | | |
| <i>(La seduta, sospesa alle 12,20, è ripresa alle 15)</i> | 30 | | |
| Interrogazioni a risposta immediata (Svolgimento) | 30 | | |
| <i>(Iniziativa per contenere il caro benzina – n. 3-00310)</i> | 30 | | |
| Chiti Vannino, <i>Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali</i> | 30 | | |
| Fallica Giuseppe (FI) | 30 | | |
| La Loggia Enrico (FI) | 31 | | |
| <i>(Partecipazione di Finmeccanica al capitale della MBDA Spa – n. 3-00311)</i> | 31 | | |
| Barani Lucio (DC-PS) | 31, 32 | | |

| | PAG. | | PAG. |
|--|--------|---|-----------------------|
| <i>(Iniziativa per un'adeguata tutela della comunità italiana in Alto Adige - n. 3-00321)</i> . | 47 | Considerazioni integrative della dichiarazione di voto del deputato Gaetano Fasolino sui documenti di indirizzo concernenti le iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina | 50 |
| Amato Giuliano, <i>Ministro dell'interno</i> | 47 | | |
| Holzmann Giorgio (AN) | 47, 48 | | |
| Ordine del giorno della seduta di domani . | 49 | <i>ERRATA CORRIGE</i> | 50 |
| Dichiarazione di voto del deputato Aurelio Salvatore Misiti sui documenti di indirizzo concernenti le iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina | 49 | Votazioni elettroniche (Schema) | <i>Votazioni I-IX</i> |

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'*Allegato A*.
 Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'*Allegato B*.

PAGINA BIANCA

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO LEONI

La seduta comincia alle 10.

La Camera approva il processo verbale della seduta di ieri.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunica che i deputati in missione sono sessantotto.

Seguito della discussione delle mozioni La Loggia n. 1-00029, D'Alia n. 1-00037, Diliberto n. 1-00039 e Franceschini n. 1-00040: Iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina.

PRESIDENTE. Avverte che è stata presentata la risoluzione Franceschini n. 6-00008 e che le mozioni Diliberto n. 1-00039 e Franceschini n. 1-00040 sono state ritirate dai rispettivi presentatori.

TOMMASO CASILLO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture*. Esprime parere favorevole sulla risoluzione Franceschini n. 6-00008 e parere contrario sulle mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037.

PRESIDENTE. Passa alle dichiarazioni di voto.

GIACOMO MANCINI (RosanelPugno). Pur riconoscendo l'utilità del ponte sullo stretto di Messina, non ritiene prioritaria la sua realizzazione, anche in considerazione dell'attuale situazione economica e

finanziaria del Paese. Sottolinea comunque la necessità di migliorare i collegamenti del Mezzogiorno con il resto dell'Italia e l'Europa sulla base di un approccio non ideologico né strumentale ed attraverso un maggiore coinvolgimento degli enti locali interessati.

MASSIMO NARDI (DC-PS). Giudica pretestuose e strumentali le ragioni addotte dal Governo per giustificare il proprio intendimento di non procedere alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, rinunciando peraltro a dare ulteriore impulso allo sviluppo del Meridione e ad utilizzare le risorse finanziarie a tal fine stanziare dall'Unione europea; dichiara pertanto il voto favorevole del suo gruppo sulle mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037.

FILIPPO MISURACA (FI). Lamentato il carattere ideologico e strumentale delle argomentazioni addotte a sostegno della tesi contraria alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, in particolare dai parlamentari di origine siciliana, invita il Governo a fornire chiarimenti sulle opere che si intendono realizzare per favorire lo sviluppo del Mezzogiorno.

GIANPIERO D'ALIA (UDC). Rilevato che il progetto per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina ha adeguatamente superato le valutazioni di carattere tecnico ed economico, ritiene che il Governo avrebbe potuto più opportunamente correlare il medesimo progetto con uno studio di fattibilità di una tratta ferroviaria ad alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria.

FRANCESCO FORGIONE (RC-SE). Condivide la valutazione espressa dal Go-

verno sul carattere non prioritario della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, anche in considerazione del negativo impatto ambientale che ne deriverebbe. Nel ritenere invece essenziale per lo sviluppo della Sicilia e del Mezzogiorno il potenziamento del sistema aeroportuale, ferroviario e delle autostrade marine, dichiara voto favorevole sulla risoluzione Franceschini n. 6-00008.

PIETRO RAO (Misto-MpA). Sottolineata la rilevanza della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina per l'economia del Mezzogiorno, esprime rammarico per le posizioni sostenute da taluni deputati siciliani che, perseguendo interessi personali, hanno negato l'importanza strategica dell'opera.

CARMELO BRIGUGLIO (AN). Dichiaro il voto favorevole del suo gruppo sulle mozioni presentate dall'opposizione, volte a consentire la realizzazione di un'opera rilevante dal punto di vista sociale ed economico, peraltro condivisa dalle popolazioni interessate.

VITO LI CAUSI (Pop-Udeur). Richiama le ragioni per le quali la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina non costituisce una priorità per la Sicilia e per il Mezzogiorno, che necessita piuttosto di opere infrastrutturali realmente utili, quali il potenziamento della rete stradale ed idrica, nonché del sistema portuale ed aeroportuale. Dichiaro, quindi, voto contrario sulle mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037 e voto favorevole sul documento di indirizzo presentato dalla maggioranza.

MARIO TASSONE (UDC). Ricordata la contraddittorietà delle posizioni assunte da rappresentanti del Governo circa la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, dichiaro voto favorevole sulle mozioni presentate dall'opposizione.

Lamenta inoltre la ristrettezza dei tempi riservati al dibattito su un tema di particolare rilevanza.

PRESIDENTE. Ricorda che i tempi riservati al dibattito sono stati definiti nell'ambito del contingentamento.

AURELIO SALVATORE MISITI (IdV). Rinvia alle considerazioni svolte in sede di discussione sulle linee generali delle mozioni in esame.

IOLE SANTELLI (FI). Manifesta delusione per l'atteggiamento assunto dai deputati della maggioranza di origine calabrese e siciliana, che a suo avviso subordinano le esigenze delle regioni interessate a quelle della coalizione di appartenenza.

FRANCESCO NUCARA (Misto). Ritiene che il Governo debba fornire chiarimenti in merito alle infrastrutture alle quali intende attribuire una valenza prioritaria rispetto alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

NICOLA BONO (AN). Giudicate insostenibili le argomentazioni addotte dal Governo al fine di giustificare le scelte compiute circa la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, lamenta l'inaccettabile penalizzazione subita dalla Sicilia, che sarà così privata di un'opera fondamentale per il suo sviluppo; dichiara pertanto il voto favorevole del suo gruppo sulle mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037.

GRAZIA FRANCESCATO (Verdi). Nel richiamare le ragioni di ordine ambientale, sociale ed economico che inducono la sua parte politica ad opporsi con fermezza alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, dichiara voto favorevole sulla risoluzione Franceschini n. 6-00008.

BRUNO MELLANO (RosanelPugno). Manifestato un orientamento nettamente contrario alla costruzione del ponte sullo stretto di Messina, sottolinea la necessità di garantire la realizzazione di altre opere infrastrutturali necessarie per l'ammodernamento del Paese.

ANDREA GIBELLI (LNP). Rileva che il Governo dovrebbe prioritariamente garantire le condizioni per proseguire il processo di ammodernamento infrastrutturale del Paese avviato nella passata legislatura. Dichiarò quindi che il suo gruppo ritiene di dover sospendere il giudizio sulle mozioni in esame.

ANTONINO LO PRESTI (AN). Ricorda la rilevanza strategica del ponte sullo stretto di Messina per lo sviluppo della Sicilia.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIULIO TREMONTI**

ANTONINO LO PRESTI (AN). Lamenta quindi l'intendimento del Governo di penalizzare — con spirito vendicativo — le regioni ove, in occasione delle ultime consultazioni elettorali, hanno ottenuto maggiori consensi le forze politiche di centro-destra.

Preavviso di votazioni elettroniche.

PRESIDENTE. Avverte che decorrono da questo momento i termini regolamentari di preavviso per eventuali votazioni elettroniche.

Si riprende la discussione.

ORAZIO ANTONIO LICANDRO (Com.It). Rilevato che la sua parte politica ha sempre evidenziato l'inutilità e la pericolosità della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, prospetta l'opportunità di procedere alla realizzazione di altre opere infrastrutturali veramente necessarie per favorire lo sviluppo nel Meridione; dichiara quindi il voto favorevole del suo gruppo sulla risoluzione Franceschini n. 6-00008.

ENRICO LA LOGGIA (FI). Richiamate le divergenze esistenti tra le forze politiche del centrosinistra circa la realizzazione del

ponte sullo stretto di Messina, sottolinea l'incoerenza che ha connotato l'atteggiamento assunto, nel merito, da autorevoli esponenti della maggioranza, che invita a riconsiderare le scelte compiute; raccomanda, quindi, l'approvazione della sua mozione n. 1-00029.

SALVATORE CARDINALE (Ulivo). Ricordato che l'ipotesi di realizzare un ponte sullo stretto di Messina è sempre stata causa di accese contrapposizioni politiche, osserva che il suo gruppo non ha mai assunto un atteggiamento pregiudiziale nei confronti di quest'opera, la quale tuttavia dovrebbe essere inserita in un moderno sistema di collegamento autostradale e ferroviario, al cui adeguamento si deve procedere con sollecitudine proprio al fine di favorire lo sviluppo del Mezzogiorno.

Intervengono per dichiarazione di voto, a titolo personale, i deputati GAETANO FASOLINO (FI), MARCO POTTINO (LNP), UGO MARIA GIANFRANCO GRIMALDI (FI), PAOLA GOISIS (LNP), GABRIELLA MONDELLO (FI), STEFANO ALLASIA (LNP), MAURO DEL BUE (DC-PS), PAOLO GRIMOLDI (LNP), GIUSEPPE FRANCESCO MARIA MARINELLO (FI) e GIANLUCA PINI (LNP).

PRESIDENTE. Avverte che è stata chiesta la votazione nominale.

La Camera, con votazioni nominali elettroniche, respinge le mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037; approva quindi la risoluzione Franceschini n. 6-00008.

Sull'ordine dei lavori.

GIORGIO LA MALFA (Misto). Ricorda la figura del professor Nicola Matteucci, insigne intellettuale ed autorevole studioso di storia delle dottrine politiche, recentemente scomparso.

PRESIDENTE. Si associa alle considerazioni del deputato La Malfa.

Sospende la seduta fino alle 15.

La seduta, sospesa alle 12,20, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO LEONI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

GIUSEPPE FALLICA (FI). Illustra l'interrogazione Leone n. 3-00310, sulle iniziative per contenere il caro benzina.

Risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, VANNINO CHITI (vedi resoconto stenografico pag. 30) – Replica il deputato ENRICO LA LOGGIA (FI), che si dichiara insoddisfatto della risposta.

LUCIO BARANI (DC-PS). Illustra la sua interrogazione n. 3-00311, sulla partecipazione di Finmeccanica al capitale della MBDA Spa.

Risponde il ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, VANNINO CHITI (vedi resoconto stenografico pag. 32) – Replica il deputato LUCIO BARANI (DC-PS), che si dichiara soddisfatto della risposta.

ORAZIO ANTONIO LICANDRO (Com.It). Illustra la sua interrogazione n. 3-00312, sull'amministrazione dell'aeroporto di Catania.

Risponde il ministro dei trasporti, ALESSANDRO BIANCHI (vedi resoconto stenografico pag. 33) – Replica il deputato ORAZIO ANTONIO LICANDRO (Com.It), che si dichiara sostanzialmente soddisfatto della risposta.

FELICE BELISARIO (IdV). Illustra la sua interrogazione n. 3-00313, sugli interventi per migliorare i collegamenti ferroviari della Basilicata.

Risponde il ministro dei trasporti, ALESSANDRO BIANCHI (vedi resoconto stenografico pag. 34) – Replica il deputato FELICE BELISARIO (IdV), il quale, pur ringraziando il ministro, si dichiara insoddisfatto della parte finale della risposta.

MARIA CRISTINA PERUGIA (RC-SE). Illustra la sua interrogazione n. 3-00314, sulle iniziative in materia di tutela abitativa e di diritto alla casa.

Risponde il ministro della solidarietà sociale, PAOLO FERRERO (vedi resoconto stenografico pag. 36) – Replica il deputato MARIA CRISTINA PERUGIA (RC-SE), che si dichiara complessivamente soddisfatta della risposta.

BRUNO MELLANO (RosanelPugno). Illustra la sua interrogazione n. 3-00315, sulle iniziative volte a dare piena e corretta attuazione all'Istituto della cassa delle ammende.

Risponde il ministro della giustizia, CLEMENTE MASTELLA (vedi resoconto stenografico pag. 38) – Replica il deputato BRUNO MELLANO (RosanelPugno), che si dichiara pienamente soddisfatto per la risposta e per l'impegno assunto dal Governo sulla questione oggetto dell'interrogazione.

ANGELO PICANO (Pop-Udeur). Illustra la sua interrogazione n. 3-00316, sulle iniziative volte a sostenere l'avanzamento dei lavori del progetto Mose.

Risponde il ministro delle infrastrutture, ANTONIO DI PIETRO (vedi resoconto stenografico pag. 39) – Replica il deputato MAURO FABRIS (Pop-Udeur), che ringrazia il ministro, la cui risposta giudica rassicurante.

MARIO BARBI (Ulivo). Illustra l'interrogazione Mariani n. 3-00317, sulle risorse e priorità destinate alle infrastrutture.

Risponde il ministro delle infrastrutture, ANTONIO DI PIETRO (vedi resoconto stenografico pag. 41) – Replica il deputato

RAFFAELLA MARIANI (Ulivo), che ringrazia il ministro per l'impegno assunto per la realizzazione di opere pubbliche strategiche, dichiarando di condividere il metodo della concertazione con le popolazioni interessate.

MARCO LION (Verdi). Illustra la sua interrogazione n. 3-00318, sulla richiesta di commissariamento della Quadrilatero Spa.

Risponde il ministro delle infrastrutture, ANTONIO DI PIETRO (vedi resoconto stenografico pag. 42) — Replica il deputato MARCO LION (Verdi), che esprime apprezzamento per la risposta.

FEDERICO BRICOLO (LNP). Illustra l'interrogazione Maroni n. 3-00319, sulle iniziative volte a continuare la realizzazione delle grandi opere strategiche dei corridoi 5, 1 e 8.

Risponde il ministro delle infrastrutture, ANTONIO DI PIETRO (vedi resoconto stenografico pag. 44) — Replica il deputato FEDERICO BRICOLO (LNP), che invita l'Esecutivo a chiarire se intenda realizzare le grandi opere infrastrutturali, atteso che nel disegno di legge finanziaria per il 2007 non sono state stanziati le necessarie risorse.

LUCA VOLONTÈ (UDC). Illustra la sua interrogazione n. 3-00320, sulle iniziative volte all'immediata redazione di una « Carta dei valori ».

Risponde il ministro dell'interno, GIULIANO AMATO (vedi resoconto stenografico pag. 45) — Replica il deputato LUCA VOLONTÈ (UDC) che, nel prendere atto dell'impegno profuso dal ministro dell'interno, sottolinea tuttavia la necessità che agli intendimenti enunciati seguano concrete iniziative volte a consentire la sollecita redazione della prospettata « Carta dei valori ».

GIORGIO HOLZMANN (AN). Illustra l'interrogazione La Russa n. 3-00321, sulle iniziative per un'adeguata tutela della comunità italiana in Alto Adige.

Risponde il ministro dell'interno, GIULIANO AMATO (vedi resoconto stenografico pag. 47) — Replica il deputato GIORGIO HOLZMANN (AN) che, nel dichiararsi sostanzialmente soddisfatto, giudica peraltro grave e singolare l'atto di indirizzo, approvato dal Parlamento austriaco, richiamato nel testo dell'interrogazione.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Giovedì 12 ottobre 2006, alle 10.

(Vedi resoconto stenografico pag. 49).

La seduta termina alle 16,20.

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO LEONI

La seduta comincia alle 10.

GIUSEPPE FALLICA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Amato, Aprea, Chiti, De Simone, Folena, Maroni, Martinello, Oliva, Pinotti, Piscitello, Ranieri, Rigoni, Servodio, Sgobio, Stucchi, Violante, Elio Vito e Zanella sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono sessantotto, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Seguito della discussione delle mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029, D'Alia ed altri n. 1-00037, Diliberto ed altri n. 1-00039 e Franceschini ed altri n. 1-00040 sulle iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina (ore 10,08).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle

mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029, D'Alia ed altri n. 1-00037, Diliberto ed altri n. 1-00039 e Franceschini ed altri n. 1-00040 sulle iniziative volte a far proseguire le procedure per realizzare il ponte sullo stretto di Messina (*vedi l'allegato A – Mozioni sezione 1*).

Ricordo che nella seduta di lunedì 9 ottobre si è conclusa la discussione sulle linee generali ed è intervenuto il rappresentante del Governo.

Avverto, inoltre, che è stata presentata la risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008 (*vedi l'allegato A – Risoluzione sezione 1*) e che sono state ritirate dai rispettivi presentatori le mozioni Diliberto ed altri n. 1-00039 e Franceschini ed altri n. 1-00040.

(Parere del Governo)

PRESIDENTE. Invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere sulle mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029 e D'Alia ed altri n. 1-00037, nonché sulla risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008.

TOMMASO CASILLO, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture*. Il Governo esprime parere contrario sulle mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029 e D'Alia ed altri n. 1-00037. Il parere del Governo è invece favorevole sulla risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Mancini. Ne ha facoltà.

GIACOMO MANCINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il ponte sullo stretto non è un'opera inutile. Questo ha affermato il Governo attraverso il brillante intervento del sottosegretario Casillo, il quale ha espresso una posizione seria, aperta ed equilibrata. Questa è anche la nostra posizione. Per tale ragione, voteremo seguendo i pareri poc'anzi espressi dal sottosegretario.

La Rosa nel Pugno, come già ricordato dal collega Beltrandi nel corso della discussione generale, non nutre una avversione ideologica verso il ponte; anzi, furono proprio i socialisti, durante la fervida stagione di riforme del primo centrosinistra, che per primi pensarono ad un'opera che unisse la Calabria alla Sicilia, e fu proprio l'allora ministro socialista dei lavori pubblici a realizzare in Italia e nel Mezzogiorno un'imponente rete infrastrutturale che diede slancio ad una prima e compiuta elaborazione di questo tema. Anche per tale ragione ribadiamo che il ponte non è un'opera inutile. Tuttavia, non ignoriamo che oggi il ponte sullo stretto non rappresenta una priorità. Sappiamo infatti che l'attuale situazione economica e finanziaria impone una rigida definizione dell'ordine degli interventi possibili. Il *gap* infrastrutturale italiano è noto; la situazione che patisce il Mezzogiorno è ben oltre la drammaticità.

Negli ultimi cinque anni poco si è realizzato. Purtroppo per il paese, non si è andati oltre le mirabolanti promesse formulate dall'allora Presidente del Consiglio. Questo dato è inconfutabile, così come chiare sono le responsabilità del passato. Tuttavia, è giusto guardare avanti e pensare al futuro e proprio sulle realizzazioni del futuro, piuttosto che sulle recriminazioni e responsabilità del passato, questo Governo deve vincere la sua sfida.

Per tale ragione è doveroso fissare in maniera chiara, precisa e nitida le nostre priorità: completamento rapido della Salerno-Reggio Calabria, realizzazione della

superstrada veloce Reggio Calabria-Taranto, potenziamento delle trasversali ioniche e tirreniche. Insieme a questo, rafforzamento delle infrastrutture siciliane, investimenti nelle strutture portuali e aeroportuali esistenti e costruzione di nuovi scali. Penso, per esempio, all'aeroporto di Sibari, rispetto al quale è già agli atti del Parlamento una proposta di legge.

La sfida è quella di collegare il Mezzogiorno con il resto d'Italia e l'Europa, trasformando la Calabria e la Sicilia nei ponti dell'Italia sul Mediterraneo. Gli obiettivi che abbiamo dinanzi sono ambiziosi; per raggiungerli è indispensabile mettere ai margini gli approcci ideologici presenti anche nel centrosinistra ed isolare alcune posizioni strumentali del centrodestra. Andrà ricercato altresì il contributo dei governi regionali, che devono investire di più e meglio di quanto stanno facendo oggi in modernizzazione.

Da più parti, durante la discussione sulle linee generali di lunedì scorso, è stato invocato il coinvolgimento delle popolazioni interessate, anche attraverso lo strumento del referendum. Su questo punto non esiste un'aprioristica contrarietà da parte nostra. Le popolazioni meridionali, signor Presidente, chiedono a gran voce migliori infrastrutture, maggiori collegamenti e servizi più competitivi. Se il Governo ascolterà queste richieste, vincerà la sfida di offrire ai cittadini del sud più diritti, più opportunità e quindi più ricchezza. Il nostro lavoro e il nostro sforzo sono protesi fortemente al raggiungimento di tale obiettivo.

PRESIDENTE. Constato l'assenza del deputato Li Causi, che aveva chiesto di parlare per dichiarazione di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Nardi. Ne ha facoltà.

MASSIMO NARDI. Signor Presidente, come parlamentare della Democrazia Cristiana iscritto al gruppo Democrazia Cristiana-Partito Socialista, ritengo che quando un politico viene apostrofato in mezzo alla strada, nei comizi e negli incontri che si svolgono sistematicamente

su questo progetto con espressioni del tipo « voltagabbana », « colui che ha distrutto quello che altri hanno fatto », « colui che ha cambiato idea senza una specifica determinazione o chiarificazione », quando questo accade, io credo che ogni politico si senta in imbarazzo e debba soffrire questi giudizi, vieppiù se questo politico non è un semplice parlamentare, ma il Presidente del Consiglio o un ministro degli esteri o un ministro delle infrastrutture. Ritengo che quella carica che essi ricoprono li porti ad avere una situazione oggettivamente più difficile da sostenere e da spiegare a se stessi e agli altri quando — per motivi che andrò a definire — sono costretti a cambiare idea, a sconfessare se stessi, a dimenticare che avevano definito il ponte sullo stretto di Messina una priorità assoluta del Governo, una struttura che si autofinanziava. Essi aveva declamato questa infrastruttura come quello strumento che avrebbe potuto rappresentare il volano di tutto il sud e, ovviamente, in particolare della Sicilia.

Perché allora hanno cambiato idea in maniera così scarsamente giustificabile? Possibile che non sappiano che ciò significa dire addio al ponte sullo stretto di Messina? Infatti, la verità è questa, cari colleghi, è inutile che ci raccontiamo che le altre opere in cantiere risulteranno propedeutiche ad una certa finalità o ad una determinata prospettiva. È evidente a tutti che abbandonare il progetto del ponte o, comunque, pensare di rimandarlo *sine die* significa, di fatto, abbandonare le stesse opere per le quali si immagina di individuare una priorità, uno sviluppo. Dire che si ritarda il ponte sullo stretto di Messina per realizzare la Salerno-Reggio Calabria, le infrastrutture ed altro è un modo per prendere in giro il paese. Infatti, si sa benissimo che il ponte sullo stretto di Messina, nel momento in cui diventerà un oggetto misterioso non più all'attenzione dell'opinione pubblica e del Governo, finirà per essere uno strumento che non permetterà la realizzazione di quelle opere che oggi si dice di voler realizzare.

Come fanno a non sapere che abbandonare il progetto del ponte sullo stretto di

Messina significa rinunciare ad un miliardo di finanziamenti dell'Unione europea? Come fanno a non sapere che rinunciare al ponte sullo stretto di Messina significa pagare una penale di 400 milioni alla società che ha vinto l'appalto? Come fanno a non sapere che alcune delle motivazioni addotte da una frangia dell'attuale maggioranza per mettere in dubbio la realizzazione del ponte sono motivazioni pretestuose? Hanno parlato della difficoltà tecnica della realizzazione per poi scoprire che il progetto è stato approvato dal CIPE, dalla regione Sicilia, dalla regione Calabria e da tutti gli organi preposti ad esprimere un determinato parere. Hanno sostenuto che realizzare il ponte sullo stretto poteva significare lasciare spazio ad infiltrazioni mafiose, come se ciò non potesse accadere nella realizzazione di altre opere. Anche in questo caso hanno dimenticato di dire che esiste un'intenzione specifica, già altre volte sostenuta e portata avanti, affinché le opere ed i finanziamenti siano tutti gestiti anche con il supercontrollo della Direzione nazionale antimafia.

Come fanno a non sapere che abbandonare il progetto del ponte significa, di fatto, non realizzare opere infrastrutturali fondamentali ad esso legate che, ovviamente, verranno a cadere? Come fanno a non sapere che non realizzare il ponte significa perdere circa 40 mila posti di lavoro, tra diretti ed indiretti? Come fanno a non sapere che secondo uno studio vi sarebbero circa 10 milioni di turisti interessati a visitare il ponte, quindi il sud, quindi la Sicilia? Questi ultimi porterebbero benessere al paese, e a ciò rinunciamo, perché è evidente che un'opera di tali dimensioni sicuramente interesserà gli italiani, ma chiunque sarà stimolato a vedere questa grande opera che sarà elemento di fregio per il nostro paese.

Dunque, perché questo Governo ha deciso di rinunciarvi? Perché sta tentando in maniera strumentale di dire al popolo italiano che non si tratta di una rinuncia definitiva, quando sa benissimo che del ponte sullo stretto di Messina si parla

ormai da vent'anni e solo con il passato Governo è stato possibile immaginare di fare un passo in avanti, passo purtroppo oggi completamente disatteso?

Questa maggioranza è schiava, è ricattata, non è in grado di decidere autonomamente. Questa maggioranza è vittima dell'ala più oltranzista del paese, di quell'ala che immagina che il paese debba fare mille passi indietro, che sostiene che non bisogna fare perché così si sta meglio. Noi la definiamo normalmente l'anima del «no»: no alla TAV, no al ponte sullo stretto di Messina, no a qualsiasi opera infrastrutturale di carattere significativo per chissà quali motivazioni. Si tratta di un'anima di tipo statalista e retrograda, un'anima alla quale noi, come Democrazia Cristiana e come Partito Socialista, ci siamo sempre opposti e continueremo a farlo. È sintomatico, al riguardo, quello che è successo rispetto al dibattito sulla finanziaria. Quest'anima, che vuole condizionare il nuovo Governo per farlo essere il Governo dell'estrema sinistra, ha detto «no» persino al tavolo dei volenterosi: un tavolo che di fatto era nato per fornire a questo Governo un'oggettiva valutazione sulle miglierie che potevano essere apportate alla finanziaria.

Concludo questo mio intervento dicendo che noi vogliamo aiutare il Governo, o la parte più moderata, più disponibile, più responsabile di esso, ad affrancarsi dall'estrema sinistra, ad affrancarsi da chi rema contro rispetto al bene del paese e non rispetto al Governo, perché non si rema solo contro il Governo nel momento in cui si hanno questi atteggiamenti, ma si rema anche contro il futuro del nostro paese.

Pertanto, come Democrazia Cristiana-Partito Socialista noi voteremo «sì» alle mozioni La Loggia n. 1-00029 e D'Alia n. 1-00037, perché ci sembrano il riconoscimento di uno sforzo fatto e il prosieguo di un cammino importante. Lo faremo perché vogliamo restituire al nostro paese quello che era un sogno diventato realtà, quello che si chiamava ponte sullo stretto di Messina e che ci auguriamo possa ancora chiamarsi in tal modo (*Applausi dei*

deputati dei gruppi Democrazia Cristiana-Partito Socialista e Misto-Movimento per l'Autonomia).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Misuraca. Ne ha facoltà.

FILIPPO MISURACA. Signor Presidente, il gruppo di Forza Italia, con primo firmatario l'onorevole La Loggia, ha presentato questa mozione non come momento di scontro con l'attuale Governo, bensì come legittima rivendicazione di aspettative e di un attivismo che, nel passato, il Governo Berlusconi ha messo in atto per la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Lunedì scorso si è svolta la discussione sulle linee generali delle mozioni ed abbiamo assistito a tanti interventi, in modo particolare a quelli dei colleghi del centrosinistra.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, i colleghi del centrosinistra non hanno trovato argomenti, né di carattere tecnico né di carattere economico, per smontare la posizione secondo la quale noi dobbiamo realizzare il ponte sullo stretto di Messina. Le motivazioni le anticipiamo noi: sono solo ed esclusivamente di carattere politico, con un approccio ideologico e strumentale! Infatti, questa è un'opera iniziata e voluta nella sua conclusione dal Governo Berlusconi, e così come per tutte le cose preventivate e portate avanti dal Governo Berlusconi, loro purtroppo non trovano argomenti per dire un «sì». Ma ciò che più mi dispiace, caro Presidente ed illustre signor sottosegretario, è che i colleghi parlamentari siciliani, non solo quelli che sono intervenuti, ma anche quelli che nel passato facevano parte prima del Governo Prodi e poi del Governo D'Alema, avevano detto «sì» al ponte sullo stretto, perché l'avevano considerato come un'opera prioritaria ed indispensabile. Adesso vorremmo sapere quale sarà la loro posizione al momento dell'espressione del voto sulle mozioni.

Ma ciò che più indigna è l'aver sentito che alcuni parlamentari siciliani hanno utilizzato la mafia come motivazione per

la quale non bisogna realizzare il ponte. Questa è una vergogna! Non si può dire che il ponte non si realizza per l'utilità che la mafia ricaverà da quest'opera! Allora tutte le opere realizzate in Sicilia sono vittime della mafia? Ha ragione l'onorevole La Loggia quando dice che non può essere la mafia a condizionare la realizzazione delle opere nel Mezzogiorno. Noi queste affermazioni non le vogliamo e non le possiamo sentir dire.

Peraltro, mi complimento con l'onorevole Misiti e con la sua onestà intellettuale; egli infatti, pur facendo parte del Governo di centrosinistra, dice: ma come si realizzano le ferrovie e come si potenziano, quando poi per arrivare da Berlino a Palermo, attraverso Roma, non si completa il ponte! È un bluff! È una menzogna portata avanti da questo Governo, che afferma di voler potenziare le ferrovie.

Illustri colleghi siciliani e calabresi, aprite gli occhi, perché visto che nella mozione Franceschini viene scritto che i soldi saranno utilizzati per la Sicilia e per la Calabria, fatevi dire allora quali opere saranno realizzate. Agli amici deputati della circoscrizione nord Sicilia orientale e Sicilia occidentale, io chiedo: ma saranno utilizzati i soldi per il completamento dell'autostrada Agrigento-Caltanissetta?

Si tratta di una battaglia di coesione e di una battaglia di rivendicazione per il nostro territorio (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia e Misto-Movimento per l'Autonomia*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato D'Alia. Ne ha facoltà.

GIANPIERO D'ALIA. Signor Presidente, il collega Tassone dopo di me chiarirà la posizione del nostro gruppo e le motivazioni per le quali invitiamo i colleghi a votare a favore della nostra mozione; io mi limiterò a svolgere alcune considerazioni di carattere squisitamente politico.

Quella del ponte sullo stretto è una vicenda che ha superato favorevolmente ogni valutazione di carattere tecnico ed

economico, di utilità e di strategicità dell'opera nel contesto nazionale ed europeo. Apprezzo, anche se non condivido, la posizione assunta sulla questione da alcuni gruppi parlamentari della maggioranza, segnatamente della sinistra, che con chiarezza, come prevede la mozione Diliberto ed altri n. 1-00039, si dichiarano contrari alla realizzazione di questa opera e, quindi, propongono di sciogliere la società Stretto di Messina Spa in modo da chiudere definitivamente la partita. Non mi convince, invece, la proposta contenuta nella mozione Franceschini ed altri n. 1-00040, perché, a mio avviso, è elusiva della questione. Comprendo che nel programma politico dell'Unione la realizzazione dell'opera non è considerata una priorità, però non si chiarisce la questione sul piano degli atti concreti.

Voi, con il decreto fiscale, modificate l'assetto societario della Stretto di Messina Spa sottraendole risorse per trasferirle altrove — di questo parleremo in maniera più dettagliata nel momento in cui esamineremo il decreto fiscale —, però, le consentite di progettare e di realizzare ponti in tutto il mondo tranne che in Italia, dove cioè li dovrebbe realizzare. Voi, non consentendo l'ingresso nella società di capitali privati, blindate l'assetto societario della Stretto di Messina Spa ma, nonostante ciò, la mantenete in vita facendo, in tal modo, capire agli italiani che quest'opera la vorreste realizzare ma che non potete farlo. Questa è la questione che, a mio avviso, avrebbe sicuramente meritato, lo dico senza fare polemica, un'adeguata risposta da parte del centrosinistra e del Governo. Tale risposta, fra l'altro, ve l'ha fornita il professor Misiti, secondo il quale l'alternativa al ponte poteva essere l'avvio di un serio studio di fattibilità sull'alta velocità ferroviaria sulla tratta Salerno-Palermo. Non c'è nemmeno questo; credo, quindi, che voi siate ormai veramente alla frutta (*Applausi dei deputati dei gruppi UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro)), Forza Italia e Alleanza Nazionale — Congratulazioni*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Forgiione. Ne ha facoltà.

FRANCESCO FORGIIONE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che abbia fatto bene il Governo a chiarire, attraverso le parole del Vicepresidente del Consiglio dei ministri, che il ponte sullo stretto di Messina non rappresenta una priorità nell'ambito dell'attività da svolgere in questa legislatura. Del resto, checché ne diciate voi, colleghi del centrodestra, la stessa Unione europea ha collocato la realizzazione di tale opera al diciassettesimo posto tra le infrastrutture utili allo sviluppo del Meridione.

Sulla realizzazione del ponte dobbiamo porci alcune domande. Si può rimuovere davvero, tra le mille ragioni di carattere ambientale quali la violazione dell'ecosistema e dell'assetto territoriale e paesaggistico di uno dei più suggestivi angoli del mondo, il dato più significativo, e cioè l'inutilità della costruzione di questa mega opera?

È falsa, inoltre, l'affermazione secondo la quale chi si oppone alla realizzazione del ponte sullo stretto si oppone allo sviluppo del Mezzogiorno. Sul termine « sviluppo » noi desidereremmo ragionare, così come vorremmo ragionare su altri termini, di cui si è tanto abusato quando si è parlato di Mezzogiorno, come « modernità » e « modernizzazione ». A nostro avviso, il tema è il seguente: quale sviluppo? Gli investimenti, le risorse territoriali, ambientali e produttive, gli interventi infrastrutturali, possono davvero cambiare il segno e la qualità dello sviluppo del Mezzogiorno? Se pensiamo, ad esempio, al turismo per la Calabria e la Sicilia, il problema che si pone sarebbe rappresentato dai dieci minuti in meno di attraversata che consentirebbe la realizzazione del ponte, oppure dai costi, dai tempi, dalla raggiungibilità di un'isola, la Sicilia, per l'Europa, per l'Italia, per il mondo?

Se pensiamo all'agricoltura, tema abusato, il problema del pomodorino ciliegino di Pachino, dell'ortofrutta di Vittoria o delle arance rosse di Catania è quello della

attraversabilità dello stretto in dieci minuti di meno o quello della conquista dei mercati di Roma, piuttosto che di Milano, di Londra e di Parigi, nello stesso tempo che impiega un pomodoro, un'arancia o un frutto prodotto in Tunisia, in Marocco o in Algeria?

Dobbiamo cominciare a considerare lo sviluppo produttivo della Sicilia e del Mezzogiorno nel Mediterraneo, nel cui ambito sono collocati questi territori, anche in termini di conquista e di competitività dei mercati, in una visione del tutto nuova.

Del resto, gli stessi *advisor* hanno dichiarato che, per almeno cento giorni all'anno, il ponte sullo stretto, per condizioni ambientali di venti e di correnti, rimarrebbe chiuso. Quindi, non si risolverebbe il problema del trasporto su mare neanche dal punto di vista dei costi.

Ho sentito qui delle aberrazioni, ossia che 10 milioni di turisti vorrebbero recarsi in Sicilia per vedere la bellezza del ponte sullo stretto. A quel collega voglio ricordare che vi sono innumerevoli turisti che vogliono andare ad Agrigento per ammirare la bellezza — quella sì! — della Valle dei templi, che parla di storia e di civiltà, che con questa opera si vorrebbero negare, e che rischia di morire ogni giorno, perché sulla strada Palermo-Agrigento, ormai obsoleta, c'è un morto al giorno.

Noi vogliamo guardare al sistema delle opere infrastrutturali pensando ad un'altra idea delle risorse e ad un'altra qualità dello sviluppo.

Parlate dei soldi che si perderebbero, ma non denunciate che, dal 1971 ad oggi, in oltre 35 anni, sono stati già spesi centinaia di miliardi per studi di progettazione e di fattibilità, convegni e convegnistica, solo per continuare ad alimentare un dibattito che è un miraggio. Le province della regione, come Catania, e la regione Sicilia continuano a pensare a società su società, consulenti su consulenti, studi di fattibilità su studi di fattibilità, cofinanziamenti su cofinanziamenti, per alimentare un sistema di affari, di interessi e di potere attorno ad un miraggio,

un'opera inutile per l'incidenza che essa dovrebbe avere nel reale sviluppo della Sicilia e del Mezzogiorno.

Sappiamo bene che le priorità sono altre e riguardano il sistema aeroportuale del Mezzogiorno e della Sicilia. La scelta, ormai vincente in tutta Europa e nel Mediterraneo, pulita ecologicamente, con bassi costi e trasporti rapidi, che assicura davvero un rapporto tra le produzioni agricole commerciali e i mercati, è costituita dal sistema delle autostrade del mare, che bypassa totalmente la Sicilia, perché i colleghi calabresi sanno bene che, da Gioia Tauro, la Sicilia viene totalmente bypassata.

Si tratta di pensare, inoltre, al sistema ferroviario. Davvero possiamo continuare con una Reggio Calabria-Taranto ancora su unico binario? Davvero potete pensare a quella Salerno-Reggio Calabria che, attraversato il ponte, costituirebbe un imbuto, e che fa parte del sistema di trasporto su gomma che, tra l'altro, noi vogliamo mettere in discussione, perché non assicura alcun abbattimento dei costi e nemmeno la compatibilità dal punto di vista ecologico?

Noi vogliamo pensare ad un'altra idea dello sviluppo e, per questo, abbiamo un'altra concezione degli interventi infrastrutturali per il Mezzogiorno. Da questo punto di vista, è anche utile cambiare la missione della società Stretto di Messina Spa, che va ridefinita in direzione della qualità e di un diverso sistema di opere infrastrutturali e del sistema integrato dei trasporti.

Usate anche in questo caso l'argomento della mafia. Ho spiegato le ragioni per le quali noi siamo contrari al ponte: non perché esso favorisca la mafia. Sappiamo bene che gli interessi della mafia allignano ovunque e come a fondamento dell'idea dello sviluppo ci sia, in modo esclusivo, il ciclo dell'accumulazione legata al cemento. Pertanto, noi vigileremo su quest'opera come faremmo su tutte le opere che riguardano il rapporto tra il ciclo del cemento, gli appalti pubblici e gli interventi finanziari dello Stato.

No, le ragioni della nostra opposizione sono diverse; riguardano un'altra idea dello sviluppo del Mezzogiorno, un'altra idea dello sviluppo della Sicilia, un altro rapporto tra le risorse esistenti e lo sviluppo produttivo, il ruolo che la Sicilia deve avere nella riconquista di una centralità della sua funzione culturale, civile, commerciale, di scambio, all'interno di un Mediterraneo che vogliamo sia area di pace, di cooperazione e di sviluppo, non teatro di conflitti, di guerre e di sofferenza per la massa di migranti che, venendo dall'altra sponda, cercano da noi non un ponte fatto di cemento, ma un ponte fatto di solidarietà, di cultura, di accoglienza e di integrazione. Queste sono le ragioni della nostra opposizione.

Noi diciamo al Governo di andare avanti su questa strada senza tentennamenti e di definire un altro modello di intervento per il Mezzogiorno: non una sospensione in nome di un'altra agenda delle priorità, ma la costruzione di un'altra idea dello sviluppo nella quale collocare l'intervento a favore ed a sostegno del Mezzogiorno, a favore ed a sostegno della Sicilia.

Per le ragioni che ho indicato, abbiamo sottoscritto la risoluzione n. 6-00008, a prima firma dell'onorevole Franceschini, a favore della quale voteremo. (*Applausi dei deputati del gruppo Rifondazione Comunista-Sinistra Europea*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Rao. Ne ha facoltà.

PIETRO RAO. Signor Presidente, siamo rammaricati per il tono degli interventi che abbiamo ascoltato stamani. Da ultimo, l'onorevole Forgione ha dimenticato, forse, di essere siciliano; ha dimenticato che troppi Governi si sono succeduti e che mai alcuno di essi ha offerto alla Sicilia la possibilità di fare un salto di qualità, di colmare quel *gap* che, oggi, non ci permette di essere al passo con l'Europa e con il mondo intero.

Noi abbiamo condiviso la mozione presentata dagli amici di Forza Italia e del-

l'UDC perché riteniamo che il ponte sullo stretto costituisca l'unica possibilità per i siciliani di agganciarsi all'Italia ed all'Europa.

Tutti si sono espressi: abbiamo ascoltato rappresentanti di vari gruppi, i quali si sono improvvisati tecnici specialisti. In Italia, siamo abituati a vedere succedere tutto ed il contrario di tutto: ad esempio, possiamo apprendere che i Verdi sono contrari alla TAV in Italia, ma possiamo scoprire che gli stessi Verdi sono favorevoli in Francia. Tuttavia, non voglio dilungarmi su questi aspetti.

Noi riteniamo indispensabile il ponte sullo stretto. I paesi del sud-est asiatico fanno passare i loro flussi commerciali attraverso lo stretto di Suez, che oggi viene ampliato: la Sicilia può essere veramente la piattaforma, la porta di ingresso per l'Europa. Da questo punto di vista, il ponte sullo stretto rappresenta un'opera assolutamente indispensabile, insieme a tutte le altre infrastrutture.

Ci amareggia, poi, constatare che il decreto-legge recante disposizioni in materia fiscale — mi riferisco, in particolare, all'articolo 14 — cerchi di bluffare, di camuffare: le risorse disponibili per la società Stretto di Messina vengono stornate senza che siano precisamente orientate, senza che sia specificato in quale proporzione esse andranno, rispettivamente, alle regioni Calabria e Sicilia (al riguardo, preannuncio che ci attiveremo per la presentazione di un emendamento in tal senso).

Un'ultima riflessione: siamo dispiaciuti anche per le dichiarazioni dei colleghi siciliani, i quali hanno anteposto all'interesse della Sicilia l'interesse personale...

PRESIDENTE. La invito a concludere.

PIETRO RAO. ...l'interesse di partito. Forse ci toglierete il ponte, ma sicuramente non potrete toglierci la speranza di creare un futuro per i nostri figli e per le nuove generazioni (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Movimento per l'Autonomia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Briguglio. Ne ha facoltà.

CARMELO BRIGUGLIO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il gruppo di Alleanza Nazionale esprimerà un voto favorevole sulle mozioni presentate dal centrodestra riguardanti la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

Ci sono momenti in cui una forza politica, dinanzi al Parlamento e al paese, deve assumersi determinate responsabilità. La storia delle posizioni di Alleanza Nazionale sul ponte dello stretto, ribadita appena qualche settimana fa direttamente dal presidente Fini in una grande manifestazione popolare a Piazza Colonna a Roma cui hanno aderito tutti i partiti del centrodestra, è chiara e coerente. Ciò che non è stato né chiaro né coerente è l'atteggiamento della maggioranza e del centrosinistra, che (limiterò l'intervento soltanto a queste annotazioni politiche) ha dimostrato — e proprio sul ponte sullo stretto la dimostrazione è stata palese e chiara — di essere affetto da una sorta di sindrome della demolizione.

Il ponte sullo stretto all'inizio del percorso di questo Governo è stato uno dei primi esempi, soprattutto con le dichiarazioni del ministro Bianchi, su cui mi soffermerò più avanti, con cui è stato espresso al paese un senso di discontinuità. Tutto ciò che era stato fatto dal Governo precedente andava demolito, dal ritiro dall'Iraq alla demolizione della legge Bossi-Fini, che si sta smontando piano piano, alla legge Biagi, fino al ponte sullo stretto che plasticamente dimostra questa sorta di « sindrome talebana » del centrosinistra, su impulso delle sue forze più estremiste e radicali, in particolare di quella componente ambientalista, direi fondamentalista, che ritiene di dover dare un segnale preciso, impedendo la realizzazione di un'opera importante dal punto di vista non solo sociale ed economico, ma anche simbolico, perché è l'opera che racchiude un impegno diventato concreto.

Il ponte sullo stretto, ormai, non è un dibattito astratto delle riviste di urbanistica, ma è un momento alto di cultura di Governo realizzata, perché siamo arrivati addirittura all'appalto dei lavori. È dunque l'espressione della volontà di dare vita ad un Governo ideologico della sinistra. Questo ci fa capire dove andrà questo Governo. Si tratta dell'ennesima prova che la sinistra riformista è stata sopravanzata dalla sinistra radicale; ma è stata sopravanzata anche una sinistra del lavoro e sindacale, quella che un tempo si chiamava operaista, la sinistra anche meridionale, che, a fronte di una valutazione positiva dell'impatto ambientale, dice «no» a 40 mila posti di lavoro in fase di cantiere, dice «no» a 10 mila turisti l'anno in più, dice «no» alla possibilità di attraversare tre chilometri in tre minuti, dice «no» alla possibilità di far uscire la Sicilia dall'emarginazione (saremo l'unica regione dove non è possibile realizzare l'alta velocità), dice «no» ad una strada per l'Europa, quel corridoio Berlino-Palermo che in realtà prenderà «altre strade».

Ma è anche il momento in cui la sinistra — voglio essere estremamente chiaro — perde la sua anima, colleghi del centrosinistra! Voi dovete sapere che questa posizione significa essere fortemente intrecciati con la *lobby* dei traghettiatori! Siccome il Parlamento è il luogo dove quello che diciamo resta anche per il futuro, questo è un capitolo nero della storia della sinistra in Italia! Il Governo dice «no», perché l'ordine arriva da una *lobby* ben precisa di cui politicamente il ministro Bianchi è l'espressione in quel Governo (tutti sanno che è così). Perdete l'anima sotto questo profilo ed è un profilo estremamente grave. Perdete l'anima anche rispetto alle posizioni che avete espresso nel passato; tutti ricordano e tutti ridono in Italia — e segnatamente in Sicilia — di quella promessa fatta dall'attuale Vicepresidente del Consiglio, Rutelli, che, nella campagna elettorale del 2001, venuto in Sicilia, dichiarò: inaugureremo il ponte sullo stretto il 2 giugno del 2011. Un vignettista gli disse: magari ci comunicherà l'ora, se di mattina o di pomeriggio.

Ma, al di là dell'ironia, sussistono circostanze estremamente gravi quali il conflitto di interessi; lo voglio dichiarare con una notazione assolutamente politica e non personale: una delle due città dello stretto, il comune di Messina, è governata, nella sua composizione politica e anche nella sua rappresentanza istituzionale, dall'espressione di questo gravissimo conflitto di interessi. A ciò noi rispondiamo con la nostra coerenza e con l'ottimismo della volontà, perché i siciliani vogliono il ponte sullo stretto; il Governo di centro-destra della regione, che interpreta la volontà dei siciliani, in un modo o nell'altro interverrà, certamente con un grande moto popolare. Noi, infatti, siamo disponibili a procedere a qualsiasi consultazione o referendum per interpellare la volontà popolare; siamo disponibili a far sì che le regioni che esercitano la loro competenza istituzionale — quindi quelle interessate, la Sicilia e la Calabria — facciano quanto questo Governo, in nome dell'incoerenza e del mastodontico conflitto di interessi creatosi al suo interno, non vuole compiere. Certamente noi saremo coerenti con il mandato affidatoci dai cittadini siciliani e con le nostre posizioni antiche e tuttavia attualissime (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Li Causi.

Devo precisare che il deputato, iscritto a parlare in questa fase, era stato già chiamato, ma non era presente in aula: di norma, in tali casi si intende che egli rinunci all'intervento ma, avendo avuto notizia che il deputato Li Causi era in quel momento impegnato in Commissione, faccio molto volentieri, per così dire, uno strappo alla regola e gli do la parola.

Prego, ha facoltà di parlare.

VITO LI CAUSI. La ringrazio in maniera particolare, Presidente. Peraltro, non espongo le ragioni della mia assenza perché già lo ha fatto lei stesso; quindi, grazie.

Onorevoli colleghi, si vuol far credere che la costruzione del ponte sullo stretto di Messina risulterebbe essere la grande opera ingegneristica e avveniristica che risolverebbe tutti i problemi siciliani, mentre sono il primo a dichiarare che tale opera non rappresenterebbe una opportunità di sviluppo economico per la Sicilia e per la Calabria. Essa non corrisponde ad alcuna programmazione preventiva né ad una pianificazione territoriale; ciò, anche a volere omettere le motivazioni portate avanti dagli ambientalisti (ai quali faccio peraltro osservare che non esiste progresso senza cambiamento).

Noi Popolari-Udeur riteniamo che vada condotto un ragionamento diverso intorno a questa grandiosa ma simbolica opera; essa ci distrarrebbe dall'impegno che contraddistingue questo Governo, che ha la ferma volontà di raggiungere i propri obiettivi, a garanzia dello sviluppo e degli interessi del Mezzogiorno d'Italia. Noi Popolari-Udeur abbiamo il massimo rispetto di chi non la pensa come noi, ma il sottosviluppo in cui versa la Sicilia è stato lasciato intatto dall'ormai famoso risultato elettorale di sessantuno collegi a zero del passato Governo.

Rimaniamo perplessi circa l'effettiva validità di un'opera che distrarrebbe l'attenzione dalle reali necessità del nostro territorio. Il ponte collegherebbe due regioni che dispongono di una rete viaria alquanto insufficiente ed arretrata, mentre il guadagno di pochi minuti per l'attraversamento dello stretto non potrebbe certamente far recuperare le ore che occorrono per raggiungere, da Messina, le città di Ragusa, di Trapani e di Siracusa o qualsiasi altra destinazione sull'isola.

Sarebbe preferibile utilizzare le risorse economiche per migliorare la suddetta rete viaria, talvolta anche inesistente, la rete idrica obsoleta e colabrodo, con acqua inquinata fino al punto di poter affermare che in altre regioni d'Italia, giustamente, sarebbe avvenuta una rivolta popolare.

Riteniamo che ancora manchino quei presupposti indispensabili per il tanto agognato sviluppo che desideriamo per la nostra terra di Sicilia. Sarebbe auspicabile,

invece, assistere ad una crescita e ad un futuro risveglio e sviluppo della Sicilia attraverso i suoi paesaggi ed il godimento della sua luce, che sono i veri protagonisti.

Pertanto, onorevole Presidente ed onorevoli colleghi, il merito non potrebbe che venire dalla forza di quegli imprenditori che favoriscono logiche non assistenziali, da coloro che dimostrano capacità di iniziativa e di progetto nei settori più vasti della vita produttiva. Dovrebbe, altresì, venire da una buona classe dirigente locale, da amministratori che sanno tramutare le opportunità in risorse messe a disposizione dei propri cittadini. Il merito dovrebbe venire da chi favorisce la nascita e la promozione di attività che coinvolgono tutti i settori dell'economia, da chi sa individuare le linee strategiche per favorire investimenti, sviluppo e posti di lavoro sul territorio, che sino ad oggi non si vedono.

Sono queste le cose di cui la Sicilia, la Calabria e tutto il Mezzogiorno d'Italia hanno bisogno. Le risorse finanziarie per attuare lo sviluppo in Sicilia ad oggi sono state limitate e forse anche negate. Meglio sarebbe spendere le risorse intellettuali e le energie individuali per dotarci di quei supporti burocratici e legislativi necessari per meglio pianificare e monitorare i bisogni dei nostri territori. Si fa riferimento, ad esempio, a leggi che consentano una pianificazione territoriale più moderna, agevole e meno farraginoso, perché quella attuale è di difficile comprensione. Si fa riferimento a norme per l'esecuzione e la conduzione delle opere pubbliche, in modo che siano più chiare e di più serena applicabilità, visto che spesso non si riesce a districarsi dall'avvicinarsi e dall'intrecciarsi di leggi europee, statali e regionali.

Il ponte sullo stretto di Messina oggi non sarebbe un merito, bensì un freno per la realizzazione di opere pubbliche davvero urgenti e necessarie quali la rete viaria, quella ferroviaria e quella idrica, il riordino delle coste, gli investimenti infrastrutturali nei porti, negli interporti e negli aeroporti. Tali investimenti infrastrutturali agevolerebbero l'interscambio delle merci e la mobilità delle persone, sia all'interno

del territorio meridionale ma anche tra il Mezzogiorno d'Italia e il resto del mondo. Solo così facendo la Sicilia sarebbe agevolata da un circuito turistico e culturale e dalla valorizzazione del suo consistente patrimonio archeologico, paesaggistico, termale, artistico e culturale.

Onorevoli colleghi, consideriamo che prossimamente il Mediterraneo diverrà area di libero scambio. Ricordiamoci che le coste siciliane sono il belvedere, il terrazzo del Mediterraneo.

Infine, signor Presidente, tengo a dire che sbagliano coloro i quali pensano che il gruppo Popolari-Udeur sia contro il ponte sullo stretto di Messina. Siamo a favore delle strutture primarie, dello sviluppo e del lavoro per tutti, possibilmente nel territorio dove si è nati e cresciuti. Questo è l'appello dei siciliani, pionieri nel mondo ed estranei nella loro terra. Soltanto dopo la realizzazione di quanto ho detto, potremmo essere favorevoli alla costruzione del ponte sullo stretto di Messina.

Consapevoli di avere indicato solo alcuni e parziali temi che caratterizzano la questione della Sicilia, della Calabria e del Mezzogiorno d'Italia, sottolineiamo che non è attraverso la realizzazione del ponte sullo stretto di Messina che si realizzano gli interessi dei siciliani, ma attraverso opere di infrastrutture primarie che creerebbero occupazione e ridurrebbero l'area della emarginazione e del degrado che, ad oggi, condizionano e frenano lo sviluppo economico, sociale e anche legale delle regioni meridionali.

Perciò, i deputati del gruppo dei Popolari-Udeur esprimeranno voto contrario sulle mozioni presentate dai deputati D'Alia e La Loggia mentre esprimeranno voto favorevole sulla risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008 (*Applausi dei deputati del gruppo Popolari-Udeur*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Tassone. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, nei pochi secondi di tempo a mia disposizione mi richiamo a quanto affermato

dall'onorevole D'Alia nell'illustrazione della mozione dell'UDC ed a quanto ha ripetuto, questa mattina, in sede di dichiarazione di voto. Preciso che noi esprimeremo voto favorevole anche sulla mozione La Loggia ed altri n. 1-00029.

A me dispiace, signor ministro – non ho molta dimestichezza con la sua persona –, che non sia presente il Governo nella sua completezza, come stavo dicendo poc'anzi al viceministro Capodicasa. Non vedo, infatti, il ministro dei trasporti, che si è dichiarato contrario fin dal primo momento: doveva ancora presentarsi al Palazzo del Quirinale per il giuramento e già si era dichiarato contrario alla realizzazione di un attraversamento stabile dello stretto di Messina! Non vedo neppure il Presidente del Consiglio dei ministri. Questo dibattito sotto tono dimostra soprattutto, la fondatezza di un rilievo di fondo che noi abbiamo mosso attraverso le nostre mozioni, relativo al cambiamento radicale nella politica del Governo nel nostro paese. Non si tratta del problema di costruire o meno un manufatto, di costruire o meno il ponte: è la filosofia dell'Europa che salta, è il Corridoio n. 1 che salta, che sarebbe dovuto andare da Berlino a Palermo. Salta un intero disegno con il quale si sarebbe dovuto collegare l'Europa al Mediterraneo attraverso l'Italia meridionale e attraverso una corretta politica delle infrastrutture, da realizzare, certamente, mediante l'ammodernamento delle ferrovie, della autostrada Salerno-Reggio Calabria, della strada statale ionica e mediante una visione intermodale dei trasporti all'interno del nostro paese.

Il Governo è assente. Abbiamo ascoltato alcuni esponenti della maggioranza pronti a esprimere un voto secondo la disciplina di maggioranza, smentendo anche il passato, perché molti governi di centrosinistra hanno approvato, via via, la realizzazione di quest'opera. Ovviamente, il Presidente Prodi avrebbe dovuto avere il coraggio di presentarsi in Assemblea e di smentire se stesso, sia rispetto a quando è stato presidente dell'IRI, sia rispetto a quando è stato membro del Governo e Presidente del Consiglio dei ministri. Ri-

tengo, signor Presidente, signor ministro, che ci troviamo in una situazione di grande difficoltà e di grande imbarazzo. La questione non può finire qui, con questa discussione su un atto di indirizzo parlamentare. Credo che debba essere recuperata. Non è possibile che nel contenuto di una mozione si ritorni ad una concezione che già da tempo abbiamo acquisito. Certamente, bisogna realizzare le opere in Sicilia, in Calabria e nel Mezzogiorno. Ma tutto il denaro speso per la società Stretto di Messina dove va a finire? Non sono riuscito a capire la posizione di Ciucci...

PRESIDENTE. Onorevole Tassone...

MARIO TASSONE. Concludo, signor Presidente. Poi, mi dovrà concedere alcuni secondi perché devo rivolgere un appunto alla Presidenza. Lo debbo rivolgere, signor Presidente, non a lei — per carità di Dio! — ma alla Presidenza nel suo complesso.

Stavo dicendo che Ciucci è stato nominato presidente dell'ANAS, dopo essere stato un sostenitore forte e accanito, in termini inverecondi, della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina.

PRESIDENTE. Però deve concludere, onorevole: proceda con l'« appunto » alla Presidenza.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, concludo. La Presidenza — non mi sto rivolgendo a lei — in altri tempi, per una discussione di questo genere, sarebbe stata meno fiscale, e avrebbe reso possibile un'ampia discussione. Oggi, invece, stiamo inseguendo il formalismo e certamente il Presidente Bertinotti — che, ovviamente, ha la responsabilità di gestire la Camera dei deputati — deve darci contezza del perché, per argomenti così importanti, non ci riconosca la possibilità di parlare, costringendoci a rispettare tempi che vanno dai due minuti ai due minuti e mezzo.

È evidente, quindi, che il Presidente Bertinotti è convinto che quest'opera non abbia valore e che questa discussione non sia sostanziale, ma rappresenti un *pro*

forma (Applausi dei deputati dei gruppi UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro) e Forza Italia).

PRESIDENTE. Onorevole Tassone, i tempi a disposizione sono dettati dal contingentamento ordinario. Lunedì scorso si è svolta la discussione sulle linee generali, nell'ambito della quale i deputati che intendevano intervenire hanno avuto tutta la possibilità di farlo. Anche stamani stiamo cercando di gestire il contingentamento in modo elastico, come lei ed altri colleghi ben sanno.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Misiti. Il gruppo dell'Italia dei Valori è uno di quelli che avrebbe esaurito il tempo a sua disposizione, ma concedo un minuto all'onorevole Misiti per poter sentire in sede di dichiarazioni di voto finale anche la voce dei deputati che vi appartengono. Prego, onorevole Misiti, ha facoltà di parlare.

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor Presidente, in un minuto sarà impossibile svolgere la mia dichiarazione, quindi chiedo alla Presidenza di autorizzare la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo del mio intervento, anche perché il senso della mia posizione è già emerso nel corso della discussione sulle linee generali.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, sulla base dei criteri costantemente seguiti.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Santelli. Ne ha facoltà.

JOLE SANTELLI. Signor Presidente, intervengo, innanzitutto, per esprimere la delusione provata in quest'aula ascoltando i deputati calabresi e siciliani di maggioranza, che piegano gli interessi delle loro terre agli interessi di coalizione.

Nessuno qui può essere convinto della giustizia di tali posizioni, non è vero che vi è un centrodestra ed un centrosinistra. Si è ascoltato di tutto, ma forse ci sono delle questioni da ricordare.

Il primo studio di fattibilità del ponte sullo stretto è stato commissionato nel 1998, quando a presiedere il Consiglio dei ministri c'era un signore che si chiama Massimo D'Alema. Non vi vanno bene gli *advisor* che hanno scelto? Li ha scelti l'allora Vicepresidente del Consiglio Massimo D'Alema! Erano diverse le posizioni qualche anno fa. Vorrei ascoltare — me lo auguro — parole diverse da alcuni deputati. Fra poco arriverà l'ex ministro Cardinale che all'epoca prendeva posizione a favore del ponte sullo stretto, e spero sia ancora d'accordo. Non vi sono motivi tecnici ed economici; pertanto, su questa questione si è fatta demagogia e voi, colleghi siciliani e calabresi di maggioranza, state accettando una truffa: la risoluzione presentata dal collega Franceschini è una truffa! Non si sta discutendo se fare il ponte sullo stretto o altro; la Sicilia e la Calabria hanno bisogno di quest'opera e di altro.

Cosa significano parole come « fondi in assoluta urgenza, necessità, priorità »? Non significano nulla. Mi rivolgo ai calabresi e all'onorevole Misiti, che è stato assessore ai lavori pubblici in quella regione. Lui sa perfettamente che non vi sono i tempi tecnici per lo stanziamento dei fondi sulla Salerno-Reggio Calabria, salvo chiudendo le strade. La 106 — la cosiddetta autostrada della morte, di cui tanto si parla ogni qualvolta vi sono degli incidenti — si sta facendo. Per la Salerno-Reggio Calabria i lavori procedono, ma il presidente della giunta calabrese quale sostiene che il turismo è bloccato a causa dei cantieri. Facciamo la Salerno-Reggio Calabria o togliamo i cantieri? L'una e l'altra cosa non si possono fare! Vi è un problema vero da risolvere, poiché voi state piegando gli interessi di una parte di territorio: non solo la Sicilia, ma, a maggior ragione, la Calabria, condannata alla marginalità e all'isolamento.

Nessuno mai investirà nell'alta velocità! Nessuno si impegnerà mai realmente nel miglioramento della Salerno-Reggio Calabria, soprattutto le società e gli imprenditori privati!

Come ha spiegato qualche giorno fa l'onorevole Misiti, inoltre, le Ferrovie dello Stato Spa hanno dichiarato che non vi è la possibilità di realizzare l'alta velocità, poiché non è economica. Certo che non lo è, poiché si tratta di servire due milioni di cittadini che abitano in una regione marginale!

PRESIDENTE. La invito a concludere...

IOLE SANTELLI. Concludo, signor Presidente, perché credo che la posizione di tutti sia di per sé evidente. Il Presidente del Consiglio ha iniziato la legislatura affermando che la Calabria era la figlia prediletta di questo Governo. Adesso ci dite che realizzerete gli aeroporti, ma vorrei rilevare che il ministro Bianchi ha dichiarato che in Calabria non servono aeroporti! Inoltre, avete affermato che non costruirete più il ponte sullo stretto di Messina!

Sapete cosa c'è di nuovo? Il Governo in carica non è una madre amorevole, ma una matrigna! Se ciò significa essere « figlia prediletta », allora scordatevi della Calabria e vediamo se, dimenticandovela, riuscirete a combinare qualcosa di buono (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia e UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro)*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Nucara. Ne ha facoltà.

FRANCESCO NUCARA. Signor Presidente, il problema della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina è antico. Ricordo, infatti, che quando l'ex ministro Signorile, all'inizio degli anni Ottanta, chiese che fosse assegnato ad una Commissione parlamentare in sede legislativa un provvedimento relativo al ponte sullo stretto, io stesso — che allora, come adesso, ero deputato del partito repubblicano — raccolsi, assieme all'onorevole Rutelli (all'epoca deputato del partito radicale), le firme necessarie per evitare che tale provvedimento fosse esaminato in quella sede.

Qualche anno dopo, nel 2001, l'onorevole Rutelli affermò, invece, che nel 2011 avrebbe inaugurato il ponte sullo stretto di Messina. Alcuni hanno cambiato idea, e non vi è nulla di strano in ciò; il problema sussiste se hanno cambiato idea anche in ordine all'infrastrutturazione del Mezzogiorno, della Calabria e della Sicilia.

In altri termini, se non si vuole costruire il ponte sullo stretto e, contemporaneamente, non si desidera realizzare l'alta velocità ferroviaria, non si vogliono ammodernare le autostrade e non si intende migliorare gli aeroporti, esiste sicuramente un problema. La questione, pertanto, è molto più complessa di quanto non sia la realizzazione del ponte in sé.

Vorrei evidenziare che la risoluzione presentata dai deputati appartenenti alla maggioranza risulta anche contraddittoria nella sua formulazione. Alcuni, infatti, chiedono di non costruire il ponte sullo stretto di Messina, mentre altri propongono di realizzare le infrastrutture autostradali. Peccato che ad ammodernare le autostrade non vi abbiano pensato...

PRESIDENTE. La prego di concludere...

FRANCESCO NUCARA. ...i Governi che si sono succeduti dal 1996 al 2001, perché se ne è fatto carico il precedente esecutivo.

Credo che il vero problema che si debbano porre i ministri Bianchi e Di Pietro sia la realizzazione delle ferrovie ad alta velocità fino a Palermo: in tal caso, infatti, il ponte sullo stretto di Messina nascerà da sé! Se ciò non dovesse essere realizzato...

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole!

FRANCESCO NUCARA. Termino subito, signor Presidente. Come stavo dicendo, se ciò non dovesse accadere, allora sarà dimostrata l'esistenza di un pregiudizio nei confronti dell'infrastrutturazione del Mezzogiorno. Ciò esula dalla questione della realizzazione del ponte, ed è proprio su tali temi che il Governo dovrà rispondere.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Bono. Ne ha facoltà.

NICOLA BONO. Signor Presidente, la scelta operata dal Governo in merito alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina si basa, nella sua assurdità, su diverse motivazioni, tutte a mio avviso insostenibili.

Una prima motivazione è costituita dall'atteggiamento antisiciliano di un esecutivo che, nella storia della Repubblica, è il primo senza un ministro che sia espressione dell'isola. Da ciò deriva una chiara debolezza di rappresentatività, la quale evidenzia come la deputazione siciliana di maggioranza conti poco o nulla.

Una seconda motivazione è rappresentata dalla fanatica ed irrazionale demagogia manifestata dai settori appartenenti alla sinistra radicale. Essi sono nemici giurati di ogni infrastruttura che determini elementi di crescita e di progresso, sterili sacerdoti dell'esistente, teorici dell'utopia della « mummificazione » dei contesti ambientali e « utili idioti » al servizio di concreti interessi privati: per coerenza, dovrebbero contestare anche i collegamenti con i traghetti, in quanto altamente inquinanti!

Sono costoro che hanno imposto la loro linea e, ancora una volta, è la sinistra radicale, come nell'incredibile manovra finanziaria, a dettare la rotta ad una maggioranza terrorizzata a reagire anche ai *diktat* più irragionevoli e autolesionisti.

L'ipocrita compromesso della risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008 — che non dice formalmente « no » al ponte, ma ne dichiara la non priorità — è una foglia di fico, che non riesce a mascherare il fatto che questo Governo sta pagando alla demagogia dell'ala radicale l'ennesima cambiale. Ma quanto deve costare ancora al paese questa assurda alleanza?

Così, tra un'ipocrita risoluzione in Parlamento e azioni concrete, come il furto dell'articolo 14 del decreto-legge collegato alla finanziaria, si consuma un vero delitto nei confronti della Sicilia. Una Sicilia che non merita di essere trattata così e che

certamente non meritava di subire la comparsata del ministro Di Pietro la settimana scorsa a Palermo sul tema delle infrastrutture da finanziare con i fondi distratti dal ponte. Non accettiamo questo scambio, anche perché non vi è nessuna garanzia che questi fondi verrebbero realmente spesi in Sicilia e in Calabria.

Lo storno dei fondi di Fintecna per il ponte — 2,4 miliardi di euro — è una decurtazione di risorse inaccettabile. Il ponte non è un capriccio dei siciliani o del centrodestra, ma un'infrastruttura strategica e irrinunciabile per la Sicilia e per l'Europa. Come si può pensare al corridoio n. 1 Berlino-Palermo, senza il ponte? Infatti, sarà il corridoio Berlino-Villa San Giovanni o, peggio, come sostiene qualcuno, Berlino-Napoli-Bari.

La mancata realizzazione del ponte è la sentenza di condanna definitiva della Sicilia e della Calabria alla totale emarginazione. Altro che rilancio dell'isola, partendo dalla sua centralità strategica nel Mediterraneo, come Prodi teorizzava durante la campagna elettorale! Solo il ponte può concretizzare l'idea di una Sicilia quale avamposto dell'Unione europea verso l'Africa e il Medio Oriente e fare della più grande isola del Mediterraneo la naturale base logistica per l'incontro dei popoli, delle civiltà, dei paesi bagnati dal Mediterraneo.

Non si tratta, quindi, solo della realizzazione di un'opera che per nove anni avrebbe attivato circa 10 mila nuovi posti di lavoro — che, in una realtà come quella siciliana e calabrese, non sono questioni secondarie — ma di un'opera fondamentale per lo sviluppo dell'Europa e del bacino del Mediterraneo.

La scelta di non realizzare il ponte è, quindi, sbagliata e demagogica; una scelta perniciosa anche sotto il profilo delle conseguenze giuridiche e finanziarie. Si tratta, infatti, di un'opera già appaltata all'impresa Impregilo, *general contractor*, per un importo di ben 3,9 miliardi di euro, un'opera pubblica interamente coperta anche grazie ad un congruo contributo dell'Unione europea che l'Italia rischia di perdere se distolto dal ponte.

La decisione, quindi, di revocare l'appalto da parte del Governo comporterà gravissime conseguenze in ordine alle inevitabili penali che, legittimamente, verranno rivendicate dell'impresa appaltatrice.

Ecco perché appare una vicenda kafkiana, una vicenda, cioè, intrisa di superficialità, approssimazioni e dosi industriali di demagogia, che però tutela anche interessi concreti di chi, da sempre, è interessato all'attraversamento con i traghetti. Altro che salvaguardia dell'ambiente!

Ecco perché da siciliano, che ha sempre sognato questa grande opera di civiltà e di progresso, chiedo a tutte le forze politiche di questo Parlamento di votare a favore della realizzazione del ponte sullo stretto di Messina e coronare l'aspirazione di milioni di siciliani e calabresi e — ne sono certo — della stragrande maggioranza degli italiani.

Ecco perché, a nome di Alleanza Nazionale, annuncio il voto favorevole sulle mozioni La Loggia ed altri n. 1-00029 e D'Alia ed altri n. 1-00037, essendo l'unico modo per scongiurare un torto irreparabile alla Sicilia e all'intero paese (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Francescato. Ne ha facoltà.

GRAZIA FRANCESCATO. Signor Presidente, colleghe e colleghi, il «no» dei Verdi al ponte sullo stretto viene da lontano ed è stato ripetuto con tenacia e coerenza nel corso di due decenni. È un «no» non ideologico, un peccato capitale di cui qualcuno, come ieri l'onorevole La Loggia, continua ad accusarci; invece, è un rifiuto basato solidamente su tre ordini di motivazioni: ambientali, sociali ed economiche.

Ovviamente parto dall'ambiente, che è il fulcro del nostro agire politico.

Questa opera mastodontica — 3 mila 300 metri: sarebbe il più lungo ponte ad un'unica campata del mondo, sospeso a due gigantesche *twin tower* di 382,6 metri,

con un coacervo di 27 chilometri di raccordi stradali e 35 di raccordi ferroviari annessi, con un immane volume di scavo, non inferiore ad 8 milioni di metri cubi – avrebbe un impatto devastante su uno degli ecosistemi più rari e delicati del Mediterraneo. Un ecosistema in cui il gioco delle correnti – ricordiamo tutti Omero: Scilla e Cariddi, che tre volte inghiotte e tre volte rigetta l'acqua del mare –, la conformazione particolare dei fondali, le differenti batimetrie hanno creato le condizioni per garantire una biodiversità assolutamente eccezionale (pensate che, addirittura, il sito è candidato per il *World Heritage* dell'Unesco). È il luogo prediletto per la riproduzione di tonni e pesci spada ed è rifugio di creature abissali estinte altrove e rare specie marine dai nomi evocativi, come il mollusco *argonauta argo* ed il bivalve *pinna nobilis* e le praterie sommerse di ondulate alghe laminarie. So che qualcuno sorriderà e che la sorte di queste creature non è in testa alla *hit parade* dei nostri problemi, ma al danno a tale ecosistema bisogna aggiungere l'impatto altrettanto disastroso su un tratto di costa ad alto rischio sismico, geologicamente fragile, costellato di aree naturalistiche di gran pregio al di là e al di qua della stretto: ben undici siti di interesse comunitario, due zone di protezione speciale ai sensi della direttiva sugli uccelli n. 79/409 e la riserva naturale regionale Capo Peloro-Ganzirri. Non è certo un caso che l'altolà dell'Unione europea alla costruzione dell'opera sia venuto proprio perché il progetto preliminare del ponte violava la già citata direttiva sugli uccelli, la direttiva Habitat, nonché, come tutti sappiamo, le norme comunitarie sulla VIA, gettate definitivamente alle ortiche dalla legge obiettivo varata dal Governo Berlusconi.

Ma vi sono anche motivate ragioni di ordine sociale che ci inducono ad esprimere di nuovo il nostro «no». Sono ragioni che conosco molto bene perché per due anni e mezzo sono stata consigliere comunale a Villa San Giovanni ed ho «toccato con mano» quali sarebbero gli effetti della costruzione del ponte: lo scon-

volgimento del tessuto urbano, lo sfratto di centinaia di famiglie, lo sventramento di interi quartieri, lo sfascio geologico di colline già fragili e percorse da frane. Il tutto – al danno si aggiunge la beffa – senza che i cittadini di Villa e di Messina, messi fuori gioco dalla legge obiettivo che ha saltato a piè pari la fase della consultazione con gli enti locali, abbiano potuto esprimere la propria opinione sul destino della loro comunità e del loro territorio.

Per motivi di tempo non mi soffermerò sulle promesse di occupazione, probabilmente molto gonfiate, sull'ombra lunga della presenza mafiosa e sull'addizionale beffa che il superponte risulterebbe largamente inutile perché il traffico automobilistico non è in crescita ma in calo (dal 27 per cento nel 1999 al 23 per cento previsto nel 2032) e si limiterà soprattutto al traffico locale; invece, è in costante ascesa quello aereo e, in particolare, quello marittimo (come tutti sappiamo, l'autostrada del mare ha visto un'impennata di popolarità molto recente).

Veniamo ora alle motivazioni economiche del nostro «no»; a tale riguardo la grande opera si rivela per quello che veramente è: un grande imbroglio. Il costo annunciato – che era di 4,4 miliardi, con la base d'asta; ridotto poi a 3,9, con la vittoria di Impregilo nell'ottobre del 2005 – è destinato inevitabilmente a lievitare: basti pensare alla mancanza di meccanismi affidabili per compensare l'aumento dei prezzi dei materiali o agli incrementi dipendenti dalle 35 prescrizioni di carattere tecnico-ambientale richieste dal CIPE (delibera n. 66 del 2003).

Anche il calcolo costi-benefici la dice lunga sulla non sostenibilità economica del ponte. Cito lo studio dell'Università Cattolica e del Politecnico di Milano secondo cui il VAN (il valore attualizzato netto) del ponte, che quindi corrisponde alla differenza tra la spesa per l'infrastruttura e gli incassi previsti dai pedaggi, risulta negativo per 1,39 milioni di euro.

Queste sono tutte le ragioni che ci hanno indotto a dire «no», un diniego peraltro riecheggiato anche nel programma dell'Unione; ma, soprattutto, sono

queste le ragioni che ci inducono ad affrontare l'ultima grande sfida, cioè, quella di trasformare il « no » in un « sì » alle grandi opere veramente utili, come il potenziamento dell'autostrada del mare, l'ammodernamento dell'antiquata rete ferroviaria in Calabria e in Sicilia, il raddoppio della tratta Messina-Palermo, il miglioramento delle reti idriche che, letteralmente, perdono acqua da tutte le parti, dal 30 al 70 per cento, l'impulso alle energie rinnovabili (la forza delle acque dello stretto costituisce una fantastica fonte energetica, come provano molti progetti di utilizzo già in corso), la difesa del suolo e del paesaggio. A questo proposito ricordo la frase di Giustino Fortunato sulla Calabria: uno sfasciume geologico pendulo sul mare. È una frase che, purtroppo, si addice a tutto il sud.

Insomma, si tratta di una gamma di interventi che siamo soliti etichettare come sviluppo sostenibile e che costituiscono la vera, autentica, grande opera di cui il nostro sud ha bisogno. Per queste ragioni, voteremo a favore della risoluzione Franceschini n. 6-00008 (*Applausi dei deputati del gruppo Verdi – Congratulazioni*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Mellano. Ne ha facoltà.

BRUNO MELLANO. Onorevoli colleghi, su questo argomento sono già intervenuti per La Rosa nel Pugno ieri, nel corso della discussione generale, l'onorevole Beltrandi e, questa mattina, in fase di dichiarazione di voto, l'onorevole Mancini. Personalmente, vorrei rappresentare a tutta l'Assemblea una posizione di radicale contrarietà alla costruzione del ponte sullo stretto. Ritengo che sia opportuno, giusto, doveroso affrontare con dovuta chiarezza e senza troppi infingimenti dovuti alla politica – alla politica politicante – i problemi del paese traducendo i « sì » e i « no » in quanto tali.

Ritengo – ma con me sostengono ciò anche altri del gruppo della Rosa nel Pugno – che il ponte sullo stretto sia uno dei motivi che ha fatto pendere la bilancia

della scelta politica per una svolta, un'alternativa, un'alternanza di Governo. Il Governo Berlusconi, nella precedente legislatura, si è speso in questa e in altre grandi opere nell'intento di guadagnare una visibilità politica, attraverso solenni dichiarazioni. Proprio per questo motivo, penso che sia stato opportuno costruire un'alternanza di Governo che potesse tradursi anche in un'alternativa di politiche, di governo del territorio e infrastrutturali.

Il mio gruppo è favorevole a grandi infrastrutture di ammodernamento del paese ma scegliendo con cura le priorità, l'ambito, e valutando attentamente l'impatto ambientale. Per questo motivo bisogna dire « no » al ponte sullo stretto per esprimere altrettanti « sì » alla costruzione mirata, razionale, oculata delle infrastrutture necessarie che ammodernino il paese, permettendoci di superare il *gap* infrastrutturale che vede l'Italia per molti aspetti arretrata e relegata in un angolo rispetto alle politiche europee. Certamente, si deve partire anche da una riduzione dei costi rispetto all'opera faraonica del ponte sullo stretto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Gibelli. Ne ha facoltà.

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, intervenire nel dibattito sul ponte sullo stretto di Messina può diventare l'occasione, per l'Assemblea come per la Casa delle libertà (la quale ha comunque impostato un programma nella passata legislatura atto a rimodernare in maniera assolutamente nuova tutto il sistema infrastrutturale italiano) per capire che tipo di futuro attende il paese di fronte alle scelte di un Governo che oggi, comunque, vediamo non rappresentato nella sua completezza (senza volere togliere nulla all'attenzione che comunque rivolge in maniera puntuale ai lavori dell'Assemblea).

Evidentemente, ci troviamo di fronte alla prima cartina di tornasole per l'attuale Governo di centrosinistra, che non è nelle condizioni di governare un processo di infrastrutturazione che ha visto nella

legge Lunardi, vale a dire la legge obiettivo, un punto di partenza dopo circa trent'anni di inattività sulle grandi opere.

All'interno di questo processo di infrastrutturazione, il ponte sullo stretto di Messina ha rappresentato un momento di dibattito molto intenso e — anche all'interno della Casa della libertà — un punto di confronto particolarmente aspro e, tuttavia, si era arrivati ad un equilibrio. All'interno della Casa delle libertà — non me ne vogliano i colleghi di Forza Italia, dell'UDC e di Alleanza Nazionale — veniva avanzata la pretesa, assolutamente legittima, da parte della Lega Nord di chiedere una condizione irrinunciabile all'interno del processo di infrastrutturazione: non abbandonare l'idea che il nord rappresenta — e rappresenta tuttora — il motore economico del paese e che perciò merita un processo di infrastrutturazione senza precedenti.

All'interno di tale processo è stata sviluppata l'idea dei corridoi, ad esempio il corridoio 5, quello cui fa riferimento in genere quell'asse padano-alpino che va da Lisbona a Kiev, come asse centrale di un'economia. Le regioni, le grandi città del nord e gli enti locali che rappresentano l'asse di questa economia — e la gran parte del prodotto interno lordo — chiedono in maniera inequivocabile che sia considerata la necessità di infrastrutturazione.

Nella scorsa legislatura tale considerazione non è venuta meno. Tuttavia, oggi ci troviamo di fronte ad un dibattito e ad un atto di coraggio — e mi spiace che i colleghi del centrodestra non abbiano sfruttato l'occasione — ancora più rilevante rispetto alla necessità o meno di costruire il ponte sullo stretto di Messina. La mozione vera — e non a caso non c'è una mozione sottoscritta dalla Lega Nord su questo argomento —, la vera sfida con il centrosinistra non è: « ponte sullo stretto, sì, ponte sullo stretto, no », ma garantire quel grande processo infrastrutturale che vedeva tutto il paese impegnato nella necessità di creare infrastrutture. Infatti, l'idea del ponte, buona o cattiva che sia, non può essere « decostituzionalizzata », cioè depennata dalle infrastrutture da

creare; tuttavia, rimane la necessità di assicurare che tutte le grandi opere del paese siano realizzate in modo equilibrato, come la legge obiettivo aveva indicato. A questo fine, riteniamo che non ci possa essere il ponte sullo stretto senza la considerare che tutte le altre infrastrutture sono necessarie ad alimentare la struttura stessa portante dell'attraversamento dello stretto tra la Calabria e la Sicilia.

Ci si trova di fronte a mozioni alternative che suggeriscono di realizzare la Salerno-Reggio Calabria prima del ponte. Noi continuiamo ad insistere che si deve garantire la grande infrastrutturazione del nord, l'asse portante dell'economia. Oggi tali necessità rischiano di far perdere al paese l'occasione di avere la memoria storica di quanto da noi realizzato durante la passata legislatura, prendendoci la responsabilità di uno sviluppo organico ed armonico di tutto il paese. La mozione La Loggia ed altri n. 1-00029 non affronta il problema di fondo; avevamo posto in essere gli strumenti, ad esempio attraverso Infrastrutture Spa e quei meccanismi di finanziamento che avrebbero permesso a tutto il sistema di svilupparsi, per affrontare completamente ed in maniera inequivocabile la realizzazione di tutte le infrastrutture.

La Lega Nord poneva una questione di fondo dal punto di vista industriale in ordine alla realizzazione del ponte. Non si trattava solo della posizione della Lega Nord: quando si trattò di Infrastrutture Spa nelle Commissioni riunite VIII e IX, il ponte sullo stretto di Messina veniva classificato all'ultimo posto, perché non assicurava la stessa redditività di altre infrastrutture. La legge Lunardi si è configurata in maniera tale da far partire tutte le infrastrutture che, attraverso il pedaggio, avevano una redditività che consentiva di ripianare i debiti, nonché alcune iniziative di carattere finanziario attraverso patrimoni separati, che garantivano le anticipazioni per realizzare le infrastrutture non aventi alta redditività.

Oggi ci troviamo di fronte ad un problema imbarazzante perché le mozioni che sono state presentate non affrontano la

sfida — che riproporremo in quest'aula come Casa delle libertà — di considerare tutte le infrastrutture nel complesso per dare seguito alla legge che ha preso il nome dell'ex ministro Lunardi, l'unica che può garantire uno sviluppo organico di tutto il paese. Noi diciamo « no » ad interventi puntuali perché mortificano il lavoro di cinque anni della Casa delle libertà e non danno le risposte che tutti i cittadini vogliono, dal nord al sud, in maniera indistinta, nei confronti dei quali si devono apportare gli strumenti ed assicurare la continuità di rapporto industriale e finanziario che noi avevamo trovato.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

ANDREA GIBELLI. In conclusione, la Lega Nord sospende il giudizio sulle mozioni in esame perché pretende che quest'Assemblea affronti il problema delle infrastrutture nel loro complesso, e noi sul nord faremo la nostra parte (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Lo Presti. Ne ha facoltà.

ANTONINO LO PRESTI. Signor Presidente, sarò veramente telegrafico perché durante questa seduta abbiamo ascoltato tanti colleghi e le posizioni di tutti i gruppi: è stato detto tutto ed il contrario di tutto, rispecchiando le opinioni di ogni schieramento e di ogni partito su un problema così strategicamente importante per lo sviluppo della Sicilia. Mi asterrò, quindi, dal riproporre le stesse argomentazioni sulle ragioni che sono alla base della necessità di realizzare tale importante opera pubblica. Vorrei, invece, sottolineare un aspetto più squisitamente politico che, a mio avviso, si coglie analizzando il quadro dei comportamenti che questo Governo ha assunto nei pochi mesi di gestione dell'amministrazione in Italia.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIULIO TREMONTI (*ore 11,35*)

ANTONINO LO PRESTI. Il quadro che si coglie è abbastanza chiaro: si tratta di un vero e proprio « disegno criminale » — lo dico tra virgolette, senza offesa per nessuno — che il Governo sta portando avanti scientificamente ai danni non soltanto della Sicilia, ma di quelle regioni colpevoli di avere quasi messo in discussione la vittoria certa dell'Ulivo alle ultime competizioni elettorali.

Infatti, se il Governo Prodi si è potuto costituire e se l'Unione ha potuto vincere le elezioni, lo si deve purtroppo ad un piccolo scarto elettorale, che in sostanza si è potuto ricavare dalla grande, forte, reazione che hanno avuto alcune regioni d'Italia. Le regioni più importanti del paese sono state quelle che hanno messo a rischio la costituzione di questo Governo. Dunque, verso di esse si è indirizzata la « rappresaglia » del Governo Prodi. Verso la Sicilia, con l'annullamento di questa importante opera pubblica, e con dell'altro che è contenuto nella legge finanziaria; verso il nord Italia, con tutta una serie di misure, che penalizzano il tessuto reale, vero, produttivo del paese; in Lombardia e in Veneto, dove esiste la realtà produttiva più ricca del paese, sono state adottate misure — in questi mesi e in questi giorni, e altre verranno adottate con la prossima finanziaria — che penalizzano l'elettorato di quei territori.

Si tratta dunque di una rappresaglia, di una vendetta, del Governo Prodi, che in Sicilia si consuma con l'annullamento di questa importante opera pubblica, e che prosegue con un disegno criminale ai danni di alcune regioni, e della Sicilia in particolare, con tutta una serie di altre iniziative. Ripeto, il ponte — questa è la posizione chiara di tutto il centrodestra — è un'opera essenziale, non soltanto per lo sviluppo del Mezzogiorno, ma anche per l'arricchimento complessivo del sistema paese. Questa è la premessa che volevo fare.

Voglio ribadire in quest'aula ciò che gli italiani hanno il diritto di sapere e di apprezzare in tutta la sua gravità: questo Governo ha deciso, nei confronti degli italiani rei di aver messo in discussione la vittoria dell'Ulivo o di aver fatto rischiare all'Ulivo di perdere le elezioni, di far pagare loro il prezzo di un simile comportamento. In Sicilia, oltre al ponte, altre cose stanno maturando ai danni dei siciliani. In primo luogo, l'applicazione di una vera e propria sanzione pecuniaria ai danni della sanità siciliana, con l'elevazione del tetto di partecipazione della Sicilia alla spesa sanitaria. Si tratta di una norma assurda ed iniqua, che pone in evidenza alcune contraddizioni della politica dell'attuale Governo. Infatti, è una norma che si applica evidentemente a quelle regioni che si sono sviluppate, ma poi si sente dire da questo Governo e da esponenti autorevoli della maggioranza che la Sicilia non cresce. Dunque, c'è una contraddizione anche in tali valutazioni.

Per quanto riguarda i precari, in Sicilia ne abbiamo stabilizzati 5 mila. La prossima finanziaria ci metterà purtroppo nelle condizioni di assumere decisioni drastiche nei confronti di questi soggetti, dato che sarà difficile poterli mantenere; peraltro, sono soggetti che abbiamo ereditato grazie a politiche ingiuste, portate avanti da vostri rappresentanti negli anni passati, qualcuno dei quali ancora siede sui banchi di quest'aula.

A proposito di politiche sul lavoro, va detto che la Sicilia è una regione che ha un numero elevato di piccole imprese, che lavorano grazie anche all'apporto di giovani apprendisti. Aumentando del 10 per cento la contribuzione dovuta dalle aziende sugli apprendisti, rischiate di mettere in grave difficoltà le piccole imprese siciliane. Avete pure chiuso due prestigiosi istituti di ricerca in Sicilia, facendo ridere l'intera comunità internazionale, che adesso è pronta a dirottare questi fondi altrove!

Questa è la politica vessatoria nei confronti della nostra isola, ma direi nei confronti di tutto l'elettorato che risiede nelle regioni più importanti del paese, che

voi state colpendo scientificamente, perché dovete vendicarvi. Questa è la politica della vendetta! Se aveste vinto in Sicilia, probabilmente il ponte lo avreste fatto. Avete perso, e così non lo farete. Ma state tranquilli, in Sicilia continueremo a vincere per i prossimi venti anni (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia*)!

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 11,40).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno avere luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del regolamento.

Si riprende la discussione.

(Ripresa dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Desidero rivolgere, anche a nome dell'Assemblea, un saluto ai docenti e agli studenti delle classi quarta e quinta dell'educandato statale San Benedetto di Montagnana, ai docenti e agli studenti della classe terza del liceo classico statale Carlo Bocchi di Adria (*Applausi*).

Gli studenti sono impegnati nella giornata di formazione a Montecitorio, giornata alla quale, anche in questa legislatura, il mondo della scuola ha aderito con grande interesse. Ciò costituisce segno di rinnovata attenzione verso l'attività svolta dal Parlamento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Licandro. Ne ha facoltà.

ORAZIO ANTONIO LICANDRO. Signor Presidente, i Comunisti italiani da anni denunciano l'onerosità, l'inutilità e la pericolosità dell'opera ponte sullo stretto. Tuttavia, ancora oggi, ci troviamo impegnati in un dibattito surreale rispetto alle

vere emergenze del paese. È evidente, dunque, che ci troviamo dinanzi ad una *lobby* molto forte, potente, ampia, che non si rassegna al grande affare che sfuma, che gode dell'appoggio dei mezzi di comunicazione, soprattutto di quelli siciliani, legati politicamente e culturalmente alla destra che, attraverso una poderosa opera di disinformazione, produce notevole confusione.

Quella odierna è per noi occasione importante per cercare finalmente di fare chiarezza e fare cadere alcuni veli. Per tale motivo, richiamerò didascalicamente alcuni aspetti della questione — mi perdoneranno i colleghi della destra — a cominciare dalla disputa su chi sosterrà lo sforzo finanziario: il pubblico o il privato? La *lobby* sostiene che tale sforzo sarà sostenuto solo, o in massima, parte da capitali privati. Ma se così fosse, perché si strilla tanto quando il Governo toglie quelle risorse pubbliche, quindi irrisorie, per destinarle ad altre infrastrutture assai più urgenti? La verità è che l'opera dovrebbe essere finanziata per il 59 per cento da capitali privati e per il ben 41 per cento da capitale pubblico. Nel frattempo i costi continuano a crescere: dalla stima di 4,6 miliardi di euro, oggi si è giunti a 6 miliardi di euro, di cui almeno la metà proverrà dalle casse pubbliche.

Non risponde affatto al vero, come è stato detto ieri, che le risorse della società Stretto di Messina Spa verranno impiegate per avviare la realizzazione dei lavori. I siciliani, i calabresi e tutti gli italiani debbono sapere che Impregilo aveva vinto soltanto l'appalto per la progettazione definitiva. Altro che realizzazione! Ma vi sono poi altri profili sui quali è bene soffermarsi.

In base a rapporti ufficiali, è stato già ricordato, il ponte sullo stretto, a causa delle condizioni meteorologiche rimarrà chiuso almeno 120 giorni all'anno, per cui il sistema di traghettamento non potrà affatto smantellarsi e ciò costituirebbe un aggravio. L'attuale tecnologia delle ferrovie sembrerebbe peraltro incompatibile con la flessibilità che la struttura a campata unica dovrebbe avere.

Conseguentemente, vi è l'alta probabilità che oggi quel ponte non possa essere attraversato da nessun treno. Ma, se anche ciò fosse possibile, le Ferrovie dello Stato pagherebbero un canone forfettario di 100 milioni di euro l'anno a cui si aggiungerebbe la mancata riscossione dei 38 milioni di euro, oggi percepiti attraverso il traghettamento. Inoltre, in caso di minore redditività rispetto a quanto calcolato in astratto sui flussi, sarebbe lo Stato ad assicurarne la copertura. E tutto questo mentre gli *advisor* — c'è molta confusione sul punto — attestano un traffico stradale per autotrasporto in calo, e un traffico aereo e di cabotaggio in crescita. Non è un'opinione dei Comunisti, ma oggi le merci viaggiano più rapide e più sicure lungo le vie del mare. Bell'affare per la collettività!

Credo che tutto ciò sia sufficiente, ma si potrebbe continuare a lungo per chiarire le dimensioni dell'inganno. Io voglio rivolgermi proprio a quei deputati siciliani della destra ricordando loro che la questione non riguarda solo la Sicilia, ma anche la Calabria e i calabresi. Su 1.450 chilometri di ferrovie siciliane soltanto 105 sono a doppio binario e quasi la metà non è elettrificata. Da Palermo a Messina occorrono tre ore; da Palermo a Catania quattro ore e mezzo; da Reggio Calabria a Potenza circa sei ore. Mancano strade e autostrade.

Il livello attuale delle infrastrutture non solo è insufficiente, ma è anche assai compromesso. Ripetete ossessivamente che chi parla di ambiente e criminalità organizzata è estremista, radicale e ideologico. Non è che la cosa ci spaventi, ma vogliamo scansare anche questa accusa. Ci sono o no rischi ambientali e sismici? Voi chiedete un referendum, ma perché non informate i cittadini di tutto ciò? Perché non rivelate che verrebbero espropriati gli abitanti delle zone interessate e parliamo di migliaia di persone?

Saremo pure estremisti, radicali e ideologici — è stato anche detto « talebani » —, ma come potete sottacere gli appetiti formidabili di mafia e 'ndrangheta? Quale cieco affanno vi impedisce di aprire gli

occhi sull'allarme lanciato, già nel 1998, dalla DIA? Il capo della mafia italo-canadese Vito Rizzuto era pronto ad impegnare 5 miliardi di euro e si proponeva come il garante delle famiglie siciliane e catanesi. Sono per caso questi i capitali privati che l'opera attrarrà?

Francamente, ho provato stupore e sconcerto per il candore di alcuni colleghi che, con bizzarria, hanno teorizzato l'invasività della criminalità organizzata in maniera direttamente proporzionale alla lunghezza dell'opera pubblica, sicché il ponte, che sarebbe lungo 3 chilometri, è a minore rischio di infiltrazioni mafiose della Salerno-Reggio Calabria, che, invece, è lunga 400 chilometri. Fantastico! Mi sono chiesto se mi trovavo su *Scherzi a parte!*

Credo, invece, che su questioni così delicate bisognerebbe contenere la fantasia e porre, con rigore assai più attenzione. Occorre molto rigore nella spesa pubblica e una selezione attenta degli investimenti necessari, che sono tanti, Presidente: la Catania-Siracusa, la Catania-Ragusa, la Siracusa-Gela, la nord-sud, l'Agrigento-Caltanissetta, l'intermodalità, porti ed aeroporti, eccetera.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

ORAZIO ANTONIO LICANDRO. Ci accusate di essere radicali ed estremisti. Forse lo siamo, nella ricerca incessante dell'interesse generale, della legalità, della trasparenza e, infine, del buonsenso. Voglio ricordare a tanti colleghi della destra, anche di appartenenza cattolico-democratica, il buon senso di Rino Nicolosi, presidente della regione Sicilia, che il 6 agosto 1986 disse: «diventa ridicolo pensare di spendere 10 mila miliardi di vecchie lire per il ponte sullo stretto soltanto per guadagnare mezz'ora, quando, invece, il problema risiede nella velocizzazione delle tratte ferroviarie».

Ci sembrano pertanto ideologici, estremisti e fanatici tutti coloro che, con insostenibile leggerezza, se ne infischiano di ciò. Sono ideologici ed estremisti proprio coloro che hanno in uggia i cittadini,

l'ambiente e l'interesse generale e si fanno straordinari interpreti di una potente *lobby* di affari...

GIUSEPPE PALUMBO. Quella che gestisce i traghetti!

ORAZIO ANTONIO LICANDRO. ...come ormai sempre più limpidamente appare, la *lobby* del «ponte sullo stretto».

Per questa ragione, voteremo la risoluzione dell'Unione, con la consapevolezza di aprire una vera fase di realizzazione e di potenziamento delle infrastrutture essenziali del nostro Meridione, perché, dal suo riscatto, passa una parte rilevante dello sviluppo economico del paese (*Applausi dei deputati del gruppo Comunisti Italiani*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole La Loggia. Ne ha facoltà.

ENRICO LA LOGGIA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, non posso negare, al termine di questo dibattito, di essere francamente esterrefatto, almeno per due ragioni.

La prima è che mi è sembrato di cogliere, nella posizione di alcuni colleghi della maggioranza che sono intervenuti, ma anche dalle dichiarazioni svolte dal Governo lunedì sera, che non c'è un «no» al ponte, ma, semmai, c'è un rinvio, condizionato, peraltro, alla realizzazione di altre opere, non meglio specificate o, almeno, sino ad ora non meglio specificate.

Mi è sembrato di cogliere, altresì, in altri interventi di autorevoli esponenti della maggioranza, invece, come quelli che, peraltro, abbiamo appena finito di ascoltare della collega Francescato e di altri, un «no» totale e definitivo alla realizzazione di questa opera straordinariamente importante.

C'è una seconda ragione per la quale mi considero doverosamente esterrefatto.

Molti cambiano opinione a seconda che stiano al Governo ovvero all'opposizione. Mi riferisco alle dichiarazioni di Rutelli, in anni passati, a quelle dell'onorevole Car-

dinale (che interverrà dopo di me), a quelle dello stesso Presidente del Consiglio e di numerosi altri esponenti di rilievo dell'attuale maggioranza di Governo. Ebbene, cambiare opinione a seconda che si stia al Governo o all'opposizione non è certamente sintomo né di coerenza né di linearità dei comportamenti.

La terza ragione, forse la più forte, è che, ancora una volta, si fanno cogliere separati, divisi e, quindi, contro gli interessi dei siciliani, dei calabresi e dell'intero Mezzogiorno del nostro paese proprio i rappresentanti parlamentari delle menzionate regioni e delle altre che, ancora di più, sono interessate alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. Questo mi addolora — voglio denunciarlo pubblicamente in quest'aula affinché ne resti traccia nei resoconti della seduta —, mi addolora e, se mi consentite, mi indigna: al di là delle posizioni espresse, forse per un malinteso spirito di appartenenza ad una maggioranza che appare essere sorda rispetto alle esigenze del paese, rispetto all'impostazione delle grandi infrastrutture (queste ed altre), debbo dire che ho ascoltato con interesse il collega Gibelli, della Lega, le cui posizioni in gran parte condivido, sottolineare che il Governo Berlusconi ed il ministro Lunardi hanno avviato un insieme di grandi opere, mediante la legge obiettivo, che meritano altrettanta attenzione. Anzi, colgo l'occasione per invitare i colleghi della Lega a dare un sostegno, oggi, alla nostra mozione, con l'impegno formale, politico e sostanziale, che altrettanto sarà doveroso fare per le altre grandi opere che interessano altre parti strategiche del paese (penso alla TAV, al Mose, alla variante di valico ed alle altre grandi opere infrastrutturali già avviate dal Governo Berlusconi).

Signor rappresentante del Governo, il parere favorevole del Governo sulla risoluzione presentata dall'onorevole Franceschini e da altri colleghi della maggioranza non è in sintonia con la posizione da lei espressa l'altra sera: questa è un'ulteriore contraddizione grave che ho il dovere di sottolineare, anche perché non è scritto da nessuna parte che i fondi che volete im-

piegare per la realizzazione di non si sa quali altre opere sono immediatamente disponibili. Credo di non dover spiegare al rappresentante del Governo cosa sia la Fintecna, quale impegno quest'ultima abbia assunto, come la somma, peraltro cospicua, non sia immediatamente disponibile per il Tesoro, e come lo stesso Tesoro non possa redistribuire la somma medesima affinché sia utilizzata per altre eventuali opere.

Allora, colleghi, ho il dovere di invitarvi a ripensare alla vostra impostazione. Lo faccio con tutta la convinzione e con tutta la sincerità delle quali sono capace. State commettendo un errore! Il discorso non potrà certo essere chiuso dal voto che sarà espresso oggi. Viene in rilievo, infatti, un tema sul quale saremo costretti ad intervenire ulteriormente: lo faremo, da qui a poco, in occasione delle discussioni del disegno di legge finanziaria e del decreto-legge recante disposizioni in materia fiscale.

Collegi, vi invito sinceramente a riconsiderare la vostra posizione: lo facciano almeno coloro i quali hanno accolto in buona fede l'intenzione del Governo, senza rendersi sufficientemente conto, forse, del fatto che tale intenzione è sostanzialmente irrealizzabile alle condizioni fissate negli stessi atti del Governo! Su questo tema, si gioca l'intera capacità di essere credibili dei rappresentanti parlamentari (mi riferisco soprattutto a quelli della Sicilia e della Calabria).

Io dovrò pensare seriamente se, in queste condizioni, potrò continuare a fare il rappresentante parlamentare della Sicilia o se rassegnare le dimissioni, insieme a tanti altri parlamentari rappresentanti della Sicilia e della Calabria, nel caso in cui, qui, in Parlamento, si disconoscesse da parte del Governo e della maggioranza un argomento così forte per lo sviluppo di queste due grandi regioni.

Per questo motivo, esprimeremo un voto favorevole sulla nostra mozione, con l'invito forte, onorevole Cardinale, a rivedere le vostre posizioni (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Cardinale. Ne ha facoltà.

SALVATORE CARDINALE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, collega La Loggia, chi, come me, da tanti anni frequenta quest'aula, conosce i riti del dibattito parlamentare e partecipa alle procedure che accompagnano le leggi finanziarie, non può lasciarsi contagiare dalla retorica — ne è stata fatta tanta —, dal populismo e dai fuochi fatui, oltre che dai localismi variamente argomentati.

Occorre riconoscere, tuttavia, che il ponte sullo stretto di Messina ha sempre costituito occasione per suggestioni collettive e ha rappresentato un'opera di forte impatto simbolico. Ciò spiega perché continui a rappresentare un motivo di interesse e pretesto per accese contrapposizioni politiche.

In questa occasione, però, in relazione alle decisioni che riguardano le poste da inserire in finanziaria, in Assemblea si è andato sviluppando un dibattito intenso ed argomentato, con valutazioni che, quando non ha prevalso uno sterile riflesso di bandiera, sono apparse sensate e condivisibili.

Per queste ragioni, farò riferimento alla parte propositiva e costruttiva del confronto per confermare che, da parte dell'Ulivo, non vi è alcun pregiudizio verso un'opera che ha una gestazione antica, una storia di passioni e di rivendicazioni e che viene coltivata come un'istanza di sviluppo e di modernità. Nessun pregiudizio e, tuttavia, nessuna concessione alla retorica del ponte, alla sua visione taumaturgica, quasi che esso, sospeso nell'aria, potesse rappresentare la soluzione di tutti i problemi che affliggono il Mezzogiorno. Certo, non potrei parlarne negativamente: io, siciliano, che, in qualità di ministro, come è stato ricordato, del Governo Amato, ma non D'Alema, ne approvai l'avvio. Quella scelta — è necessario ribadirlo — venne assunta in funzione del completamento di una forte azione di riorganizzazione infrastrutturale del Mezzogiorno e quale atto finale di uno sforzo

di modernizzazione cui avrebbero dovuto concretamente partecipare la Sicilia e la Calabria.

Solo in questo quadro, infatti, il ponte potrebbe assolvere alla missione che, in prospettiva, gli potrebbe essere conferita, ossia quella di rappresentare il punto di attraversamento e l'anello di congiunzione di un moderno sistema di collegamenti autostradali — a partire dalla Salerno-Reggio Calabria — di alta velocità ferroviaria e di forti incrementi dei livelli della portualità calabrese e siciliana. Sono tutte operazioni, queste, in grado non solo di elevare il potenziale di sviluppo di due grandi regioni del sud, ma di innescare nel Mezzogiorno fattori nuovi di propulsione e di crescita.

Sono convinto — e ne traggo ogni giorno la riprova — che la gran parte della pubblica opinione delle regioni interessate guardi al ponte senza enfasi, con realismo critico, poiché comprende perfettamente che sono ben altre le priorità.

Comprende, cioè, che la mole di investimenti — 6 miliardi di euro sinora stimati — potrebbe essere utilizzata alternativamente, nel quadro di una visione integrata dello sviluppo meridionale, per finanziare le infrastrutture materiali ed immateriali, i servizi portuali, gli investimenti nella difesa del suolo, nel riassetto del territorio, nella sua sicurezza civile e nel potenziamento dei presidi di legalità.

In questo contesto, chi, in quest'aula e fuori di essa, ha considerato il ponte come una cattedrale nel deserto non ha sbagliato, così come non ha certamente sbagliato chi ha insistito sulla priorità che assumono quelle opere di assoluta urgenza reclamate dalla Sicilia e dalla Calabria per rendere più intenso e più integrato un territorio che lamenta ancora elevati deficit di modernità nei collegamenti sia stradali sia ferroviari. Se quindi ben altre sono le esigenze e le urgenze sulle quali deve puntare un Governo che persegue l'obiettivo di ridurre la marginalità del Mezzogiorno e di farne una piattaforma logistica e tecnologica europea, tutta proiettata nel cuore del Mediterraneo, ben altro è il lavoro sul quale ciascuno di noi

è chiamato ad operare solidalmente, definendo priorità ed impegni da inserire in una finanziaria che guardi ai problemi reali del Mezzogiorno aggredendoli con terapie e scelte adeguate.

Non credo si possa mettere in dubbio che mai come in questo momento sia necessario percepire per intero ed accettare la sfida sulla qualità che il sud deve affrontare e vincere; nell'economia globalizzata, tutti i punti di forza del Mezzogiorno — la sua capacità di aprirsi ai grandi mercati asiatici e di entrare in un flusso di relazioni e di scambi intercontinentali; la sua centralità nel grande groviglio euromediterraneo — devono costituire i capisaldi di scelte che vedano prevalere non un'idea retorica dello sviluppo, ma un disegno strategico che esalti il sud come sistema. Intendo riferirmi ad un sud inteso come *habitat* unitario di servizi, *asset* imprenditoriali e istituzionali, vale a dire come complesso moderno e civile capace di presentarsi come una grande opportunità e non come una triste penalità.

È così che il sud può vincere la sua storica marginalità e può entrare dentro il grande gioco dell'economia mondiale; ciò esige che il complesso delle scelte che il Governo si avvia a compiere per il Mezzogiorno risulti, come diceva Saraceno nelle sue non dimenticate lezioni, coerente con le scelte che esso assumerà fuori del Mezzogiorno. Solo in questa maniera, sarà possibile assicurare una chiara sostenibilità alle azioni di sviluppo orientate verso il sud proprio perché concepite all'interno di un quadro di grande coerenza nazionale ed europea.

Proprio per tale ragione di coerenza generale e per la crisi della finanza pubblica, è necessario che non si concentrino risorse in opere che appaiono fuori linea, sia perché inutilmente costose sia perché estranee alle emergenze di grandi regioni meridionali.

Si tratta, come vedete, colleghi, di valutazioni di ordinario buonsenso che dovrebbero essere assunte a base di un ragionamento comune e che dovrebbero indurci a lavorare per accrescere la quota

di risorse rivolte a finanziare l'ammodernamento del patrimonio infrastrutturale calabro-siciliano e ad accelerare le dinamiche di sviluppo del Mezzogiorno.

Come siciliano e come meridionalista, esprimo quindi, a nome del gruppo dell'Ulivo, una volontà « impegnativa » che induca il Governo a prevedere il finanziamento di quelle opere prioritarie ed urgenti che da tempo vengono reclamate come condizione perché il sud riprenda la marcia verso una più autentica modernità (*Applausi dei deputati dei gruppi L'Ulivo e Comunisti Italiani*).

PRESIDENTE. Hanno chiesto di parlare per dichiarazione di voto a titolo personale dieci onorevoli ai quali la Presidenza concede di intervenire per un minuto ciascuno.

Prego, onorevole Fasolino, ha facoltà di parlare per dichiarazione di voto.

GAETANO FASOLINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, al termine di questo dibattito desidero rivolgere una domanda alla maggioranza ed al Governo. Che senso ha che l'Europa abbia indicato l'asse Berlino-Palermo come corridoio europeo 1 se non si realizza il ponte sullo stretto di Messina? Per quale motivo l'Europa ha voluto chiamare tale asse corridoio europeo 1? Certamente ciò è avvenuto non soltanto a causa del Mezzogiorno né soltanto per la Calabria o la Sicilia, ma perché l'Europa guarda al corridoio europeo 1 come ad uno strumento infrastrutturale per portare il suo discorso culturale ed economico nel bacino del Mediterraneo....

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Fasolino.

GAETANO FASOLINO. Signor Presidente, chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna di considerazioni integrative della mia dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Onorevole Fasolino, la Presidenza lo consente, sulla base dei criteri costantemente seguiti.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Pottino. Ne ha facoltà. Le ricordo che ha a disposizione un minuto di tempo.

MARCO POTTINO. Signor Presidente, intervengo a titolo personale per ricordare che anche io provengo da una regione, il Friuli-Venezia Giulia, dove si attende da oltre 35 anni un'opera viaria molto importante come la A28. Tale opera serve alle aziende ed anche ai cittadini; si tratta di 12 chilometri di autostrada che attendiamo da oltre 35 anni.

Abbiamo ascoltato questa mattina il dibattito relativo al ponte sullo stretto di Messina; credo che tale dibattito rischi di diventare una guerra tra poveri. A mio avviso, il problema è che ancora non è emerso quanto prima anticipato dall'onorevole Gibelli nel corso del suo intervento. Tutte le opere nel nostro paese sono importanti; tra queste ci sono le grandi opere viarie da nord a sud. Credo che occorra andare nella direzione tracciata dalla Casa delle libertà durante il precedente Governo, dando corso alla legge obiettivo ed alle opere che interessano la parte portante del paese dal punto di vista economico, ovvero il nord. Ovviamente, occorre tenere conto anche di chi attende opere nel Mezzogiorno d'Italia.

Dobbiamo muoverci in questa direzione, ma fino a quando ciò non accadrà annuncio il mio voto contrario.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Grimaldi. Ne ha facoltà.

UGO MARIA GIANFRANCO GRIMALDI. Signor Presidente, come si può in un minuto cercare di tirar fuori tutta la rabbia, la delusione e l'amarrezza che abbiamo dentro? Cari amici del centrosinistra, dovrete ricordare — e siete nelle condizioni di farlo — al vostro Presidente del Consiglio che durante la campagna elettorale in televisione, con gli italiani che stavano ascoltando, aveva detto che le grandi opere e le infrastrutture sarebbero state regolarmente realizzate, dopo aver

ascoltato in proposito il popolo. Allora, noi siciliani chiediamo al Presidente del Consiglio quando mai ha avuto la dignità ed il coraggio di tornare in Sicilia per chiedere ai siciliani se il ponte sullo stretto lo vogliono realizzato o meno (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia*)!

Caro Presidente del Consiglio, aggiungiamo che i suoi parlamentari, anche se siciliani, (purtroppo mi dispiace dirlo) sono costretti ad abbassare la testa. Tuttavia, onorevoli parlamentari siciliani, sappiate che la gente non è e non può essere più con voi (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Nazionale e Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Goisis. Ne ha facoltà.

PAOLA GOISIS. Signor Presidente, dichiaro subito che il mio voto sarà contrario perché chiedo all'intera Casa delle libertà di affrontare il problema delle infrastrutture tenendo conto di tutta la penisola. Per tale ragione, chiedo che sostengano una mozione in materia. Vorrei portare soltanto un esempio: come si può pensare al ponte sullo stretto e non preoccuparsi con la stessa forza della salvaguardia di Venezia? Credo che il Mose abbia la stessa importanza e la stessa urgenza del ponte sullo stretto di Messina (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mondello. Ne ha facoltà.

GABRIELLA MONDELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo a titolo personale essendo interessata al problema delle infrastrutture. Sono componente della VIII Commissione e figlia di uno dei tanti siciliani che hanno lasciato la loro isola per emigrare in cerca di lavoro. È stato affermato che il ponte è un grande sogno. È vero, lo è tuttora: è il sogno dei siciliani in Sicilia e dei siciliani nel mondo. Non capisco come si possa considerarlo

non propedeutico alla realizzazione di tutte le altre opere in Sicilia e Calabria. Inoltre, ricordo che, nel caso in cui ci si rechi con un automezzo in Sicilia, si è subito indirizzati dal navigatore satellitare ai servizi privati dei traghetti. Si mette, così, in essere un enorme conflitto di interessi che riguarda il sindaco di Messina. Mi meraviglia che una parte politica progressista, che fa della trasparenza il suo vessillo, non se ne vergogni. Il ponte s'ha da fare (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia e Alleanza Nazionale*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Allasia. Ne ha facoltà.

STEFANO ALLASIA. Intervengo a titolo personale sui documenti di indirizzo in esame — che, personalmente, non condivido — per dichiarare che esprimerò voto contrario, non perché sia contrario alla realizzazione di una infrastruttura, ma perché non si può discutere di una infrastruttura alla volta. Non si parla del nord, del suo futuro, e del Piemonte. Quale deputato piemontese, avrei preferito una mozione che riguardasse tutte le infrastrutture, cioè la TAV e il corridoio 5, la Asti-Cuneo, il completamento della Biella-Arona, il potenziamento del traforo ferroviario del Sempione, il Mercantour, la tangenziale est di Torino, il completamento della Torino-Milano che, da anni, è per intero un cantiere, con disagi enormi, per non parlare delle metropolitane di Torino. Perciò, nella sospensione di giudizio del mio partito, finché non si farà chiarezza su tutte le infrastrutture, esprimerò voto contrario sui documenti di indirizzo in esame (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Del Bue. Ne ha facoltà.

MAURO DEL BUE. Signor Presidente, intervengo semplicemente per lanciare un allarme alla Camera dei deputati e per rivolgere un invito alla riflessione alla

parte riformista della maggioranza di Governo. Con la decisione assunta a proposito della TAV, in particolare per ciò che riguarda le procedure adottate extra legge obiettivo 2001, nonché con la decisione assunta riguardo al ponte sullo Stretto di Messina, si rinuncia, di fatto, alla realizzazione di due corridoi europei fondamentali per lo sviluppo dell'Italia. Di questo dobbiamo essere coscienti. Per quanto tempo ancora voi, riformisti della maggioranza di Governo, dovrete subire i ricatti della vostra ala radicale, per poterla tenere a voi unita e per poter governare l'Italia? Il sindaco di Torino, Chiamparino, ieri l'altro, attraverso *La Stampa*, ha affermato ufficialmente che tra l'unità della sua maggioranza a Torino e la realizzazione della TAV sceglie la TAV. Questo vi chiedo di fare oggi, in funzione dell'interesse nazionale del paese (*Applausi dei deputati dei gruppi Democrazia Cristiana-Partito Socialista e Misto-Movimento per l'Autonomia*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Grimoldi. Ne ha facoltà.

PAOLO GRIMOLDI. Signor Presidente, intervengo anch'io a titolo personale per dichiarare che esprimerò voto contrario, dato che non si può discutere di un'opera infrastrutturale senza considerare le altre opere. Provengo dalla Brianza, dalla Lombardia. Nella mia regione, che è il motore di questo paese, secondo studi svolti, non dal sottoscritto, ma dalla Confindustria, il trasporto delle merci è effettuato alla velocità media di 24 chilometri orari. È una regione che aspetta la Brebemi e la Pedemontana. Provengo da Monza, una città che, da sola, paga ogni anno, tra imposte dirette e indirette, 2 mila miliardi allo Stato centrale e da 11 anni aspetta uno stanziamento di 400 miliardi per l'interramento di viale Lombardia, la strada che collega Monza, la terza città della Lombardia, a Milano, la prima città della regione. Tra Milano e Torino, rispettivamente la prima e la seconda città di questo paese in termini di importanza

economica, forse si sta realizzando la corsia di emergenza: è una strada che fa schifo! Non possiamo discutere di una singola opera, ma dobbiamo discutere di tutte le opere nel loro complesso. Sottolineo che, giustamente, se si investisse laddove si lavora e si produce ci guadagnerebbe tutto il paese (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Marinello. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE FRANCESCO MARIA MARINELLO. Signor Presidente, la risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008, oltre ad essere povera di contenuti, soprattutto è povera di politica perché vuole accreditare la dicotomia tra ponte sullo stretto di Messina ed altre infrastrutture, di fatto accreditando un falso ideologico e una truffa materiale.

La verità è che il vostro è un « no » ideologico, un « no » di convenienza e, per altri ancora, è un « no » punitivo e vessatorio. Evito poi di parlare dei balbettii di chi ha dovuto prendere la parola perché, in realtà, legato a qualche grande, potente e ricca famiglia — non in conflitto, ma in concordanza di interessi — che appartiene al centrosinistra.

Caro Presidente, cari colleghi, la verità è questa: noi oggi assisteremo non tanto a un « no » al ponte, ma, soprattutto, al « sì » che i siciliani, i calabresi e gli italiani veri pronunceranno nei confronti di questa infrastruttura (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Pini.

GIANLUCA PINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sapete bene che la Lega non è assolutamente contraria alla realizzazione delle grandi opere, se trattate in maniera complessiva. Basta rendersi conto

di quello che abbiamo fatto nell'ambito dello scorso Governo, probabilmente l'unico, nella storia repubblicana di questo paese, ad aver investito in maniera così massiccia per la realizzazione delle opere infrastrutturali. Tuttavia, riprendendo l'intervento del collega e vice capogruppo Gibelli, che in precedenza ha suggerito di sospendere il giudizio politico su questo atto di indirizzo, non possiamo non rilevare come sia scorretto nei confronti di tutte le altre aree del paese andare a trattare singolarmente quest'opera o qualsiasi altra. Le opere infrastrutturali in questo paese hanno bisogno di essere trattate in maniera collettiva, collegiale. Sarebbe difficile per noi votare a favore di questa risoluzione e poi recarci sul territorio — soprattutto nella mia Romagna, che mi onoro di rappresentare — a spiegare come mai progetti datati 1975 (raddoppio della statale adriatica, costruzione della metropolitana leggera di superficie di Rimini e della tante tangenziali per i nostri capoluoghi che non sono ancora state realizzate) non hanno trovato attenzione e soldi necessari per lo sviluppo del turismo tanto decantato in quest'aula, ma che non riceve mai attenzione. Per questi motivi voterò contro l'atto in questione (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto.

(Votazioni)

PRESIDENTE. Avverto che è stata chiesta la votazione nominale.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione La Loggia ed altri n. 1-00029, non accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

| | |
|-----------------------|-------|
| (Presenti | 504 |
| Votanti | 488 |
| Astenuti | 16 |
| Maggioranza | 245 |
| Hanno votato sì | 216 |
| Hanno votato no .. | 272). |

Prendo atto che il deputato Ricevuto non è riuscito a votare.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla mozione D'Alia ed altri n. 1-00037, non accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

| | |
|-----------------------|-------|
| (Presenti | 508 |
| Votanti | 491 |
| Astenuti | 17 |
| Maggioranza | 246 |
| Hanno votato sì | 216 |
| Hanno votato no .. | 275). |

Prendo atto che il deputato Ricevuto non è riuscito a votare.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sulla risoluzione Franceschini ed altri n. 6-00008, accettata dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

| | |
|-----------------------|-------|
| (Presenti | 507 |
| Votanti | 506 |
| Astenuti | 1 |
| Maggioranza | 254 |
| Hanno votato sì | 272 |
| Hanno votato no .. | 234). |

Prendo atto che i deputati Ricevuto e Zucchi non sono riusciti a votare e che quest'ultimo avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

Sull'ordine dei lavori.

GIORGIO LA MALFA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIORGIO LA MALFA. Signor Presidente, vorrei soltanto cogliere l'occasione per ricordare la figura del professor Nicola Matteucci, dell'università di Bologna, che si è spento avanti ieri all'età di ottant'anni. I nostri colleghi del Senato hanno avuto occasione di ricordarlo nella seduta di ieri e di questa mattina.

Nicola Matteucci è stato uno dei maggiori studiosi della storia delle dottrine politiche del nostro paese. Era un uomo di grande cultura, nonché di notevole valore ed intelligenza. Era nato nel 1926 ed era divenuto professore nel dopoguerra, compiendo studi di grande importanza su figure del pensiero liberale, come Tocqueville ed altri filosofi.

Fondatore della rivista *il Mulino* negli anni Cinquanta, nonché, assieme a Firpo e Bobbio, della rivista *Il Pensiero politico*, è stato uno dei grandi intellettuali della tradizione liberale italiana. Vicino al liberalismo anglosassone, è stato, nella politica italiana, un uomo molto vicino alle forze della tradizione laica di questo paese, ai liberali ed ai repubblicani italiani.

Mi sembra giusto, dunque, che il Parlamento italiano possa ricordare una figura la cui scomparsa rappresenta un'autentica perdita per la migliore cultura del nostro paese (*Applausi*).

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole La Malfa: la Presidenza si associa a quanto da lei detto.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 15 con lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.

La seduta, sospesa alle 12,20, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO LEONI

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderanno il ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, il ministro dei trasporti, il ministro della solidarietà sociale, il ministro della giustizia, il ministro delle infrastrutture ed il ministro dell'interno.

**(Iniziativa per contenere il caro benzina
— n. 3-00310)**

PRESIDENTE. L'onorevole Fallica ha facoltà di illustrare l'interrogazione Leone n. 3-00310 (vedi l'allegato A — *Interrogazioni a risposta immediata sezione 1*), di cui è cofirmatario.

GIUSEPPE FALLICA. Signor Presidente, speravo — con tutto il rispetto per il ministro Chiti — che fosse il ministro Bersani a fornire la risposta, ma, evidentemente, è ancora alle prese con la sconquassata finanziaria di quest'anno!

Abbiamo presentato l'interrogazione in esame per capire i motivi per cui il prezzo della benzina non segua l'andamento di quello del barile di petrolio che risulta in diminuzione. In particolare, il 15 luglio il prezzo del barile di petrolio risultava essere di 78,40 dollari, mentre quello della benzina di 1,349 euro al litro. In data 27 settembre, il prezzo del barile risultava essere di 61 dollari (un leggero decremento). Oggi il prezzo del barile è di 58,5 dollari, mentre quello della benzina si attesta ancora ai livelli del settembre del 2006.

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, Vannino Chiti, ha facoltà di rispondere.

VANNINO CHITI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali*. Signor Presidente, il ministro Bersani non sta pensando al disegno di legge finanziaria, ma, come si legge sui giornali, è impegnato in missioni all'estero per assicurare l'energia a questo paese! La risposta, comunque, è fornita a nome del Governo, quindi qualunque sia il ministro che la espone.

Il Governo, fin dai giorni dell'insediamento, ha prestato la massima attenzione alle dinamiche di formazione dei prezzi dei carburanti in Italia che, peraltro, come voi sapete, sono completamente liberalizzati dal 1994.

I poteri di intervento sono, dunque, limitati, ove si escludano eventuali manovre sulla fiscalità. L'amministrazione svolge sui prezzi un'attività costante di monitoraggio che porta alla redazione di statistiche ufficiali settimanalmente comunicate all'Unione europea.

Nello specifico dell'interrogazione, bisogna ricordare come la struttura dei prezzi della benzina sia costituita mediamente per il 62,5 per cento dalle imposte e per il 37,5 per cento dal prezzo industriale. Quest'ultimo, a sua volta, è costituito per il 26,5 per cento dal prezzo della materia prima, per l'1 per cento dal costo del trasporto, per il 4 per cento da margini dei gestori e per il 6 per cento dai margini delle compagnie.

L'incidenza della componente fiscale risulta in linea con l'imposizione fiscale adottata in altri paesi europei, come Germania, Francia e Gran Bretagna (risulta dai grafici). Ne consegue che le variazioni del costo del greggio e le variazioni del cambio euro-dollaro incidono soltanto, sia in aumento che in diminuzione, di quel 26,5 per cento costituito dal prezzo della materia prima e dunque, nel caso specifico, la diminuzione va rapportata a questa percentuale.

Il calo effettivo del prezzo della benzina al netto delle tasse risulta, dunque, essere stato, nel periodo cui si fa riferimento nell'interrogazione, pari al 23,7 per cento.

Se si passa al dettaglio dei dati, prendendo a riferimento quelli certificati e diffusi dalla Commissione europea il 7 agosto ed il 25 settembre, si ricava una diminuzione dei prezzi medi di circa l'11 per cento per la benzina, a fronte di un calo di circa il 21 per cento del prezzo del petrolio. Nello stesso periodo, la variazione del prezzo medio della benzina nell'Unione europea ha mostrato esattamente la stessa diminuzione percentuale dell'11,5 per cento, a dimostrazione che i meccanismi di mercato e di formazione dei prezzi sono simili tra l'Italia e la media dei paesi dell'Unione europea.

In ogni caso, non solo il Governo non è né indifferente né inerte, ma proprio per neutralizzare l'impatto eccessivo che l'aumento dei prezzi internazionali del petrolio ha sulle famiglie e sulle imprese italiane, a differenza di quanto è accaduto in precedenza, ha deciso di anticipare nella propria manovra finanziaria quella misura di sterilizzazione dell'IVA che avrà l'effetto di non comportare maggiori entrate che derivino dall'aumento dei prezzi internazionali del greggio...

PRESIDENTE. Deve concludere, mi dispiace.

VANNINO CHITI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali*. Sto concludendo, signor Presidente. E, dunque, l'effetto sarà anche quello di non gravare per tale aspetto sui cittadini e sulle imprese.

PRESIDENTE. Il deputato La Loggia, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

ENRICO LA LOGGIA. Signor Presidente, la risposta che ha dato il ministro Chiti — non me la prendo con lui, ovviamente: magari gli uffici del suo dicastero gli hanno preparato l'appunto che ci ha potuto leggere — certamente non è soddisfacente, per una serie di motivi. Il primo motivo è che sappiamo bene che la composizione del prezzo finale della benzina risponde ad un insieme di voci che por-

tano a tale valore. Sappiamo altrettanto bene che la prontezza con la quale il prezzo alla pompa viene aumentato non è minimamente comparabile con la diminuzione dello stesso, sempre alla stessa pompa.

La ragione per la quale stiamo chiedendo di avere un'informazione più precisa e conoscere meglio le intenzioni del Governo parte anzitutto da tale constatazione. Dinanzi ad una così forte diminuzione del prezzo al barile, quanto meno ci saremmo aspettati un adeguamento del prezzo con la stessa rapidità con la quale, in altre circostanze, il prezzo è salito in corrispondenza o in coincidenza con l'aumento del prezzo al barile. Ciò, evidentemente, non trova una risposta in ciò che lei ci ha detto, signor ministro; ma soprattutto non ci rassicura per nulla la previsione alla quale ha fatto riferimento, ossia la legge finanziaria. Se essa vale come le altre, non capisco in che modo potete venire incontro alle cosiddette categorie più deboli, in questo caso tutti i cittadini, perché tutti usiamo la benzina, e come sia possibile, allo stesso tempo, come avete fatto in altre circostanze, colpire non soltanto i cosiddetti « ricchi » di questo paese, ma anche i cosiddetti « meno ricchi », stante...

PRESIDENTE. Concluda...

ENRICO LA LOGGIA. ... stante — e concludo, signor Presidente — che dai vostri interventi finanziari e fiscali il danno è sostanzialmente per tutti (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia*).

(Partecipazione di Finmeccanica al capitale della MBDA Spa — n. 3-00311)

PRESIDENTE. Il deputato Barani ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00311 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 2*).

LUCIO BARANI. Signor ministro, un socialista riformista del Nuovo PSI toscano la interroga. Va premesso che la società

Finmeccanica partecipa attualmente con il 25 per cento delle azioni alla MBDA Italia Spa, che ha tre stabilimenti, a Roma, a Fusaro (Napoli) ed a La Spezia, e che si occupa di progettazione, sperimentazione e produzione di sistemi missilistici e missili, che i francesi di EADS ne detengono il 37 per cento, così come gli inglesi di BAE Systems. All'inizio dell'estate 2006 BAE Systems ha deciso di disimpegnarsi, vendendo la propria quota ai francesi e l'amministratore delegato di Finmeccanica, Guarguaglini, ha rilasciato alcune dichiarazioni alla stampa specializzata, dalle quali emergeva, in sostanza, la volontà di uscire completamente dalla società, anche con il suo 25 per cento. L'eventuale uscita dell'industria italiana da un settore così importante e strategico per il paese rappresenterebbe un gravissimo errore politico e industriale di perdita di *know-how* di eccellenza, che determinerebbe, evidentemente, una spada di Damocle per l'occupazione italiana...

PRESIDENTE. Deve concludere, deputato Barani.

LUCIO BARANI. Considerando che il Ministero dell'economia e finanze partecipa, con il 33 per cento delle azioni, in Finmeccanica, cosa intende fare il ministro riguardo a questo problema?

PRESIDENTE. Il ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, Vannino Chiti, ha facoltà di rispondere.

VANNINO CHITI, *Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali*. Signor Presidente, l'onorevole Barani chiede quali iniziative intenda adottare il Governo per scongiurare l'eventuale uscita di Finmeccanica dalla società MBDA Spa Italia. Al riguardo, si fa presente che sia BAE Systems sia Finmeccanica hanno pubblicamente smentito la presunta intenzione di dismettere la propria partecipazione azionaria nella società MBDA. In particolare, proprio il presidente e l'amministratore delegato del

gruppo Finmeccanica hanno smentito tali ipotesi, in occasione della recente presentazione agli analisti finanziari della relazione semestrale del gruppo, definendo strategico per Finmeccanica il *business* della società MBDA. Queste dichiarazioni sono state pubblicate anche su alcuni quotidiani nazionali nell'edizione del 14 settembre 2006.

Pertanto, onorevole Barani, condivido la sua valutazione per quanto riguarda l'importanza che Finmeccanica rimanga presente in questa società; tuttavia in questo momento, per le valutazioni svolte dai dirigenti e per quelle che noi stessi abbiamo rispetto ai rapporti con Finmeccanica, la sua preoccupazione non ha motivo di esistere.

PRESIDENTE. Il deputato Barani ha facoltà di replicare.

LUCIO BARANI. Ovviamente sono soddisfatto, anche perché la risposta proviene da un toscano come me. Per citare un nostro conterraneo — che Firenze ha mandato via e che è stato ospitato nel mio comune, Villafranca in Lunigiana —, Dante Alighieri, la mia terra sa bene quanto sa di sale lo pane altrui e come è duro calle lo scendere e il salir per l'altrui scale. Infatti, un mucchio di lunigianesi vanno a lavorare a la Spezia e la nostra preoccupazione è che il ministro dell'economia e il Governo siano entrati a gamba tesa su un contratto di fornitura di sistemi missilistici di Finmeccanica con il Governo pakistano, dello scorso 3 agosto.

Sappiamo che questo Governo è sotto scacco della sinistra massimalista che vuol far chiudere tutte le industrie belliche in Italia: l'arsenale militare, Cadimare, dove vi è l'aeronautica, la Oto Melara, la Termomeccanica.

Per questo ho esordito affermando che sono un socialista riformista, che ha a cuore l'occupazione, il lavoro e lo sviluppo. Evidentemente, abbiamo a cuore anche la pace, ma ciò non si realizza chiudendo gli stabilimenti, non si fa creando disoccupazione, seguendo esclusivamente una sinistra massimalista che ha

rovinato anche il sogno di quando eravamo bambini, vale a dire l'arcobaleno.

Ripeto, siamo preoccupati per i livelli occupazionali della terra lunigiana che ha dato troppo, è fiera, è ruspante, è sana e non vuol vedersi privata delle possibilità occupazionali nelle industrie che ho citato (*Applausi dei deputati del gruppo Democrazia Cristiana-Partito Socialista*).

(Amministrazione dell'aeroporto di Catania - n. 3-00312)

PRESIDENTE. Il deputato Licandro ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00312 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 3*).

ORAZIO ANTONIO LICANDRO. Signor ministro, il senso di questa interrogazione è quello di tentare finalmente di accendere i riflettori sull'amministrazione dell'aeroporto di Catania, che costituisce il terzo scalo nazionale per volume di traffico e che oggi versa in una situazione di assoluta paralisi, con un conflitto tra l'ENAC e la SAC (Società aeroporto Catania), in un quadro molto confuso e per certi versi torbido.

Nell'interrogazione in esame indichiamo alcune questioni sulle quali occorre far luce: la realizzazione di una quarta variante con 14 milioni di euro, della quale non ci è nota la copertura; una gestione del personale che crea enormi problemi tra i lavoratori, anche attraverso assunzioni che non rispondono certamente alle esigenze dell'aerostazione e a merito-crazia.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO BIANCHI, Ministro dei trasporti. Signor Presidente, rispondo innanzitutto alla parte relativa alle opere alle quali si fa cenno nell'interrogazione.

Risulta che il progetto della nuova aerostazione è stato approvato nel corso di

una conferenza di servizi in data 16 novembre 1998. A quella conferenza non era presente l'ENAV, nonostante fosse stato invitato, ma essendo decorsi i termini il progetto è stato ritenuto approvabile.

Quanto all'ammontare della perizia n. 4, la società SAC, con una delibera del consiglio di amministrazione di importo pari a 9,5 milioni di euro, ha fornito la copertura finanziaria, in base alla legge n. 136 del 23 maggio 1997, alla stessa società, come previsto nella convenzione n. 2 del febbraio del 2000.

Quanto all'indicazione relativa alle limitazioni possibili sui lavori alla torre di controllo, l'ENAC riferisce a questo Ministero che non esistono limitazioni tali da far paventare un declassamento dello scalo, in quanto le condizioni di visibilità assicurano il contatto visivo con il traffico, che vi opera in conformità con le regole stabilite.

Vengo, invece, alla parte dell'interrogazione relativa alla gestione della società aeroportuale. Al riguardo, devo sottolineare che l'aeroporto di Catania rappresenta un'assoluta anomalia in Italia. Infatti, il gestore e la società SAC sono controllati da altra società (ASAC), a sua volta controllata dalla camera di commercio ed enti territoriali, e ciò comporta inevitabilmente duplicazione di cariche sociali, nonché alcune ambiguità gestionali. L'ENAC, che sta curando l'istruttoria preliminare per il rilascio della concessione, ha manifestato in più occasioni la necessità che si addivenga ad una fusione tra le società che gestiscono l'aeroporto. Tale condizione è considerata imprescindibile per poter ottenere la concessione. Risulta allo stato che una bozza di statuto sia stata trasmessa all'ENAC, ma che tale statuto non offra le necessarie garanzie atte a ristabilire un equilibrio nella *governance* e nell'assetto gestionale della medesima società.

Proprio per queste ragioni, l'ENAC, sempre da noi interrogato, pone come condizione necessaria al rilascio della concessione che vengano definiti un chiaro assetto governativo-gestionale ed una solida compagine sociale prima di poter

concludere l'istruttoria. Quanto, infine, alla questione evidenziata circa presunti esosi compensi a consulenti, premi ai componenti del consiglio di amministrazione, criteri di progressione di carriera e assunzione del personale, non risultano in questo momento al Ministero, ma, stante la segnalazione, è impegno dello stesso procedere ad una ispezione, che chiederà al medesimo ente ENAC di effettuare in merito.

PRESIDENTE. Il deputato Licandro ha facoltà di replicare.

ORAZIO ANTONIO LICANDRO. Signor ministro, mi ritengo sostanzialmente soddisfatto per la risposta. Le questioni da noi sollevate, peraltro, sono condivise anche da chi conosce la materia (mi permetto di citare l'onorevole Raiti di Italia dei Valori). Comunque, assieme a quello che abbiamo indicato, ci sono aspetti che non convincono. Occorre una maggiore sollecitazione dell'ENAC, responsabile di inerzia. L'ente smentisce il rischio di un declassamento: ne prendiamo atto, ma basta effettuare un sopralluogo per capire come la visibilità della torre di controllo, comunque, si sia ridotta.

Quindi, c'è un quadro complessivo comunque in atto, uno scontro di potere che in questo momento paralizza una buona gestione dell'aerostazione. Prendiamo atto con assoluta soddisfazione dell'intenzione del ministro di far luce sulle questioni indicate a cui se ne possono aggiungere altre. Credo che l'ispezione che verrà effettuata sarà in grado di chiarire e, comunque, assicurare per il futuro un'amministrazione e una gestione all'altezza del ruolo assolutamente rilevante, nel quadro dei trasporti italiani e internazionali, che viene svolto dall'aerostazione di Catania (*Applausi dei deputati del gruppo Comunisti Italiani*).

(Interventi per migliorare i collegamenti ferroviari della Basilicata – n. 3-00313)

PRESIDENTE. Il deputato Belisario ha facoltà di illustrare la sua interrogazione

n. 3-00313 (*vedi l'allegato A – Interrogazioni a risposta immediata sezione 4*).

FELICE BELISARIO. Signor Presidente, signor ministro, colleghi, all'inizio del terzo millennio la Basilicata, nel cuore del Mezzogiorno, corre il rischio di un clamoroso peggioramento delle comunicazioni e l'isolamento di cui è vittima è sostanziale ed è causato dalle forti e colpevoli inadempienze di Trenitalia. La Potenza-Foggia è rimasta chiusa nel periodo estivo per lavori non meglio precisati. La Matera-Ferrandina è un sogno irrealizzato da 30 anni e, forse, aspetteremo finalmente il 2009, come ha assicurato il ministro Di Pietro, per inaugurarla. La Taranto-Metaponto-Potenza-Roma ha visto soppressi o sospesi un paio di Eurostar che la percorrevano, sostituiti con Intercity Plus fatiscenti, vecchi, con carrozze al limite della praticabilità.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

FELICE BELISARIO. Le chiedo, signor ministro, se lei sia a conoscenza di quando saranno ripristinati gli Eurostar, se sia possibile evitare i ritardi, cioè se i collegamenti ferroviari con la Basilicata potranno essere più funzionali.

PRESIDENTE. Il ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Presidente, rispondo partitamente alle due questioni sollevate, riguardanti l'una gli interventi di carattere infrastrutturale, l'altra i servizi esercitati sulla linea Metaponto-Potenza-Roma.

Per quanto riguarda la prima questione, relativa alla linea Foggia-Potenza, posso dire che questa è stata riattivata dopo il completamento dei lavori di rinnovamento del binario e di risanamento della massicciata, lavori che hanno avuto la durata di 47 giorni nel periodo tra la metà di luglio e quella di agosto.

Le attività manutentive fanno parte di un piano nazionale che ha interessato

tutta la rete e sono state concentrate nello stesso periodo di minor traffico, con una interruzione al massimo di 24 ore per evitare più interruzioni parziali durante la giornata.

Quanto alla nuova linea Ferrandina-Matera-Venusio, che consentirà di collegare la città di Matera con Napoli, utilizzando la linea Battipaglia-Potenza-Metaponto, si tratta di una linea di circa 19 km, i cui lavori sono stati completati per quanto riguarda l'armamento e l'apparato di circolazione dei treni nella stazione di Ferrandina.

Sono invece in fase di avvio i lavori per l'attrezzaggio tecnologico e la messa in sicurezza della galleria di Miglionico di 6,5 chilometri. Si tratta quindi di riattivare la stazione di Ferrandina e di completare la tratta — come lei stesso ha richiamato — entro il 2009 per un costo complessivo di 118 milioni di euro. Tuttavia, debbo rilevare che in questo momento vi è un fermo dovuto all'attesa di un accordo tra le regioni Basilicata e Puglia circa le tecniche di esercizio e i conseguenti interventi di ristrutturazione ed adeguamento della tratta Venusio-Altamura, con un costo di 48 milioni di euro. Infatti, nella stazione di Venusio è prevista l'interconnessione della linea ferroviaria Matera-La Martella-Venusio con quella delle ferrovie altolucane Matera-Altamura a scartamento ridotto.

Per quanto riguarda la seconda questione, concernente la soppressione dei servizi Eurostar sulla linea Metaponto-Potenza-Roma, rilevo che, a partire dal mese di settembre 2005, una coppia di Eurostar Roma-Potenza-Taranto è stata sostituita da un'altra coppia di treni Intercity Plus, in quanto le verifiche effettuate sull'andamento delle frequenze e sui relativi coefficienti di utilizzazione dei servizi Eurostar davano circa il 25-30 per cento della capacità offerta contro una media nazionale del 50 per cento. L'altra coppia di Eurostar è stata invece mantenuta sulla Taranto-Potenza-Roma e viene confermata in esercizio. Anche su questa coppia di treni si registra una scarsa

utilizzazione d'esercizio: mediamente un'occupazione di 120-150 posti su un totale di 480 disponibili.

Faccio peraltro presente quanto segnalato dalle Ferrovie dello Stato, in particolare da Trenitalia, ovvero che, sotto il profilo della qualità, il passaggio...

PRESIDENTE. Signor ministro, la prego di concludere.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti...* dai servizi Eurostar all'Intercity — e concludo — è stato assicurato tramite le carrozze *comfort*, dovendo teoricamente almeno assicurare un analogo livello di qualità, peraltro con tariffe più vantaggiose.

PRESIDENTE. Deve concludere, signor ministro !

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti.* Concludo dicendo che l'impegno al miglioramento della qualità del servizio sulle linee soprattutto locali è prioritario da parte del Ministero dei trasporti, che ha una copertura rispetto alle linee locali e che si adopererà in tutti i modi nei confronti di Trenitalia perché faccia altrettanto con le linee di proprio esercizio.

PRESIDENTE. Il deputato Belisario ha facoltà di replicare.

FELICE BELISARIO. Signor ministro, la ringrazio per la risposta che mi ha dato, che però per l'ultimo punto mi lascia assolutamente insoddisfatto. Gli uffici infatti le hanno elaborato una risposta che non può trovare nei cittadini lucani alcun tipo di consenso.

Le carrozze — lo ripeto — sono fatiscenti, in condizioni igieniche poco praticabili e non risponde al vero che siano treni poco frequentati. Talvolta già dal mercoledì pomeriggio — l'ho verificato io poco minuti fa — l'Intercity Plus è assolutamente pieno e non vi è la possibilità di far salire neppure uno spillo.

Voglio ricordarle che vi sono servizi che esulano dalle logiche di mercato. La Ba-

silicata non ha un sistema autostradale e stradale completato. Ringrazio il signor ministro delle infrastrutture il quale è venuto in Basilicata la scorsa settimana ed ha avviato a soluzione taluni punti.

Non abbiamo un aeroporto — perché non è previsto — e se anche le Ferrovie non sono di livello, mi chiedo come sia possibile che anche le aree interne del nostro paese — lo ripeto: baricentriche nel sistema meridionale — possano essere sviluppate.

Per questo potrò anche apparire petulante, signor Presidente, nei confronti del Governo, ma vi sono realtà che hanno bisogno di essere considerate a prescindere dalle logiche economiche. Secondo le moderne tecniche di mercato, i cittadini sono dei consumatori-utenti, ma sono soprattutto cittadini e devono avere pari dignità e uguaglianza in tutto il territorio nazionale.

(Iniziativa in materia di tutela abitativa e di diritto alla casa — n. 3-00314)

PRESIDENTE. La deputata Perugia ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00314 (*vedi l'allegato A, — Interrogazioni a risposta immediata sezione 5*).

MARIA CRISTINA PERUGIA. Grazie, Presidente. L'emergenza abitativa è in drammatica crescita in Italia come in Europa, frutto tra i più avvelenati delle politiche neoliberiste. È questa un'emergenza odiosa perché dà la misura concretissima della precarietà esistenziale: derivata (ma esuberante) è quella imposta dall'organizzazione del lavoro.

Il diritto alla casa viene meno in settori sempre più ampi della popolazione, fino a toccare il cosiddetto ceto medio, ma la situazione è di particolare gravità per i giovani. È di oggi la notizia che 11 milioni di persone, quasi il 30 per cento dei giovani sopra i 18 anni, incontrano gravi difficoltà economiche quando lasciano la casa dei genitori.

Gli anziani e i migranti, i quali troppo spesso sono costretti ad accedere a siste-

mazioni non regolamentari, trasformano una grande questione sociale in una questione di ordine pubblico, con conseguenze anche giudiziarie, a danno di movimenti ed associazioni, come Action, a Roma, che tentano di farsi carico di situazioni così difficili.

Il decreto approvato dal Governo il 22 settembre scorso, dal titolo « Interventi urgenti per la riduzione del disagio abitativo in favore di particolari categorie sociali »...

PRESIDENTE. Deve concludere, onorevole.

MARIA CRISTINA PERUGIA. ...reca un'importante misura in controtendenza. Vorrei sapere quali proposte organiche il Governo intenda adottare per superare l'emergenza, per sottrarre la casa alle sole leggi del mercato e costruire un piano abitativo.

PRESIDENTE. Il ministro della solidarietà sociale, Paolo Ferrero, ha facoltà di rispondere.

PAOLO FERRERO, *Ministro della solidarietà sociale*. Grazie Presidente, il decreto che è oggetto dell'interrogazione — com'è stato giustamente ricordato — definisce il blocco degli sfratti per alcune categorie di persone, particolarmente quelle che rientrano nelle fasce deboli: portatori di handicap, anziani, famiglie con figli.

La novità del decreto di quest'anno, rispetto ai provvedimenti degli anni scorsi, consiste in un punto che è esattamente la previsione della costruzione di un piano da affrontare rispetto all'emergenza della casa. Nello specifico, non ci si limita a prevedere il blocco degli sfratti per tutti i comuni capoluoghi di provincia e i comuni vicini, ma si impegnano le amministrazioni comunali a costruire e a trasmettere al Ministero delle infrastrutture, entro 60 giorni, bozze di piani per le aree comunali, in modo che esso, di concerto con il Ministero della solidarietà sociale ed altri, possa arrivare alla definizione di un piano nazionale.

Mi sembra decisivo tentare di affrontare la questione degli sfratti non solo sul versante dell'emergenza, ma anche su quello della ricostruzione di un piano nazionale sulla casa che metta assieme i diversi attori pubblici e privati, che indubbiamente sono presenti nel settore.

Oltre a questo, sottolineerei un altro elemento: il decreto, pur senza prevederlo espressamente — in quanto non era possibile, per una precedente sentenza della Corte costituzionale —, lascia la facoltà ai comuni di istituire commissioni che possano definire il terreno della mediazione tra i diversi interessi in campo ed il passaggio da casa a casa. Vi sono esempi positivi in tal senso: a Venezia è attiva una commissione che funziona bene e che prevede la partecipazione dei soggetti quali la prefettura, il comune, le associazioni degli inquilini e dei proprietari, la quale è riuscita, nei fatti, a graduare il fenomeno degli sfratti e a permettere la garanzia del passaggio da casa a casa.

Ritengo che su questo terreno il decreto offra un utile strumento di lavoro ai comuni delle aree urbane.

Concludo, dicendo che non vi sono lacune nel decreto in quanto tale, ma nella legge finanziaria che, ad oggi, non prevede stanziamenti. Quindi, non siamo in condizioni, come Governo centrale, di mettere risorse particolari in questo terreno.

PRESIDENTE. La deputata Perugia ha facoltà di replicare.

MARIA CRISTINA PERUGIA. Ringrazio il ministro e mi ritengo soddisfatta della risposta, anche se vorrei sottolineare l'ultimo problema citato dal ministro, cioè la mancanza di copertura finanziaria di questo decreto; mi ritengo invece soddisfatta dell'ipotesi di un piano nazionale approntato con il coinvolgimento delle amministrazioni locali. Penso che il nostro partito condurrà una battaglia, in questo senso, durante i lavori sulla legge finanziaria perché, da quanto ho visto, non soltanto il decreto suddetto non è finanziato nella legge di bilancio che discuteremo nei prossimi giorni, ma mi risulta

che vi sia una riduzione del fondo nazionale per il sostegno all'accesso alla locazione abitativa di 98 milioni di euro, cioè quasi di un terzo rispetto all'asestato del 2006. Ritengo, inoltre, che il conferimento delle funzioni catastali ai comuni e la revisione degli estimi, con il probabile conseguente aumento dell'ICI, possano provocare scossoni sulla situazione delle locazioni e, più in generale, sull'emergenza abitativa del paese.

(Iniziativa volte a dare piena e corretta attuazione all'Istituto della cassa delle ammende — n. 3-00315)

PRESIDENTE. Il deputato Mellano, al quale ricordo che ha un minuto a disposizione, ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00315 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 6*).

BRUNO MELLANO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, la cassa delle ammende è stata rivista con un provvedimento del 2000 e da allora è iniziata una vera e propria battaglia politica dei Radicali, dei Radicali piemontesi in particolare e dell'associazione radicale Adelaide Aglietta, di cui sono segretario, per cercare di tirare fuori tale istituto dalle sabbie mobili del dipartimento di amministrazione penitenziaria del Ministero. Si tratta di un importante istituto del 1936, rivisto e completamente rinnovato nelle attribuzioni nel 2000. Da allora abbiamo dovuto fare una battaglia politica per avere un regolamento attuativo ma non sappiamo quale sia il bilancio, quale sia la gestione, né conosciamo i progetti finanziati. Non sappiamo, in una fase così delicata, dopo l'approvazione dell'indulto, come finalmente il Ministero della giustizia voglia dare piena, corretta ed immediata attuazione ad un istituto importante per il mondo carcerario, per le associazioni di volontariato, per gli istituti, ma anche per il Ministero stesso.

PRESIDENTE. Il ministro della giustizia, Clemente Mastella, ha facoltà di rispondere.

CLEMENTE MASTELLA, *Ministro della giustizia*. Innanzitutto, vorrei dirle in premessa che l'intenzione del ministro è analoga alla sua. Noi siamo qui da pochi mesi e speriamo di ottemperare a questa disciplina: si tratta di un obbligo di natura morale ed anche di natura partecipativa rispetto a quanto accade all'interno ed a quanto è possibile fare in proiezione, anche fuori dalle mura carcerarie.

Le risponderò, però, facendo presente che l'ammontare del fondo patrimoniale della cassa ammende, alla data del 31 luglio 2006, era pari a 118 milioni 293 mila euro. Sempre alla data del 31 luglio — si tratta di stime raccolte dai miei uffici — alla cassa delle ammende risultavano presentati 31 progetti da parte di soggetti privati per i quali era stata avviata la relativa attività istruttoria e 91 progetti, invece, da parte di soggetti pubblici. Per quanto riguarda questi ultimi, 30 non risultano più attuali, 16 non sono stati approvati dal consiglio di amministrazione, 30 sono in corso di istruttoria e 16 sono stati approvati e sono tuttora in corso di attuazione.

Con l'approvazione di tali progetti la cassa ammende ha impegnato 9 milioni 995 mila euro. A questo va aggiunto anche che il consiglio di amministrazione della cassa ammende, in data 27 settembre 2006, si è nuovamente riunito per approvare il finanziamento di progetti finalizzati al reinserimento socio-lavorativo a seguito dell'indulto.

In conseguenza di ciò, per poter garantire il reinserimento sociale dei detenuti che hanno beneficiato dell'indulto, la cassa delle ammende ha ritenuto doveroso partecipare all'azione di assistenza e sostegno volta a prevenire il rischio di isolamento e di emarginazione di migliaia di soggetti appena rimessi in libertà.

I progetti presentati sono stati quattordici, tutti realizzati sulla base di un piano regionale. Nove di essi hanno registrato l'approvazione del consiglio di amministrazione, cinque, invece, necessitano di un ulteriore approfondimento. I progetti approvati, che hanno avuto come destinatari 602 detenuti, ammontano a tre milioni di

euro e, quindi, l'impegno di spesa oggi è pari a 2 milioni e tremila euro. Sono stati approvati, infine, due progetti che riguardano quanto è stato predisposto dalla direzione generale detenuti e trattamento per la casa circondariale di Lecce, per i quali abbiamo avuto 437 mila euro.

Riepilogando, a tutt'oggi gli impegni finanziari deliberati dalla cassa delle ammende ammontano a 12 milioni 360 mila euro. Tutto quanto ho detto concerne la gestione impegni e spese inerenti ai progetti presentati dalla cassa delle ammende, inclusi, come ho detto, anche quelli specificatamente legati all'approvazione della legge d'indulto.

Metterò mano a questo, è mia intenzione farlo, anche per qualche cambiamento che, forse, interverrà all'interno della direzione generale degli istituti di prevenzione e pena. Come rappresentante del Governo dico fin d'ora all'onorevole interrogante che quando vorrà, attraverso l'utilizzo degli strumenti parlamentari, sono disponibile a rispondere, spero in maniera precisa e dettagliata.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellano ha facoltà di replicare.

BRUNO MELLANO. Signor ministro, la ringrazio davvero di cuore. Mi dichiaro completamente soddisfatto della sua risposta sia per la precisione dei numeri — si tratta di una novità, finalmente abbiamo dei numeri su cui ragionare e su cui operare — sia per l'impegno, preso in premessa e in conclusione del suo intervento, e per aver compreso, come credo abbiano compreso anche i suoi sottosegretari, che la cassa delle ammende è uno strumento utile e indispensabile proprio per l'attività del Ministero della giustizia in una fase delicata come questa, dopo l'approvazione della legge sull'indulto. La cassa delle ammende è uno strumento potenzialmente inesauribile in quanto raccoglie le ammende e le sanzioni pecuniarie e, come tale, può mettere a disposizione dei direttori delle case circondariali e delle case di reclusione, ma anche del privato sociale, delle regioni e degli enti pubblici,

risorse finanziarie per progetti che prevedano l'inserimento lavorativo e sociale dei detenuti e delle loro famiglie.

La presente interrogazione arriva dopo una serie di atti di sindacato ispettivo, presentati anche nella scorsa legislatura (in cui non c'erano in Parlamento esponenti del partito radicale) con il ricorso ad amici, cioè ad altri onorevoli.

Finalmente, oggi disponiamo dei dati. Occorre però lavorare quotidianamente in questo settore. Recentemente, sono stato in un importante istituto penitenziario ligure dove non sapevano dell'esistenza della cassa delle ammende. È quindi necessario fare informazione e mettere a disposizione degli enti locali strumenti attuativi. Sicuramente l'indulto, ha fatto anche questo, ha dato cioè informazioni agli enti locali in ordine all'esistenza della cassa delle ammende. L'istituto, in tal modo, è partito (eppur si muove, potremmo dire). Finalmente questo pachiderma di origine fascista, rivisitato nel 2000, che ha davvero le potenzialità per realizzare un intervento moderno, puntuale ed efficace per l'inserimento lavorativo dei detenuti, si muove!

Basta con le parole, cominciamo ad attivarci e a rendere efficaci ed effettive le disposizioni costituzionali sul senso della pena e della reclusione. Signor ministro, grazie davvero!

(Iniziativa volte a sostenere l'avanzamento dei lavori del progetto Mose - n. 3-00316)

PRESIDENTE. L'onorevole Picano ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00316 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 7*).

ANGELO PICANO. Signor Presidente, la salvaguardia di Venezia e della sua laguna è un problema di rilevanza internazionale. Per tale motivo, dopo lunghi studi e comparazioni di progetti, il Governo Amato, nel marzo del 2001, ha varato il progetto Mose che è stato finanziato per più di millecinquecento milioni di euro, dei quali 1.167 già spesi. L'opera

è in fase avanzata per più del 25 per cento e alla sua realizzazione sono impegnate più settecento persone.

Vorremmo sapere dal ministro, anche alla luce della risoluzione approvata in Commissione che era alternativa alla nostra, quali provvedimenti intende assumere affinché tale opera sia portata avanti rapidamente.

PRESIDENTE. Il ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. È vero. Nella seduta del 20 luglio scorso del Comitato di indirizzo e controllo, cosiddetto «comitatone», il comune di Venezia ha presentato una serie di proposte alternative al sistema Mose. Il comitatone, invece, ha stabilito che i lavori avviati proseguissero regolarmente senza alcuna interruzione limitatamente alle fasi esecutive già consegnate. Esso ha anche stabilito di rinviare ad altra seduta la valutazione di eventuali modifiche o integrazioni che il comune di Venezia riterrà di apportare all'opera in corso di esecuzione.

La prosecuzione dei lavori, comunque, va avanti come dal «cronoprogramma» concordato.

Vi segnalo - altrimenti sarebbe una mera comunicazione di prassi - che nell'adunanza del 29 settembre scorso sono state sottoposte al vaglio sia del comitato tecnico del magistrato delle acque di Venezia, sia del Consiglio superiore dei lavori pubblici, le proposte alternative del comune di Venezia al progetto Mose. Entrambe sono state esaminate nell'adunanza svolta nella stessa data dal comitato tecnico del magistrato delle acque, di cui abbiamo già conoscenza dell'esito, che è il seguente: la modifica del progetto Mose nel senso indicato dal comune di Venezia comporterebbe la quasi totale demolizione o modifica di quanto realizzato e non sussistono particolari vantaggi nell'adozione di soluzioni alternative al sistema Mose, anzi, dato il suo stato di avanzamento, si

avrebbero danni economici relevantissimi e ritardi altrettanto significativi.

Su mia richiesta, il Consiglio superiore dei lavori pubblici domani depositerà il proprio parere ed io ho già provveduto, nei giorni scorsi, a dare formale comunicazione al Presidente Prodi dell'adempimento di quanto richiesto dal « comitato » scorso e ho sollecitato la convocazione di una sua riunione, che dovrebbe avvenire entro il mese.

Peraltro, ricordo a tutti che i lavori relativi al Mose hanno già raggiunto un livello di esecuzione pari al 35 per cento. Quindi, nella prossima riunione del « comitato », che avverrà entro questo mese, come mi è stato assicurato — ma che deve comunque essere convocata dalla Presidenza del Consiglio dei ministri — si stabiliranno anche le decisioni relative al progetto del comune di Venezia, per il quale abbiamo ricevuto entrambi i pareri, del comitato tecnico della magistratura, di cui già conosciamo l'esito, e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di cui conosceremo l'esito domani.

Segnalo — non fa parte dei miei appunti — che, per poter fare il Mose, bisogna metterci i soldi. In questo senso...

PRESIDENTE. Ministro, la invito a concludere.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. ...mi auguro che, in fase di discussione della legge finanziaria, sia previsto uno specifico capitolo per il rifinanziamento del Mose.

LUANA ZANELLA. E la salvaguardia di Venezia la facciamo?

PRESIDENTE. Il deputato Fabris, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, mi manca poco per finire. Manca la parte relativa a Venezia.

PRESIDENTE. Non può, signor ministro, il tempo nel *question time* è molto rigido.

La prego, deputato Fabris.

MAURO FABRIS. Voglio comunque rassicurare il ministro e tranquillizzarlo. La ringraziamo molto per il suo intervento, che ci rasserena e ci tranquillizza, visto che in Commissione avevamo contrastato una iniziativa che aveva una finalità diversa. A noi sembrava che si volessero fermare i lavori già avviati che, come lei ricordava, sono stati realizzati addirittura per il 35 per cento.

Il parere, che lei ha ricordato, del comitato tecnico di magistratura e quello atteso da un'apposita commissione istituita in seno al Consiglio superiore dei lavori pubblici non potranno che confermare quanto siano sentite le parole che lei ha detto, alla luce proprio di risultanze tecniche e di pareri fondati sulle valutazioni che sono state svolte.

Vorrei ricordare a tutti — ringrazio il ministro, che con tenacia tiene fermo questo punto del programma della maggioranza attuale di Governo —, che non sta scritto in alcuna parte del programma della maggioranza lo stop ai lavori per la salvaguardia di Venezia e, in modo particolare, al cosiddetto sistema Mose. Ciò non è scritto, come non è scritto niente di specifico riguardo agli interventi sull'alta velocità.

Si continuano a fare polemiche, anche in sede locale, ma non solo, perché l'opera, come ricordava il collega Picano, è di valenza internazionale; si sostiene che l'Unione avrebbe particolare interesse a impedirne la realizzazione. Ma, al di là dei contrasti che ci sono legittimamente in sede locale, noi, come gruppo consiliare, abbiamo espresso una posizione diversa dalla maggioranza che governa la città e siamo favorevoli a sostenere l'azione del ministro, affinché vada avanti, perché è un impegno che abbiamo assunto.

Mancano pochi giorni al quarantennale dell'acqua alta a Venezia del 4 novembre 1966: sarebbe veramente grave che questo Governo...

PRESIDENTE. La invito a concludere.

MAURO FABRIS. ...si macchiasse della responsabilità di fermare opere di cui si discute da decenni ed in ordine alle quali si è realizzata una convergenza di valutazioni positive a livello nazionale ed internazionale. Ringrazio il ministro.

***(Risorse e priorità destinate
alle infrastrutture - n. 3-00317)***

PRESIDENTE. Il deputato Barbi ha facoltà di illustrare l'interrogazione Mariani n. 3-00317 (vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 8), di cui è cofirmatario.

MARIO BARBI. Signor ministro, nelle prime righe della nota che illustra il disegno di legge finanziaria per il 2007 si osserva che il risanamento necessario dei conti pubblici non può avvenire - cito testualmente - « a scapito di una riduzione degli investimenti in infrastrutture nel paese ».

Ricordo che il Governo Berlusconi, generoso di annunci, è stato piuttosto avaro di risorse; ciò ha reso necessario, la scorsa estate, un intervento straordinario del Governo Prodi (di 2,8 miliardi di euro) per tenere aperti i cantieri dell'ANAS e delle Ferrovie. È noto anche che l'Unione non considera una priorità il ponte sullo stretto di Messina; è, quindi, positivo che le risorse previste per tale opera vengano impiegate, in Sicilia ed in Calabria, per opere più utili e, ora, più importanti.

Signor ministro...

PRESIDENTE. La invito a concludere.

MARIO BARBI. ...vorremmo sapere da lei a quanto ammontano complessivamente le risorse stanziare per infrastrutture nei prossimi tre anni e quali siano le opere prioritarie previste dal Governo sul territorio nazionale.

PRESIDENTE. Il ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, dalla data del 3 ottobre ad oggi è intervenuta la presentazione del disegno di legge finanziaria, con le relative appostazioni, dalle quale si può constatare che, all'articolo 135, è stato previsto, per la legge obiettivo, un volume complessivo di 1 miliardo e 200 milioni di euro l'anno per attività infrastrutturali. Inoltre, nel collegato alla finanziaria è stata prevista una rivisitazione complessiva del pacchetto azionario della Società stretto di Messina, volta a permettere l'utilizzo dei fondi già esistenti (si tratta di circa 1 miliardo e 400 milioni) per opere infrastrutturali della Calabria e della Sicilia.

Penso che, sul piano delle infrastrutture necessarie al paese, i soldi stanziati siano pochi. Tuttavia, impegno principale di questo Governo è quello di mettere a posto i conti, sia con riferimento alla necessità di rimanere nel quadro di riferimento europeo (alludo alla nota soglia del 3 per cento) sia riguardo alla necessità generale di una più equa redistribuzione. Preso atto di ciò, con i fondi a disposizione, realizzerò gli investimenti che saranno concordati con le singole regioni, dopo aver definito con ciascuna di esse il quadro delle priorità (cosa che ho già fatto, ad eccezione di due regioni) e dopo un opportuno passaggio nella Conferenza Stato-regioni e nelle Commissioni parlamentari.

Posto che i soldi a disposizione non bastano per tutti, credo che il compito di stabilire le priorità non debba essere lasciato alla responsabilità esclusiva del Governo, ma che debbano concorrere corresponsabilità ed impegno specifico delle regioni e del Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Mariani ha facoltà di replicare.

RAFFAELLA MARIANI. Signor ministro, lei ci annuncia, oggi, che nel disegno di legge finanziaria, come avevamo potuto constatare, c'è un serio e corretto investimento in opere pubbliche strategiche.

Nel sottolineare che, come lei ha già affermato, le risorse disponibili non soddisfano tutte le esigenze cui il paese deve

far fronte per ammodernare un apparato infrastrutturale che sicuramente rimane arretrato, dobbiamo testimoniare che le azioni concrete messe in campo da questo Governo, a partire dal mese di luglio, per evitare il blocco dei cantieri e per far ripartire un sistema che, come diceva il mio collega, è stato caratterizzato da molti annunci e da poche risorse, costituiscono segnali molto importanti.

Oggi, subito dopo la discussione di una mozione per la ridestinazione dei fondi stanziati per il ponte sullo stretto di Messina, partiamo con azioni concrete rivolte all'ammodernamento ed al potenziamento di infrastrutture di territori regionali verso le quali vi è stata, in questi anni, una trascuratezza molto grave.

Noi riteniamo, signor ministro, che sia molto importante anche il metodo adottato da questo Governo, che è consistito nel concertare insieme alle regioni le priorità; le infinite polemiche che avevano caratterizzato il Governo precedente rispetto alla scelta di alcune opere ed alla rinuncia ad altre — pur se, in ipotesi, richieste dalle regioni — aveva creato una sorta di stasi. Oltretutto, avevamo assistito ad una sorta di lievitazione nell'elenco delle opere, divenute, nell'assai citata legge obiettivo, un numero infinito: erano stati previsti quasi 173 miliardi di euro di spesa a fronte di una disponibilità soltanto di 58 miliardi.

Noi vogliamo tornare alla realtà dei fatti. Pertanto, chiediamo al Governo...

PRESIDENTE. Deve concludere...

RAFFAELLA MARIANI. ...di incrementare ancora le risorse per dare una risposta fattiva — e contribuiremo attivando, a tale scopo, gli strumenti parlamentari a nostra disposizione — a tutti gli italiani che hanno bisogno di un moderno sistema di infrastrutture (*Applausi dei deputati del gruppo L'Ulivo*).

**(Richiesta di commissariamento della
Quadrilatero Spa — n. 3-00318)**

PRESIDENTE. Il deputato Lion ha facoltà di illustrare la sua interrogazione

n. 3-00318 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 9*).

MARCO LION. Signor ministro, oggi, in questa sede, discutiamo di un caso paradossale: di solito le infrastrutture sono al servizio del territorio; nel caso, invece, della Quadrilatero Spa ci troviamo nel paradosso di un territorio che deve essere al servizio dell'infrastruttura. Infatti, tra le mirabolanti grandi opere annunciate dal Governo Berlusconi — che però, per la maggior parte, non sono state mai né iniziate né, soprattutto, finanziate — è compreso un capitolo marchigiano, con la cosiddetta Quadrilatero Marche e Umbria. Anche in tal caso, ci troviamo dinanzi alla solita truffa di un'opera pubblica che in realtà non viene finanziata...

CARLO CICCIOLO. È stata finanziata per il 60 per cento!

MARCO LION. Mancano un miliardo e 40 milioni di euro, come lei ci ha fatto apprendere tramite il lavoro compiuto dal Governo in merito alle cosiddette grandi opere del precedente Governo Berlusconi, che nei fatti non erano finanziate. Questa grande opera è servita, in realtà, il giorno prima delle elezioni politiche, a tagliare qualche nastro di qualche cantiere che poi è stato chiuso subito dopo, diventando regno delle erbacce. In particolare, signor ministro, le chiediamo...

PRESIDENTE. Deve concludere...

MARCO LION. ...se non sia il caso di provvedere, prima o poi, allo scioglimento di questa società.

PRESIDENTE. Il ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, a seguito di una serie di incontri con l'ANAS, i rappresentanti delle regioni interessate e

la società Quadrilatero Spa, si sta effettivamente operando per l'acquisizione, da parte dell'ANAS, della residua quota del 49 per cento della società Quadrilatero Spa, attualmente detenuta da Sviluppo Italia. Si rende necessario tutto ciò perché si sono manifestati elementi di criticità sin dall'origine: da un lato, nella concreta possibilità di acquisire risorse private provenienti dal territorio, che non può prescindere dall'effettivo coinvolgimento di tutti gli enti locali interessati; dall'altro, nel limite imposto nel modello operativo prescelto in relazione alle funzioni istituzionalmente proprie degli enti territoriali.

L'acquisizione dell'intero capitale sociale sarà accompagnata dal rinnovo degli organi societari con la previsione, attraverso apposita modifica statutaria da deliberarsi in assemblea straordinaria, della nomina di un amministratore unico con ampi poteri, finalizzata alla verifica dell'intero progetto sotto gli aspetti giuridici, tecnico-progettuali e finanziari, anche in relazione alle problematiche descritte dagli interroganti. In pratica, al posto del commissario, individuiamo nell'amministratore unico il soggetto direttamente e solamente responsabile.

Diversi sono gli aspetti da valutare ai fini della definitiva collocazione della società prima di un'eventuale decisione di incorporazione nell'ANAS; infatti, sono stati effettuati finanziamenti che davvero le Marche non dovrebbero perdere. Soprattutto, non si dovrebbe perdere l'occasione che viene data dal fatto che comunque la istituzione della Quadrilatero Spa ha individuato necessità infrastrutturali veramente esistenti per le Marche. Una cosa è infatti la discussione sulla società Quadrilatero Spa, altra cosa è invece la necessità di intervenire su un « quadrilatero » con delle priorità infrastrutturali, lotto per lotto, a cominciare da quei lotti che si possono realizzare con soldi già stanziati e per i quali già si è ottenuto un mutuo. Come si dice dalle mie parti, non bisogna « buttare il bambino con l'acqua sporca ». Ecco perché noi riteniamo di intervenire in tal modo salvaguardando le necessità e le priorità infrastrutturali per

le Marche cercando, per l'appunto, di rendere funzionale lo scopo della società rispetto alle infrastrutture di cui ha bisogno la regione.

PRESIDENTE. Il deputato Lion ha facoltà di replicare.

MARCO LION. Signor Ministro, lei ci porta buone notizie. Ne siamo contenti come parlamentari di centrosinistra e non solo come appartenenti al gruppo dei Verdi, perché tutto il centrosinistra insieme ha combattuto la battaglia contro la società Quadrilatero Spa.

Noi siamo assolutamente favorevoli alla realizzazione di infrastrutture di cui la nostra regione ha assoluto bisogno perché in questo senso è stata dimenticata. Tuttavia, non abbiamo sicuramente bisogno di società come la Quadrilatero Spa; dopo la « finanza creativa » è stata inventata « l'infrastruttura creativa » e così tale società decideva e pianificava al posto di comuni, province e regione. Di questo non abbiamo assolutamente bisogno; abbiamo bisogno invece di qualcuno che realizzi effettivamente le strade e non di chi, come la società in questione, è stata al centro di ferocissime polemiche. Per noi era decisamente indigesta una società siffatta, che tra i consulenti ed amministratori annoverava inquisiti e condannati per reati contro la pubblica amministrazione.

Si tratta di una società che praticava assunzioni nepotistiche e che spendeva i pochi soldi a disposizione per contratti di consulenza che ormai assommano a diversi milioni di euro. Quindi, si è trattato di riportare la società Quadrilatero alla sua funzione, ovvero quella di realizzare effettivamente strade utili al nostro territorio. Qualche tempo fa lei ha giustamente affermato di trovare strana l'asse di penetrazione dell'Appennino che prevedeva decine di viadotti e moltissime gallerie, quando in tratte ad alto valore ambientale e a bassa intensità di traffico sarebbe bastato costruire tre corsie e rettificare il tracciato esistente, risparmiando sui fondi. Poiché i fondi a disposizione sono esigui, almeno si utilizzino per terminare queste

benedette strade di cui abbiamo bisogno (*Applausi dei deputati del gruppo Verdi*).

(Iniziative volte a continuare la realizzazione delle grandi opere strategiche dei corridoi 5, 1 e 8 - n. 3-00319)

PRESIDENTE. Il deputato Bricolo ha facoltà di illustrare l'interrogazione Maroni n. 3-00319 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni a risposta immediata sezione 10*), di cui è cofirmatario.

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, dopo trent'anni di assoluta inattività nella costruzione di opere viarie nel nostro paese, finalmente nel corso della scorsa legislatura il Governo della Casa delle libertà ha cambiato rotta ed iniziato un lungo e imponente lavoro di studio, progettazione e finanziamento per realizzare i lavori che servono a migliorare la qualità della vita dei cittadini italiani, ogni giorno costretti a subire code interminabili nelle nostre città.

Onorevole Di Pietro, da quando lei è diventato ministro, la realizzazione di queste opere si è bloccata. Lei non ha fatto nulla per proseguire i lavori; l'abbiamo vista litigare con il ministro Mastella e scontrarsi con gli altri ministri di questo penoso Governo, ma non l'abbiamo vista fare nulla di quanto le compete come ministro delle infrastrutture. Le chiedo se ha intenzione di ravvedersi e di portare avanti queste opere, necessarie per lo sviluppo economico del nostro paese.

PRESIDENTE. Il ministro delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, ha facoltà di rispondere.

ANTONIO DI PIETRO, *Ministro delle infrastrutture*. Signor Presidente, devo quindi rispondere ai quesiti appena posti e non all'interrogazione scritta, completamente diversa. Quindi, poiché mi è stato chiesto se ho intenzione di portare avanti le opere di infrastrutture in generale, vorrei far presente che le opere possono

essere proseguite in due modi: inaugurando fogli di carta oppure realizzando infrastrutture.

Il precedente Governo, come scritto nel testo dell'interrogazione, ha previsto una serie di infrastrutture, riepilogate una per una, che condivido totalmente. Peccato che lo stesso Governo non le abbia realizzate come promesso e neppure finanziate. Quindi, le infrastrutture indicate in quell'elenco sono tutte opere che non prevedono alcun finanziamento ed esistono solo sulla carta. Non possiamo realizzare infrastrutture non finanziate. Per questo, sulla base di quanto è possibile realizzare tecnicamente con le risorse a disposizione, mi sono recato nelle regioni del centro-nord, Lombardia compresa, ed insieme alle autorità regionali e locali ho individuato una serie di priorità e, in tale ambito, le relative modalità di finanziamento. Inoltre, sono state previste anche realizzazioni che avvengono tramite il rifinanziamento della legge obiettivo, compreso all'interno della legge finanziaria.

In più, abbiamo previsto una serie di capitoli specifici per opere che si protraggono da molti anni e che noi abbiamo finalmente finanziato: ad esempio, la Salerno-Reggio Calabria. Abbiamo previsto, inoltre, opere in *project financing*, in cofinanziamento con le regioni interessate, anche andando incontro ad una proposta specifica avanzata dal presidente della regione Lombardia. Tale proposta intendeva mettere in *joint venture* l'ANAS con le realtà simili che si trovano nelle singole regioni - nel caso di specie, la società delle infrastrutture della Lombardia - in modo da creare, attraverso una funzione congiunta di concedenti, una migliore sinergia per la realizzazione delle opere.

PRESIDENTE. Il deputato Bricolo ha facoltà di replicare.

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, abbiamo capito alcune cose. Altre, forse, non sono state comprese neppure da chi sta seguendo i lavori attraverso la televisione. Al di là di questo, ancora una volta il Governo vuole prendere in giro i

cittadini e gli elettori del paese. Noi vogliamo sapere, ministro Di Pietro, se volete o meno portare avanti le grandi opere in Italia! La TAV sarà o non sarà realizzata? I Verdi, Rifondazione Comunista e i Comunisti Italiani vi permetteranno di realizzarle? Mi riferisco non solo alla TAV ma anche al passante di Mestre, alla pedemontana veneta, alla pedemontana lombarda, alla tangenziale est di Milano ed alla BREBEMI. Forse lei, signor ministro, non sa neanche che cosa sia la BREBEMI: è un'autostrada che dovrebbe collegare Brescia a Milano. Queste grandi opere, comprese le metropolitane nella nostre città ed il sostegno al trasporto pubblico locale, ci sono richieste dai cittadini. Abbiamo iniziato un percorso in questo settore e voi lo avete bloccato. Lo ha detto lei: non ci sono fondi in questo disegno di legge finanziaria. Se si vogliono realizzare le opere servono i fondi. Lei stesso, rispondendo alla precedente interrogazione, si lamentava della carenza di fondi per la loro realizzazione. Dunque, è chiaro che, purtroppo, l'operazione condotta dal Governo Berlusconi e dalla Casa delle libertà, dopo trent'anni, viene interrotta da un Governo che, con il disegno di legge finanziaria, propone una stangata per i cittadini italiani. Vi sarà, infatti, un aumento delle imposte sulle case, l'introduzione dei ticket nella sanità, l'esproprio del TFR dei lavoratori da parte dello Stato. Sono previsti fondi destinati a sostenere non certo le persone meno abbienti ma soltanto gli extracomunitari e non c'è alcunché destinato allo sviluppo delle grandi opere.

Ministro Di Pietro, molto chiaramente le voglio esprimere il mio pensiero che credo coincida con quello della stragrande maggioranza degli italiani. La scorsa settimana lei ha litigato con il ministro Mastella, il quale ha chiesto le sue dimissioni. Il gruppo parlamentare al quale il ministro Mastella appartiene ha minacciato di presentare una mozione di sfiducia nei suoi confronti ed ha promesso che nessun provvedimento del Ministero delle infrastrutture sarà approvato dal Senato. Noi le chiediamo, signor ministro, di pren-

dere atto di ciò che un gruppo della sua maggioranza le chiede, cioè di dimettersi e di lasciare il posto, magari, ad un ministro « tecnico » capace — perché lei, me lo permetta, di infrastrutture ne capisce poco o nulla — che sia in grado di andare avanti nella realizzazione di infrastrutture necessarie per lo sviluppo economico di questo paese (*Applausi dei deputati del gruppo Lega Nord Padania*).

(Iniziativa volte all'immediata redazione di una «Carta dei valori» — n. 3-00320)

PRESIDENTE. Il deputato Volontè ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00320 (*vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 11*).

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, onorevole ministro dell'interno, come ricorderete, il 19 agosto 2006 l'Unione delle comunità islamiche in Italia (UCOII) ha fatto pubblicare sul *Quotidiano nazionale* un'intera pagina sormontata dal titolo inequivocabile: « Ieri stragi naziste, oggi stragi israeliane ». Il Ministero dell'interno ha più volte sostenuto l'opportunità della sottoscrizione, da parte dei membri della consulta islamica, di una carta dei valori. Lei stesso, signor ministro, pochi giorni fa, lo scorso 8 ottobre, ha riconosciuto che l'UCOII non tende all'integrazione ma alla preservazione di un'identità separata, che è quella su cui fa leva il fondamentalismo. Nei giorni scorsi, la stragrande maggioranza dei componenti della consulta islamica le ha chiesto di arrivare velocemente, non solo alla redazione, ma anche alla firma di questa benedetta carta dei valori islamici in Italia. Il contesto si è aggravato ulteriormente, visto che c'è una scuola islamica ancora aperta, a Milano. Vorrei sapere che cosa il ministro dell'interno ne pensi e che cosa immagini di fare.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno, Giuliano Amato, ha facoltà di rispondere.

GIULIANO AMATO, *Ministro dell'interno*. Signor Presidente, rispondo volen-

tieri all'onorevole Volontè, ricordando che l'idea di preparare una carta dei valori fu mia e la formulai intorno alla fine del mese di agosto.

Fu sollecitata da quell'inammissibile presa di posizione dell'UCOII che — come dire — negava l'irripetibilità dell'olocausto, ma anche da altre ragioni. Nello stesso periodo fu uccisa dal padre una ragazza perché voleva vivere come le altre e si verificarono anche altri episodi non riguardanti solamente gli islamici. In questa direzione pensiamo alla pratica dell'infibulazione che, in qualche modo, è entrata nel nostro paese e che non riguarda gli islamici. Di qui l'idea di una carta dei valori, della quale, inizialmente, io fornii solamente le teste di capitolo da elaborare ed approfondire, entrando nello specifico su temi fondamentali quali il ripudio della guerra, l'inesistenza della guerra santa, il rispetto della libertà di coscienza, della libertà dei figli di scegliere la religione, l'eguaglianza di genere, la conduzione paritaria della famiglia. Il tema della donna è quello che emerge di più, quando si tratta dell'ingresso nel nostro paese di comunità provenienti da paesi arretrati.

Questa carta, naturalmente, è destinata a chiunque voglia diventare cittadino, non solo agli islamici. In primo luogo, perché non è giusto identificare una sola comunità esterna come l'unica alla quale chiedere l'adesione a valori, secondariamente perché il problema esiste anche per altri, nonostante vi siano problemi specifici per gli islamici. Io parlai fin dall'inizio di una carta sulla quale avremmo lavorato e che non sarebbe stata sottoposta alla firma di nessuno nelle settimane scorse. Tanto è vero che preannunciai la creazione di un comitato di esperti con il compito di elaborare questa carta sentendo anche le rappresentanze delle comunità diverse da quella islamica che desiderano entrare nel nostro paese attraverso il riconoscimento della cittadinanza.

A questa mia impostazione non ha obiettato nessuno nell'ambito della consultazione; inoltre, il fatto che la carta dovesse essere destinata anche ad altri, oltre che agli islamici, è stato sottolineato non solo

dai rappresentanti dell'UCOII, ma anche da molti altri che con essa non hanno niente a che fare.

Ho costituito la commissione, di cui per ora ne fanno parte il professor Cardia, la professoressa Roberta Aluffi Beck-Peccoz, il professor Mokrani, il professor Zannini, il professor onorevole Fouad Allam. Altri faranno parte di questa commissione, ci lavoreranno e, quando i lavori termineranno, questi saranno sottoposti alla firma di una platea anche più ampia. Le posso assicurare che questo allargamento non significa annacquamento e che i principi saranno fermi, trasparenti e chiari: quelli che abbiamo il diritto e il dovere di chiedere a chiunque diventerà cittadino italiano. Nel frattempo, l'attenzione al fondamentalismo, con occhi, orecchi ed altro, è massima.

PRESIDENTE. L'onorevole Volontè ha facoltà di replicare.

LUCA VOLONTÈ. Onorevole ministro, nessuno di noi dubita del suo impegno; evidentemente, però, a questa constatazione debbono seguire rapidi fatti.

Alla sua proposta di carta dei valori vi è stata una prima reazione dell'UCOII — risalente a qualche settimana fa — non certamente entusiasta.

Avendo ascoltato i componenti della consulta islamica e avendo letto ciò che gran parte di essi hanno chiesto al Ministero dell'interno riguardo alla carta — circa la durata della sua stesura — non ritengo, sinceramente, che una dilazione dei tempi possa risolvere il nodo sorto palesemente attraverso il manifesto pubblicato il 19 agosto. Esso, come lei ha ricordato, è diventato di dominio pubblico per i tanti e continui articoli di Magdi Allam — un esperto che non ritrovo nella sua commissione — e per gli incresciosi e tragici avvenimenti, resi pubblici nel mese di agosto.

Il giusto riconoscimento della carta include il tema relativo alla risoluzione di un nodo, da lei ricordato nelle dichiarazioni rilasciate il 30 agosto.

Noi non le chiediamo di tagliare quel nodo; tuttavia, non le chiediamo neanche

di sciogliere quel nodo dentro un acido, in modo da far scomparire sia il nodo, sia il legame e l'unità di un rapporto che deve essere, innanzitutto, rispettoso di certi diritti.

Mi riferisco a diritti che si rinvergono soprattutto all'interno della Carta costituzionale, che sono i diritti fondamentali di ogni uomo e di ogni donna e che devono essere rispettati. Questo è il nostro invito, perché nella scuola di Milano la legge italiana non è rispettata e gli avvenimenti sotto i nostri occhi...

PRESIDENTE. La prego di concludere !

LUCA VOLONTÈ. ... evidenziano il mancato rispetto dei diritti civili degli uomini e delle donne, anche islamici, nel nostro paese.

(Iniziativa per un'adeguata tutela della comunità italiana in Alto Adige — n. 3-00321)

PRESIDENTE. Il deputato Holzmann ha facoltà di illustrare l'interrogazione La Russa n. 3-00321 (vedi l'allegato A — Interrogazioni a risposta immediata sezione 12), di cui è cofirmatario.

GIORGIO HOLZMANN. Signor Presidente, signor ministro, il nostro gruppo, attraverso la presentazione dell'interrogazione in oggetto, ha espresso tutte le proprie perplessità in ordine ad un'iniziativa del Parlamento austriaco tesa ad introdurre, nella Costituzione di quel paese, una specifica tutela per il territorio della provincia di Bolzano.

Tale iniziativa è stata preceduta, qualche mese prima, da una petizione promossa proprio dal Presidente del Parlamento austriaco, l'onorevole Kohl, sottoscritta non solo dalle compagnie degli *Schützen* della provincia di Bolzano e del Tirolo austriaco, ma anche da tutti i sindaci della *Südtiroler Volkspartei* della provincia di Bolzano (110 su 116).

In detta petizione si ipotizzava, addirittura, un ricorso all'autodeterminazione

soltanto per le popolazioni di lingua tedesca e ladina dell'Alto Adige, mentre si ignora quale destino avrebbe dovuto subire, in tale eventualità, la comunità di lingua italiana.

Noi siamo preoccupati dall'atteggiamento austriaco...

PRESIDENTE. Si avvii a concludere !

GIORGIO HOLZMANN. ... che dimostra, con questo atto concreto, scarsa fiducia nei confronti sia dell'Italia, sia del suo Governo, dopo un'autonomia trentennale che ha premiato soprattutto la comunità di lingua tedesca.

PRESIDENTE. Il ministro dell'interno, Giuliano Amato, ha facoltà di rispondere.

GIULIANO AMATO, *Ministro dell'interno*. Onorevole Holzmann, le rispondo aderendo a ciò che lei ha inizialmente detto: l'iniziativa avviata dall'allora Presidente dell'Assemblea del Parlamento austriaco, l'onorevole Kohl, certamente non è piaciuta a nessuno; non è piaciuta neanche a molti austriaci, per la verità.

Lavorandoci sopra ed approfondendo il contesto e le prospettive, sono giunto alla conclusione provvisoria (come tutte le conclusioni che riguardano la politica) che tale risoluzione ha scarsissime prospettive di cambiare veramente la Costituzione austriaca, per una ragione molto semplice.

Credo infatti che, nel Parlamento austriaco, nessuno se la sentirebbe di far approvare un testo nel quale si attribuisca all'Austria, unilateralmente, la tutela di una minoranza austriaca o di lingua tedesca al di fuori dei confini di tale paese. La clausola è espressa in termini di reciprocità, poiché riconosce agli Stati terzi un'analoga tutela nei confronti delle minoranze presenti in Austria (mi riferisco, fondamentalmente, agli sloveni della Carinzia). Dubito profondamente, quindi, che il Parlamento austriaco arriverà mai ad approvare un provvedimento nel quale si riconosce a paesi terzi una tutela su minoranze esistenti in Austria.

Pertanto, come autorevolissime persone mi hanno sottolineato in Austria, è da ritenere che tale atto crei un gran tram-busto politico, ma pochi cambiamenti giuridici (il che è bene).

Lei, onorevole Holzmann, ha tuttavia ragione, poiché ha messo in evidenza, sul piano politico, tensioni e propensioni che vanno fronteggiate e con le quali occorre fare i conti. Noi siamo lealissimi allo Statuto della regione considerata ed al patto De Gasperi-Gruber che sta alla base di tale Statuto, ma ne rivendichiamo il carattere di soluzione del problema, poiché tale è stata definita anche quando si incontrarono il nostro ed il loro Presidente della Repubblica.

Nella sua interrogazione, onorevole Holzmann, lei pone inoltre il problema di quella che è diventata la minoranza nella provincia in questione, vale a dire la comunità di lingua italiana. Non c'è dubbio che gli italiani di lingua italiana debbano abituarsi al bilinguismo, poiché non si può vivere in una provincia nella quale esiste un gruppo maggioritario di lingua diversa pretendendo di imporre a tutti l'uso dell'italiano. Abbiamo avuto difficoltà e continuiamo ad averne nell'accettare questa regola di vita, con tutto quello che comporta in termini di cambiamento. Detto ciò, e accettato anche il principio della proporzione linguistica che gioca a vantaggio della maggioranza, dovremmo adoperarci perché sia utilizzato con intelligenza, facendo in modo che la mera miglior conoscenza della lingua non sostituisca qualità essenziali a coprire posizioni, soprattutto, di vertice.

Quello che circola tra i nostri concittadini di lingua italiana, il destino di vice, ha qualche senso tutte le volte che si ha la sensazione di essere pretermessi esclusivamente per ragioni linguistiche.

La saggezza di chi governa la provincia e l'impulso di chi ha interesse possono essere molto utili a migliorare le cose.

PRESIDENTE. Il deputato Holzmann ha facoltà di replicare.

GIORGIO HOLZMANN. Signor ministro, mi dichiaro sostanzialmente soddisfatto della sua risposta.

Al riguardo, anche se lei ha tentato di sdrammatizzare il problema, riteniamo che sia un fatto piuttosto singolare e grave che un Parlamento si sia espresso in questi termini. Ciò nondimeno, ci interessa il rispetto delle regole nella nostra terra. Lei ha fatto riferimento all'accordo De Gasperi-Gruber e allo Statuto che noi rispettiamo, così come noi rispettiamo gli obblighi che discendono dallo stesso, primo fra tutti quello del bilinguismo che non viene messo in discussione da nessuno in provincia di Bolzano. Ciò che, invece, ci preme sottolineare è il fatto che, dopo trent'anni dal varo dello Statuto di autonomia, l'unica comunità che è diminuita è quella di lingua italiana. È diminuita del 30 per cento: non voglio dire che ciò sia responsabilità esclusiva della gestione del potere locale, ma in gran parte lo è, dal momento che si tratta di una gestione del potere soprattutto etnica, con leggi studiate apposta per favorire la comunità di lingua tedesca e svantaggiare quella di lingua italiana (potrei citare una decina di esempi al riguardo) o addirittura leggi *ad personam*.

Purtroppo, la potestà legislativa della provincia non sempre si sviluppa e si dispiega nell'interesse di tutti i gruppi linguistici ed i dati numerici, purtroppo, ci danno ragione.

Forse la saggezza non basta, signor ministro. Lei si è appellato giustamente a questa, ma forse servono anche delle regole nuove!

Lo Statuto di autonomia è stato concepito e realizzato per tutelare la comunità di lingua tedesca a suo tempo. Ci si è dimenticati della comunità di lingua italiana che, oltretutto, nella modifica del quadro, da regionale a provinciale, è diventata effettivamente l'unica vera minoranza. Forse, una discussione approfondita, seria e serena con un confronto fra tutte le parti su un nuovo Statuto di autonomia potrebbe finalmente aprire le porte a quella pacifica convivenza che,

molto spesso, viene invocata, ma, che, in realtà, non si è ancora completamente realizzata.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Giovedì 12 ottobre 2006, alle 10:

Svolgimento di interpellanze urgenti.

La seduta termina alle 16,20.

DICHIARAZIONE DI VOTO DEL DEPUTATO AURELIO SALVATORE MISITI SUI DOCUMENTI DI INDIRIZZO CONCERNENTI LE INIZIATIVE VOLTE A FAR PROSEGUIRE LE PROCEDURE PER REALIZZARE IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

AURELIO SALVATORE MISITI. L'Italia dei Valori è favorevole a realizzare il ponte sullo stretto di Messina. Anzi ritiene che esso in futuro costituirà il raccordo ferroviario e autostradale tra l'Alta capacità ferroviaria che va da Salerno, Sibari, Crotona, Catanzaro e Reggio Calabria e la Salerno-Reggio Calabria autostrada, con il sistema autostradale e ferroviario Messina, Catania, Palermo e la 106 ionica.

È chiaro a tutti che si tratta di opere previste nel piano nazionale dei trasporti da realizzare nel prossimo ventennio. Oggi però ci troviamo in un momento difficile per i conti pubblici e ci tocca fare scelte di priorità dolorose e necessarie, ma anche in questa situazione difficile per i nostri conti occorre però dare qualche indicazione per il futuro.

Il *gap* infrastrutturale tra nord e sud è sotto gli occhi di tutti, come pure è noto il deficit italiano rispetto ai grandi paesi europei.

Noi di Italia dei Valori intendiamo batterci per ottenere un riequilibrio interno al nostro paese e complessivamente verso gli altri paesi. La nostra posizione fa riferimento alle ferrovie, alle autostrade, ai porti e agli aeroporti. È per questo motivo che siamo per il completamento dei corridoi europei n. 1, 5 e 8.

Le mozioni presentate dai colleghi del centrodestra (La Loggia e D'Alia) riferite al ponte hanno il pregio di esporre chiaramente, sia nelle premesse che negli impegni, richieste per il Governo, posizioni condivise da tanti di noi e da tanti governanti del passato di ogni colore politico. Tuttavia, già ieri nella discussione generale, mentre ho avuto modo di apprezzare gli obiettivi di quelle mozioni, ho dovuto rilevare la mancanza di stretto collegamento con l'insieme delle infrastrutture da eseguire al sud, per superare il *gap* con il resto del paese.

La loro realizzazione potrà rappresentare un contributo a una possibile futura posizione unitaria di tutto il Parlamento.

La nuova formulazione contenuta nella risoluzione Franceschini invece risponde molto più della precedente mozione ai contenuti del programma del Governo, che noi abbiamo accettato anche se non corrispondono integralmente alla nostra posizione.

D'altra parte, la chiara posizione espressa dal Governo nel dibattito generale attraverso le dichiarazioni del sottosegretario Tommaso Casillo, ci convince e la condividiamo.

Nella risoluzione Franceschini inoltre la preferenza, rispetto al sistema viario, per il rinnovamento del sistema ferroviario, dei porti e degli aeroporti al Sud ci induce a superare le perplessità di ieri sera ed a votare a favore della risoluzione.

Auspichiamo comunque che tale grande opera, il cui progetto è valutato nel mondo industrializzato (USA, Giappone) come esempio da seguire, per le ricadute scientifiche e tecnologiche, possa trovare nel quinquennio prossimo un più ampio consenso da parte di tutti coloro che hanno a cuore il futuro del nostro paese.

Pertanto Italia dei Valori voterà a favore della risoluzione Franceschini ed altri e non potrà esprimere un voto favorevole sulle mozioni presentate dai colleghi di centrodestra.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELLA DICHIARAZIONE DI VOTO DEL DEPUTATO GAETANO FASOLINO SUI DOCUMENTI DI INDIRIZZO CONCERNENTI LE INIZIATIVE VOLTE A FAR PROSEGUIRE LE PROCEDURE PER REALIZZARE IL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

GAETANO FASOLINO. Mi riferisco soprattutto ad una politica europea nel Mediterraneo e verso la sponda africana e medio-orientale che è poi la politica attraverso la quale potrà essere portata a soluzione la secolare questione meridionale. Un'altra domanda al Governo e alla maggioranza: senza il ponte sullo stretto che senso ha aver previsto lo *shunt* del nodo ferroviario di Napoli e la realizzazione della linea a monte del Vesuvio per velocizzare le relazioni nord-sud? A dire il vero, ho valutato l'adeguatezza dell'at-

tuale Governo ai nuovi tempi dell'Italia e dell'Europa in modo irrimediabilmente negativo quando il ministro Di Pietro, nel corso della sua audizione in VIII Commissione, ha annunciato le sue prime misure per la politica delle infrastrutture: la denuncia all'autorità giudiziaria dei vertici ANAS e il congelamento di tutte le grandi opere perché vuole pensarci su.

Ci pensi bene, caro ministro, ma — per carità! — faccia presto.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 10 ottobre 2006, a pagina 38, prima colonna, quarantatreesima riga, la parola « centomila » si intende sostituita dalla seguente: « duecentomila ». Analoga correzione deve intendersi apportata alla medesima pagina, seconda colonna, nona riga.

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 19,20.

VOTAZIONI QUALIFICATE
EFFETTUATE MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

| INDICE ELENCO N. 1 DI 1 (VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 3) | | | | | | | | | | |
|--|------|------------------------------|-----------|-----|-----|------|-----|-------|------|-------|
| Votazione | | O G G E T T O | Risultato | | | | | | | Esito |
| Num | Tipo | | Pres | Vot | Ast | Magg | Fav | Contr | Miss | |
| 1 | Nom. | Moz. La Loggia ed a. 1-29 | 504 | 488 | 16 | 245 | 216 | 272 | 55 | Resp. |
| 2 | Nom. | Moz. D'Alia ed a. 1-37 | 508 | 491 | 17 | 246 | 216 | 275 | 55 | Resp. |
| 3 | Nom. | Ris. Francheschini ed a. 6-8 | 507 | 506 | 1 | 254 | 272 | 234 | 55 | Appr. |

F = Voto favorevole (in votazione palese). - C = Voto contrario (in votazione palese). - V = Partecipazione al voto (in votazione segreta). - A = Astensione. - M = Deputato in missione. - T = Presidente di turno. - P = Partecipazione a votazione in cui è mancato il numero legale. - X = Non in carica.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo. Ogni singolo elenco contiene fino a 13 votazioni. Agli elenchi è premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

PAGINA BIANCA

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

€ 1,40



15STA000530