

Camera dei Deputati

Legislatura 15
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

MOZIONE : 1/00039presentata da **DILIBERTO OLIVIERO** il **09/10/2006** nella seduta numero **49**Stato iter : **CONCLUSO**

Atti abbinati :

Atto **1/00029** abbinato in data **09/10/2006**Atto **1/00037** abbinato in data **09/10/2006**Atto **1/00040** abbinato in data **09/10/2006**Atto **6/00008** abbinato in data **11/10/2006**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
SGOBIO COSIMO GIUSEPPE	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
LICANDRO ORAZIO ANTONIO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
PIGNATARO FERDINANDO BENITO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
SOFFRITTI ROBERTO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
BELLILLO KATIA	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
CANCRINI LUIGI	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
CESINI ROSALBA	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
CRAPOLICCHIO SILVIO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
DE ANGELIS GIACOMO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
GALANTE SEVERINO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
NAPOLETANO FRANCESCO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
PAGLIARINI GIANNI	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
TRANFAGLIA NICOLA	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
VACCA ELIAS	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
VENIER IACOPO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
FRANCESCATO GRAZIA	VERDI	09/10/2006
BONELLI ANGELO	VERDI	09/10/2006
BALDUCCI PAOLA	VERDI	09/10/2006
BOATO MARCO	VERDI	09/10/2006
CASSOLA ARNOLD	VERDI	09/10/2006
DE ZULUETA TANA	VERDI	09/10/2006

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
FUNDARO' MASSIMO SAVERIO ENNIO	VERDI	09/10/2006
LION MARCO	VERDI	09/10/2006
PELLEGRINO TOMMASO	VERDI	09/10/2006
POLETTI ROBERTO	VERDI	09/10/2006
PIAZZA CAMILLO	VERDI	09/10/2006
TREPICCIONE GIUSEPPE	VERDI	09/10/2006
ZANELLA LUANA	VERDI	09/10/2006

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
ILLUSTRAZIONE		
PIGNATARO FERDINANDO BENITO	COMUNISTI ITALIANI	09/10/2006
INTERVENTO PARLAMENTARE		
LA LOGGIA ENRICO	FORZA ITALIA	09/10/2006
FEDELE LUIGI	FORZA ITALIA	09/10/2006
BURTONE GIOVANNI MARIO SALVINO	L' ULIVO	09/10/2006
BELTRANDI MARCO	LA ROSA NEL PUGNO	09/10/2006
PIRO FRANCESCO	L' ULIVO	09/10/2006
MISITI AURELIO SALVATORE	ITALIA DEI VALORI	09/10/2006
DUSSIN GUIDO	LEGA NORD PADANIA	09/10/2006
INTRIERI MARILINA	L' ULIVO	09/10/2006
FRANCESCATO GRAZIA	VERDI	09/10/2006
GERMANA' BASILIO	FORZA ITALIA	09/10/2006
RAO PIETRO	MISTO-MPA-MOVIMENTO PER L'AUTONOMIA	09/10/2006
INTERVENTO GOVERNO		
CASILLO TOMMASO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO, INFRASTRUTTURE	09/10/2006

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 09/10/2006
DISCUSSIONE IL 09/10/2006
RINVIO AD ALTRA SEDUTA IL 09/10/2006
DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 11/10/2006
RITIRATO IL 11/10/2006
CONCLUSO IL 11/10/2006

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

OPERE PUBBLICHE, PONTI E VIADOTTI, SOCIETA' PER AZIONI

SIGLA O DENOMINAZIONE :

SOCIETA' STRETTO DI MESSINA, STRETTO DI MESSINA

GEO-POLITICO :

CALABRIA, SICILIA

TESTO ATTO

**Atto Camera
Mozione 1-00039**

presentata da

OLIVIERO DILIBERTO

lunedì 9 ottobre 2006 nella seduta n.049

La Camera,

premesso che:

il nuovo Governo, all'indomani del suo insediamento, ha in più occasioni manifestato la propria contrarietà alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina;

la grande opera, infatti, non è ritenuta prioritaria dall'attuale Governo, secondo il quale occorre piuttosto mettere in campo un programma straordinario per la realizzazione di infrastrutture nel Mezzogiorno;

con tale atteggiamento il Governo ha inteso invertire una linea di tendenza politica e mettere così la parola fine ad anni di sperperi in nome di un progetto faraonico, come quello appunto del ponte sullo stretto, secondo i firmatari del presente atto, frutto di una dissennata propaganda mediatica ordita dal precedente Governo Berlusconi e di scelte governative imposte ai cittadini italiani che prevedono in tutta Italia la realizzazione, senza alcuna seria analisi degli impatti ambientali e del calcolo costi/benefici per la comunità, di oltre 250 interventi, sfruttando quei meccanismi antidemocratici di semplificazione ed accelerazione delle procedure previste dalla cosiddetta «legge obiettivo»;

è volontà del Governo Prodi che i fondi economici necessari all'opera siano dirottati su altre opere di maggior rilievo per il bene comune, tra cui, ad esempio, il completamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, o che, come ha precisato l'attuale Ministro dei trasporti, le risorse umane e finanziarie destinate alla realizzazione ponte vadano convertite per la realizzazione di infrastrutture utili nell'area, cioè in Calabria ed in Sicilia, in particolare per l'ammodernamento e potenziamento delle reti ferroviarie ed autostradali siciliane;

di fronte a due regioni, la Calabria e la Sicilia, piegate dalla carenza di infrastrutture, il centrodestra si è ostinato per ben cinque anni ad impegnarsi su di un progetto-simbolo, la cui realizzazione avrebbe arrecato solo danni all'ambiente, oltre che all'economia del Paese. La realizzazione del ponte, infatti, avrebbe distratto risorse a quelle infrastrutture di cui la Sicilia e la Calabria necessitano per incrementare la produttività economica delle imprese, soprattutto quelle del turismo;

altro motivo per frenare l'avvio di un'assurda opera dalla sola valenza simbolica di struttura dall'alto profilo ingegneristico sono i dubbi e le incertezze tecniche legate alla fattibilità dell'opera, che allo stato attuale permangono tra gli esperti. Infatti, oltre all'esito negativo delle valutazioni di impatto sociale e ambientale, bastano gli appelli e le relazioni dei numerosi esperti che intendono difendere

la ricchezza paesaggistica, ambientale e naturalistica del mare e delle terre tra Calabria e Sicilia da interventi il cui impatto sarebbe irreversibile, per capire l'insensatezza di un'opera che si vuole costruire in una zona ad elevato rischio sismico e dai precari equilibri urbanistici e territoriali;

ammonterebbe a circa 100 giorni l'anno il periodo in cui, per motivi climatici o di manutenzione, il ponte dovrebbe rimanere chiuso;

inoltre, sempre per quanto riguarda gli aspetti geomorfologici, il ponte, che insisterà su un territorio ad alto rischio sismico, sarà in grado di oscillare di 24 metri a causa dei venti che soffiano in quel sito, tanto più in un'epoca di variazioni climatiche notevoli, quale è quella attuale, nella quale ogni giorno si potrebbero superare limiti impensabili nei fenomeni attinenti alla sfera climatica;

anche la posizione dell'Unione europea è stata oggetto di mistificazione. Infatti, la stessa Unione europea, circa il carattere di priorità, dell'opera l'ha menzionata soltanto al 17^o posto tra le infrastrutture da realizzare per lo sviluppo del Meridione;

non sono certamente da sottovalutare le reiterate segnalazioni che la Direzione nazionale antimafia, gli organi investigativi e lo stesso ministero dell'interno hanno più volte avanzato in merito al grande interesse della 'ndrangheta e delle organizzazioni mafiose siciliane per l'enorme «affare» rappresentato dal ponte sullo stretto di Messina. Il ponte sullo stretto di Messina, infatti, rientra tra gli interessi delle tradizionali organizzazioni mafiose, in considerazione dei notevoli flussi economici attivati, al punto da poter ipotizzare forme di intesa tra «cosa nostra» e 'ndrangheta;

a tal fine è stato stipulato un protocollo tra il comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere e la società Stretto di Messina spa, che ha affidato alla Direzione nazionale antimafia un ruolo centrale nella complessa attività di controllo sulla realizzazione dell'opera, accordo che punta a monitorare, ai fini della prevenzione delle infiltrazioni mafiose, anche il sistema della provvista finanziaria dell'opera e a stabilire procedure utili alla «tracciabilità» dei relativi flussi finanziari che intercorrono tra tutti i soggetti che parteciperanno alla realizzazione del ponte, progetto che punta a cogliere in anticipo le eventuali anomalie dei flussi finanziari, favorendo, contemporaneamente, l'avvio di mirate e penetranti attività di indagine;

la società Stretto di Messina spa ed Impregilo, il 29 marzo 2006, in piena campagna elettorale, hanno firmato il contratto per l'affidamento della progettazione definitiva ed esecutiva del ponte del valore di 3,9 miliardi di euro;

con tale contratto viene confermato che saranno le risorse pubbliche a rendere possibile la realizzazione dell'opera e che il rischio di gestione dei capitali privati verrà garantito da un onerosissimo canone pagato dalle Ferrovie dello Stato e da un intervento finale da parte dello Stato. Infatti, il vero motivo per cui la realizzazione e gestione del progetto non è affidata a soggetti privati sta proprio nella difficile affidabilità delle stime dei costi dell'opera, soprattutto dei flussi. L'esperienza dell'Eurotunnel ha fatto scuola: le stime sbagliate e le sovrastimate previsioni di traffico hanno prodotto per il tunnel sotto la Manica un debito di 9 miliardi di euro ed una gestione catastrofica, tanto da far dichiarare al direttore generale, Richard Schirrefs, l'8 febbraio 2006: «Se l'avessimo saputo, non l'avremmo costruito»;

inoltre, vi è la diffidenza degli istituti di credito che si fonda sull'analisi dei pochissimi dati messi a disposizione dalla Stretto di Messina spa, le cui cifre principali sono le previsioni di crescita del prodotto interno lordo meridionale e le previsioni sui flussi di traffico;

quanto a queste ultime, lo studio degli advisor, nominati dal ministero dei lavori pubblici nel 2000 per valutare il progetto, evidenzia come il ponte avrà una forte sottoutilizzazione stradale perché «non attrae in misura significativa nuovo traffico a media e lunga distanza, né lo sottrae al mare e all'aereo». Lo stesso studio, inoltre, sottolinea come «le tendenze di traffico esistenti non verranno significativamente modificate dalla disponibilità del ponte come itinerario alternativo: è questa la principale ragione per cui l'utilizzo del ponte rimane modesta»;

Trenitalia, per far transitare attraverso lo stretto i suoi vettori, dovrebbe sborsare ogni anno circa 100 milioni di euro a titolo di pedaggio, che, uniti ai circa 38 milioni di euro per mancato servizio reso a mezzo dei suoi traghetti che operano attualmente nella tratta Villa San Giovanni-Messina, fanno un totale di 138 milioni di euro di perdita per la società;

nella sola Sicilia, dei circa 4150 chilometri di binari che costituiscono la rete ferroviaria, solo 150 sono a doppio binario, oltre la metà dei quali non è elettrificata;

alla luce di quanto premesso, non si capisce come e perché la società Stretto di Messina spa continui a spendere ed a sprecare denaro pubblico, affidando incarichi per consulenze e pubblicizzazioni, con avvisi sui media locali e nazionali, sottraendolo ad investimenti assai più urgenti nel Meridione d'Italia. La stessa società, concessionaria del ministero dell'economia e delle finanze, ha sborsato, infatti, tra il 2002 ed il 2005, ben quattro milioni e mezzo di euro per emolumenti e gettoni di presenza degli amministratori e tre milioni di euro volatilizzatisi per cadeaux, pubblicità e libri di propaganda. Inoltre, nei quattro anni di sogno ingegneristico, i dipendenti, dai 29 impiegati e 7 dirigenti del 2002, sono passati agli 85 di oggi, il cui salario medio è arrivato a sfiorare i 5000 euro al mese;

si pone, dunque, il problema, stante la decisione del Governo di accantonare sine die la realizzazione del ponte sullo stretto, di quale destino toccherà alla società Stretto di Messina spa, controllata da Fintecna, Rete ferroviaria italiana, Anas, regione Calabria e Regione siciliana, i cui bilanci nel futuro prossimo continuerebbero inevitabilmente a lievitare con seria compromissione per le casse dello Stato;

il Governo, recentemente interrogato in Parlamento sul ponte, ha risposto che la sua realizzazione non rappresenta una priorità per l'attività di questa legislatura, tanto più in considerazione dell'ammontare delle risorse in bilancio che ha ereditato dalla precedente amministrazione di centrodestra, e che la società Stretto di Messina spa sta perseguendo con l'Ati (il contraente generale che ha come capogruppo Impregilo) le intese volte a ridefinire le prestazioni oggetto dell'affidamento senza oneri per lo Stato;

impegna il Governo:

ad attivarsi affinché continuino le intese volte alla riconversione della società Stretto di Messina spa per finalità di riqualificazione dell'area interessata al vecchio progetto, anche sfruttando, attraverso

adeguate sinergie, le strutture presenti in quella società per porle al servizio di opere pubbliche veramente prioritarie per l'area dello stretto;

ad attivarsi perché siano realizzate concretamente e tempestivamente tutte quelle opere essenziali per la Calabria e per la Sicilia capaci di dare un reale impulso economico all'intera area e di migliorare le infrastrutture esistenti.

(1-00039)

«Diliberto, Sgobio, Licandro, Ferdinando Benito Pignataro, Soffritti, Bellillo, Cancrini, Cesini, Crapolicchio, De Angelis, Galante, Napoletano, Pagliarini, Tranfaglia, Vacca, Venier, Francescato, Bonelli, Balducci, Boato, Cassola, De Zulueta, Fundarò, Lion, Pellegrino, Poletti, Camillo Piazza, Trepiccione, Zanella».