

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 10.

ALBERTA DE SIMONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 3 aprile 1998.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Andreatta, Bindi, Burlando, Calzolaio, Dini, Maccanico, Mattioli, Montecchi, Pennacchi, Prodi, Sales, Sinisi, Solaroli, Soriero e Turco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quindici, 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.

Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Informo che il presidente del gruppo parlamentare democratici di sinistra-l'Ulivo, con lettera del 6 aprile 1998, ha comunicato che, in data 2 aprile 1998, l'onorevole Mauro Zani è stato eletto vicepresidente del gruppo stesso.

A seguito di tale elezione l'ufficio di presidenza del medesimo gruppo risulta così composto:

presidente: Fabio Mussi;

vicepresidenti: Mauro Guerra, Domenico Lucà, Claudia Mancina e Mauro Zani;

segretari: Vassili Campatelli e Salvatore Vozza.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni (ore 10,06).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

(Ponte sullo stretto di Messina)

PRESIDENTE. Passiamo alle interpellanze Aloï n. 2-00655, Valensise n. 2-00764, Caruano n. 2-00765 e Garra n. 2-00766 e alle interrogazioni Tassone n. 3-01642 e Galletti e Scalia 3-02188 (*vedi l'allegato A - Interpellanze e interrogazioni sezione 1*).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Aloï ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00655.

FORTUNATO ALOI. L'interpellanza n. 2-00655, che ho presentato insieme agli onorevoli Valensise, Napoli e Fino, ha per oggetto la *vexata quaestio* del ponte sullo stretto di Messina, la cui storia sta diventando simile a quella della tela di Penelope, come abbiamo già avuto modo di osservare in altre circostanze. È una

storia che supera il dato meramente progettuale e finanziario connesso al progetto. Com'è noto, la legge istitutiva della società per azioni che avrebbe dovuto predisporre gli atti necessari per la costruzione di tale ponte risale al 1971. Nei successivi anni viene costituita la società Stretto di Messina che ha prodotto una gran quantità di materiale tecnico che è stato consegnato, nel 1992, agli enti interessati, cioè alle Ferrovie dello Stato, all'ANAS e al consiglio nazionale dei lavori pubblici. Le Ferrovie si pronunciano nel 1994, l'ANAS nel 1995, mentre il consiglio nazionale dei lavori pubblici esprime un parere nel 1997.

Questa interpellanza e quella successiva, il cui primo firmatario è l'onorevole Valensise, pongono in evidenza l'aspetto cronologico della vicenda, nel senso che ci si riferisce a notizie riprese dalla stampa, in un momento antecedente all'espressione del parere, circa il *placet* del consiglio superiore dei lavori pubblici. Proprio in relazione a questa notizia di stampa ho sottolineato nella mia interpellanza l'esigenza di dare finalmente risposta alla grande attesa delle popolazioni interessate della Calabria e della Sicilia, in una visione più ampia di tutta l'area mediterranea.

Questa previsione è indubbiamente importante, in particolare sulla base di alcune motivazioni. In primo luogo, perché con questa opera si potrebbero attirare risorse private a livello internazionale. Non solo, ma con la realizzazione di questa opera si sarebbe potuto garantire il lavoro a dieci mila persone. Si sarebbe certamente trattato di un lavoro provvisorio, ma che comunque avrebbe avuto una durata di almeno dieci anni. Come lei ben sa, signor sottosegretario, per il Mezzogiorno, per la Calabria e per Reggio Calabria, avrebbe rappresentato un qualcosa di veramente importante. Un'iniziativa di questo genere, in una zona in cui vi è veramente « fame » di lavoro (con tutti i drammi che la cosa comporta), avrebbe potuto significare o significherà — perché noi abbiamo ancora la speranza

che il Governo si assumerà effettivamente le relative responsabilità — un elemento estremamente positivo.

Un'altra motivazione è rappresentata dagli effetti dell'integrazione nell'ambito di un moderno sistema di trasporti in grado di collegare le aree interessate con la nuova realtà sovranazionale europea, perché il ponte sullo stretto di Messina potrebbe rappresentare un momento importante sotto il profilo della creazione di un ampio sistema di comunicazione che vedrebbe nello stesso ponte un momento centrale relativo alle comunicazioni.

Vorrei ora soffermarmi sul fatto che all'interno del Governo vi è una componente che rema contro la costruzione del ponte sullo stretto. Abbiamo ascoltato infatti ripetute dichiarazioni rilasciate dal ministro dell'ambiente con le quali si affermava che tale struttura non doveva essere assolutamente realizzata perché comporterebbe uno sconvolgimento ecologico del territorio. Mentre diciamo questo, dobbiamo constatare con grande e profonda amarezza che a Lisbona si costruisce un ponte di 18 chilometri, realizzato senza soldi pubblici e nell'arco di soli quattro anni! Il giornale dal quale ho tratto tale notizia reca il seguente titolo: « Lisbona ci dà lezione di velocità ».

I ritardi del nostro paese, in taluni settori, potranno essere forse addebitati alla nostra concezione esasperatamente e culturalmente individualistica, che ci ha spinti a non capire il significato che avrebbe avuto la costruzione del ponte sullo stretto. Della questione del ponte sullo stretto tuttavia si discute da sempre, in particolare in coincidenza con le elezioni; sta di fatto però che dal 1971 ad oggi — vale a dire ventisette anni dopo — l'obiettivo della costruzione del ponte viene « affondato » il giorno successivo allo svolgimento delle elezioni. Ricordo che nel 1971 venne varata un'apposita legge e che dieci anni dopo fu istituita la società per il ponte sullo stretto. Dal momento che era stata prodotta una consistente mole di materiale tecnico si pensava — vi erano impegni del Governo al riguardo — che si sarebbe entrati in una prospettiva positiva

o, quanto meno, non eccessivamente negativa come si è verificato fino ad oggi.

Onorevole rappresentante del Governo, noi sappiamo — lei ci darà o meno atto della validità di tale indiscrezione — che entro i primi giorni del prossimo mese di maggio il Mediocredito centrale presenterà un progetto di fattibilità finanziaria del ponte sullo stretto.

Ci troviamo, quindi, di fronte ad un *financial project*; però, rispetto a questa iniziativa, per la realizzazione della quale pare che lo Stato italiano non dovrebbe versare contributi (nella peggiore delle previsioni si parla del 20 per cento di capitale dello Stato), vorremmo avere parole chiare, signor rappresentante del Governo. Non possiamo infatti accettare la logica di chi pubblica un articolo, che occupa ampio spazio su un quotidiano nazionale, in cui si dice che il « ponte fantasma » costa 3 miliardi l'anno. Rispetto a questo, credo che da parte del Governo vi sia l'esigenza di assumersi responsabilità ben precise, per esprimere parole chiare in merito a quello che indubbiamente verrebbe a costituire un intervento importante dal punto di vista dello sviluppo e delle prospettive, del Mezzogiorno, che verrebbe a ritrovare la sua vocazione mediterranea.

Senza fare un discorso alternativo a quello avviato a Maastricht con riguardo all'Europa continentale, la nostra mediterraneità verrebbe ad affermarsi in maniera determinante. Come abbiamo più volte sottolineato, infatti, il Mediterraneo, che dopo la scoperta dell'America aveva perduto la sua funzione principale, perché le logiche commerciali e culturali si erano dirette verso gli oceani, recupera ora se stesso, i propri valori, la propria cultura, la propria ragion d'essere, la propria « mediterraneità ». Il ponte sullo stretto dovrà infatti essere, se realizzato, un momento importante di un sistema che non è solo di comunicazioni, di ordine commerciale, di ordine economico, ma è anche ordine culturale. Andremmo così a recuperare la nostra funzione principe di paese che storicamente ha avuto sempre un ruolo nel Mediterraneo, dal *mare*

nostrum di romana memoria fino ai nuovi fatti che si stanno determinando con i processi di immigrazione che vedono protagonisti milioni di cittadini di altri paesi rivieraschi, soprattutto africani. Il ponte sullo stretto obbedisce a nostro avviso a questa logica. Secondo i dati in mio possesso — che non sono da buttar via — potremmo avere un indotto nel settore del turismo pari a qualcosa come 15 mila unità lavorative. Si tratta dunque di una strategia economica e sociale, se vogliamo limitarla a questo, di grande rilievo e spessore.

Ecco perché, signor rappresentante del Governo, vorremmo parole chiare; vorremmo che lei dicesse chiaramente che su questo tema ci sono impegni ben precisi, con scansioni temporali ben precise e non si sta invece menando il can per l'aia. Diciamo questo al di là della sua persona, nei confronti della quale, come lei sa, nutriamo stima. Il Governo dunque, per le sue contraddizioni interne, perché c'è una certa componente (se non altre forze che si muovono in direzione del sud, quindi del Mediterraneo), non può assolutamente pensare di poter dare risposte evasive.

Ribadisco peraltro che va tenuta presente anche l'indiscrezione che ho voluto in qualche modo rassegnare a lei, signor sottosegretario, in ordine alla questione del Mediocredito centrale, al progetto finanziario sulla fattibilità del ponte che dovrebbe essere presentato entro i primi di maggio. Quindi, anche alla luce di questo, signor sottosegretario, le chiediamo di pronunciare parole puntuali, chiare e precise, perché si possa dare una risposta alle nostre popolazioni.

Posso assicurarle che c'è una grande attesa che non può e non deve essere delusa, in considerazione di quello che il ponte sullo stretto rappresenta, anche sotto il profilo delle prospettive urbanistiche che vengono ad aprirsi, che interessano vasti comprensori ed ampie aree. Da molto tempo, infatti, noi che ci crediamo parliamo — e continuiamo a parlare — di area dello stretto, di questo ampio comprensorio, di questo mare attraverso cui è passata la storia e, mi si

consenta, la civiltà; come diceva Giovanni Pascoli — voglio concludere con questa espressione felice — in questo braccio di mare le onde greche vengono a cercare le latine (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*)!

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00764.

RAFFAELE VALENSISE. Ritengo opportuno illustrare la mia interpellanza perché, pur sottoscrivendo tutto quanto detto dall'onorevole Aloï, vorrei richiamare l'attenzione del Governo su alcuni elementi oggettivi, alcuni dei quali ci sono stati forniti dalla società — a capitale interamente statale — per il ponte sullo stretto di Messina, dati dei quali, con il consenso del Presidente vorrei chiedere la pubblicazione in calce al resoconto stenografico, data la brevità del tempo previsto per l'illustrazione dell'interpellanza.

Si tratta di tre brevi memorie che forniscono elementi relativi al ponte sullo stretto. In particolare, la prima riguarda la fattibilità tecnica, la sicurezza, l'efficienza e continuità del servizio, il costo dell'investimento, la situazione attuale del traghettamento; la seconda concerne il collegamento stabile, viario e ferroviario, tra la Sicilia ed il continente e i costi dell'indagine e fornisce una spiegazione, in quanto la stampa ha attaccato la società ad intero capitale statale, disinteressatamente diretta, tra l'altro, da un valente giornalista, già nostro collega parlamentare. Mi riferisco al senatore Calarco, a lungo membro del Senato, peraltro non della nostra parte politica; ma questo non ci impedisce di riconoscere i suoi meriti, il suo disinteresse e soprattutto la sua passione per il problema del ponte sullo stretto.

Il terzo documento che, con l'autorizzazione del Presidente, chiedo di allegare agli atti della seduta odierna, visto che non potrei contenerne l'illustrazione nel breve tempo a mia disposizione, contiene chiarimenti in ordine al quesito sulla continuità del servizio del ponte in pre-

senza di vento. In altri termini, si tratta di una memoria che fornisce gli elementi per studiare od approfondire la questione della redditività del ponte. Si può infatti obiettare che è possibile costruire il ponte, ma che i venti ne impedirebbero la gestione in un certo numero di giorni l'anno, per cui la gestione stessa sarebbe antieconomica. Questo documento, come dicevo, risponde con dati scientifici alla domanda relativa alla fruibilità continuativa del ponte in relazione al fenomeno dei venti.

L'onorevole Aloï ed io ci siamo indotti, dopo la presentazione della sua interpellanza n. 2-00655 che reca la data del 17 settembre, a produrre la n. 2-00764, recante la data del 3 novembre 1997, in relazione ad un fatto che è necessario ricordare perché è alla base della discussione e dovrebbe essere anche a fondamento degli orientamenti del Governo, promanando dallo stesso organismo statale. Il fatto cui mi riferisco è il parere autorevolissimo del consiglio superiore dei lavori pubblici. Quest'ultimo, massimo organo di consulenza dello Stato, presieduto dall'ingegner Misiti, si è pronunciato dopo un attento studio e dopo che il progetto del ponte, sottoposto dalla società per il ponte sullo stretto di Messina alla valutazione dello stesso Consiglio, aveva subito esami specialistici e controesami per un periodo molto lungo, deliberando la fattibilità del ponte sulla base dei dati tecnici sui quali era fondato il progetto.

Questo fatto va considerato nella sua importanza, perché dietro al ponte non vi è soltanto la società ad intero capitale pubblico Stretto di Messina, ma vi è una società che nelle procedure che ha posto in essere si è orientata nel grande canale dell'impegno pubblico. Infatti sia che il ponte venga costruito con afflusso anche di capitale privato sia che venga utilizzato esclusivamente il capitale privato, l'opera dipende comunque dalla volontà del legislatore, perché la legge istitutiva della società Stretto di Messina risale al 1971 e testimonia la volontà del Parlamento di

promuovere lo studio per la realizzazione dell'attraversamento permanente dello stretto.

Dobbiamo dunque partire dal dato di fatto rappresentato dalla pronunzia del Parlamento che si è espresso nella forma più alta, cioè con una legge. Questa ha avviato gli studi progettuali, che sono stati compiuti e che sono stati oggetto di un esame autorevole, che peraltro si è prolungato per molto tempo, da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che è il massimo organo di consulenza del Governo in materia di lavori pubblici, come ben sa il sottosegretario Bargone in ragione delle sue alte funzioni di governo.

Questo dunque è il quadro, e perciò dobbiamo porci dal punto di vista della realizzabilità di un'opera di tal genere, che è di interesse mondiale, in linea con un orientamento antico del Governo. Esso è giustamente antico perché il tempo è buon consigliere ed è necessario per l'approfondimento degli studi e per la valutazione degli elementi che contribuiscono a rendere possibile la realizzazione dell'opera. Vi è dunque una posizione dello Stato favorevole alla realizzazione dell'attraversamento permanente dello stretto di Messina.

Peraltro il fatto che si sia impiegato molto tempo ci conforta, deponendo per la serietà degli studi e per l'approfondimento dei pareri espressi, primo fra tutti quello del consiglio superiore dei lavori pubblici, che sarà senz'altro noto al Governo, perché il suo interlocutore principale è il ministro per i lavori pubblici.

Il tempo che apparentemente si perde — la facile prosa giornalistica vorrebbe istituire una polemica — è un tempo dovuto per opere di questo genere. Basta controllare su qualunque enciclopedia i tempi che si sono resi necessari per la realizzazione di altre opere insigni prodotte dall'ingegno umano, che hanno cambiato il volto dell'umanità e le linee di forza della civiltà umana. Mi riferisco al canale di Panama ed al canale di Suez, per esempio.

Gli scavi non iniziarono a Suez il giorno dopo che Lesseps presentò i suoi

progetti. Allora vi furono complicazioni anche di altra natura, di natura politica ed internazionale, derivanti dal cambiamento dei rapporti di forza e di equilibrio. Erano infatti trascorsi pochi decenni dall'occupazione dell'Egitto da parte di Napoleone. All'epoca la penisola italiana era frastagliata in piccoli Stati, ma vi erano potenze continentali ed insulari che dominavano i mercati ed i traffici e si trattava, appunto, di rivoluzionare questi ultimi. Il canale di Suez, comunque, fu realizzato e dovremmo domandarci quali sarebbero state le implicazioni, positive o negative, della sua mancata realizzazione sullo sviluppo dell'umanità in questo ultimo scorcio del secolo ventesimo.

Anche l'attraversamento dell'istmo di Panama è opera egregia dell'ingegno umano, realizzata non in pochi giorni e volta ad evitare alla navigazione il lungo periplo dell'America meridionale.

È un'opera insigne, che non ha bisogno di un'illustrazione da parte mia.

Tutte queste realizzazioni ci dicono come l'ingegno umano non si sia mai arrestato di fronte alle difficoltà oggettive della natura. Se così fosse stato, non ci troveremmo nella cosiddetta civiltà che molte volte viene la voglia di virgolettare per la sua specialità, ma che spesso è necessario ripensare per dare a noi stessi il senso del grande travaglio e dell'arco di storia che l'umanità ha saputo percorrere nel corso dei secoli arrivando alle attuali condizioni.

In questo quadro il ponte sullo stretto di Messina si ridimensiona sia nella spesa sia nella grandezza della struttura. Ecco perché le preoccupazioni illustrate dall'onorevole Aloi — meritevoli di ogni attenzione — vanno fugate da una volontà governativa che deve essere precisa, perché essa ha alle spalle una legge dello Stato, un progetto, gli elementi elaborati nel corso degli anni e oggi sinteticamente rassegnati alla discussione dalla modestia del sottoscritto.

Ma l'opera ha alle spalle quella serie di controlli e di riscontri mondiali che è stata evocata dall'onorevole Aloi e che riguarda la possibilità di collegare attra-

verso ponti (sospesi o non sospesi) luoghi lontani fra loro. Qual è l'obiettivo? Si tratta di abbattere i costi e di conferire alle zone di terra, alle aree destinatarie del servizio quella potenzialità economica che è alla base della concorrenza, cioè della gara fra tutti i popoli del mondo esaltata dalla globalizzazione dei fatti dell'economia. È una gara dovuta, perché non mira soltanto all'interesse economico degli operatori — che rappresenta soltanto il *primum movens* —, ma punta al benessere ed alla sua diffusione. Guai se non ci fosse concorrenza: in regime di monopolio non può verificarsi quell'abbattimento dei costi e dei prezzi che rappresenta il presupposto della diffusione del benessere. Di fronte alla globalizzazione dell'economia ed alla vicenda che ci conduce all'unità europea, cioè all'unione del continente che per millenni è stato sede di guerre, di contrasti e di difesa con le armi dei regimi di monopolio o di limitazione dei commerci (esportazioni ed importazioni), tale contesto deve aprire le contrade e le terre del nostro paese ai traffici: con il costo dei trasporti si devono ridurre gli ostacoli che possono risultare di impedimento al libero svolgersi dei traffici economici, con ricadute positive sia sui popoli destinati a ricevere le merci sia su quelli esportatori (di materie prime così come di manufatti). Le tecnologie incorporate nei manufatti che vengono esportati e che vanno in giro per il mondo danno ad un paese povero di materie prime, ma ricco di ingegno e di capacità produttive e tecnologiche, come l'Italia, la possibilità di mettersi alla pari o quanto meno di tendere alla parità nel contesto della globalizzazione mondiale.

Le problematiche relative al ponte sullo stretto vanno quindi viste in questo quadro. Non parlerò nuovamente della Sicilia e della sua centralità nel Mediterraneo. Ma il Mediterraneo è una sorta di lago sul quale si affacciano popoli destinati, dal punto di vista demografico, a diventare fortissimi nei prossimi decenni. Noi auspichiamo — e dobbiamo favorire questo processo — che diventino popoli di grandi consumatori. Essi hanno il diritto

di accedere e noi abbiamo il diritto ed il dovere di rispondere al loro bisogno di accesso non soltanto alle materie prime, ma ai manufatti ed ai prodotti di un'industria avanzata, per realizzare insieme una comunità internazionale che sia capace di produrre e di scambiare ciò che ha prodotto. Per il ponte sullo stretto non si possono, allora, creare situazioni di difficoltà pseudo-ambientale, che sono superabili e che molte volte sono pretestuose se considerate nel vero ed autentico rispetto dell'ambiente.

Tale rispetto non ha mai impedito che la civiltà facesse i suoi passi. Dalle piramidi ai ponti sospesi è stato lungo il cammino delle cosiddette violazioni dell'ambiente che hanno non trasformato il paesaggio, ma lo hanno reso storico, segnando su di esso le tappe di questo enorme, misterioso cammino dell'umanità che, dalla notte dei secoli alle nostre spalle, marcia verso un futuro che noi non possediamo, ma che dobbiamo intuire e, soprattutto, che dobbiamo prepararci a servire con tutti i mezzi, con il meglio del nostro ingegno e con il meglio delle capacità di produzione, di invenzione e di costruzione che sono proprie dell'epoca moderna, quelle capacità nelle quali il popolo italiano non è stato e, se Dio vuole, non dovrebbe mai essere secondo a nessuno (*Applausi dei deputati del gruppo di alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. La Presidenza consente la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della documentazione da lei citata, onorevole Valensise.

L'onorevole Caruano ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00756.

GIOVANNI CARUANO. Signor Presidente, desidero svolgere solo alcune brevi considerazioni per illustrare l'interpellanza che prende spunto da una dichiarazione resa in televisione dal ministro Costa il quale, qualche tempo addietro, ha ritenuto di poter liquidare in poche battute il dibattito che si svolge da decenni attorno all'idea di realizzare un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria,

affermando che questo non si sarebbe realizzato. La dichiarazione, naturalmente, ha fatto molto scalpore ed è stata riportata dai giornali. Il ministro in quella sede ha anche ritenuto di motivare la sua decisione alludendo alle economie deboli di queste regioni. Ora, io non so cosa egli intendesse esattamente per « economie deboli », desidero solo fare alcune considerazioni sulle aree produttive che sono presenti — e sono forti e radicate — sia in Sicilia sia in Calabria. Tanto per fare un esempio, ricordo che la produzione ortofrutticola calabrese e siciliana rappresenta il 70 per cento della produzione nazionale e che dalla Sicilia, in particolare, partono ogni giorno migliaia di camion diretti al nord. Per questo, superata una certa sorpresa, ci siamo chiesti quali fossero mai i criteri di decisione seguiti dal ministro Costa, dato che da più parti l'opera in questione è stata indicata come possibile ed utile ed al fine della sua realizzazione sono stati avviati studi e ricerche. Ci siamo allora chiesti se le dichiarazioni del ministro non rappresentassero un passo indietro rispetto agli obiettivi che la maggioranza si è data, soprattutto per colmare i gravi ritardi infrastrutturali del Mezzogiorno. Attendiamo quindi una risposta, riservandoci di fare qualche considerazione aggiuntiva in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Garra ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00766.

GIACOMO GARRA. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, la sera del 29 ottobre 1997 ho ascoltato la trasmissione televisiva nota con il nome di *Maurizio Costanzo show* alla quale ha preso parte l'attuale ministro dei lavori pubblici, Costa, il quale, nel corso della trasmissione, come ha ricordato poc'anzi il collega Caruano, ha manifestato la sua contrarietà alla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina con la motivazione che detto ponte unirebbe due regioni ad economia debole, ossia la Sicilia e la Calabria. Lo sdegno

provato ha covato per diverse ore, tant'è che il giorno seguente, nel corso dei lavori dell'Assemblea, sono intervenuto per chiedere al Presidente Violante che il ministro dei lavori pubblici Costa potesse esporre alla Camera dei deputati il punto di vista del Governo su tale argomento, previa calendarizzazione di apposita audizione.

Lo sdegno non è solo mio, ma di tanti siciliani che, sin dall'entrata in vigore della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, hanno visto rinviare a « poi, poi » e a « mai, mai » la prospettiva della costruzione del ponte sullo stretto.

L'interpellanza che oggi — 14 aprile 1998 — viene discussa in quest'aula è stata determinata proprio dalla risposta fornita dal Presidente Violante: infatti egli mi disse che avrei potuto presentare un apposito documento di sindacato ispettivo, al quale il ministro avrebbe risposto rapidamente; ma a questo proposito il Presidente Violante si è sbagliato, perché non può ritenersi rapida la discussione di un'interpellanza che interviene a distanza di oltre cinque mesi dalla sua presentazione.

Ritenevamo francamente improbabile che l'incredibile punto di vista del ministro potesse trovare l'avallo del Governo nella sua collegialità, non foss'altro che per senso di responsabilità nei confronti dei cittadini del meridione. Sappiamo bene che dal ministro dell'ambiente, onorevole Ronchi, sono sempre venute puntuali sortite contro il ponte sullo stretto di Messina: identica la posizione degli ambientalisti, condivisa da rifondazione comunista, ai quali non si era piegato il predecessore del ministro Costa (va detto per onestà), che in più occasioni aveva invece annunciato il proprio assenso alla costruzione del ponte.

Di recente, nel corso della sua visita in Sicilia, il sottosegretario ai lavori pubblici, onorevole Mattioli, ha ribadito la sua contrarietà alla realizzazione dell'opera e spero davvero, egregio sottosegretario Bargonè, che abbia parlato a titolo personale. L'onorevole Mattioli ha scoperto che l'attuale rete ferroviaria siciliana risale al 1921 e che è proprio nel settore delle

ferrovie, e non nella realizzazione del ponte, che il Governo deve impegnarsi: bella scoperta! Non occorre andare in Sicilia, bastava sfogliare la rivista edita mensilmente dalle ferrovie dove è riportata un'eloquente tabella sulla rete Eurostar italiana: ebbene, già da questo studio divulgativo risulta che la Sicilia e la Sardegna non sono comprese nella rete Eurostar Italia. Siamo quindi ancora fermi al 1921 (naturalmente, lo studio, ove fosse di qualche interesse, è a disposizione del rappresentante del Governo).

L'onorevole Mattioli, come ha ricordato poc'anzi il collega Aloi, anche in questa circostanza « ha menato il can per l'aia »: non c'era proprio bisogno della sua sconvolgente scoperta, perché l'Italia sa bene come i siciliani patiscano per lo stato di abbandono della loro rete ferroviaria! Diverse interrogazioni, anche a mia firma, dirette al ministro dei trasporti hanno denunciato la totale obsolescenza e pericolosità dei trasporti su rotaia in Sicilia, ma non hanno mai sortito alcun risultato e non è stata spesa una sola lira per rimuovere i gravi inconvenienti denunciati. Forse il ministro Burlando si darà una mossa solo previo incidente ferroviario con morti e feriti!

Al ministro dell'ambiente stanno a cuore la flora e la fauna marine, che a suo dire patirebbero a causa della realizzazione del ponte, ma non interessa che all'interno della città di Messina sostino file interminabili di autoveicoli e di TIR in attesa dell'imbarco per la vicinissima costa calabrese (non è un'esagerazione, perché nei periodi di punta è proprio così: agosto, per non dire tutto l'anno, è per i messinesi un autentico inferno). Ed evidentemente anche al sottosegretario per l'ambiente nulla importa che i messinesi ed i cittadini di Villa San Giovanni debbano ingoiare tanto smog! Ma voglio sperare che questo sia solo quello che pensa l'onorevole Mattioli, al quale sta a cuore che stiano tranquilli i pesci e le alghe marine, per cui questo ponte « non s'ha da fare ».

Vorrei ricordare che il ponte sul Bosforo, che unisce la Turchia europea a

quella asiatica, è una realtà ben più ardita operante da diversi anni; né si può dire che la Turchia sia esente da rischi sismici e che sia un paese più avanzato del nostro dal punto di vista tecnologico ed economico, tutt'altro! Quale primo firmatario dell'interpellanza n. 2-00766, rifiuto la filosofia del ministro Costa, secondo la quale il ponte sullo stretto non si dovrebbe fare perché unirebbe due regioni povere.

Caro collega Caruano, dietro quel giro di parole « a economia debole » — lo dico « papale papale » — si cela l'affermazione che si tratta di due regioni povere, Sicilia e Calabria.

FORTUNATO ALOI. È un eufemismo!

GIACOMO GARRA. Diciamo che è un eufemismo quello di parlare di regioni a economia debole.

Confido che il Governo nella sua collegialità abbia imposto — come spero — al ministro Costa una linea più concreta, più positiva. Non costruire il ponte perché Sicilia e Calabria sono regioni povere equivarrebbe ad affermare che un malato si deve rassegnare a morire e non deve chiedere alla collettività cure costose (*absit iniuria verbis* per qualche ministro, si intende). Non realizzare il ponte significherebbe condannare il nostro paese a rimanere per sempre una patria di ricchi sempre più ricchi e di poveri sempre più poveri e questo è inaccettabile in un paese civile.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

ANTONIO BARGONE, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. La questione oggetto delle interpellanze e delle interrogazioni è di grande rilievo e su di essa il Governo non vuole dare risposte elusive, ma puntuali. Data l'importanza dell'opera proposta, la decisione definitiva, che sarà assunta collegialmente dal Governo, sarà presa sulla base di tutti gli elementi necessari e nell'ambito di una strategia

complessiva di ammodernamento infrastrutturale del paese, soprattutto del Mezzogiorno.

Vorrei richiamare la storia di questa vicenda, le tappe principali del progetto di questa opera. Nel periodo 1968-1971 si svolge il concorso internazionale ANAS per un collegamento viario e ferroviario stabile sullo stretto. Nel 1971, con legge n. 1158, viene istituita una società a partecipazione pubblica per la realizzazione del collegamento. Nel 1981 vi è la costituzione della Stretto di Messina Spa, con la partecipazione dell'IRI al 51 per cento e dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato, della regione Sicilia e della regione Calabria al 12,25 per cento. Nel 1985 viene stipulata una convenzione tra ANAS, Ferrovie dello Stato, Stretto di Messina Spa, per disciplinare la concessione prevista dalla legge n. 1158 del 1971. Nel 1986 viene presentato il rapporto di fattibilità sulle tipologie progettuali alvea, subalvea e aerea. Nel 1987 il consiglio superiore dei lavori pubblici adotta una delibera favorevole alla scelta di un ponte a una o due campate. Nel 1990 avviene la consegna dei progetti preliminari a una o due campate e si avvia la progettazione di massima del ponte sospeso ad una campata. Nel dicembre 1992 vi è la consegna del progetto di massima definitivo. Nel luglio 1994 viene espresso il parere tecnico delle Ferrovie dello Stato sul progetto. Nel luglio 1995 viene espresso il parere tecnico dell'ANAS sul progetto. Nell'aprile 1997 la società Stretto di Messina predispone la relazione di sintesi generale del progetto di massima. Ora, vorrei ricordare che questa accelerazione dell'aprile 1997 fu dovuta alla iniziativa di questo Governo, del ministro Di Pietro, che sollecitò appunto la definizione di tale questione, perché è evidente in ogni caso che urge assumere una decisione rispetto alla realizzabilità o meno del ponte. Nell'ottobre 1997 il consiglio superiore dei lavori pubblici esprime il parere che il progetto di massima « con le considerazioni, osservazioni e prescrizioni contenute nei 'considerato' possa essere sviluppato in sede di progettazione esecutiva ». Nel dicembre

1997 la società Stretto di Messina Spa aggiorna il progetto di massima, rivedendo la stima dei costi di costruzione, gli studi trasportistici, l'analisi di redditività economica e introducendo per la prima volta un'analisi di fattibilità finanziaria.

Le caratteristiche essenziali di questo progetto sono: ponte a una sola campata, luce del ponte: 3.300 metri; altezza del ponte sul mare: 64 metri; altezza delle due torri: 376 metri; impalcato largo 60 metri, con 12 corsie stradali, 2 binari ferroviari; sezione autostradale: 6 corsie di marcia, 2 corsie di emergenza, 2 corsie di servizio; sezione ferroviaria: 2 binari, 2 corsie di servizio per gommati; traffico massimo stradale: 100 mila vetture al giorno; traffico massimo ferroviario: 200 treni al giorno; tempi di costruzione: 9 anni; costi di costruzione previsti: 7.140 miliardi di lire nel 1997 (inclusi i collegamenti viari e ferroviari necessari sulle sponde), di cui 5.040 miliardi per il ponte e i raccordi, 2.100 per i collegamenti viari e ferroviari.

Nel 1998, il passaggio alla progettazione esecutiva è subordinato all'acquisizione del parere del CIPE e all'approvazione del progetto da parte dei ministri dei lavori pubblici e dei trasporti di concerto con il ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Il passaggio alla progettazione esecutiva è anche condizionato all'approvazione di una legge che stabilisca sulla base del preventivo di spesa risultante di massima, « l'eventuale contributo a carico dello Stato da corrispondere alla società concessionaria nella misura necessaria al compimento dell'opera ».

Il ruolo del concessionario è stato oggetto di recente, ampia e sostanziale modifica attraverso il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 23 gennaio 1998 che ha per oggetto l'adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla società Stretto di Messina.

D'ora in avanti per ogni ulteriore eventuale attività di studio e progettazione, e quindi di realizzazione e gestione,

la società Stretto di Messina Spa, riconosciuta organismo di diritto pubblico, dovrà seguire le procedure delle direttive CEE per gli appalti.

Con la prevista modifica della concessione a seguito del decreto sopra citato, per le future eventuali attività tecniche di progettazione, commerciali, di costruzione e gestione dell'opera si garantisce in questo modo un reale ricorso al mercato in termini di selezione delle offerte, con attese di maggiore economicità e qualità dei prodotti conseguiti.

Fondi garantiti finora alla concessionaria hanno riguardato esclusivamente le fasi di studio e di progettazione.

Il problema del finanziamento dell'opera che dovrà essere affrontato con legge nel caso di parziale finanziamento a carico dello Stato si presenta nel modo seguente: su un investimento previsto di circa 7.140 miliardi, circa 2.100 miliardi riguardano i collegamenti viari e ferroviari e saranno sostenuti da ANAS e dalle Ferrovie dello Stato.

Per la parte rimanente (5.040 miliardi) l'analisi finanziaria redatta dal concessionario che risale al dicembre 1997 evidenzia come l'opera diviene sostenibile per il privato solo in presenza di un cospicuo intervento pubblico compensativo, compreso fra il 15 per cento (ossia 760 miliardi) e il 40 per cento (ossia 2.016 miliardi).

Il totale dell'intervento pubblico connesso alla realizzazione è quindi compreso fra 2.856 miliardi e 4.116 miliardi.

Io non so se oggi ci sia uno studio di fattibilità finanziaria diverso da questo, che sta approntando il Mediocredito; in ogni caso ciò che oggi è in possesso del Governo è quanto è stato presentato dalla società Stretto di Messina Spa.

È evidente che a seconda del tipo di intervento che sarà previsto da parte dello Stato nel caso di eventuale costruzione del ponte, si dovrà vedere se versiamo nella fattispecie della concessione oppure di *project financing*, che, come sapete, non è ancora disciplinato da legge. Proprio in questi giorni sono all'esame della Camera alcune modifiche alla normativa n. 109, le

quali, una volta approvate, potranno garantire una disciplina puntuale anche di questo intervento di finanziamento del progetto.

Le valutazioni complessive sull'opera che il Governo intende affrontare collegialmente riguardano gli effetti occupazionali e di sviluppo dell'opera, oltre che la soluzione di alcuni problemi evidenziati dal parere condizionato del consiglio superiore dei lavori pubblici.

Per quanto attiene all'occupazione, se appare ragionevole la previsione che stima, nella fase di cantiere, la cui durata secondo quanto previsto nel progetto dovrebbe essere pari a nove anni, un'occupazione di 4.600 unità annue, con un'occupazione indotta di oltre 9 mila addetti, va detto altresì che nella fase di esercizio l'occupazione diretta è stimata in 500 unità, mentre quella indotta in 450 unità.

Il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici richiede inoltre sostanziali approfondimenti in tema di previsioni di traffico, di analisi economica dei costi e dei benefici sociali e di analisi finanziaria: problemi tra loro collegati dalla definizione della tariffa di pedaggio. Infatti, è evidente che, nel momento in cui si prevede un finanziamento privato, si deve contemplare anche la remunerazione del capitale investito. Il consiglio superiore dei lavori pubblici sul punto conclude nel seguente modo: « Poco potrebbe valere una convalida puramente tecnica delle opere previste in progetto se non fosse, questa, sostenuta pienamente da un'altrettanto esauriente verifica di reale e non virtuale redditività per gli investimenti connessi alla realizzazione e gestione dell'attraversamento nel tempo ».

Oltre ad alcuni aspetti tecnici formali inerenti agli effetti del vento sul traffico, il parere solleva problemi relativi a previsioni di traffico e ad aspetti economici-finanziari ai quali solo in parte è stato risposto.

Il progetto di massima del ponte è accompagnato da un preliminare studio ambientale, che però appare ancora generale, di inquadramento non corrispondente al livello di approfondimento pro-

gettuale raggiunto per la parte strutturale. Il progetto del ponte non ha ancora preso in esame il contestuale effetto di numerosi agenti perturbatori: vento, mare in tempesta, eventi tellurici, dal momento che si valutano anche i problemi di ordine sismico. È stata inoltre considerata la resistenza al vento dei veicoli in transito, ma le osservazioni del consiglio superiore dei lavori pubblici portano a prefigurare temporanee chiusure alla circolazione sia stradale sia ferroviaria del ponte a seguito dell'azione del vento ed a fenomeni di idroportanza a seguito di piogge battenti; si tratta, quindi, di valutazioni che devono essere ancora approfondite.

Il Governo è intenzionato ad affrontare il problema nell'ambito del piano generale dei trasporti, che al momento è in corso di redazione, a partire dalla conferenza di avvio di prossima convocazione.

Bene ha detto l'onorevole Aloï quando ha affermato che l'opera deve essere valutata nell'ambito di una strategia complessiva di nuova intermodalità, tenendo presenti non soltanto le esigenze di collegamento con l'Europa, ma anche quelle determinate dalla necessità di inserire l'area nel centro del Mediterraneo, le nuove potenzialità e le nuove occasioni che si aprono nei rapporti con i paesi del Mediterraneo dal punto di vista economico, sociale e turistico. L'intermodalità e la visione mediterranea, dunque, sono i criteri che devono informare il piano generale dei trasporti ed anche la conferenza generale sulle infrastrutture di prossima convocazione.

Peraltro, da un documento del Ministero dei lavori pubblici, nell'ottica di un ammodernamento infrastrutturale del paese, soprattutto nel Mezzogiorno — la realtà che soffre di maggiori limiti da questo punto di vista —, risulta che la selezione che verrà fatta delle infrastrutture sarà tale da realizzare solo quelle utili e funzionali alle vocazioni territoriali, quindi funzionali allo sviluppo del territorio e tali da fornire nuove occasioni di sviluppo, come è accaduto nel caso del porto di Gioia Tauro. In questa ottica verranno effettuati degli investimenti per

migliorare l'accessibilità alla Sicilia ed alla Calabria. È un aspetto che sottolineo perché la discussione sul ponte, sull'attraversamento dello stretto, non ha distratto il Governo dal ritenere necessari alcuni interventi di potenziamento e di ammodernamento infrastrutturali in Calabria ed in Sicilia che soffrono, come ho già detto, di limiti piuttosto rilevanti.

È per questo che si è pensato, anche con il programma triennale della viabilità, ad investimenti primari sulle autostrade Salerno-Reggio Calabria (dove sono stati finalmente aperti i cantieri), Messina-Palermo e Siracusa-Gela (per la quale è previsto un disegno di legge di finalizzazione delle risorse disposte nella legge finanziaria), nonché sulla strada statale ionica n. 106; al contratto di programma con le Ferrovie dello Stato 1994-2000 e successivo *addendum*; al potenziamento degli aeroporti di Catania e di Palermo; ad un impegno per il porto di Gioia Tauro per le sue potenzialità e anche per i nuovi scenari aperti nel settore della portualità italiana.

Questo è il quadro degli elementi a nostra disposizione. Il Governo ritiene adesso di dover proseguire nell'approfondimento sia dal punto di vista tecnico sia da quello finanziario, in modo da assumere la decisione in tempi brevi nell'ambito del piano generale dei trasporti e nella conferenza di prossima convocazione. Credo quindi sia arrivato il momento di assumere tutti gli elementi, non solo tecnici ma anche di carattere socio-economico e finanziario, che possano consentire una decisione serena, che metta tutti di fronte ad una valutazione corrispondente alle necessità del paese.

PRESIDENTE. L'onorevole Aloï ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00655.

FORTUNATO ALOI. Onorevole Presidente, onorevole sottosegretario, non è ozioso dire che mi sarei aspettato dell'altro e di più. Mi sarei aspettato dell'altro perché in una precedente situazione analoga a questa, quando si è parlato del

sistema della viabilità e non in maniera specifica del ponte sullo stretto, abbiamo avuto delle risposte, soprattutto nella parte terminale della sua relazione, che non ci avevano lasciato soddisfatti. Riferirsi alle autostrade Salerno-Reggio Calabria e Messina-Palermo e a Gioia Tauro a nostro parere costituisce un elemento che non puntualizza i termini veri della questione. È infatti vero che sono iniziati i lavori sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ma è pur vero che non è stato affrontato uno dei problemi principali per un'autostrada nata male e sviluppata peggio, sulla quale viene a pendere la spada di Damocle del pedaggio. Speravamo di avere delle risposte sul Mezzogiorno, dove questa autostrada viene a collocarsi, ma non ne abbiamo avute, anche perché da parte nostra c'era una precisa presa di posizione circa la possibilità del pedaggio.

Ma il problema, onorevole sottosegretario, non è questo. Ella ci ha detto che esiste una serie di questioni che attengono alla fattibilità del ponte sullo stretto ed ha riproposto le antiche questioni del vento e del pericolo sismico; bene ha fatto l'onorevole Valensise a rassegnare la memoria approntata dalla società incaricata circa tutti gli aspetti su cui c'è tanta preoccupazione da parte del Governo.

Pensavamo, in base ad una serie di indicazioni di carattere tecnico già a conoscenza degli organi responsabili del Governo, che si trattasse di questione già risolta, pur mantenendo le perplessità che un'opera di tal genere suscita.

Signor sottosegretario, possiamo anche concordare sui dati relativi ai 9 mila posti di lavoro, mentre manteniamo qualche dubbio sulle cifre riguardanti l'indotto una volta terminata l'opera; i problemi però sorgono riguardo al prospettato costo dell'opera a carico dello Stato. È vero che le varie iniziative poste in cantiere, anche attraverso l'affidamento ad aziende internazionali, in qualche modo sgraverebbero lo Stato italiano del peso finanziario, tuttavia continuano a permanere in noi molte perplessità. Lei, signor sottosegretario, ha fatto riferimento ad una cifra che oscilla fra i due e i quattro mila

miliardi (questo era il campo di variabilità della funzione dello Stato), cifra sulla quale occorre raggiungere un accordo perché non è in linea con quella ipotizzata dalla società Stretto di Messina e dagli altri organi tecnici. Ecco perché sostengo la necessità di discutere sull'argomento, perché i costi non possono essere l'elemento che procrastina ulteriormente la realizzazione di un'opera urgentissima che bene si inserisce nel quadro della intermodalità (che lei, sottosegretario Bargone, ha giustamente richiamato) dei sistemi di trasporto e della nuova visione dei rapporti mediterranei. È questa una tesi che l'onorevole Valensise ed io sosteniamo da anni, dal 1972, cioè da quando siamo stati eletti deputati, perché la sua realizzazione consentirebbe lo sviluppo delle regioni meridionali.

Quanto all'indiscrezione di cui ho parlato nella mia interpellanza, mi sembra che lei l'abbia raccolta con beneficio d'inventario. L'indiscrezione è tuttavia più reale di quanto non si possa pensare, perché è certo che nei primi giorni del mese di maggio il Mediocredito centrale presenterà quel progetto di fattibilità finanziaria del ponte sullo stretto. Onorevole sottosegretario, credo che tale progetto vada in una direzione diversa rispetto a quella da lei indicata; questa è la ragione per la quale al momento opportuno chiederemo un confronto al riguardo.

Signor sottosegretario, le dico con molta franchezza e con un po' di amarezza che ci saremmo aspettati dal Governo qualche indicazione più precisa e concreta, nonché l'assunzione di un impegno caratterizzato dalla definizione di tempi ben precisi di realizzazione. Avanziamo tale richiesta perché riteniamo che, per il modo in cui è stata prospettata la soluzione del problema, si dovrà affrontare nuovamente tale questione in questa sede. Lo dovremo fare non solo noi, ma anche coloro i quali « questo tempo chiameranno antico », perché coloro i quali ci seguiranno dovranno parlare ancora del ponte sullo stretto, se la volontà del Governo andrà nella direzione indicata.

Signor sottosegretario, come diceva bene poc'anzi anche l'onorevole Garra, voi dovete sciogliere il nodo esistente al vostro interno sulla questione del ponte sullo stretto: vi sono infatti due componenti della maggioranza di Governo che remano decisamente contro tale iniziativa; tutto ciò ammesso che vi sia la buona volontà — che poi è volontà politica — del Governo riguardo alla realizzazione di questa struttura che — come sosteneva l'amico Valensise — garantirà un avanzamento nel cammino della civiltà umana.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00764.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel ringraziare il sottosegretario Bargone per le notizie dettagliate che ci ha fornito (anche se esse riproducono in parte notizie già note ed acquisite agli atti), facciamo nostre le riserve testé manifestate dal collega Aloï ed esprimiamo non soltanto la nostra insoddisfazione per la risposta del Governo ma ci poniamo anche in una posizione — non dico di sfida — di attesa del Governo rispetto a quello che è forse l'unico grande problema di carattere nazionale ed internazionale che potrebbe essere affrontato nel quadro di una considerazione generale della potenzialità mediterranea dell'Italia, soprattutto centro-meridionale, e della capacità dell'Italia mediterranea di riprendere una propria antica e storica funzione di mediatrice tra l'Europa e l'Africa. Questi sono i grandi temi che un Governo che abbia considerazione di se stesso dovrebbe affrontare, rispetto soprattutto alle linee guida e di intervento che i grandi temi possono suggerire.

È giusto che il Governo consideri con la dovuta attenzione tutta la parte relativa ai calcoli, alle spese ed alle tecnologie, sia perché il denaro pubblico non può essere impiegato — come spesso accade — in maniera improduttiva sia perché la spesa pubblica dovrebbe essere fonte di produttività e di benessere, diretto ed indiretto,

per la comunità nazionale. Ma tutto questo va considerato in un quadro più ampio e di più vasto respiro di politica dei trasporti mediterranea e nazionale, che è la politica verso la quale l'Italia dovrebbe orientarsi se intende veramente adempiere la sua antichissima funzione che abbiamo avuto il torto di non considerare con l'immediatezza necessaria. Mi rivolgo ad un'autorevole rappresentante del Governo che viene da Taranto, la quale è proprio una città nata nel Mediterraneo e per il Mediterraneo: mi riferisco alla funzione che ha l'intera costa ionica, che va da capo Spartivento fino a Taranto, di assorbimento delle possibilità e delle potenzialità offerte dall'Oriente rispetto al nostro paese, le quali vengono esaltate dai traffici attuali e dalla intermodalità.

Voglio ricordare un recente studio monografico del Consiglio nazionale delle ricerche sulla presenza del ponte come elemento determinante per le prospettive dell'economia mediterranea. Sono certo che il Governo conosce quel documento, che è di grande interesse e dal quale si evince come il Consiglio nazionale delle ricerche abbia svolto il suo lavoro istituzionale con un'ampiezza di vedute che merita tutta l'attenzione, lo studio e oserei dire la passione, se in politica c'è posto, come a mio giudizio dovrebbe esserci, per la passione in ordine alla soluzione di questi problemi.

E allora dobbiamo dire che l'atteggiamento di cautela del Governo, dettato da condizionamenti economico-finanziari e dalla necessità di utilizzare la spesa pubblica nel modo più razionale possibile, deve essere superato per dare alla spesa pubblica quei contenuti di produttività, di ricaduta economica, di costruzione dell'avvenire che molte volte non ha. Quando si parla del potenziamento e della revisione di una malaugurata autostrada come la Salerno-Reggio Calabria, in realtà non si dice nulla, signor sottosegretario, perché un'altra zona che insieme a quella dove si sviluppa l'A3 meriterebbe di essere potenziata per quanto concerne la struttura viaria e ferroviaria è quella ionica, che va a finire nella sua Taranto. La zona

ionica, che ha un andamento altimetrico prevalentemente, se non esclusivamente, pianeggiante (i tratti in salita della linea ferroviaria e di quella viaria ionica sono infinitesimali, e le gallerie non esistono o esistono in maniera ridottissima), andrebbe potenziata e considerata in funzione della centralità mediterranea ed anche del ponte.

Abbiamo due grandi linee longitudinali: quella tirrenica, ferroviaria e viaria-autostradale, e quella ionica, ferroviaria e viaria. Mi auguro che la longitudinale viaria venga rafforzata con la coraggiosa ultimazione della statale ionica, la famigerata 106, che arriva al centro del Mediterraneo, non soltanto a Reggio Calabria o alle incantevoli zone della Locride o della provincia di Taranto. Accanto alla viabilità per gli automezzi deve essere considerata la necessità di portare al centro del Mediterraneo un doppio binario elettrificato, che costituisce la longitudinale ionica, la quale è complementare della ferrovia tirrenica che già esiste e che è elettrificata (mentre quella ionica non lo è, con gravissimo disagio). Questo è il peccato mortale di tutti i Governi che si sono succeduti. Bisogna risalire all'intuizione dei nostri predecessori, perché non cominciarono a realizzare le ferrovie nel Mezzogiorno partendo dalla tirrenica, che fu definita da un ferroviere di altissimo talento una linea di montagna che corre lungo il mare, ma si preoccuparono di portare la ferrovia verso il sud attraverso la linea ionica. Fu quella la prima ad essere realizzata perché la zona era pianeggiante ed aveva un profilo altimetrico assolutamente economico rispetto alle infrastrutture che bisognava realizzare. Sono queste le opere da fare.

Volete preparare il ponte? Volete riservarvi di esaminare le questioni finanziarie e di rendimento socio-economico del ponte? Dovete farlo, il Governo ha il dovere di fare queste considerazioni. Avete un teatro ambientale di primissimo ordine che è dato dalla costa ionica, con profili altimetrici facilissimi. Raddoppiate allora il binario della linea ionica e completate urgentemente la struttura via-

ria! Avvicinerete così il centro del Mediterraneo e darete al ponte sullo stretto di Messina dei supporti strategici costituiti da infrastrutture viarie e ferroviarie che non giustificano il ponte, che non ha bisogno di giustificazioni, ma preparano per esso una redditività che ora è peraltro imprevedibile.

Se voi, infatti, vi affidate soltanto all'autostrada A3, anche migliorata, o alla linea tirrenica, la ferrovia di montagna che corre lungo il mare, non potrete certamente fornire al ponte quel flusso veloce di traffici a basso costo che sono giustificati soltanto se, accanto alla struttura viaria e ferroviaria tirrenica, vi fosse una struttura, altrettanto rispettabile, viaria e ferroviaria sul versante ionico privo di difficoltà altimetriche e quindi di facile percorrenza da parte di treni anche ad elevata velocità. Ciò naturalmente elettrificando l'intera rete.

Questa è la realtà. L'elettrificazione, peraltro, può essere realizzata anche utilizzando energia a basso costo se l'ENEL dovesse orientarsi all'utilizzazione piena dei bacini idrografici il che consentirebbe all'ente stesso, in un libero mercato, di produrre, appunto, energia a basso costo. Queste sono le prospettive ampie e strategiche, doverose in un mondo che va verso quella globalizzazione di cui parlavo un momento fa, che nella risposta del sottosegretario ancora non percepiamo, ma ci auguriamo di percepire prossimamente, nell'interesse della nazione. Non si tratta, infatti, di fare una polemica con il Governo, ma di valutare se un interesse nazionale trovi degli interpreti i quali si accorgano di tutte le potenzialità esistenti nella nazione, in tutte le sue contrade, a cominciare dalla Calabria, proiettata nel Mediterraneo, collegata con la Sicilia, ancora più protesa verso quel mare. Ciò, poi, per ripercorrere non vie improvvisate, ma direttrici che la storia ha seguito, diciamo così, con grandi successi, se è vero, come è vero, che fruiamo della civiltà di cui siamo portatori, della sua particolarità, perché abbiamo imparato non soltanto a leggere e scrivere, ma anche a pensare, dalla civiltà greca, così come, chi è reli-

gioso, ed io lo sono, ha imparato dall'oriente non soltanto il pensiero speculativo, ma anche quello religioso, che si sono sviluppati al centro del Mediterraneo.

La situazione, allora, è quella che illustravo: se il Governo si accorge che il Mediterraneo, in termini demografici, è l'unica riserva, l'unica prospettiva che si propone ad una Europa che ha bisogno di produrre, ma anche di consumatori, e che queste condizioni oggettive sono condizioni di sviluppo *in fieri*, alle quali è necessario andare incontro, esso sarà all'altezza dei compiti e della storia che la vicenda nazionale deve affrontare.

PRESIDENTE. Onorevole Valensise, la prego di concludere.

RAFFAELE VALENSISE. Se invece il Governo si limiterà ai piccoli calcoli senza prospettive, senza inserirli in un quadro ampio, le ragioni della nostra attuale insoddisfazione saranno confortate.

Io, però, non me lo auguro; auspico pertanto che il Governo sia all'altezza dei compiti storici che la nazione italiana si attende da chi ha l'onore di reggerla per i prossimi anni; me lo auguro soprattutto per quelle grandi infrastrutture che devono aprire la porta a realtà che la storia e la geografia hanno disegnato, di fronte alle quali non possiamo chiudere la porta, né i cordoni della borsa; soprattutto non possiamo chiuderci — come invece mi sembra sia — alle intuizioni della nostra spiritualità e della nostra capacità di creare e prevedere per questa generazione e per quelle che verranno.

PRESIDENTE. L'onorevole Caruano ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00765.

GIOVANNI CARUANO. Desidero in primo luogo ringraziare il sottosegretario Bargone per avere ricondotto nella giusta sede il dibattito e gli aggiornamenti relativi all'importante questione al nostro esame ed anche per avere evitato sempli-

ficazioni e battute che non giovano all'assunzione di una decisione che deve essere responsabile.

Riteniamo pertanto di poterci dichiarare soddisfatti. Vorrei tuttavia aggiungere alcune considerazioni proprio sulla scia di quanto riferiva l'onorevole Bargone in merito alle decisioni assunte dal consiglio superiore dei lavori pubblici il quale, dopo aver verificato la fattibilità del progetto attraverso studi dell'ANAS e delle Ferrovie dello Stato, ha espresso parere favorevole. Pareri favorevoli sono stati espressi anche dal CNR a seguito di altri studi e ricerche.

Riteniamo pertanto sia ormai giunto il momento delle scelte: bisogna assumere una decisione politica, visto che, come è stato poc'anzi ricordato, i problemi tecnici sono stati risolti in Portogallo in ordine alla realizzazione del ponte più lungo d'Europa e visto che sono state realizzate infrastrutture importanti ed impegnative anche in Danimarca e Giappone.

Non si tratta, dunque, lo ripeto, di un problema tecnico e non credo siano utili le contrapposizioni, le forzature, i pregiudizi, né il riferimento all'esistenza di *lobby*. Bisogna trovare, io credo, la strada per decidere, sapendo che vi sono interessi sia da una parte sia dall'altra, ma che essi non potranno condizionare le scelte del Parlamento e sapendo anche, come veniva ricordato dall'onorevole Bargone, che la costruzione del ponte occuperebbe 5 mila persone per otto anni, che darebbe lavoro nell'indotto a circa 9 mila persone e che la sua gestione impegnerebbe circa mille unità in modo diretto ed indotto. L'opera peraltro risulterebbe importante ed attraente anche dal punto di vista turistico ed accorcerebbe il paese, abbassando i costi del trasporto che per l'agricoltura siciliana sono altissimi.

La strozzatura dello stretto di Messina non è più sostenibile nel 2000: fare sei ore di fila per percorrere un chilometro e mezzo di mare non è accettabile e non è neppure sostenibile una spesa di 360 mila lire per ogni camion che attraversa lo stretto.

Riteniamo tuttavia che lo Stato non debba affrontare le spese per intero.

Occorrerebbe verificare la disponibilità reale dei privati, anche stranieri, che si sono fatti avanti.

D'altra parte — lo ricordava qualcuno prima di me — Messina è una città in difficoltà: la attraversano quasi 2 milioni di TIR l'anno per imbarcarsi. Essa è dunque diventata la città più rumorosa d'Italia.

Peraltro in Sicilia non si parla dell'alta velocità, né se ne parla in Calabria. Le reti ferroviarie risalgono al 1921. Non si può allora dire sempre di no: occorre fare uno sforzo e trovare le soluzioni ai problemi. Il vento, il rischio sismico, le correnti sono aspetti che i tecnici hanno esaminato e risolto. Manca la decisione definitiva che io credo possa essere assunta presto e serenamente. Un collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria potrà costituire un fattore straordinario di sviluppo, di innovazione e di modernizzazione del Mezzogiorno e dell'intero paese. Crediamo non si possa più aspettare molto.

PRESIDENTE. L'onorevole Garra ha facoltà di replicare per la sua interpellanza n. 2-00766.

GIACOMO GARRA. Signor rappresentante del Governo, le cose che avrei voluto dire sono state dette poc'anzi dal collega Caruano e non intendo ripeterle. Le sottoscrivo. La mia replica sarà dunque telegrafica.

Se fosse superata la lunga notte del « poi poi, mai mai », sarei certamente soddisfatto della risposta del sottosegretario. Se invece fossimo in presenza di un ulteriore segmento del « poi poi, mai mai », la mia replica sarebbe di totale insoddisfazione. Il tempo scioglierà questo dilemma ed io voglio sperare che sia un tempo assolutamente breve.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di replicare per la sua interrogazione n. 3-01642.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, devo intervenire adesso ?

PRESIDENTE. Sì, onorevole Tassone, lei deve replicare, perché il sottosegretario Bargone ha già risposto alle interpellanze e alle interrogazioni presentate.

MARIO TASSONE. Può darsi che la risposta alla mia interrogazione mi sia sfuggita, perché non ho ascoltato da parte del sottosegretario alcun riferimento ai quesiti che in essa ho posto.

Non so se il sottosegretario si sia riservato di rispondere alla mia interrogazione successivamente. Comunque posso intervenire anche in questo momento: lascio a lei, Presidente, la valutazione.

PRESIDENTE. Evidentemente il sottosegretario ha esaurito tutto quello che aveva da dire in ordine all'argomento. Quindi tocca a lei, onorevole Tassone, nei cinque minuti che le sono riservati.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, come parlamentare e come calabrese ringrazio il sottosegretario per averci dato qualche notizia; come interrogante un po' meno, onorevole Bargone, visto e considerato che lei non ha risposto a nessuno dei quesiti che avevo formulato nella mia interrogazione.

Quando presentiamo interrogazioni cerchiamo di porre quesiti precisi e ben mirati. Ho evitato di presentare un'interpellanza su questo tema proprio perché il Governo disponesse delle condizioni più favorevoli per rispondere alla questione che ho posto.

Conosciamo abbondantemente i problemi tecnici. Lei ha fatto riferimento agli appuntamenti del 1971 e del 1981, ma in quest'aula ci eravamo già trovati a discutere su questo tema. Devo dire, signor sottosegretario, che mi attendevo da lei una risposta sul nodo politico. Dei dati tecnici gli esperti del settore hanno discusso sufficientemente nel corso del tempo, anche se restano alcuni punti da risolvere. Sul nodo politico, però, ritenevamo che l'occasione odierna fosse la più propizia perché il Governo della Repubblica italiana — dopo che si è parlato di Mezzogiorno, di infrastrutture, di Medi-