

## RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
FABIO MUSSI

**La seduta comincia alle 9,30.**

TIZIANA VALPIANA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'11 novembre 2002.

(È approvato).

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Armani, Biondi, Boato, Bolognesi, Bonaiuti, Bono, Capitelli, Fini, Fiori, Giancarlo Giorgetti, Francesca Martini, Martino, Marzano, Micciché, Molgora, Pescante, Scarpa Bonazza Buora, Sinisi, Tassone, Tortoli, Viespoli, Violante e Zanella sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono ottantotto, 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.

### **In morte dell'onorevole Silvio Mello Grand.**

PRESIDENTE. Comunico che il giorno 17 novembre 2002 è deceduto l'onorevole Silvio Mello Grand, già membro della Camera dei deputati nella III legislatura.

La Presidenza della Camera ha già fatto pervenire ai familiari le espressioni

della più sentita partecipazione al loro dolore che desidera ora rinnovare anche a nome dell'Assemblea.

### **Svolgimento di interrogazioni (ore 9,44).**

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

### **(Acquisizione della compagnia di navigazione Princess da parte della Carnival Corporation - n. 3-01107)**

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Leo n. 3-01107 (*vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 1*).

NINO SOSPIRI, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, le operazioni di concentrazione tra imprese si qualificano come operazioni di dimensione comunitaria cui si applicano le disposizioni del regolamento CE n. 4064/89, come modificato dal regolamento CE n. 1310/97 del Consiglio, qualora risultino soddisfatti alcuni criteri relativi al fatturato delle imprese interessate.

La delimitazione degli ambiti di applicazione delle norme comunitarie rispetto alle norme nazionali è, invece, meno netta per quanto concerne i presunti abusi di posizione dominante. Le norme comunitarie si applicano nei casi in cui la fattispecie abbia un potenziale impatto restrittivo della concorrenza per una parte rilevante del mercato in ambito comunitario.

Per quanto attiene ai rischi di abusi di posizione dominante, in ordine sia alla preclusione delle possibilità di accesso di nuovi operatori nel mercato italiano delle crociere sia alla gravosità dei prezzi e delle condizioni per i consumatori derivanti dall'acquisizione della Princess Cruises da parte della Carnival Corporation, risulta che l'operazione di concentrazione in parola sia stata regolarmente notificata all'esecutivo europeo e che la Commissione europea abbia concluso la procedura di controllo dando la sua approvazione al progetto in data 24 luglio 2002.

Nelle motivazioni della suddetta decisione emerge che l'operazione si realizza in un mercato in forte crescita qual è quello crocieristico che non presenta limitazioni di accesso ed in presenza delle possibilità della concorrenza di trasferire parte della propria capacità dagli Stati Uniti al Regno Unito, come indicato dall'esecutivo europeo a titolo esemplificativo, con la conseguenza di produrre una sufficiente pressione concorrenziale sulla Carnival Corporation.

Inoltre, la Commissione ha specificato che la fusione in questione non verrebbe a determinare una posizione dominante in alcun mercato crocieristico. Ad operazione avvenuta, difatti, la Carnival Corporation verrebbe a controllare soltanto un terzo del mercato britannico in termini di passeggeri ed un quarto del mercato tedesco. L'acquisizione in questione non avrebbe un impatto negativo neanche per i mercati di Spagna, Italia e Francia. In base alla normativa vigente, rimane comunque impregiudicata la titolarità dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato per l'eventuale incidenza sul mercato nazionale.

È tuttavia da evidenziare che l'autorità è comunque partecipe nelle procedure di controllo europeo, essendo la stessa chiamata a fornire informazioni a supporto relativamente alle imprese localizzate sul territorio nazionale, nonché ad esprimere pareri, seppure non vincolanti, in merito alle proposte di decisione sui casi comunitari in seno ai contatti consultivi orga-

nizzati dalla direzione generale della concorrenza della Commissione europea.

Attualmente, in merito alle vicende connesse al progetto di acquisizione della compagnia crocieristica britannica Princess Cruises da parte della statunitense Carnival Corporation, risulta che al benessere dell'Unione europea ha fatto seguito l'approvazione delle autorità *antitrust* sia del Regno Unito sia degli Stati Uniti. Pur presentando il mercato crocieristico americano un livello di concentrazione già estremamente elevato, l'autorità statunitense ha dato il via libera sia al progetto di cui trattasi sia al piano di integrazione della Princess con l'altra compagnia americana, la Royal Caribbean. Seguiranno le valutazioni della compagnia britannica e degli azionisti circa l'accettazione dell'offerta di aggregazione da parte della Carnival o dell'integrazione concordata con la Royal Caribbean.

In relazione all'andamento dei mercati crocieristici ed alle preoccupazioni espresse dagli onorevoli interroganti con riferimento ai riflessi delle operazioni di fusione in parola sulla concorrenzialità del mercato italiano delle crociere, giova rilevare che le scelte delle compagnie americane si sono orientate, soprattutto dopo gli eventi dallo scorso settembre, verso destinazioni più prossime ai propri porti, con tendenze espansive verso il sudest asiatico. Quanto alla Costa crociere, facente parte del gruppo Carnival, vengono indicati come mercati emergenti i paesi scandinavi, quelli dell'est Europa ed il Pacifico. Per la Princess è indicata una crescita negli Stati Uniti, nel Regno Unito e, soprattutto, in Germania, Australia e, più in generale, sulle rotte del Pacifico. Il Mediterraneo resta, invece, un mercato diverso, caratterizzato da scelte che privilegiano gli aspetti della qualità e coniugano la vacanza alla conoscenza delle culture antiche.

Come emerso nel corso del recente *Seatrade* di Genova, il *trend* di crescita è del 12 per cento, superiore a quello americano dei Caraibi che si attesta sull'8 per cento. Il mercato è cresciuto anche dopo i fatti dell'11 settembre, che hanno prodotto un allontanamento dall'Europa e dal Me-

diterraneo di almeno un 25 per cento di turisti americani. Ciò che condiziona lo sviluppo del mercato crocieristico mediterraneo è, invece, la stagionalità e l'attuale indisponibilità degli scali meridionali.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Luigi Martini, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

**LUIGI MARTINI.** Signor Presidente, lo scopo degli interroganti era quello di sensibilizzare il Governo su un settore così delicato ed importante per il nostro paese. Mi sembra che le risposte fornite dal sottosegretario in merito siano esaustive, soprattutto per quanto riguarda la tutela dei consumatori.

**(Disagi per gli utenti dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria - n. 3-01278)**

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, onorevole Sospiri, ha facoltà di rispondere all'interrogazione Bova n. 3-01278 (vedi l'allegato A - Interrogazioni sezione 2).

**NINO SOSPIRI, Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti.** Signor Presidente, prima di rispondere ai quesiti posti dall'onorevole interrogante si ritiene fare opportuno riferimento all'operazione antimafia che, in data 18 novembre 2002, ha coinvolto l'ANAS per fatti, si sottolinea, che si riferiscono ad appalti risalenti al periodo 1999-2000 e che vedono, pertanto, completamente estranei l'attuale vertice ANAS ed il Governo. Al riguardo, si comunica che il ministro Pietro Lunardi ha convocato l'amministratore delegato dell'ANAS, ingegner Vincenzo Pozzi, per i necessari chiarimenti.

Il ministro ha altresì disposto che gli uffici del ministero e degli enti vigilati continuino a prestare, come hanno fatto, piena collaborazione alla magistratura ed agli investigatori, anche in base all'ormai consolidato protocollo di intesa per la vigilanza sulle grandi opere.

Sulla vicenda, l'ANAS garantisce che adotterà i necessari ed urgenti provvedi-

menti nei confronti delle persone coinvolte esprimendo fiducia nell'operato della magistratura.

Nella certezza che, in tempi brevi, saranno chiarite le responsabilità, l'ente stradale ha inteso precisare che i lavori di ammodernamento ed ampliamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria costituiscono una priorità nazionale e proseguiranno nei tempi prefissati, senza interruzioni.

Per quanto riguarda, in particolare, le problematiche evidenziate con l'interrogazione cui si risponde, si rappresenta che le mutate esigenze derivanti dall'evoluzione del parco veicolare e dall'incremento consistente dei flussi di traffico hanno determinato la programmazione dei lavori di adeguamento e di ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria con la decisione di riqualificare l'intero itinerario autostradale per 443 km.

In riferimento a quanto richiesto, l'ANAS ha fatto conoscere che il costo stimato per il progetto di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è pari a 1.357,1 milioni di euro per i lavori in fase di realizzazione al netto dei ribassi d'asta. I lavori in fase di progettazione ammontano a 5.432,7 milioni di euro mentre altri 400 milioni di euro sono stimati per le opere di rinaturalizzazione dei tratti dismessi in fase di piano generale. Gli ultimi due importi si intendono al lordo dei ribassi d'asta.

Le variazioni di costo intervenute in passato, riferisce l'ente statale, sono da addebitarsi a cause diverse, tra cui si segnala la necessità di adeguamento dell'arteria secondo le osservazioni e le richieste delle amministrazioni centrali e locali coinvolte nelle procedure autorizzative del progetto cui l'ANAS è obbligata ad uniformarsi.

Le fonti di finanziamento sono le seguenti: 1) QCS precedenti: 158,6 milioni di euro; 2) CIPE 1999: 1.500,1 milioni di euro di cui 167,8 per residui accantonati; 3) QCS 2002-2004: 240 milioni di euro; 4) piano triennale ANAS 2002/2004: 468,8 milioni di euro; 5) legge obiettivo: 5.015,9 milioni di euro.

Relativamente ai tempi di realizzazione delle opere, l'ANAS precisa che l'avanzamento dei lavori in corso è il seguente: 77 per cento relativo ai lavori iniziati nel periodo 1997/1998; 60 per cento relativo ai lavori iniziati nel periodo 1999/2000; 12 per cento relativo ai lavori iniziati nel periodo 2000/2001.

Per quanto riguarda i lavori in fase di progettazione o di affidamento, se ne prevede il completamento entro il 2006, compatibilmente con le disponibilità finanziarie.

L'ANAS sta operando affinché, superata la fase di prima applicazione della legge obiettivo, si possa addivenire all'affidamento del primo maxilotto di lavori entro il mese di marzo 2003. Per gli altri maxilotti, è prevedibile un affidamento entro la fine del 2003.

L'ente stradale specifica che l'allungamento dei tempi di ultimazione dei lavori trova come causa, oltre al rilevante flusso veicolare e alle sospensioni suddette, numerosi altri fattori concomitanti quali i ritrovamenti archeologici e le interferenze con le varie reti esistenti (ENEL, Telecom, acquedotti, fognature, gasdotti).

Per quanto attiene alla qualità dei lavori, l'ANAS garantisce di avere attivato tutti i controlli previsti dalle norme tecniche vigenti, coinvolgendo anche strutture di laboratorio mobili dell'ente e private e facendo ricorso a collaborazioni professionali esterne di elevata caratura oltre ai controlli delle commissioni di collaudo nominate tempestivamente in corso d'opera.

L'ente, al fine di garantire la sicurezza dei cantieri, ha provveduto a nominare le figure professionali previste dalla legge ovvero ad acquisire i piani di sicurezza predisposti a carico delle imprese.

Al riguardo, numerosi sono stati i controlli degli uffici competenti, compresi quelli effettuati da un gruppo di lavoro del Ministero del lavoro unitamente alla Guardia di finanza e tutti, ad oggi, non hanno dato luogo a significative osservazioni.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bova ha facoltà di replicare.

**DOMENICO BOVA.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, non sono soddi-

sfatto della risposta che ella ha dato, anzi, la stessa mi preoccupa fortemente, perché ritengo permangano i problemi che avevo sottolineato con la mia interrogazione presentata nel mese di luglio.

Siamo arrivati alla fine del mese di novembre: il Governo aveva avuto l'opportunità di accertare quanto avevo sottoposto alla sua attenzione con la mia interrogazione. Purtroppo, non lo ha fatto ed è stato preceduto dall'autorità giudiziaria che, in queste ore, ha smascherato un sistema di malaffare che sovrintende alle gare d'appalto per quanto riguarda i lotti della costruzione e dell'ampliamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Si tratta di una situazione estremamente preoccupante che deve essere seguita con attenzione da parte del Governo. Il rischio è quello di allungare notevolmente i tempi della realizzazione dell'opera, di far lievitare in maniera abnorme i costi e di mettere in discussione l'importante intervento sull'arteria che collega la Calabria con il resto d'Italia. Tale arteria necessita di essere ammodernata e messa nelle condizioni di offrire un supporto valido allo sviluppo della Calabria e del Mezzogiorno d'Italia.

Vorrei porre un problema al Governo. Abbiamo letto in queste ore articoli significativi sugli organi di stampa per quanto riguarda il tipo d'inchiesta, le responsabilità accertate e la gravissima collusione realizzata tra l'ANAS e le cosche mafiose, la 'ndrangheta calabrese. Tutto questo era evidenziato nell'interrogazione che avevo sottoposto al Governo nel mese di luglio, nella quale spiegavo ed esplicitavo il problema della mancata vigilanza da parte dell'ANAS e della collusione che esisteva tra l'ANAS e le cosche. Ciò si evince, in particolare modo, per quanto riguarda il tratto di autostrada Cosenza sud-Firmo. Inoltre, nel cantiere di Pizzo Calabro, vi è stato un supplemento di appalto di un miliardo e mezzo, per la tangente che la ditta doveva pagare alla cosca mafiosa locale.

Oltre a quanto detto sopra ed a quanto la magistratura ha fatto emergere, si pone anche la necessità di recuperare i tempi perduti accelerando i lavori su tale auto-

strada. Infatti, il protrarsi dei lavori in maniera disordinata crea rilevanti problemi agli utenti.

Credo pertanto che il Governo dovrebbe prendere in considerazione la possibilità di organizzare i lavori nell'arco delle ventiquattro ore. Non è possibile infatti che in un'autostrada ad altissima percorrenza ed importantissima per lo sviluppo di quelle regioni i lavori procedano in maniera così lenta e disarmonica e che non vengano rispettate le garanzie per la sicurezza degli utenti: difatti, vi sono continue interruzioni e non esistono corsie di emergenza. La situazione, poi, precipita nel periodo estivo.

Oggi siamo nella condizione di poter intervenire tempestivamente, dal momento che ci troviamo nel periodo invernale, in cui normalmente il traffico è minore rispetto a quello del periodo estivo.

Comunque, onorevole Presidente, signor sottosegretario, penso che il Governo dovrebbe sviluppare una riflessione sulle questioni che sono state da me evidenziate nella mia interrogazione presentata nel mese di luglio scorso e soprattutto su quanto è emerso in questi giorni con l'inchiesta giudiziaria, che ha rivelato il sistema di corruttela esistente tra enti importanti come l'ANAS e ditte nazionali di grande rilievo, che subappaltano i lavori a ditte collegate con le cosche criminali della 'ndrangheta calabrese.

Esprimo, quindi, insoddisfazione per la risposta fornita dal sottosegretario ed auspico pertanto che il Governo voglia invertire la rotta intervenendo in maniera più adeguata, come è necessario che sia, su questa importante struttura per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia.

**(Rinvio interrogazioni Delmastro Delle Vedove nn. 3-00941 e 3-01158 e Ascierto n. 3-01161)**

PRESIDENTE. Dovremmo ora passare alle interrogazioni Delmastro Delle Vedove n. 3-00941 e n. 3-01158 e Ascierto n. 3-01161, concernenti questioni di competenza del Ministero della difesa.

Avverto tuttavia che, per accordi intercorsi tra il Governo e gli interroganti, lo svolgimento dei suddetti atti di sindacato ispettivo è rinviato ad altra seduta.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

### **Modifica nella composizione della Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 18 novembre 2002, ha chiamato a far parte della Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi il senatore Luciano Modica in sostituzione del senatore Aleandro Longhi, dimissionario.

Sospendo la seduta che riprenderà alle ore 16.

**La seduta, sospesa alle 10,05, è ripresa alle 16.**

### **Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Cè, Alberta De Simone, Giovannardi, La Malfa, Filippo Mancuso, Mazzocchi, Pecorella, Rizzo, Soda, Spini e Trantino sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta.

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

**Seguito della discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991 (2381) e delle abbinate proposte di legge: Calzolaio e Spini; Zeller ed altri (1645-1724) (ore 16,02).**

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

legge: Ratifica ed esecuzione dei Protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, con annessi, fatta a Salisburgo il 7 novembre 1991; e delle abbinare proposte di legge d'iniziativa dei deputati: Calzolaio e Spini; Zeller ed altri.

Ricordo che nella seduta del 19 giugno 2002 è stato rinviato l'esame degli articoli.

**(Esame degli articoli – A.C. 2381)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge di ratifica, nel testo della Commissione, e delle proposte emendative ad esso presentate.

Avverto che la I Commissione (Affari costituzionali) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A – A.C. 2381 sezione 1*).

Avverto che la V Commissione (Bilancio) ha espresso il prescritto parere, che è distribuito in fotocopia (*vedi l'allegato A – A.C. 2381 sezione 2*).

Avverto altresì che la V Commissione (Bilancio) ha espresso in data odierna parere favorevole sul testo del provvedimento, revocando il parere espresso in data 11 giugno 2002. Si intende conseguentemente decaduta la condizione sospensiva degli articoli 1, 2 e 3.

**(Esame dell'articolo 1 – A.C. 2381)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 e delle proposte emendative ad esso presentate (*vedi l'allegato A – A.C. 2381 sezione 3*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore di esprimere il parere della Commissione.

SERGIO MATTARELLA, *Relatore*. La Commissione formula un invito al ritiro relativamente agli emendamenti Polledri 1.2 e Gibelli 1.3 ed esprime parere contrario sull'emendamento Calzolaio 1.4.

PRESIDENTE. Il Governo ?

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Il Governo concorda con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori degli emendamenti Polledri 1.2 e Gibelli 1.3 non accedono all'invito al ritiro testé formulato dal relatore.

SERGIO MATTARELLA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERGIO MATTARELLA, *Relatore*. Presidente, in questo caso il parere della Commissione sui suddetti emendamenti è contrario.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

PIERO RUZZANTE. Presidente, chiedo la votazione mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Ruzzante.

**Preavviso di votazioni elettroniche**

(*ore 16,05*).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver 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.

Per consentire il decorso del termine regolamentare di preavviso, sospendo la seduta fino alle 16,30.

**La seduta, sospesa alle 16,05, è ripresa alle 16,30.**

**Si riprende la discussione.**

**(Ripresa esame articolo 1 – A.C. 2381)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Polledri 1.2.

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

VALERIO CALZOLAIO. Signor Presidente, stiamo per votare gli emendamenti riferiti alla ratifica di nove protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi. Questi nove protocolli sono stati firmati nel corso del tempo, fra il 1994 ed il 2001, da vari ministri dell'ambiente italiani; alcuni sono stati firmati anche dall'attuale ministro nel 1994. Fra questi ve ne sono due che sono stati oggetto di proposte emendative. Al primo dei due, relativo al turismo, è riferito l'emendamento Polledri 1.2. Riterremmo davvero importante che questo emendamento non venisse approvato. Un'eventuale approvazione di questo emendamento, infatti, metterebbe in seria difficoltà il Governo italiano considerato che l'Italia è stato l'ultimo paese a firmare questo protocollo e che negli ultimi mesi molti paesi, fra i quali l'Austria e la Germania, hanno ratificato tutti i protocolli. Un segnale di disinteresse da parte dell'Italia rischierebbe di pregiudicare la complessa gestione della stessa Convenzione, proprio nel giorno in cui il Governo italiano ha ottenuto che la sede del segretariato della Convenzione sia in Italia, a Bolzano; e gliene diamo atto, anche se la proposta e il negoziato sono stati avviati nella precedente legislatura.

Quindi, ci auguriamo che i presentatori possano prendere ancora in considerazione l'ipotesi di ritirare questo emendamento, come il relatore e il Governo li hanno invitati a fare. Se questo non avvenisse, suggeriamo che venga espresso un voto contrario da parte del gruppo cui appartengo e — mi auguro — anche da parte di molti altri gruppi dell'Assemblea, visto che un'eventuale mancata ratifica di questo protocollo metterebbe in difficoltà l'insieme delle ratifiche e non soltanto l'oggetto specifico dell'emendamento.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, come rappresentante del Governo, vorrei spiegare che il parere sugli emendamenti Polledri 1.2 e Gibelli 1.3 è contrario — e, quindi, invitiamo i proponenti al loro ritiro — per la necessità di assicurare un'operatività coerente ed omogenea dell'insieme della Convenzione. In materia di protocollo turismo, si deve segnalare che la stessa legge di ratifica del 1999 prevede la costituzione di un apposito organismo, la consulta Stato-regione dell'arco alpino, che consentirà di dare voce alle istanze regionali nell'attuazione dei protocolli, venendo così incontro alle preoccupazioni dei firmatari dell'emendamento Polledri 1.2.

Passando al protocollo trasporti, si è dell'avviso che il suo contenuto non incida sulle opere infrastrutturali già approvate in Italia; tuttavia, visto che i presentatori dell'emendamento Gibelli 1.3 hanno proposto anche un ordine del giorno sulla materia, il Governo si dichiara fin d'ora disponibile ad accettare l'ordine del giorno in materia.

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

VALTER ZANETTA. Signor Presidente, intervengo per sostenere l'emendamento Polledri 1.2 in quanto credo che i colleghi non abbiano una cognizione chiara di ciò che si sta effettivamente per votare. Le condizioni che si determinano con l'approvazione del protocollo turismo creano veramente un sacco di problemi.

Ad esempio, a mio parere, impediscono la costruzione di nuovi alberghi sulle Alpi (della parte italiana) e, soprattutto, la costruzione di nuovi impianti di risalita, tant'è che nell'esame presso la commissione turismo, tale protocollo non era stato approvato.

Quindi, mi sembra che vi siano ampie ragioni per sostenere l'emendamento nella formulazione che è stata posta.

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

LAURA CIMA. Signor Presidente, intervengo proprio per caldeggiare un ripensamento — o un ritiro —, altrimenti invitando tutti i colleghi, così come indicato dalla Commissione e dal Governo, a bocciare questo emendamento. Ciò vale, peraltro, anche per quanto concerne l'emendamento successivo — sul quale intervengo subito per non dovere poi riprendere la parola — con il quale si chiede di sopprimere il protocollo relativo ai trasporti.

Ricordo che la Convenzione sulle Alpi, con tutti i relativi protocolli attuativi, rappresenta un sistema di difesa di queste ultime, ovviamente concordato a livello internazionale, che pone proprio dei vincoli a ciò che il collega Zanetti chiede invece di avere libertà di portare avanti. Allo stesso modo, ritengo che i colleghi i quali hanno preparato il successivo emendamento, con il quale si intende eliminare il protocollo sui trasporti, non vogliono i vincoli che tale protocollo pone e che consistono nel non « appesantire » la montagna né con strade che possano creare dissesto o abbiano un impatto ambientale significativo né con costruzioni — come quella a cui faceva riferimento il collega Zanetta per caldeggiare il suo emendamento 1.2 — quali, per esempio, case o impianti turistici, che sono in contraddizione con lo spirito della Convenzione.

Onorevoli colleghi, noi qui oggi stiamo autorizzando la ratifica di una Convenzione che protegge le Alpi. Si tratta di una Convenzione internazionale per la protezione di queste ultime, quindi, non possiamo permetterci di eliminare la ratifica di protocolli che sono parte integrante del sistema.

Per tali ragioni, naturalmente, voteremo contro tutti e due gli emendamenti ed invito tutti i colleghi a seguire quanto suggerito dalla Commissione e dal Governo.

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

GIANPIETRO SCHERINI. Grazie, signor Presidente. Vorrei svolgere una semplice considerazione. In questa norma sono contenuti dieci protocolli diversi, che sono stati siglati dallo Stato italiano nel corso degli anni. Ovviamente, andandoli a leggere uno per uno, troviamo che taluni di essi in qualche modo rendono più difficile la vita alle persone che vivono in montagna. La parola « difficoltà » non significa che rendano la vita impossibile ma, senza meno, vengono a porre dei limiti che, talvolta, si scontrano con la realtà di tutti i giorni.

La mia osservazione è che sia impossibile accettare una parte della Convenzione, da un lato, ed eliminare altre parti di essa, da un altro, e mi pare che, allo stato attuale, non vi siano ulteriori possibilità.

Prendo anche atto dell'impegno preciso che il Governo ha assunto in quest'aula con l'accettazione di un ordine del giorno, che rappresenta un impegno preciso e che intendo sottoscrivere.

Allo stato attuale, direi che ci troviamo nella impossibilità di perfezionare o di modificare quanto è già stato fatto.

Vi sono delle limitazioni che probabilmente implicheranno delle ulteriori difficoltà. In questo caso, ci appelliamo alla sensibilità del Governo perché renda tali limitazioni il meno pesanti possibile per la gente che vive ed opera in montagna ed interpreti il protocollo in maniera non restrittiva bensì nel modo più ampio possibile, nel rispetto delle attività economiche degli abitanti delle zone di montagna.

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, oggi il Governo italiano è riuscito *in extremis* ad ottenere un risultato accettabile: la sede per lo svolgimento dei lavori della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi sarà collocata in parte ad Innsbruck ed in parte a Bolzano. Si tratta di un risultato che è stato ottenuto in « zona Cesarini » perché la posi-

zione italiana era stata fortemente indebolita dal fatto che il nostro era uno dei pochi paesi — se non l'unico — che non aveva ancora ratificato la Convenzione. Candidarsi ad ospitare i lavori successivi sarebbe stato molto complicato, considerato che il nostro paese non era stato tra i protagonisti della ratifica.

Capisco e condivido le preoccupazioni dell'onorevole Parolo e di altri colleghi sulle difficoltà che i piccoli comuni possono incontrare: su questo lavoreremo bene assieme. Francamente, però, l'approvazione di questo emendamento metterebbe in discussione ciò che si è ottenuto oggi a Bolzano. Inoltre, credo non sia estraneo a questo risultato il fatto che fosse stata calendarizzata ad oggi la ratifica della Convenzione, almeno per quanto riguarda un ramo del Parlamento. Quindi, condividendo lo spirito della Convenzione e con il buonsenso che tutti dobbiamo avere, invito i colleghi a votare contro questo emendamento, che si dimostrerebbe in contraddizione con gli impegni che abbiamo preso in più sedi a livello internazionale.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Dario Galli. Ne ha facoltà.

**DARIO GALLI.** Signor Presidente, anch'io voglio aggiungere un mio pensiero a quanto hanno già detto i colleghi della Casa delle libertà che sono intervenuti. Voglio sottolineare i rischi contenuti nella norma che prevede di regolamentare in maniera esageratamente pesante tutte le attività legate al turismo.

Ci teniamo a precisare che non siamo assolutamente contrari — ovviamente — ad una consistente salvaguardia di tutto il patrimonio naturale, Alpi comprese; ciò, soprattutto perché il nostro partito rappresenta un'espressione territoriale vicina alle Alpi. Questo, però, non significa che per salvaguardare il paesaggio e tutte le bellezze naturali non si debba avere il buonsenso di fare le cose in maniera che siano effettivamente sostenibili. Il Governo deve attuare una consistente riflessione su

questo fatto e non deve anteporre la forma alla sostanza. È vero che prossimamente il Governo e la maggioranza dovranno far fronte a degli impegni internazionali, ma ciò non significa che non si debbano con eguale forza sostenere le attività commerciali, economiche e turistiche dei paesaggi e dei territori alpini.

Noi riteniamo che la parte relativa al turismo sia esageratamente pesante nei confronti di queste attività e crediamo si possa ugualmente portare avanti l'impegno relativo alla salvaguardia della zona alpina senza togliere possibilità economiche alle attività turistiche.

Invitiamo a rivedere, se possibile, la posizione della maggioranza su questo aspetto non appiattendosi necessariamente su protocolli che sono stati sottoscritti — ricordiamolo — da governi profondamente diversi, che erano costretti a pagare un pesante tributo alla loro parte «verde», integralista.

Credo si possa amare la natura ed essere «verdi» con buon senso senza, per questo, uccidere le attività economiche delle zone alpine, le uniche in grado di tenerle vive.

Siamo favorevoli, quindi, a questo emendamento ed invitiamo il Governo — nel caso non si potesse fare altro — a rivedere la sua posizione su questo particolare aspetto modificando questa norma per quanto possibile.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Polledri 1.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i> .....	322
<i>Votanti</i> .....	321
<i>Astenuti</i> .....	1
<i>Maggioranza</i> .....	161
<i>Hanno votato sì</i> .....	24
<i>Hanno votato no</i> ..	297).

Prendo atto che gli onorevoli Perrotta e Santori non sono riusciti a votare.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Gibelli 1.3.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, vorrei chiedere all'Assemblea qualche minuto di attenzione perché all'interno del provvedimento che oggi stiamo votando vi è una questione che penso stia a cuore a tutti, cioè la possibilità di realizzare le infrastrutture che sono state indicate nel programma elettorale della Casa della libertà.

Abbiamo approvato diversi provvedimenti legislativi, a partire dalla legge obiettivo, dal collegato alle infrastrutture fino alla delibera CIPE che ha individuato le opere di interesse prioritario per questo paese. La scommessa, uso questo termine, del Governo Berlusconi si vince o si perde anche sulla realizzazione (presentata in campagna elettorale) delle opere pubbliche, indicate con grande fatica nella delibera CIPE, con la precisazione di una quota finanziaria nella legge finanziaria, (approvata in prima lettura alla Camera qualche giorno fa), che stiamo oggi valutando.

Richiedo l'attenzione dei colleghi perché il protocollo sui trasporti, che oggi siamo chiamati a ratificare, sostanzialmente congela la possibilità di realizzare opere pubbliche transalpine su tutto il comprensorio delle Alpi. Molti colleghi sono stati eletti in collegi nei quali la necessità di un migliore rapporto con i paesi confinanti con l'Italia, di tutto l'arco alpino, è stato un elemento di discussione sia in campagna elettorale sia nei dibattiti che oggi animano l'iniziativa nei convegni e negli incontri sul territorio.

Il protocollo sui trasporti è stato siglato dal precedente Governo ed è figlio di una filosofia che congela il territorio. Vorrei aprire una parentesi al riguardo: la nostra posizione è di grande prudenza perché tutti conveniamo sul fatto che le Alpi debbano essere tutelate dal punto di vista ambientale. Tutto ciò però non può pre-

giudicare la possibilità di sopperire o colmare il *gap* infrastrutturale del nostro paese rispetto a quello dei nostri paesi confinanti che hanno già dotato il loro territorio di infrastrutture. Pertanto, se noi impediamo la realizzazione di opere pubbliche, definiamo in maniera strutturale la differenza che c'è tra noi ed i paesi confinanti.

Non voglio ricordare all'Assemblea la necessità vitale, dal punto di vista dello sviluppo del nostro paese, del cosiddetto Corridoio 5 e di tutti i collegamenti che riguardano il suddetto corridoio che sono necessariamente transalpini.

Per dare la misura di quello che sto dicendo, vorrei citare, rivolgendomi ai pochi colleghi che non hanno letto il protocollo sui trasporti, in modo che capiscano a pieno l'appello che rivolgo all'Assemblea ed ai rappresentanti del Governo, il comma 1 dell'articolo 11 che riguarda il trasporto su strada: « Le Parti contraenti si astengono dalla costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino ». Ciò vuol dire che non realizzeremo più opere pubbliche.

Pertanto, chiedo se sia opportuno oggi approvare un provvedimento che comprende questo protocollo anche per permettere al Governo di chiarire la posizione del nostro paese che avverte la necessità, oramai vitale, di realizzare opere di collegamento, come affermato prima, con il resto dell'Europa. Possiamo anche ammettere — è la cosa drammatica — l'intenzione di realizzare tutte le opere programmate nella cosiddetta delibera CIPE, ma senza un rapporto bilaterale con gli altri paesi si rischia che tali opere siano « monche », quindi non realizzabili, dato che per poter realizzare l'opera è necessario che vi siano due partner.

Pertanto, chiedo al Governo di rivalutare la propria posizione e di valutare la possibilità di stralciare la parola: « , i ) » del comma 1, che riguarda il protocollo trasporti, per permettere un maggiore approfondimento della materia, al fine di non pregiudicare i rapporti con i nostri partner europei i quali potranno risponderci nel seguente modo: avete firmato un pro-

toocollo. Oggi lo rispettate e di opere pubbliche con noi non se ne faranno più (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Trattandosi di un disegno di legge di ratifica, mi permetto di ricordare che il gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo e quello della Lega nord Padania, hanno già esaurito i tempi a loro disposizione.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Lion. Ne ha facoltà. Onorevole Lion, auspico la sua brevità.

**MARCO LION.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei intervenire per esprimere voto contrario sull'emendamento testé illustrato dai colleghi del gruppo della Lega nord Padania, anche perché sarà necessario comprendere questa schizofrenia fra la volontà di tutela dell'ecosistema alpino e quella di realizzare opere che probabilmente potrebbero avere un effetto devastante per quell'ecosistema. D'altronde, anche per tranquillizzare i colleghi del gruppo della Lega nord Padania, le finalità di questo protocollo sono chiare anche rispetto ai trasporti. Si tratta, infatti, di contribuire allo sviluppo sostenibile dello spazio vitale dell'attività economica per mezzo di una politica dei trasporti organica e concertata anche con gli altri paesi. Non avrebbe infatti senso realizzare in Italia strade a cui non corrispondono, poi, infrastrutture similari dall'altra parte dei confini, cosa che in definitiva succederà se verrà approvato un emendamento del genere.

Si tratta di contribuire a ridurre o limitare per quanto possibile gli impatti sul territorio alpino e sui paesaggi naturali e culturali, che possono mettere a repentaglio la conservazione e l'integrità di questo territorio; occorre quindi garantire il traffico interalpino e transalpino incrementando l'efficacia e l'efficienza del sistema di trasporto, nonché favorendo vettori meno inquinanti, con un minore consumo di risorse, e ad un costo economicamente sopportabile. Questo dice il protocollo trasporti di questa Convenzione e credo sia ben scritto. Una politica dei

trasporti potrà essere attuata con beneficio di queste zone, senza alterare l'ecosistema; una politica che guardi all'intermodalità e, finalmente, alle ferrovie, non più alla logica delle strade. Per questa ragione, esprimeremo voto contrario su tale emendamento.

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

**GIANCLAUDIO BRESSA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei brevemente replicare ad alcune imprecisioni presenti nell'intervento del collega Gibelli. Questo protocollo è stato sottoscritto dal Governo Amato e lo è stato per una ragione fondamentale opposta rispetto a quella che ricordava il collega Gibelli. Questo trattato è stato firmato perché ha come presupposto non il congelamento della situazione, bensì l'autogoverno delle regioni alpine. Non si possono costruire infrastrutture senza che vi sia il consenso delle comunità che governano la regione alpina.

Questa è la *ratio* all'origine di questa convenzione, non altre! Questo doveva essere chiarito perché restasse traccia, in questo dibattito, della verità e non della falsificazione.

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

**VALTER ZANETTA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei apporre la mia firma all'emendamento Gibelli 1.3 e ribadire quanto ha già sostenuto il collega Gibelli, ovvero che noi approviamo un protocollo che determinerà grandissime difficoltà. Addirittura alcune opere previste nella legge-obiettivo potranno trovare difficoltà per la loro esecuzione. Non solo: determineremo grandi difficoltà anche per le iniziative delle comunità locali, come ricordava in precedenza. Addirittura in ordine a questo protocollo che andremo a ratificare, abbiamo registrato anche talune contrarietà espresse nelle consultazioni

svolte con l'UNCHEM e con gli enti locali. Dico questo a futura memoria perché questo provvedimento determinerà grandi problemi.

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

**LUCIANO DUSSIN.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi perché si sta rischiando di ipotecare il futuro, come è successo con la legge del 1972 che imponeva al Governo di non costruire più nuove autostrade. Si trattava di una legge unica al mondo i cui effetti si sono visti in questo paese: dal 1960 non abbiamo più costruito nulla.

Allora, bisogna stare attenti quando si votano i protocolli predisposti da governi di centrosinistra — tra l'altro, sotto dettatura dei Verdi —, perché all'articolo 11 si vieta la costruzione di nuove strade transalpine, ma anche di autostrade, di superstrade, di strade a due corsie per senso di marcia: alla fine, i nostri prodotti andranno all'estero passando probabilmente attraverso le mulattiere (se ci lasceranno passare di là). Quindi, prima di andare a vendere nuove leggi obiettivo e nuove riforme infrastrutturali, come quelle promesse da questo Governo in campagna elettorale, evitiamo di fare l'ennesimo autogol (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)!

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

**VALERIO CALZOLAIO.** Signor Presidente, è interessante notare come i colleghi della Lega abbiano scelto questo provvedimento per fare una campagna politica. Ne comprendo le ragioni e, tuttavia, vorrei confrontarmi con i loro argomenti, smentendo in qualche modo le loro conclusioni.

Ho ascoltato con attenzione gli interventi di Gibelli, di Luciano Dussin e poi di

Zanetta — che non è un collega della Lega — e vorrei tranquillizzarli: il negoziato su questo protocollo è iniziato nel 1994, si è protratto per più di sei anni e si è sbloccato quando l'Italia ha deciso che poteva sbloccarsi, dal momento che l'Italia, che è l'unico paese dell'arco alpino che confina con tutti gli altri paesi della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, è stata a lungo perplessa nel merito del contenuto di questo protocollo. Si è sbloccato quando non solo i ministeri dei governi della precedente legislatura, ma tutte le regioni interessate, l'ANCI, l'UNCHEM, l'UPI e la Consulta Stato-regioni per l'arco alpino hanno deliberato all'unanimità che poteva essere firmato.

Per quale ragione? Perché dopo quel comma che lei ha letto, onorevole Gibelli, nello stesso articolo 1 ve ne sono altri, nei quali si spiega che i progetti in corso non sono rimessi in discussione e, soprattutto, che ciò che è essenziale è la concertazione di una politica dei trasporti fra tutti quei paesi. Da questo punto di vista, il protocollo facilita lo sviluppo delle infrastrutture, non lo blocca, perché, come lei sa, onorevole Gibelli, l'Austria e la Svizzera tenevano in sospenso la possibilità di interloquire sul piano dei trasporti italiano proprio per la mancata firma — ed ora mancata ratifica — di questo protocollo.

Noi possiamo costruire tutte le superstrade che vogliamo, ma se poi, al confine, queste superstrade non continuano e per i nostri mezzi non c'è la possibilità di proseguire ad un costo accettabile, probabilmente è inutile costruirle! Noi abbiamo bisogno di concertare una politica di mobilità sostenibile con l'Austria, la Svizzera, la Francia, la Slovenia ed i paesi dell'arco alpino: questo protocollo lo consente ed è per questa ragione che il Governo italiano e tutte le regioni alla fine lo hanno sottoscritto! Le Alpi costituiscono un ecosistema ed hanno bisogno di una politica unitaria.

D'altra parte, il Governo presenta il disegno di legge di ratifica di questo protocollo dopo aver presentato il proprio programma per le infrastrutture e, da questo punto di vista, noi non ravvisiamo

una contraddizione; anzi, riteniamo che questa ratifica possa facilitare gli accordi bilaterali ed una politica seria di mobilità sostenibile anche per quanto riguarda le Alpi (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Parolo, al quale ricordo che ha un minuto di tempo a disposizione. Ne ha facoltà.

**UGO PAROLO.** Signor Presidente, vorrei ribadire con forza che la nostra non è una posizione strumentale, ma è dettata dalla sincera preoccupazione che la ratifica di questo protocollo porti di fatto ancora di più all'isolamento di tutte le popolazioni che vivono nei territori alpini. D'altra parte, quanto ha appena detto l'onorevole Calzolaio non è del tutto preciso, perché il protocollo è estremamente chiaro.

Il primo comma dispone il divieto di costruzione di nuove strade di grande comunicazione per il trasporto transalpino. Il secondo comma riguarda, invece, le comunicazioni intraalpine, quindi, all'interno dei singoli Stati. Chiaramente, per l'Italia non si parla più di collegamenti con il resto dell'Europa.

Vorrei ricordare che è in gioco la grande partita del Corridoio 5 — lo ha già ricordato il collega Gibelli — e che gli interessi di tutti gli altri Stati che hanno sottoscritto la Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi sono convergenti e diffusi rispetto all'interesse dell'Italia. Tutti gli altri Stati hanno interesse che il Corridoio 5 passi al nord delle Alpi. L'Italia è l'unico paese che ha interesse affinché questo territorio sia realizzato a sud delle Alpi. Su questo punto, bisognerebbe riflettere a fondo (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

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

**MARCO ZACCHERA.** Signor Presidente, mi riservo di entrare nel dettaglio

successivamente, in fase di dichiarazione di voto finale sul provvedimento al nostro esame. Vorrei, ora, intervenire su questo specifico emendamento e ricordare che lo stesso va incontro ai deliberati del parere della IX Commissione permanente che, infatti, ha espresso parere favorevole con la condizione che, all'articolo 1, comma 1, sia soppressa la lettera *i*), in base ai motivi indicati.

Non mi sento, dunque, di affermare che l'emendamento al nostro esame è del tutto sbagliato; a livello personale, sento di doverlo sottoscrivere (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Guido Giuseppe Rossi, al quale ricordo che ha un minuto di tempo a disposizione. Ne ha facoltà.

**GUIDO GIUSEPPE ROSSI.** Signor Presidente, le chiedo di essere un po' più magnanimo per quanto riguarda il tempo, come lo è il Presidente Casini nei confronti dell'opposizione, considerato anche il dibattito interessante che si sta sviluppando.

**PRESIDENTE.** I tempi, rispetto a quelli assegnati, sono quasi raddoppiati. Non ho negato la parola ad alcuno.

**GUIDO GIUSEPPE ROSSI.** La ringrazio, Presidente. Porto la testimonianza del fronte occidentale del trasporto, al confine con la Francia. La situazione è delicata, se non preoccupante. Sappiamo cosa è successo con riferimento al Monte Bianco. Il traforo del Frejus è ormai saturo. Il Colle della Maddalena — una via secondaria che sta diventando sempre più importante —, ormai, è quotidianamente attraversato da centinaia di camion. Ciò sta determinando una serie di problemi ai piccoli comuni di montagna che chiedono, a gran voce, interventi da parte dell'ANAS per realizzare le infrastrutture necessarie per attraversare questi piccoli centri abitati. Il Colle di Tenda risale agli inizi del 1800. Il valico con Ventimiglia è giunto a livelli di satu-

razione; a ciò non si può rispondere attraverso interventi infrastrutturali, considerata anche la conformazione del territorio.

L'Italia, dunque, è in una posizione assolutamente delicata. Rivendichiamo, ancora una volta, la necessità di un'autentica azione, a livello europeo, del nostro Governo. Nell'ambito di questo protagonismo europeo del Governo italiano, l'opposizione dovrebbe essere a sostegno delle necessità e degli interessi nazionali, invece di portare avanti sterili polemiche (europeismo sì, europeismo no) nei confronti di questo Governo. Su questi temi si gioca la competitività del nostro paese.

Ovviamente, gli altri paesi, che versano in una situazione più favorevole rispetto alla nostra, hanno interesse a fotografare la situazione così com'è.

Dunque, dobbiamo prendere in seria considerazione la possibilità di stralciare il protocollo nell'ambito dei trasporti ed eventualmente mettere in cantiere un provvedimento *ad hoc* che possa essere modulato e pensato meglio. Ovviamente, ciò non pregiudicherebbe l'approvazione del provvedimento di ratifica degli altri otto protocolli.

PRESIDENTE. Onorevole Guido Giuseppe Rossi...

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Il parere della Commissione trasporti su questo argomento è stato chiarissimo. Invitiamo, dunque, il Governo ad esprimersi in maniera molto chiara su questo tema perché, in questo momento, sono in gioco gli interessi nazionali dell'autotrasporto ma soprattutto la capacità competitiva delle imprese di questo paese. (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

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

DARIO GALLI. Signor Presidente, nel ricollegarmi all'intervento del collega

Rossi, ricordo che stiamo trattando un punto veramente strategico per il futuro economico del nostro paese. Naturalmente, non vogliamo minimamente mettere in difficoltà il Governo, il cui impegno riconosciamo: sappiamo bene che vi è la necessità di gestire la situazione con gli altri partner europei. Tuttavia, ratificare i protocolli di attuazione della Convenzione così come sono significherebbe bloccare, di fatto, ogni possibile ampliamento delle vie di trasporto tra i paesi a nord e a sud delle Alpi; e ciò creerebbe gravissime difficoltà a tutta l'economia padana e del nord Italia, che, in questi anni, nonostante il deficit infrastrutturale che caratterizza il nostro paese, ha tenuto — ma fatica sempre di più a continuare a tenere — il passo della concorrenza degli altri paesi.

È evidente, quindi, che, con l'aumento delle difficoltà nei trasporti e con l'imminente ingresso nello scacchiere europeo dei paesi dell'est (i quali, in questo momento, non sono particolarmente forti sul piano industriale, ma lo diventeranno rapidamente), l'economia del cuore dell'Europa verrebbe ulteriormente spostata dalla Germania verso l'est, anziché verso il sud.

Invito a questa riflessione non solo tutti i colleghi settentrionali, perché i problemi per l'economia padana sarebbero gravi, ma anche i colleghi meridionali perché i problemi per il centro e per il sud d'Italia non sarebbero certamente meno gravi. Il traffico transalpino apre al sud dell'Italia la possibilità di diventare un ponte vero sul Mediterraneo per i prodotti non solo del nord Italia, ma anche del nord Europa; ed una sua preclusione, oltre che spostare, in generale, l'economia europea decisamente verso est, sposterebbe su altri canali preferenziali (la Francia o, addirittura, l'Austria, la Slovenia o la Croazia) quel traffico di prodotti che, invece, dal nord dell'Europa e dal nord dell'Italia potrebbe liberamente dirigersi verso il sud del nostro paese e, da qui, verso il resto del Mediterraneo.

Perciò, nell'interesse complessivo dell'Italia, invito tutti i colleghi a fare una profonda riflessione sul tema di cui stiamo discutendo.

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

GIUSEPPE ROMELE. Signor Presidente, sulla scorta di quanto già rilevato dai colleghi, a me non sembra che siamo di fronte a tematiche di carattere politico, più di interesse della maggioranza che dell'opposizione: siamo di fronte, invece, ad una problematica importante, che crea un certo disagio sul piano dell'esatta comprensione.

Il sottosegretario, giustamente, offre una determinata lettura di questo provvedimento, una certa interpretazione. Anche i colleghi, però, mi pare che stiano parlando in piena ed autentica buona fede, senza alcun fine strumentale. Perciò, se non si riesce a trovare una soluzione alternativa, una via d'uscita potrebbe venire da un ulteriore approfondimento, soprattutto in considerazione degli importanti obiettivi che il nostro paese ha bisogno di raggiungere con riferimento al Corridoio 5 per l'alta capacità ed alle altre infrastrutture necessarie, importanti...

PRESIDENTE. Onorevole Romele...

GIUSEPPE ROMELE. ...ed inderogabili per il sistema paese al di là della divisione tra maggioranza e opposizione.

Ritengo sia necessaria un'ulteriore riflessione perché ho la sensazione che non vi sia chiarezza nei rapporti tra le Commissioni: la IX Commissione, a quanto ho capito, ha chiesto lo stralcio di questo punto (se non erro, all'unanimità) e nemmeno qui, in Assemblea, si riesce a riscontrare una posizione coerente. La sensazione di disagio che ho voluto rappresentarvi è avvertita non solo da me, ma anche da tutti i colleghi che mi siedono accanto.

Pertanto, invito il relatore ed anche il Governo ad accantonare ogni decisione al riguardo affinché si pervenga ad una soluzione definitiva, chiara e di comune interesse, perché è nell'interesse di tutti raggiungere una soluzione giusta ed efficace per ...

PRESIDENTE. Onorevole Romele, la prego!

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Realacci, al quale ricordo che dispone di un minuto. Ne ha facoltà.

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, credo che nella discussione sul futuro dei trasporti, in tutta Italia e anche sulle Alpi, dobbiamo capire quali siano le priorità che ci diamo. Approfitterò di questa occasione per dire che, a mio avviso, è urgente un'iniziativa diplomatica e di rapporti con l'Austria perché mi risulta che noi, ad esempio, siamo già oggi in grado con le ferrovie italiane, che peraltro vanno potenziate in molti tratti, di portare in Austria molti più treni merci di quanti le ferrovie austriache siano in grado di raccogliere. Ora, siccome io condivido la scelta dell'Austria di limitare il traffico su gomma, non ritengo difendibile l'argomento che questa limitazione del traffico su gomma, combinata con l'impossibilità delle merci italiane di viaggiare su ferrovia in Austria, sia una penalizzazione per il nostro paese. Io penso ci possa essere una direzione comune verso forme di trasporto a minore impatto ambientale, che quindi salvaguardino anche di più un territorio prezioso e straordinario come quello delle nostre Alpi.

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

MARCO BOATO. Signor Presidente, la ringrazio, mi basterà. Invito a votare contro questo emendamento e condivido quello che hanno detto i colleghi Lion, Calzolaio e, poco fa, il collega Realacci. Vorrei ricordare che questo protocollo è stato firmato dall'Austria, dalla Francia, dalla Germania, dall'Italia, dal Principato del Liechtenstein, dal Principato di Monaco, dalla Repubblica di Slovenia e dalla Confederazione svizzera. I colleghi della Lega mi pare stiano stabilendo un primato

in questa occasione: nella scorsa legislatura facevano ostruzionismo su tutto, adesso hanno cominciato, essendo in maggioranza, a fare ostruzionismo anche sui provvedimenti che hanno il consenso della Commissione e del Governo. Mi pare sia un buon primato.

Mi sembra, comunque, che il modello che stanno sostenendo sia opposto rispetto a quello verso il quale tutti gli Stati che fanno parte della Convenzione sulle Alpi stanno andando. Forse dovrete informarvi, visto che parlate di infrastrutture, su cosa ha fatto, lo dico in positivo, il ministro Lunardi pochi giorni fa egli è andato a Bolzano e ha incontrato tutte le realtà territoriali interessate alla galleria di base del Brennero proprio per creare un'alternativa su rotaia al trasporto su gomma. L'ostruzionismo che state facendo è contro il ruolo dell'Italia nell'ambito delle Convenzioni delle Alpi, ruolo previsto in accordo con tutti gli altri paesi che ho citato poco fa. Per questo dobbiamo non accantonare, bensì respingere questo emendamento.

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

**GRAZIANO MAZZARELLO.** Signor Presidente, vorrei ragionare un attimo su queste cose e non per partito preso. Io non provengo da una regione di montagna ma da una di mare. Considerata la presenza di una grande quantità di merci da trasportare oltre le Alpi, su questo punto si è dovuto ragionare seriamente. Io penso che gli amici della Lega nord Padania in questo caso compiano davvero un errore di fondo. Aderendo a queste convenzioni favoriamo il collegamento italiano. Per l'altra strada, quella che ci proponete, c'è il rischio che ci porti all'isolamento. Facendo parte di queste Convenzioni, faccio qualche esempio, noi siamo riusciti ad aprire spazi molto grandi di collegamento in qualche paese. Penso alla Svizzera. La Svizzera, per un lavoro che abbiamo fatto, ha offerto due nuovi tratti di passaggio,

penso al Lötschberg e al Sempione. Con la Francia abbiamo stipulato la convenzione sulla Torino-Lione. Il vero deficit di offerta di trasporto con molti paesi riguarda le ferrovie, non le strade.

Per quanto riguarda le comunicazioni sulle strade abbiamo un'offerta all'altezza, ma spesso ci manca l'offerta sulle ferrovie. Pensate a Ventimiglia, dove abbiamo una ferrovia a binario unico: finanziatela. Impegniamo il Governo a finanziarla: è questa la strada.

Ripeto, fareste un errore a votare questo emendamento, perché queste convenzioni ci aiutano a fare uscire il paese dall'isolamento e a proporre agli altri paesi strumenti di comunicazione moderni, significativi, che, fino a quando non ci siamo introdotti in questo quadro normativo, gli altri paesi con noi confinanti hanno rifiutato. Queste convenzioni ci hanno permesso invece di aprire fronti positivi nel campo dei collegamenti europei.

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

**IGNAZIO LA RUSSA.** Signor Presidente, troviamo molti punti di convergenza sulle motivazioni di fondo che hanno spinto i colleghi della Lega a presentare questo emendamento, tant'è che ci siamo premurati di andare a leggere, in maniera più approfondita possibile, il testo della lettera *i*) (protocollo dei trasporti). Ferme restando le preoccupazioni (perché quel protocollo rende più difficile la costruzione delle infrastrutture e, dunque, un fondamento di ragione c'è), in realtà, però, al capitolo I, lettera *d*), cioè nelle finalità del documento, è detto chiaramente che uno degli obiettivi è garantire il traffico intraalpino e transalpino, aumentando l'efficacia e incrementando l'efficienza dei sistemi di trasporto. E, ancora; se è vero che nell'articolo 11 si dice che le parti contraenti si astengono da costruzioni di nuove strade di grande comunicazione, continuando a leggere — ferma restando la condivisione delle preoccupa-