

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Ercole 2.1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	415
<i>Votanti</i>	408
<i>Astenuti</i>	7
<i>Maggioranza</i>	205
<i>Hanno votato sì</i>	255
<i>Hanno votato no</i> ..	153).

Prendo atto che il ministro Prestigiacomo e l'onorevole Palma hanno erroneamente espresso un voto contrario, mentre avrebbero voluto esprimere un voto favorevole.

Passiamo alla votazione dell'emendamento Valpiana 2.15.

Chiedo all'onorevole Valpiana se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

TIZIANA VALPIANA. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TIZIANA VALPIANA. Signor Presidente, sinceramente vorrei chiedere alla relatrice le motivazioni dell'invito al ritiro di questo mio emendamento 2.15. Si tratta di un emendamento di buon senso che chiede che nell'inserimento nelle graduatorie per l'accesso agli asili nido sia previsto un criterio preferenziale per i bambini provenienti da nuclei monoparentali.

Allora, credo che l'evidenza sia davanti agli occhi di tutti. Nel nostro paese vi sono numerosi nuclei monoparentali, sia per questioni di immigrazione e di lontananza sia per questioni di separazione e di vedovanza.

Tutti noi della Commissione affari sociali, due giorni fa, abbiamo ricevuto una *mail* da una mamma rimasta vedova con un bambino di dieci anni ed uno di

quattro mesi, che ci chiede perché deve pagare tutti i libri di testo per il suo bambino più grande e perché non trova posto al nido, essendo da sola a dover portare questo peso.

Oltre a ciò, credo sia fondamentale, anche per chi continua a parlare di diritti della famiglia, riconoscere che un bambino che è inserito in un nucleo con un solo genitore ha bisogno, anche dal punto di vista della socialità, di una pluralità di figure di adulti.

Quindi, credo sarebbe positivo, per il bambino stesso oltre che per il genitore, poter socializzare con altri bambini e con diverse figure di adulti.

Dunque, non ritiro l'emendamento in esame e chiedo sinceramente alla relatrice — so che capisce il problema — di modificare il parere precedentemente espresso.

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

CARLA MAZZUCA POGGIOLINI. Signor Presidente, vorrei chiedere all'onorevole Valpiana se posso sottoscrivere l'emendamento in esame che si riferisce ad una situazione in continua crescita in Italia: quella dei nuclei monoparentali. Tale crescita è dovuta all'aumento delle separazioni e dei divorzi ed alla nascita di figli fuori dal matrimonio che, molto spesso, rimangono con uno solo dei due genitori, di solito la madre. Dunque, tale criterio preferenziale costituirebbe semplicemente una migliore aderenza ad una trasformazione della società di cui non devono soffrire i più indifesi, cioè i figli di una famiglia monoparentale.

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

ERMETE REALACCI. Signor Presidente, intervengo solo per chiedere di sottoscrivere l'emendamento in esame che risponde al criterio di difendere i più deboli della società. Mi sembra che questo dovrebbe essere uno degli spiriti della legge.

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

ROSY BINDI. Esprimerò un voto favorevole su questo emendamento. Dal momento che con il provvedimento in esame, di fatto, non assicuriamo un diritto, è evidente che dobbiamo sottolineare coloro che ne hanno particolarmente bisogno e che, quindi, possono godere di un percorso preferenziale. Certamente, tra questi vi sono i bambini provenienti da nuclei monoparentali.

Aggiungo una domanda alla relatrice ed al Governo. Ci chiedete di ritirare molti emendamenti, ma siamo alla prima lettura del provvedimento. Si invita, eventualmente, al ritiro degli emendamenti quando il provvedimento è in seconda lettura. Ora siamo in prima lettura e vi è tutta la possibilità di emendare, dato che il provvedimento deve andare ancora al Senato. Se si invita al ritiro, evidentemente, non vi è un atteggiamento pregiudizialmente contrario. Per quale motivo, dunque, non si esprime parere favorevole su tali emendamenti che, tra l'altro, vengono richiesti da uno schieramento molto vasto dell'Assemblea e sui quali sappiamo esservi anche una sensibilità fra di voi?

STEFANIA PRESTIGIACOMO, Ministro per le pari opportunità. Perché la previsione c'è già nel testo!

ROSY BINDI. La relatrice, nel momento in cui invita al ritiro di tale proposta, sa benissimo di essere ben disposta nei confronti di questo emendamento, quindi le chiediamo di modificare il suo parere (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

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

KATIA ZANOTTI. Signor Presidente, anche io vorrei sottoscrivere questo emendamento. So, dalla discussione che abbiamo svolto in Commissione, che molti

collegi della maggioranza sono sensibili all'emendamento in esame. Infatti, si tratta di sostenere, in un impianto educativo offerto dai servizi, oltre che il bambino anche le famiglie.

In uno degli articoli del provvedimento si fa riferimento esplicito al sostegno della madre lavoratrice. Non si capisce, quindi, perché si voglia invitare al ritiro di tale emendamento. Ciò rischia — mi consenta la relatrice, onorevole Francesca Martini — di essere una bandierina ideologica. Non vorrei che in tale invito al ritiro vi fosse l'idea che la famiglia è quella fondata sul matrimonio ai sensi dell'articolo 29 della Costituzione, ma quella perfettamente riuscita che prevede un papà ed una mamma. Una famiglia, invece, costituita da nuclei monoparentali ha davvero bisogno di un sostegno ulteriore.

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

LUANA ZANELLA. Vorrei far notare ai colleghi e alle colleghe che l'emendamento Valpiana 2.15 propone di sostituire la lettera e) del comma 2 dell'articolo 2, laddove l'attuale formulazione della lettera e) prevede il sostegno alle famiglie monogenitoriali; quindi si prevede un sostegno alle famiglie monoparentali. L'inserimento di un criterio preferenziale per l'accesso ai servizi per i bambini provenienti da nuclei monoparentali altro non è che la precisazione — visto che qui si tratta di definire i principi generali che regolano il sistema dei servizi socio educativi — di come si sostanzia questo sostegno, perché se non si sostanzia con un criterio preferenziale per l'accesso ai servizi stessi, bisogna allora che vengano precisate la qualità e la quantità anche del sostegno previsto.

Tra l'altro, chi di noi ha avuto un po' di esperienza di amministrazione locale credo sappia che continuamente si vedono e si rivedono i criteri di accesso ai servizi socio-educativi, e in generale ai servizi sociali, proprio perché la realtà cambia. È indubbio che una famiglia sostenuta da un unico genitore — spesso una donna che,

come si è detto, ha scelto di essere madre senza essere accompagnata continuamente dal partner, oppure una donna separata, divorziata o vedova – ha la prima necessità di avere un servizio per il proprio figlio o la propria figlia degno di questo nome.

Quindi, chiedendo di poter aggiungere la mia firma all'emendamento in esame, invito l'Assemblea alla sua approvazione.

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

MAURA COSSUTTA. Giova insistere, Presidente, perché credo che in tutte le politiche sociali – il Governo dell'Ulivo, del centrosinistra, ha scritto la grande riforma dell'assistenza sociale – non c'è mai una contraddizione tra l'universalità e la selettività; anzi, la selettività qualifica, migliora, potenzia, articola, attua, garantisce l'universalità. Quindi, in questo caso, la lettera e) del comma 2 dell'articolo 2 – hanno ragione le colleghe – è assolutamente generica, per dare sostanza all'articolo 3 della Costituzione. Altro che articoli 29, 30, 31 della Costituzione: l'articolo 3 è il cardine del modello sociale e della qualità delle politiche sociali (tese appunto a rimuovere le cause delle disuguaglianze e quindi contro ogni discriminazione). E, signora ministra, il suo ministero è assolutamente responsabile (più che competente) del fatto che questo criterio di sostanza dell'articolo 3 – e quindi di promozione delle pari opportunità e di uguaglianza dell'accesso ed anche dei risultati – venga garantito nelle politiche sociali.

Vorrei porre, inoltre, un'altra domanda: come mai qui non volete la preferenzialità e invece poi, per quanto riguarda le detrazioni fiscali, non le riconoscete a tutti, ma soltanto per i bambini che si rivolgono ai nidi aziendali?

FRANCESCA MARTINI, Relatore. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCESCA MARTINI, Relatore. Mi stupisco che si perda tanto tempo, probabilmente senza aver letto il provvedimento. Infatti, per il valore che noi riconosciamo ad alcune categorie di soggetti particolarmente bisognosi di un servizio e di un sostegno socio-educativo di qualità abbiamo posto, tra i principi generali che regolano il sistema dei servizi socio-educativi per la prima infanzia, proprio il sostegno alle famiglie monogenitoriali. Ovviamente è un sostegno in senso lato, che può essere il diritto di accesso, ma anche il sostegno con una quota di compartecipazione, che tenga conto del fatto che esiste un solo reddito all'interno di quel nucleo familiare.

Ricordo, inoltre, che abbiamo appena approvato l'articolo 1, che dedica un intero comma a sottolineare che i servizi per la prima infanzia prevengono e rimuovono le condizioni di svantaggio e di discriminazione e valorizzano la cultura della solidarietà e dell'integrazione. Pertanto ritengo, in coscienza, di avere pienamente colto anche questo valore (*Applausi*).

PRESIDENTE. Informo i colleghi che, com'è stato informalmente convenuto con i gruppi, considerata l'esigenza di svolgere la discussione generale della proposta di legge relativa ai porti di Termini Imerese e Palermo, le votazioni si concluderanno alle 19.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 2.15, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti e Votanti	424
Maggioranza	213
Hanno votato sì	203
Hanno votato no ..	221).

Passiamo all'emendamento Mosella 2.4.

Chiedo all'onorevole Mosella se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

DONATO RENATO MOSELLA. Presidente, lo ritiro e chiedo l'autorizzazione a sottoscrivere l'emendamento Valpiana 2.16.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo all'emendamento Valpiana 2.16.

Chiedo all'onorevole Valpiana se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

TIZIANA VALPIANA. No, signor Presidente, e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TIZIANA VALPIANA. Anche questo emendamento, come quelli precedenti, cerca di rendere concrete misure che abbiamo solo enunciato, in quanto questo provvedimento, oltre ad essere regressivo nei contenuti di qualità, costituisce solo un manifesto dietro il quale non vi è nulla.

Stiamo parlando delle rette – chiamiamole così – e dei criteri che devono essere seguiti per stabilirle. Ritengo che la definizione di un tetto massimo della qualità di compartecipazione delle famiglie – evidentemente sulla base del reddito e di tutta una serie di altri parametri già stabiliti dal decreto riguardante l'ISE – sia fondamentale, proprio al fine di riconoscere l'interesse e l'importanza che tutta la società attribuisce alla crescita dei bambini, in particolare nei primissimi anni di vita.

Dunque, anche questo nostro emendamento – e ringrazio il collega Mosella per averlo sottoscritto – stabilisce che vi sia una misura massima del 30 per cento da parte delle famiglie, come già avviene in molti comuni che, appunto, attribuiscono una quota definita alle famiglie, una quota alla regione e una da parte del comune. Se non si stabiliscono cifre e criteri concreti questa legge non vuol dire nulla!

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Valpiana 2.16, 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 e Votanti</i>	418
<i>Maggioranza</i>	210
<i>Hanno votato sì</i>	193
<i>Hanno votato no ..</i>	225).

Passiamo all'emendamento Bindi 2.5.

Chiedo all'onorevole Bindi se acceda all'invito al ritiro formulato dal relatore.

ROSY BINDI. No, Presidente, non lo ritiro e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSY BINDI. Anche questo è un emendamento che, evidentemente, ha trovato attenzione da parte della relatrice, in quanto è stato formulato un invito al ritiro anziché un parere contrario.

Ho riletto velocemente il testo al nostro esame e – come è accaduto per le famiglie monoparentali – non ho trovato un riferimento che, in qualche modo, potesse essere considerato assorbente il contenuto di questo emendamento. Infatti, con tale proposta emendativa si chiede di aggiungere un criterio per l'accesso ai servizi, attraverso il sostegno e l'integrazione per le famiglie di immigrati aventi regolare permesso di soggiorno.

Ritengo che approvare o meno questo emendamento costituisca la prova della verità per la Casa delle libertà con riferimento al tema del voto agli immigrati. Infatti, noi che riteniamo che riconoscere il voto agli immigrati – ovviamente regolari e senza barriere di reddito – sia una grande conquista di civiltà, crediamo anche che il diritto al voto sia la sintesi, il simbolo che racchiude la possibilità che vengano riconosciuti ed assicurati tutti i

diritti, quelli della persona, quelli fondamentali, quelli di libertà, ma anche quelli sociali. Altrimenti, è come una casa con un attico molto bello, ma alla quale manca il primo piano, che è esattamente la legge Bossi-Fini. Una legge che, anche quando sarà riconosciuto il diritto di voto agli immigrati, resterà un provvedimento discriminante, che non aiuta l'inserimento e l'integrazione degli immigrati e che non aiuta i ricongiungimenti familiari, la cultura, l'istruzione, la casa.

Dunque, vorremmo partire dai bambini e quindi esplicitare in questa legge il sostegno e l'integrazione per le famiglie di immigrati aventi regolare permesso di soggiorno. Questo è un modo per rendere vero il dibattito sul diritto al voto. Rifiutare questo emendamento significa, evidentemente, che anche il dibattito che si è aperto tra di voi è strumentale. Per noi non è così, siamo veri sostenitori del diritto di voto per gli immigrati, vorremmo che fosse espressione di molti altri diritti, quale quello al sostegno alle famiglie per poter avere l'accesso dei loro bambini ai servizi per l'infanzia (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo, dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

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

GABRIELE FRIGATO. Signor Presidente, intervengo solo per aggiungere la mia firma all'emendamento Bindi 2.5 in esame. Mi permetto inoltre di chiedere ai colleghi di Alleanza nazionale una particolare attenzione ai contenuti dell'emendamento stesso, se non altro per rispetto nei confronti delle dichiarazioni che il Vicepresidente del Consiglio, onorevole Fini, ha fatto in materia di integrazione, di voto agli immigrati e di dignità di tutte le persone.

PRESIDENTE. Informo che l'emendamento Bindi 2.5 in esame è stato altresì sottoscritto dall'onorevole Maura Cossutta.

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

CARLA CASTELLANI. Signor Presidente, mi dispiace per il collega Frigato ma avevo già chiesto di parlare prima della sua sollecitazione. Per quanto attiene al contenuto dell'emendamento in esame di cui è prima firmataria l'onorevole Bindi, non posso che sottolineare con grande piacere che finalmente anche la Margherita apprezza la legge Fini-Bossi (*Commenti dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*). Infatti, stabilire che solo i figli degli immigrati aventi un regolare permesso di soggiorno possono accedere ai servizi, è un passo in avanti rispetto a quello che ho sentito dire in questa Assemblea durante la discussione sulla legge Bossi-Fini.

Tornando al contenuto dell'emendamento, siamo d'accordo, ma talmente d'accordo che la relatrice in Commissione ha recepito tale contenuto e lo ha introdotto, con l'approvazione di tutta la Commissione, nel comma 3 dell'articolo 1 relativo alle finalità della legge. Ai sensi di tale disposizione i servizi socio-educativi per la prima infanzia prevengono e rimuovono le condizioni di svantaggio e di discriminazione e valorizzano la cultura della solidarietà e dell'integrazione.

Ad avviso di Alleanza nazionale questo è più che sufficiente, tenuto conto che già nei nidi aziendali sono presenti i bambini figli di immigrati. La società, quindi, onorevole Bindi, anticipa anche le nostre leggi (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*).

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

LUANA ZANELLA. Signor Presidente, intervengo per sottoporre una breve considerazione all'Assemblea. Premesso che non si può non convenire con l'emendamento in esame, vorrei porre l'attenzione sul fatto che stiamo parlando di servizi all'infanzia: se non sbaglio, l'infanzia che

ha diritto di accesso agli asili nido, alle scuole materne e alle scuole dell'obbligo è l'infanzia in quanto tale, a prescindere dalla situazione soggettiva delle famiglie e dei genitori.

Abbiamo già una legge che regola la materia, abbiamo già convenzioni internazionali che lo prevedono, quindi mi pare abbastanza squallido che ci si soffermi sui diritti dei piccoli e delle piccole a partire da situazioni di regolarità o di irregolarità dei genitori.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bindi 2.5, 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>	408
<i>Votanti</i>	403
<i>Astenuti</i>	5
<i>Maggioranza</i>	202
<i>Hanno votato sì</i>	183
<i>Hanno votato no</i> ..	220).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 2, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

<i>(Presenti</i>	417
<i>Votanti</i>	413
<i>Astenuti</i>	4
<i>Maggioranza</i>	207
<i>Hanno votato sì</i>	229
<i>Hanno votato no</i> ..	184).

Il seguito dell'esame è rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: S. 1543 – D'iniziativa del senatore Antonio Battaglia ed altri: Interventi per i

porti di Termini Imerese e di Palermo (approvata dal Senato) (3922) (ore 19,03).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata dal Senato, d'iniziativa del senatore Antonio Battaglia ed altri: Interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo.

La ripartizione dei tempi è pubblicata in calce al resoconto stenografico della seduta del 6 novembre *(vedi resoconto stenografico del 6 novembre 2003)*.

(Discussione sulle linee generali
– A.C. 3922)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che la XI Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Giuseppe Gianni, ha facoltà di svolgere la relazione.

GIUSEPPE GIANNI, *Relatore*. Signor Presidente, il provvedimento quest'oggi all'esame dell'Assemblea, recante interventi per i porti di Termini Imerese e di Palermo, è già stato approvato dall'VIII Commissione permanente lavori pubblici e comunicazioni del Senato in data 16 aprile 2003 e consta di tre articoli.

L'articolo 1 assegna al comune di Termini Imerese le somme di 3.055.400 euro per l'anno 2003, 1.013.800 euro per l'anno 2004 e 6.124.800 euro per l'anno 2005, finalizzate all'opera di collegamento del porto alla strada statale n. 113 e alla zona industriale della città.

L'articolo 2 assegna all'autorità portuale di Palermo le somme di 2.182.600 euro per l'anno 2003, 724.200 euro per

l'anno 2004 e 4.375.200 euro per l'anno 2005, finalizzate alla realizzazione delle opere necessarie all'ammodernamento della stazione marittima della città di Palermo. Tali interventi sono finalizzati al decongestionamento del porto turistico-commerciale di Palermo e al rilancio dello sviluppo turistico della città di Termini Imerese, nell'intento di aumentare la potenzialità del porto e di consentire uno sviluppo infrastrutturale adeguato ed interagito tra le due zone contigue.

L'articolo 3 reca le disposizioni di copertura finanziaria, prevedendo che all'onere derivante dall'adozione del provvedimento, pari a 5.238.000 euro per l'anno 2003, a 1.738.000 euro per l'anno 2004 e a 10.500.000 euro per l'anno 2005, si provvede a carico dei fondi speciali di conto capitale, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Nel corso dell'istruttoria legislativa, condotta in sede referente dalla Commissione trasporti, è stata evidenziata da più parti la rilevanza strategica dei citati interventi ai fini dell'ammodernamento e dello sviluppo dei porti di Palermo e di Termini Imerese. Sono stati, inoltre, acquisiti i pareri favorevoli delle Commissioni affari costituzionali, bilancio e ambiente nonché della Commissione parlamentare per le questioni regionali. Tenuto conto dell'ampio e diffuso consenso registrato sul provvedimento nel corso della discussione in Commissione, auspico che esso possa essere approvato in via definitiva dalla Camera, sollecitamente e a larga maggioranza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

ROBERTO TORTOLI, Sottosegretario di Stato per l'ambiente e la tutela del territorio. Signor Presidente, mi riservo di intervenire successivamente.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Germanà. Ne ha facoltà.

BASILIO GERMANÀ. Signor Presidente, vorrei soltanto aggiungere a quanto ha appena detto il collega Giuseppe Gianni che, per quanto riguarda il porto di Termini Imerese, che più volte è stato oggetto di una visita da parte mia, da parte del collega Mormino, da parte del collega Battaglia, non si tratta soltanto di un problema turistico. Si tratta di collegare questo porto con realtà industriali, quali la FIAT, che abbiamo spesso aiutato, la Parmalat, la centrale elettrica.

Invece, per quanto riguarda Palermo è importante ricordare che finalmente, da quando si è raggiunto un accordo tra l'autorità portuale di Palermo e il nuovo sindaco, Palermo è diventata meta di crociere, tant'è che ogni anno abbiamo circa 180 approdi di navi crocieristiche. Inoltre, è stato implementato il traffico RO-RO: Palermo-Napoli, Palermo-Cagliari, Palermo-Livorno, Palermo-Genova. Quindi, abbiamo circa un milione e mezzo di passeggeri e 300 mila crocieristi. In questo senso, sarebbe indispensabile, soprattutto per i crocieristi, dimostrare che questo è un porto moderno come gli altri che troveranno nel resto della nostra nazione.

È importante dare oggi un aiuto a questi due porti - e qui chiedo il voto favorevole anche dei colleghi dell'opposizione - anche alla luce dell'approvazione delle autostrade del mare che l'Unione europea ha voluto dare, proprio stamattina, per le quattro opere che riguardano l'Italia. In altre parole, avremo finalmente collegata la Spagna con buona parte dell'Italia, fino a raggiungere Termini Imerese e Palermo.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lumia. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE LUMIA. Signor Presidente, accogliamo positivamente l'invito avanzato adesso dal relatore. Naturalmente, il relatore deve convenire sul fatto che quello utilizzato per affrontare i due temi importanti che fanno parte del contenuto di questo disegno di legge non è un buon metodo: anzi, possiamo dire che si tratta di un metodo sbagliato, oltretutto discuti-

bile. Esso non è il frutto di un'azione programmata ed infatti è episodico, cala dall'alto e non è collegato a nessuna strategia attinente alle infrastrutture che complessivamente deve guardare alla intermodalità, vale a dire a quello che avviene nel campo dei trasporti per via aerea, a quello che dovrebbe avvenire nel settore portuale così anche per quanto riguarda la rete viaria. Non è collegato neanche sul piano strutturale ad altri interventi legislativi che noi abbiamo criticato, e che voi stessi continuamente superate, come è avvenuto poco fa con l'altro progetto di legge che è stato approvato da questa Camera il quale finanzia alcune opere pubbliche locali e, di fatto, si sgancia da un lato dalla legge obiettivo e dall'altro lato da quell'azione di responsabilità progettuale a cui sono chiamate le regioni. Non c'è nessun collegamento, ad esempio, con il piano trasporti, in questo caso, della regione Sicilia.

Ecco perché il metodo è sbagliato e rischia di provocare dei danni. Si tratta di un metodo che rischia di non valutare appieno i bisogni del porto di Palermo e la necessità di creare una infrastrutturazione a supporto del porto di Termini Imerese, con le complesse funzioni che devono coesistere all'interno di questo porto: la funzione commerciale, da svolgersi in collegamento con l'area di sviluppo industriale di Termini Imerese; la funzione turistica da diporto, che naturalmente ha enormi potenzialità, viste le stupende caratteristiche dell'area di Termini Imerese, la vicinanza con diverse zone turistiche e data anche la necessità che la Sicilia sia potenziata in questo particolare contesto del turismo da diporto. Tuttavia, non dobbiamo trascurare anche la funzione della pesca, delle imbarcazioni da pesca che hanno una storica presenza, in particolare, nel porto di Termini Imerese. Questa funzione non dovrebbe essere assolutamente trascurata, ma semmai valorizzata, implementata e incentivata, cosa che invece non notiamo perché anche in questo settore, anzi in questo particolare momento, si sta abbattendo la scure dell'incapacità della regione di incentivare lo sviluppo della pesca anche per una nostra sottorappre-

sentanza nelle importanti decisioni dell'Unione europea che rischiano di penalizzare la pesca, in particolare della Sicilia.

Ecco perché riteniamo che anche per Palermo vi debba essere un'attenzione più progettuale; è un porto che rischia di non avere un'identità precisa e che oscilla tra diverse funzioni, senza che vi sia un'infrastrutturazione in grado di valorizzare e collegare, in modo virtuoso, il suddetto porto con quello di Termini Imerese.

Questo è il motivo per cui rimproveriamo il metodo utilizzato, avvertendo, d'altra parte, il bisogno di intervenire su queste due specifiche questioni che risultano legate nel provvedimento. Il nostro rimprovero si muove anche con riferimento alla seguente considerazione: quando si vara una legge, bisogna approfittare di ciò che si utilizza in modo così solenne ed importante, forse improprio, ed, in tal caso, occorre farlo per riuscire a migliorare complessivamente la condizione del porto di Termini Imerese e di quello di Palermo.

Non sfuggirà al relatore (ha anche accennato di aver visitato i luoghi) che nel porto di Termini Imerese mancano ancora alcune opere; occorre, inoltre, completare opere molto importanti per mettere il porto in sicurezza, per garantire fondali seri e per fare in modo che tutte e tre le funzioni (commerciale, della pesca e da diporto) convivano in modo virtuoso, senza che siano ammassate in modo disordinato, per niente funzionale e produttivo per nessuna delle suddette.

Non sfuggirà che anche nel porto di Palermo sono necessari interventi forti ed investimenti, per garantire un collegamento viario, che, adesso, si riversa direttamente all'interno della città, con un caos e difficoltà enormi per la gestione sia del trasporto persone sia del trasporto merci. Anche in tal caso, è necessario potenziare le strutture interne di servizio per far diventare Palermo una moderna realtà portuale sia nel trasporto delle persone e, quindi, anche nel supporto turistico a tale crescita, con riferimento alle grandi rotte

di navigazione, sia nel trasporto merci, per fare in modo che anche quella realtà abbia un supporto virtuoso e qualificato.

Naturalmente, diamo la nostra approvazione, perché non vogliamo cadere nella trappola di lasciare in asso i due bisogni specifici esistenti all'interno dei porti di Termini Imerese e di Palermo.

Vorrei sottolineare, in modo particolare che, per quanto riguarda il porto di Termini Imerese, non si tratta di un intervento diretto sul porto, poiché si intende semplicemente collegare il porto di tale zona con la zona industriale limitrofa e con il sistema viario.

Faccio presente che si è persa un'occasione; il porto di Termini Imerese avrebbe dovuto essere collegato con l'asse ferroviario, ma non vi è traccia di un simile intervento; vi è semplicemente un collegamento con la struttura viaria, la statale n. 113, e si dovrebbe migliorare anche il collegamento con l'autostrada.

Staremo molto attenti perché quest'opera si realizzi realmente e sfugga a qualunque tentativo propagandistico sotto il profilo di annunci di interventi pubblici che poi, di fatto, non si realizzano, non si concretizzano, non diventano progetti esecutivi, appalti od opere concrete.

Vigileremo perché quest'opera sia a basso impatto ambientale (e non sia un'opera faraonica che vada a deturpare ancora di più l'ambiente) e perché sia realizzata in modo molto serio, con caratteristiche che le permetteranno realmente di essere funzionale e non devastante per il contesto ambientale che ha già subito colpi molto importanti.

Vigileremo anche perché quest'opera sia il frutto di un'attività che rispetti al massimo la regola della legalità e perché non vi siano intorno ad essa appetiti affaristico-mafiosi; come risulta, infatti, anche dalle notizie di questi mesi o di questi giorni, Cosa nostra è molto forte, penetrante e devastante, in grado di controllare il sistema degli appalti.

Non abbiamo mai avuto la tentazione di dire che, siccome vi era la presenza della criminalità organizzata, non si do-

vessero fare le opere. Anzi: dobbiamo farne di più, perché dobbiamo migliorare le caratteristiche dello sviluppo.

Tuttavia, proprio perché dobbiamo costruire un numero maggiore di opere ed alzare il livello dello sviluppo, che è un forte antidoto nei confronti della criminalità organizzata, dobbiamo evitare quello che sta succedendo adesso nei cantieri relativi alle opere pubbliche che si realizzano adesso: in quelle poche opere pubbliche che si realizzano c'è invece una massiccia presenza di attività mafiose, sia nel momento della gara sia, soprattutto, nel momento della gestione del cantiere, fase nella quale la libertà di impresa, la creatività e la responsabilità dell'imprenditore sono messe da parte perché è la mafia che deve stabilire la qualità, il prezzo e i fornitori, regolando quel po' di mercato nelle opere pubbliche che oggi è presente in Sicilia.

Vi è naturalmente il bisogno di agire perché nella realtà di Termini Imerese abbiamo avuto una zona industriale annunciata e poco realizzata, che rappresenta una sfida per tutti: una sfida che esprime un giudizio pesante nei confronti delle classi dirigenti del passato, ma che deve anche essere un esercizio di responsabilità per le attuali e future classi dirigenti.

L'esempio della FIAT la dice lunga: una presenza importante, che non è stata accompagnata da un posizionamento strategico e che ha messo a dura prova i lavoratori; grazie alla loro opera ed a quella delle organizzazioni sindacali si è potuto scongiurare la chiusura dello stabilimento industriale e adesso questo necessita di un rilancio intelligente, fecondo ed in grado di collegare quel tessuto industriale al cuore del Mediterraneo, per far diventare quello stabilimento la punta avanzata dell'Europa che si riorganizza nel settore industriale e in quello automobilistico in particolare. Occorre mettere quella struttura nella condizione di rispondere all'apertura dei grandi mercati che nei paesi del Mediterraneo si avrà in

futuro, con presenze già qualificate e significative nell'attuale contesto produttivo del settore della vendita delle auto.

Per questa ragione è importante da parte nostra accettare la vostra sfida, denunciare il metodo sbagliato, essere pronti ad incalzare il Governo nel richiederli di adottare, e questo riguarda il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il decreto per l'assegnazione delle risorse finanziarie nei confronti dei porti sedi di autorità portuali, nel cui ambito devono essere anche previste risorse da destinare sia al porto di Palermo sia al porto di Termini Imerese.

Allo stesso modo sfidiamo la regione per chiedere di smetterla di occuparsi di clientelismo, di misure di basso profilo e di puntare maggiormente alla programmazione ed alle scelte strategiche. C'è da realizzare l'interporto — mi riferisco naturalmente a Termini Imerese — per renderlo una struttura intermodale funzionale, in grado di rispondere al bisogno di mobilità delle merci e delle persone, che diventa importante e strategica nel cuore del Mediterraneo.

È necessario, inoltre, fare in modo che tutti i vettori dei trasporti siano messi in integrazione ed intermodalità, per fare in modo che la piccola e media impresa locale sia valorizzata, supportata attraverso tutti gli strumenti utili, particolarmente ampi, che nel passato abbiamo predisposto: mi riferisco al credito di imposta, alla legge n. 488, ai patti territoriali, ai contratti d'area e a tutte le misure specifiche che vanno dalla contrattazione programmata a quelle mirate e che hanno come oggetto il perseguimento di obiettivi mirati.

Oggi cominciamo ad avvertire che vi è una forte nostalgia di questi strumenti; non è il centrosinistra che avverte questa nostalgia, ma il sistema delle imprese che continuamente vi rimprovera il ritorno ai vecchi metodi, il ritorno alla intermediazione burocratica: proposte, progetti, mettersi in fila ed aspettare, prenotandosi. Nessuna certezza: passare da un ufficio all'altro, presentare un documento e poi presentarne un altro ancora; tutto questo

in un'opera di intermediazione che voi sapete benissimo lascia ampi spazi, delle vere e proprie autostrade, per l'altra intermediazione, quella più dura e devastante, ovvero quella affaristica ed, in molti casi, anche per quella di natura mafiosa.

Sono le imprese che ve lo dicono, sono gli imprenditori che vi chiedono di non ritornare a quel metodo e di passare, invece, ai meccanismi dell'automatismo, a quei meccanismi che responsabilizzano il sistema delle imprese, dove si premia il progetto, la capacità di rischio e di investimento, dove la politica viene tenuta lontana dalla gestione e ne viene recuperata la funzione nobile, che è quella invece di definire le regole, gli obiettivi, gli incentivi e i disincentivi, dove insomma la politica è chiamata a definire le condizioni dell'autosviluppo, soprattutto di quello locale.

Noi siamo pronti e daremo battaglia sulla legge finanziaria, perché denunciemo che anche lì c'è una caduta, anche lì si perdono delle preziosissime occasioni: abbiamo meno risorse, meno investimenti strategici per il Mezzogiorno e per la Sicilia e meno strumenti per potenziare l'autosviluppo locale.

Ecco perché vi chiediamo di verificare con attenzione il metodo che avete utilizzato. Guardate che il vostro metodo non è costruttivo! Noi abbiamo bisogno di programmazione, di concertazione e di coordinamento! Guardiamo al porto di Termini Imerese comprendendo tutte le esigenze che lì vi sono, ma, magari passo dopo passo — naturalmente con tutta la gradualità che un certo vincolo finanziario impone a voi, come imporrebbe a noi —, facciamolo avendo questa visione di insieme e agendo in piccolo.

Noi recuperiamo il nostro voto positivo all'interno di questa ottica. Consideriamo questi due microinterventi come quell'agire in piccolo dentro una nostra cultura globale di sviluppo di quell'area, dentro al nostro modo di rapportarci con le piccole e medie imprese che è quello appunto di valorizzarne le capacità, l'innovazione, la responsabilità, la capacità di saper cre-

scere senza quei vincoli che un credito sbagliato, una presenza burocratica sbagliata, una presenza devastante delle organizzazioni mafiose mettono sulle spalle del territorio, delle imprese, dei lavoratori e dei cittadini.

Faremo in questo modo e, quando si discuterà in quest'aula, quando avremo le occasioni più importanti, quando si definiranno gli strumenti di una programmazione generale, allora lì si deve dimostrare la capacità di rappresentare la Sicilia e i territori, lì, nel cuore delle decisioni più importanti, nel cuore della definizione delle strategie per le infrastrutture e per le scelte di politica economica nel Mezzogiorno.

Invito i miei colleghi a non farsi incantare da un Governo che lascia piccoli spazi, piccoli margini al di fuori di queste grandi scelte. Sarebbe semplicemente una dimensione asfittica, anche per la rappresentanza parlamentare della Sicilia e del Mezzogiorno, e penso anche non dignitosa per gli stessi rappresentanti parlamentari presenti in quest'aula. Daremo battaglia, vi chiameremo alla coerenza e saremo pronti a chiedervi quello sforzo che facciamo oggi noi nei confronti di questo provvedimento. Vi chiederemo allora di votare i nostri emendamenti, pronti anche a far sentire la nostra voce, pronti anche a forzare la mano di un Governo distratto, lontano dal Mezzogiorno, pronto a far pesare le vostre logiche anche quando la Lega vi umilia e vi impone altre strategie e altre priorità.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Burtone. Ne ha facoltà.

GIOVANNI MARIO SALVINO BURTONE. Onorevole Presidente, colleghi, quando c'è un'attenzione nei confronti del Mezzogiorno e della Sicilia, quando vengono previste risorse, noi della Margherita siamo portati a valutare con grande equilibrio, senza guardare ai particolarismi né ai campanilismi, ma senza superficialità. È necessario comunque guardare con animo sereno ad una valutazione obiettiva delle necessità, ma anche dei benefici che si debbono produrre con i finanziamenti localizzati.

E queste prudenze aumentano quando l'intervento viene orientato verso strutture significative per la competitività, per lo sviluppo economico e sociale, vale a dire i porti. Infatti, in questi anni, a seguito dell'apertura di nuovi mercati — la cosiddetta economia globale —, ma anche per questioni legate alla tutela dell'ambiente, i porti hanno trovato un'ulteriore valorizzazione, perché è stata data maggiore importanza alle vie di comunicazione del mare.

In Sicilia, negli ultimi anni, vi è stata maggiore attenzione rispetto alla crescita delle infrastrutture portuali. Da tempo, è avviata una politica di potenziamento con le risorse che, man mano, lo Stato e la regione hanno finalizzato. Vi sono stati fondi europei. Negli ultimi mesi, non so quante volte il presidente della regione Sicilia ha parlato di grandi accordi di programma sulle vie di comunicazione, facendo spesso riferimento ai porti.

Abbiamo espresso critiche rispetto a tutto ciò, perché di risorse si parla tanto, ma, poi, nel concreto, quello che dice la regione, in modo particolare il presidente della regione, è smentito. E abbiamo anche individuato un errore che è stato commesso negli ultimi anni, quello di stabilire una serie di distribuzioni di risorse a pioggia, senza un minimo di programmazione, smentendo, signor sottosegretario, l'idea degli accordi di programma che dovrebbero contenere le linee di programmazione complessiva in un territorio, quale quello della regione Sicilia.

Ci poniamo la seguente domanda (abbiamo ascoltato l'intervento del relatore ma, in tal senso, non abbiamo ricevuto alcuna risposta e alcun chiarimento): questi articoli che vengono definiti hanno alla base una valutazione ragionata rispetto a ciò che è stato fatto? Sono integrativi rispetto a ciò che ha fatto la regione siciliana? Entrano nel merito della finalizzazione dei porti che in Sicilia hanno specificità riguardo alla loro vocazione commerciale, turistica e peschereccia? È stata attuata questa valutazione attenta per evitare che si possa affermare che comunque arrivano risorse che non sono

produttive perché si disperdono, perché rientrano in una logica meramente clientelare?

Il relatore afferma che per Termini Imerese questo finanziamento è importante ai fini turistici. Questo ha dichiarato (io l'ho sentito). A me pare, invece — lo diceva l'onorevole Giuseppe Gianni —, che si discusse della possibilità di un finanziamento *ad hoc* per Termini Imerese quando esplose la vicenda della FIAT, quando si disse che bisognava dotare di più un'infrastruttura importante, quella del porto.

Riteniamo che il tempo abbia dimostrato che i problemi relativi alla FIAT in quel territorio erano ben altri; non erano legati al potenziamento del porto. In ogni caso, riteniamo che quell'impegno assunto debba essere mantenuto. Ciò che fu detto agli operai, alle istituzioni, al comune e al sindaco deve essere mantenuto. Su ciò entriamo positivamente nel merito.

Allo stesso modo, non abbiamo nulla in contrario rispetto al potenziamento del porto di Palermo. È stato ricordato che Palermo ha un valore strategico. Nessuno lo vuole negare, tuttavia ci chiediamo se esistano studi specifici sul valore strategico di Palermo rispetto a tutte le altre realtà. Mi rivolgo all'onorevole Germanà: Palermo, come porto, ha un valore strategico superiore a Messina, a Catania o ad altre realtà? Mi pare che, su questo, ci sia un indirizzo che non appare supportato da studi, da valutazioni attente.

Vorremmo, invece, che non vi fossero ragioni di campanilismo e di appartenenza. Allo stesso modo, sarebbe molto grave se le decisioni fossero state prese in base all'indirizzo, alle linee politiche che prevalgono in determinate realtà, come il tipo di scelta che ha riguardato le autorità portuali, signor viceministro. In Sicilia, c'è un impazzimento generale intorno a queste nomine!

I Governi, di centrodestra innanzitutto, stanno seguendo non un'indicazione legata alla professionalità ed alla competenza. Facendosi scudo, sempre e comunque, del presidente della regione siciliana, si utilizzano queste importanti nomine, delle

nomine che debbono servire per coprire spazi, per fare un ulteriore fondo di sottogoverno. Per esempio, ad Augusta, è stata fatta una nomina che aveva un preciso obiettivo: quello di compensare la sconfitta elettorale di un candidato a sindaco. A Catania, pare che l'indicazione abbia come scopo quello di compensare gli equilibri politici all'interno della giunta di Catania. Mai che si guardi alla competenza! Mai che si guardi all'importanza strategica che le autorità portuali debbono avere!

Signor viceministro, abbiamo presentato un'interrogazione parlamentare al riguardo. Cogliamo quest'occasione per rivolgerle l'invito a guardare con molta attenzione a ciò che farà il Governo, alla nomine clientelari che tenterà di fare il presidente della regione siciliana.

Per concludere, riconfermo il nostro orientamento positivo perché vogliamo rispondere ad un impegno che abbiamo assunto, a nome delle istituzioni, innanzitutto nei confronti dei lavoratori di Termini Imerese. Riteniamo che questo sia un segnale: continua la nostra partecipazione rispetto alle esigenze di quel territorio. Tuttavia, ci permettiamo di dire che questa è un'occasione perduta. Non abbiamo nulla contro il potenziamento del porto di Palermo. Tutt'altro! Avremmo voluto, però, che si ragionasse in una maniera diversa: senza localismi, senza la miopia riduttiva e con il respiro necessario quando si discute di siffatte infrastrutture.

Ci auguriamo, quindi, che vi possa essere, più in là, la possibilità di integrare questi nostri discorsi. Tra qualche settimana, signor viceministro, colleghi parlamentari, ci occuperemo del disegno di legge finanziaria. In quel momento, verificheremo. Avanzereмо la proposta di integrare queste risorse per Palermo e per Termini Imerese e verificheremo, inoltre, se sarà riservata adeguata attenzione agli altri porti, a porti importanti che vivono la difficoltà dell'attuale momento economico della Sicilia e che debbono essere potenziati non per dare sbocco a campanilismi o particolarismi, ma per delineare un disegno strategico che possa servire alla

crescita economica e sociale della Sicilia (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-l'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Nicolosi. Ne ha facoltà.

NICOLÒ NICOLOSI. Signor Presidente, desidero esprimere il mio vivo compiacimento per l'approdo in Assemblea, questa sera, di una proposta di legge che dedica attenzione — io dico significativa attenzione — ai problemi di Termini Imerese e del suo porto ed a quelli del porto di Palermo.

Non dimentichiamo ciò che ha formato oggetto di discussione in quest'aula, quello che ha creato apprensione, in quei territori, a popolazioni che hanno vissuto la drammatica esperienza della possibile chiusura dello stabilimento di Termini Imerese; non dimentichiamo gli impegni che, proprio qui, furono assunti affinché non solo si lavorasse, affinché lo stabilimento a Termini Imerese permanesse, ma anche affinché vi fossero condizioni di tipo infrastrutturale complessivamente migliori, che offrissero la possibilità di portare più agevolmente sui mercati ciò che veniva prodotto (in quel caso, le autovetture che la FIAT produceva).

Adesso, qui, qualcuno ritiene di poter portare elementi che, pur se accompagnati da una positiva dichiarazione di intenti circa il voto finale, farebbero in qualche misura dubitare della bontà dell'iniziativa.

Francamente, sarebbe apparso strano che almeno questo non fosse avvenuto o comunque annunciato. Ma devo dire che non è vero che gli interventi proposti hanno una condizione slegata da una idea programmatica di uno sviluppo sia a Termini che a Palermo. Infatti, quello su Termini non è il solo intervento di collegamento che viene adesso proposto con l'area industriale e con la statale, in quanto si lega alle attività delle ferrovie per il raddoppio ferroviario e, quindi, per una connessione che avviene proprio in quelle zone con l'area industriale di Termini Imerese e con il porto, si lega all'autostrada che è a due passi, si lega a

finanziamenti già ottenuti per l'intervento sul porto e sull'autoporto. Questa è una condizione che, legandosi ad altre iniziative ed interventi (e mai mi è parso che tanti ne siano stati previsti in questi territori da un anno a questa parte), essenzialmente iniziative frutto delle attività di questo Governo, delinea un disegno, che forse non è stato enunciato organicamente, ma che si muove sul linee organiche che porta a ritenere che tutto quanto si sta facendo e quello che ancora occorre fare è veramente rilevante per la economia di Termini, del comprensorio del Termitano, delle Madonie, essendo Termini sostanzialmente la capitale della realtà provinciale del Palermitano. C'è Palermo, con una sua rilevanza intorno a centri ravvicinati e c'è Termini, che è la capitale del resto del contesto del territorio. Le iniziative assunte sono rilevanti e importanti.

Mi è occorso di sentire anche critiche intorno ad un altro collegamento, importante anche questo, che attraverso l'ANAS si sta realizzando tra il Corleonese e il Palermitano, con due elementi essenziali di raccordo: il porto di Termini Imerese, per le merci essenzialmente, e il porto di Palermo. Un'area, quella del Corleonese, che è rimasta la più emarginata rispetto alla città; vorrei dire in tutti i sensi emarginata, anche per effetto della presenza del fenomeno mafioso.

Ebbene, qualcuno è arrivato a sostenere da parti politiche ben definite, che qui hanno trovato voce anche stasera, che una strada di collegamento tra Corleone e Palermo, tra Corleone e il porto di Termini Imerese, quale sarà il compito a cui assolverà anche la strada che va a realizzarsi, allontanerebbe la realtà del Corleonese dalla città e da Termini. Quando si velocizza un raccordo, quando si crea un rapporto maggiore tra un territorio e l'altro mi chiedo come si fa a sostenere il dato contrario: che una opportunità di avvicinamento, che una viabilità migliore allontana anziché avvicinare. Eppure, quando le cose avvengono sul versante di forze politiche che si contrappongono ad altre che criticano, e soltanto criticano, avviene pure che si sente dire che una

strada, che migliora la percorrenza, allontana anziché avvicinare. Allora, io credo che il dato rilevante che noi possiamo cogliere questa sera è che sul porto di Palermo, sul porto di Termini Imerese si stanno realizzando...

PRESIDENTE. Onorevole...

NICOLÒ NICOLOSI. ...condizioni rilevanti che vanno incontro a quelle che sono esigenze obiettive di quelle strutture al servizio di quella comunità. Io questo oggi voglio evidenziare e chiaramente, rispetto a questo, testimonio la mia soddisfazione e quindi annuncio il voto favorevole — quando sarà dato, spero domani — a questo provvedimento.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lo Presti. Ne ha facoltà.

ANTONINO LO PRESTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, questa proposta di legge si inserisce nel quadro più ampio degli interventi previsti sul porto di Termini Imerese, più in particolare e più in generale sul porto di Palermo, interventi che sono finalizzati alla realizzazione di qualificate infrastrutture che possono amplificare le potenzialità di un territorio imprenditoriale collocato in una posizione strategica, di un tessuto imprenditoriale collocato in una posizione strategica per l'intera area meridionale del nostro paese: una potenzialità di un territorio che è stata gravemente messa in discussione qualche mese fa, fino a correre il rischio di essere compromessa dalla crisi della FIAT di Termini Imerese, una crisi per fortuna superata da una pronta resipiscenza dell'azienda, *re melius perpensa*, anche grazie all'intransigenza del Governo, che non ha ceduto sul fronte della cassa integrazione, dell'accoglimento delle richieste di un piano industriale assolutamente inaccettabile.

È un'azienda che ha deciso di continuare la propria attività garantendo i livelli occupazionali dello stabilimento, dell'indotto, che è molto importante in quella zona, e, quindi, la potenzialità di

sviluppo di un territorio significativo ed importante. È grazie proprio al Governo di questo paese che si è arrestato un processo di crisi; ed è sempre grazie al Governo di questo paese e all'iniziativa di parlamentari della maggioranza, che in questo momento governa il paese, che oggi discutiamo di un provvedimento che è una parte d'interventi più importanti e qualificati.

Colgo quest'occasione per ringraziare i parlamentari della Casa delle libertà che al Senato hanno dato la stura a quest'iniziativa che è stata veramente accolta in modo unanime da tutte le forze politiche tant'è che in quella sede questo provvedimento è stato votato in Commissione in sede legislativa a dimostrazione che lì è stato colto lo spirito reale di un'iniziativa del genere che, invece, qui, alla Camera, sembra ancora aleggiare e non fermarsi. Desidero ringraziare i senatori che hanno dato vita a questo provvedimento che va a finanziare una cosa — una strada — che sembrerebbe apparentemente isolata ma che, in realtà, si colloca, come dicevo all'inizio del mio intervento, in un quadro più ampio di finanziamenti che sono stati già deliberati e, quindi, già esistenti, i quali andranno ad incidere profondamente, modificandola, su quella realtà territoriale che è stata scelta come realtà territoriale a grande sviluppo per i futuri destini commerciali della nostra nazione. Termini Imerese è stata inserita, infatti, nella cosiddetta legge obiettivo per quanto riguarda la realizzazione dell'interporto; su Termini Imerese già grava positivamente un finanziamento di circa 30 miliardi deciso dalla Conferenza Stato-regioni che inciderà sulla realizzazione delle infrastrutture dell'interporto; su Termini Imerese grava positivamente l'approvazione di un piano regolatore dei porti che prevede la realizzazione di 700 posti barca, che non sono soltanto posti barca destinati ai turisti ma sono anche posti barca per la flottiglia dei pescherecci di quella importante realtà. Questo provvedimento, quindi, non è che un aspetto del più ampio quadro d'investimenti che riguarda la città di Termini Imerese. Con ciò credo di aver

superato le obiezioni che sono state mosse dai colleghi che mi hanno preceduto i quali, o sono poco informati, oppure hanno preferito non ricordare questi aspetti.

C'è da rilevare un dato: le città di Termini Imerese e di Palermo s'inseriscono in un mosaico più ampio che è il mosaico della modernizzazione infrastrutturale del nostro paese, che è il mosaico della modernizzazione delle attività commerciali e produttive del sistema paese che questo Governo ha iniziato a portare avanti nel momento stesso in cui si è insediato all'inizio della legislatura, e che continuerà a portare avanti. Termini Imerese e Palermo sono esempi di un'attenzione che una maggioranza, che vuole veramente cambiare questo paese, sta dimostrando verso i problemi concreti immaginando, fin da ora, quale sarà il futuro asse di sviluppo delle attività e degli scambi commerciali che segneranno i prossimi destini dell'Europa unita. Non v'è dubbio, infatti, che l'asse commerciale si sta spostando dai mercati dell'Occidente verso i mercati dell'Oriente; in questo contesto, la Sicilia, Termini Imerese, Catania e Siracusa, sono porti, sono strutture, sono territori, che si trovano più a est di qualunque altro territorio europeo.

Quindi, è positiva l'individuazione di queste realtà come possibili proiezioni future di nuove vie di comunicazione verso l'Oriente. I mercati dell'Oriente attendono la possibilità di interrelazionarsi con l'Europa e le uniche vie naturali sono quelle collocate nel Mediterraneo perché i suoi porti sono la prima barriera di ingresso in Europa.

Allora, se collegassimo tutte queste fila, ci renderemmo conto che il programma di questo Governo è ad ampio respiro. È un progetto che guarda lontano e che anche da piccole realtà — o da realtà che possono sembrare tali, come Termini Imerese — si proietta verso prospettive più grandi. In questo senso, vogliamo rassicurare i nostri cortesi avversari che il programma di governo iniziato l'8 giugno del 2001 — proseguito in questi due anni e mezzo con una serie di numerosissimi interventi in

tutti campi che riguardano l'ammodernamento del sistema paese —, proseguirà nel tempo che ci rimane in questa legislatura, nonostante i girotondi, i girotondini, gli attacchi strumentali, la discesa in campo di un leader che è rimasto per troppo tempo lontano dalla realtà di questo paese e le liste uniche.

Porteremo avanti con determinazione il nostro programma, anche costruendo piccoli tasselli come quello di Termini Imerese.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 3922)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Giuseppe Gianni.

GIUSEPPE GIANNI, Relatore. Signor Presidente, intervengo per significare che si tratta di due interventi mirati per dare funzionalità al porto turistico-commerciale di Palermo, per realizzare l'ammodernamento della stazione marittima della città, e al porto turistico-industriale di Termini Imerese. Si tratta di un intervento finalizzato alla realizzazione del collegamento tra il porto, la città e la zona industriale della stessa. I colleghi Burtone e Lumia hanno svolto una serie di ragionamenti che, francamente, sono incomprensibili. Si è parlato di Augusta, della porto authority, del presidente che non è funzionale, non è professionale, che è stato premiato perché ha perso, dimenticando che si tratta di un professionista che ha un curriculum di tutto rispetto, vicepresidente dell'autorità portuale della provincia di Siracusa per parecchio tempo, ingegnere navale e quant'altro. Comunque, non voglio scendere in questi particolari, non voglio difendere nessuno, ma non riesco a capire come è possibile che si parli degli anni passati, dimenticando che i cinque anni precedenti sono stati governati dal centrosinistra.

Non capisco il collega Burtone che parla di interventi nel Mezzogiorno, dimenticando che proprio l'altro ieri Prodi ha cancellato con un colpo di penna il ponte di Messina.

ANTONIO BOCCIA. Non dire sciocchezze! Ma che c'entra Prodi?

GIUSEPPE GIANNI, *Relatore*. Non c'è da rispondere a nulla, se non al fatto che sono due interventi che completano due opere importanti per la città di Palermo e di Termini Imerese.

BASILIO GERMANÀ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Mi dispiace ma lei non può intervenire in questa fase

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, ho ascoltato gran parte del dibattito. Il Governo sostiene questa proposta di legge di iniziativa parlamentare perché ha un suo significato, una sua rilevanza ed una sua importanza.

Anche il relatore, onorevole Giuseppe Gianni, che ringrazio, e gli altri colleghi intervenuti nel dibattito lo hanno sottolineato con una serie di argomentazioni e di valutazioni. Il Governo sostiene questo provvedimento perché si inserisce chiaramente in un disegno organico e si inserisce nella politica delle infrastrutture e dei trasporti che è stata ed è il momento di riferimento dell'iniziativa e dell'azione del Governo.

Stiamo entrando con forza, ma soprattutto con grande difficoltà (anche alcuni interventi ne hanno dato la sensazione), in una fase culturale diversa nell'attività e nell'azione che riguardano le opere pubbliche, nella infrastrutturazione e, soprattutto, nella trasportistica.

Non vi sono più, quindi, interventi clientelari, a cui si riferiva il collega Lumia. Onorevole Lumia, noi ci portiamo dietro sempre un segno, essendo meridio-

nali (io non sono di Bolzano ed ovviamente lei lo sa), e, quando facciamo qualcosa, vi è sempre qualcuno che ci rincorre per dirci con forza: questi interventi che realizzate nel Mezzogiorno richiamano l'organizzazione criminale mafiosa. Ciò anche perché la mafia non ha aggettivazione, non ha specificità, non ha gradazione e bisognerebbe, ovviamente, che vi fosse sempre di più una grande mobilitazione, evitando con forza criminalizzazioni di accatto ed alibi di vecchie, antiche e rinnovate disattenzioni nei confronti del Mezzogiorno.

Non vi è dubbio che quelle che noi vogliamo non sono opere clientelari. Infatti, queste opere o si inseriscono in un piano organico oppure non hanno alcun significato. Per dire la verità, quando ho avuto contezza di questa iniziativa parlamentare, ho fatto qualche valutazione come viceministro delegato a questo settore. Mi sono chiesto il motivo per cui, essendovi dei finanziamenti previsti dalla legge ordinaria, si contemplino Termini Imerese e Palermo. Poi, mi sono fatto un mio convincimento: era necessario dare infrastrutture e, soprattutto, possibilità di rafforzamento e di espansione per Termini Imerese e per Palermo.

Ovviamente, i porti soffrono molte volte una condizione di soffocamento: o hanno collegamenti con i grandi circuiti oppure non hanno alcuna possibilità di espandersi, di rafforzarsi e, quindi, di recitare il ruolo per cui sono stati realizzati. Credo che questo sia un dato che riguarda Termini Imerese.

Ritengo che tale mio convincimento trovi riscontro anche nelle parole che ho ascoltato in questo dibattito. Allora, dobbiamo sempre guardare al sistema della portualità. Non esiste Termini Imerese se non esiste Palermo e se non esistono Augusta, Messina e Catania e nessuno può pensare di realizzare un porto ogni dieci miglia o ogni cinque miglia: io sono contrarissimo.

Bisogna realizzare un sistema portuale collegato al trasporto su gomma, collegato al trasporto su rotaie e collegato all'aeroportualità. Bisogna dare ad ogni porto una