

valenza strategica dei percorsi assicurati dalla Salerno-Reggio Calabria, è stato enorme.

Dall'altro lato, vi è un ulteriore dato oggettivo: una complessiva difficoltà e, anzi, l'incapacità della macchina degli interventi delle pubbliche amministrazioni statali complessivamente intese ad assicurare risposte celeri ed efficaci, capaci di eliminare, di attutire, di ridurre e contenere tutti pregiudizi e tutti i disagi che si sono creati. È, quindi, evidente che tutta la macchina pubblica complessivamente intesa, volta ad organizzare misure preventive e adeguate per evitare questa situazione, non ha funzionato.

Oggi, rispetto a questi due dati oggettivi, vi è soltanto un altro dato: il ministero afferma che non ha responsabilità. Tutti i soggetti pubblici competenti nella materia hanno sostenuto di non avere responsabilità. Di fronte alle tante difficoltà, ai tanti disagi, ai tanti pregiudizi che sono derivati, l'unico dato che il Governo fornisce è che esso non è responsabile e che non vi è responsabile.

In proposito, vorremmo anche ricordare velocemente alcuni dati. Ricordiamo come le previsioni meteorologiche comunicate dal capo del Dipartimento della protezione civile Bertolaso fossero assolutamente negative e sfavorevoli; lo stesso ha affermato in Commissione lavori pubblici di aver reso queste previsioni tre giorni prima che la precipitazione nevosa e il maltempo diventassero sempre più gravi.

Abbiamo anche la consapevolezza che, proprio in relazione ad un episodio, in qualche misura analogo, verificatosi nel febbraio 2004 lungo il tratto appenninico tra Firenze e Bologna dell'A1, vi era stata un'assunzione unitaria e seria di responsabilità delle Commissioni riunite trasporti e lavori pubblici della Camera, proprio per addivenire alla creazione di un centro di coordinamento politico di alto profilo presso il Ministero dell'interno, volto ad assicurare un efficace raccordo ed un efficace coordinamento in occasione di eventi di questo tipo tra tutte le strutture operative presenti sul territorio, dall'ANAS

alle ferrovie, dalla polizia stradale ai carabinieri, ai vigili del fuoco, alle regioni e agli enti locali.

Ebbene, sappiamo che la risoluzione approvata il 13 luglio 2004, non è stata attuata rapidamente e tempestivamente per varie ragioni, che si possono ascrivere a motivazioni diverse: ritardi, inerzie, scontri, contrasti e disattenzioni nel dialogo istituzionale tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti. Ma, sicuramente, rimane il dato di un atto parlamentare, che responsabilmente si poneva l'esigenza di accrescere la capacità di intervento dello Stato e che è rimasto senza alcun seguito.

Naturalmente, questa è anche la conseguenza di una scelta adottata negli ultimi anni, dal 2001 in poi. Vi è un dato di fondo: nonostante le tante promesse, i tanti proclami e i tanti messaggi ad effetto, assumendo come riferimento dati forniti da osservatori e da fonti autorevoli e imparziali, come l'associazione nazionale costruttori edili, soltanto nel raffronto tra il 2005 e il 2003 vi è una riduzione complessiva in termini reali dei fondi e dei finanziamenti per le infrastrutture che supera il 20 per cento in due anni.

Ma vi è di più: nello sforzo di concentrare le poche, pochissime risorse disponibili che il Governo ha in concreto rastrellato per le infrastrutture, vi è stata una progressiva contrazione dei finanziamenti assicurati all'amministrazione ordinaria complessiva dei lavori pubblici, quella che deve assicurare anche un sistema di misure preventive, di interventi efficienti e di azioni adeguate e tempestive per garantire la sicurezza piena delle nostre infrastrutture e la loro compiuta fruizione in tutte le vicende, anche in quelle, come l'ondata di maltempo che si è registrata con tanta forza nel gennaio 2005, che escono dalla ordinarietà.

Ammodernare il sistema infrastrutturale del paese, infatti, significa non soltanto costruire nuove opere pubbliche o potenziare quelle esistenti con i miglioramenti ritenuti necessari, ma significa anche investire in concreto ed adeguata-

mente per assicurare sicurezza completa delle infrastrutture e loro piena e completa utilizzazione.

Allora, questo dibattito costituisce anche e soprattutto l'occasione per un bilancio a tutto campo della politica seguita nel settore delle infrastrutture. Il nostro atteggiamento in questi anni è stato scevro da preconcetti e il più possibile fondato sull'attenzione agli interessi del paese. Abbiamo sostenuto, sosteniamo e sosterremo che l'ammodernamento infrastrutturale è e deve rimanere questione centrale nella priorità delle agende del Governo e del Parlamento. Abbiamo anche seguito con attenzione — lo abbiamo detto dal primo momento come gruppo della Margherita — alcune innovazioni procedurali come quelle del *general contractor* o dei maxi lotto per la Salerno-Reggio Calabria.

Tuttavia, abbiamo chiarito sin dal primo momento la nostra posizione, assumendoci per intero la nostra responsabilità, a differenza di quello che ha fatto e continua a fare il Governo, perché abbiamo detto che un piano di opere pubbliche effettivo per ammodernare il paese deve necessariamente essere correlato e commisurato ai finanziamenti effettivamente disponibili. Abbiamo detto che i progetti in cantiere possono camminare bene e rapidamente solo se si accresce la capacità organizzativa della pubblica amministrazione dei lavori pubblici, la sua forza e la sua efficacia di intervento, per sciogliere i nodi e gli ostacoli che contrassegnano gli iter delle opere pubbliche. Abbiamo anche detto che, quando la coperta delle risorse finanziarie che il Governo pone a disposizione del comparto delle opere pubbliche è corta, anzi, com'è accaduto in questi quattro anni, è cortissima, maggiormente bisogna avere il coraggio di indicare una griglia ristretta e ristrettissima di vere ed effettive priorità.

Quando, invece, per accontentare tutti e nessuno si vuole estendere il quadro delle priorità su un campo smisurato di opere, la risposta è che nuove opere non si realizzano e quelle in corso procedono con una fatica enorme e con un disagio che cresce e appesantisce sia l'attività

economica e produttiva del paese, sia, soprattutto, la vita quotidiana dei cittadini.

Abbiamo anche sottolineato questi aspetti in relazione all'arteria autostradale sulla quale è accaduta la vicenda così grave, così brutta, per un paese davvero moderno quale quella dello scorso gennaio: l'autostrada Salerno-Reggio Calabria. Abbiamo svolto un'attività di controllo e di monitoraggio costante e scrupolosa per vigilare sull'operato del Governo come è dovere di una forza responsabile di opposizione, ma anche per indicare le misure da adottare e per assumere tutte le responsabilità politiche.

È vero: ci sono stati sette maxi lotto, ma, signor ministro, vogliamo dire con chiarezza che di questi sette maxi lotto attualmente i lavori sono in corso soltanto sul primo e, dopo sedici mesi dalla consegna dei cantieri, la contabilizzazione delle opere eseguite raggiunge appena il 10 per cento? Vogliamo dire che sugli altri sei maxi lotto i lavori non sono in corso e che, quindi, non sono mai iniziati su circa 240 chilometri dei 440 complessivi di autostrada? Vogliamo dire che per il quinto e il sesto maxi lotto calabrese siamo in fase di aggiudica provvisoria, dopo mesi e mesi dall'apertura delle procedure, ovvero che il cantiere, pur aggiudicata la gara, non è stato mai aperto? Vogliamo dire che continuano a mancare più di tre miliardi di euro per finanziare l'intero progetto? Vogliamo anche dire, signor ministro, che vi è stata tutta una politica degli annunci ad effetto? Come non ricordare, ad esempio, le delibere del CIPE del 27 maggio e del 27 settembre 2004 che indicano l'erogazione di finanziamenti per maxi lotti della Salerno-Reggio Calabria e che impiegano mesi e mesi per essere redatte, registrate dalla Corte dei conti, essere pubblicate e diventare finalmente operative?

Signor ministro, rispetto a tali dati ed al di là di tutti i giudizi trionfalistici, procedendo con questo ritmo dei lavori, con queste difficoltà dell'amministrazione, con questa carenza di fondi disponibili, la scadenza del 2008 per completare quell'arteria e quell'autostrada non sarà, pur-

troppo, rispettata. Noi non vogliamo questo e per tale motivo chiediamo al Governo l'assunzione di una responsabilità politica precisa e diversa che faccia i conti fino in fondo con la realtà. Mi riferisco alla realtà vera, non quella che viene evocata nei proclami ad effetto e nei programmi che miracolisticamente si dovrebbero realizzare. La realtà vera è quella dei fondi che non ci sono, è quella emersa nelle ultime settimane e che ci conduce a formulare un giudizio negativo sull'operato del Governo, sull'operato del ministro delle infrastrutture.

Siamo di fronte alla drammatica emergenza delle polveri sottili e le grandi e medie città sono alle prese con il drammatico problema dello smog. Tutto ciò è accaduto anche per una ragione precisa: la crisi del trasporto pubblico locale, il taglio dei finanziamenti realizzato con le ultime leggi finanziarie. Da tale punto di vista chiediamo ed attendiamo in quest'aula oggi una svolta, un impegno preciso, concreto, tangibile e quantitativamente certo per rilanciare finalmente il settore del trasporto pubblico locale.

Del resto, è ben triste che nel giorno in cui entra in vigore il Protocollo di Kyoto — anche questa Assemblea stamattina unitariamente ha votato una mozione ed una risoluzione in tal senso — dobbiamo invece confrontarci sulla totale e drammatica carenza di fondi, di attenzioni e di politiche del Governo in questo campo.

Come non ricordare quanto accaduto nel trasporto ferroviario nelle ultime settimane? Mi riferisco alla tragedia verificatasi lungo la tratta Verona-Bologna, alle proteste ripetute dei viaggiatori pendolari in diverse zone del paese, a conferma anche che tutto il settore delle opere ordinarie, dal trasporto stradale al trasporto ferroviario, è stato drammaticamente abbandonato in questi anni. Gli enti locali hanno visto tagliare pesantemente le loro risorse e hanno dovuto ridurre drasticamente i progetti da appaltare ed i cantieri da poter aprire per opere di grande rilevanza, pur se considerate « straordinarie ».

Come non porci il problema che si è verificato nel gennaio scorso sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria ad appena 11 mesi di distanza dal problema analogo verificatosi, anche in quel caso con tanti disagi, sul tratto appenninico dell'autostrada A1? Sono tutti diversi risvolti, diversi profili che ci portano a delineare un consuntivo assolutamente negativo e fallimentare. Nelle tante enunciazioni, nei tanti *slogan* che il Governo in campagna elettorale e in questi quattro anni ha cercato di trasmettere in quest'aula e nel paese, l'ammodernamento infrastrutturale è stato più volte indicato come una realtà che si stava avvicinando. Invece, non si sono viste in concreto nuove grandi opere concluse e le stesse opere in corso procedono con enorme lentezza e con tanta fatica.

Ecco perché in quest'aula vogliamo chiedere al Governo una riflessione seria e rigorosa, signor ministro, non giudizi superficiali, non toni arroganti, non atteggiamenti mortificanti per gli italiani, in particolare per i meridionali. Abbiamo apprezzato le parole e lo stile del Vicepresidente Follini che chiese scusa in quell'occasione a tutti gli italiani rimasti in tale difficoltà. Lei ha evocato ipotesi di malattie che affliggerebbero una parte di quei cittadini italiani e non si è minimamente posto il problema di affrontare in chiave problematica la riflessione su una vicenda che ha creato tanto disagio, tanta difficoltà e tanta preoccupazione motivata ed accorata nel paese. Tanto meno, ha collegato tali diversi aspetti che, come tasselli di un mosaico, stanno ad indicare come il divario tra i programmi messi in campo e le realizzazioni poste in essere sia enorme e drammatico.

Questa, signor ministro, è la nostra posizione. È una posizione che non guarda a chi pensa che, per ammodernare i sistemi infrastrutturali di un paese, basta disegnarlo con colpi di pennarello sulla cartina dello stivale in un salotto buono televisivo, ma che invece deve fare i conti, giorno per giorno, con i problemi veri della comunità, con gli interessi degli italiani.

Sappiamo che nel campo delle infrastrutture occorre fare i conti con due grandi nodi: le risorse effettivamente disponibili, la capacità organizzativa e l'efficienza della pubblica amministrazione nel portare avanti i piani di ammodernamento infrastrutturale.

Su entrambi i terreni, con riferimento ad entrambi i pilastri, che soli possono reggere la politica di ammodernamento infrastrutturale del paese, la risposta è totalmente negativa. Le risorse sono fortemente diminuite. La capacità di intervento della pubblica amministrazione, come testimoniato da quest'ultima vicenda, non si è affatto accresciuta; anzi, è ancor di più rarefatta e diminuita. Questo è il senso di una nostra posizione, che noi indichiamo con grande responsabilità, con grande determinazione e con grande passione civile in quest'aula e al paese. Siamo convinti che il nostro paese abbia bisogno di una grande politica di ammodernamento infrastrutturale, che faccia i conti effettivamente con la realtà, incrementando le risorse ed avendo una visione complessiva, in cui i temi della sicurezza della circolazione e della sicurezza complessiva del nostro sistema infrastrutturale, i temi della capacità d'intervento dell'amministrazione per lenire ed attenuare i disagi e le difficoltà dei cittadini, siano effettivamente tenuti in debito conto e siano portati avanti con politiche chiare e precise, che soprattutto siano visibili agli occhi e alla quotidianità dei cittadini.

Da questo punto di vista, abbiamo avuto l'indicazione da parte sua, signor ministro, dell'assenza di qualsiasi responsabilità, del suo ministero e del Governo, rispetto a quello che per noi è un drammatico bilancio negativo nel campo delle infrastrutture. Il paese e i cittadini hanno sicuramente un giudizio diverso. Noi ci rivolgiamo, con tutta la nostra responsabilità, a questo paese e ai cittadini, indicando che per andare avanti e per evitare episodi del genere occorre anche un ben diversa responsabilità politica e governativa (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*).

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

PAOLO ROMANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la mozione che oggi discutiamo fa riferimento alla difficile situazione che si è verificata per gli automobilisti nelle giornate del 26, 27 e 28 gennaio scorsi sull'autostrada Salerno Reggio Calabria, a seguito delle intense nevicate e del forte maltempo, richiamando un presunto atteggiamento di incuria da parte del ministro nella direzione del coordinamento in tale situazione, un ritardo nella programmazione dei lavori della Salerno-Reggio Calabria ed un fallimento nelle politiche per i trasporti e le infrastrutture. Di fronte a tali affermazioni, del tutto retoriche ed assolutamente prive di fondamento concreto, è necessario fare in questa sede un po' di chiarezza, basandoci su dati, numeri ed elementi certi, e non su semplici parole.

Prima di tutto, come evidenziato con chiarezza dal ministro Lunardi nel corso dell'audizione svoltasi subito dopo il verificarsi di tali eventi presso le Commissioni riunite VIII e IX della Camera, si è intervenuti prontamente, con la collaborazione e l'assoluto impegno di tutti i soggetti competenti, per evitare involuzioni ancora più negative rispetto al poderoso fenomeno meteorologico che si era manifestato. I sindaci di alcuni comuni della zona hanno ricordato che negli ultimi cinquant'anni mai si era manifestata una tale entità nevosa. La direzione generale dell'ANAS, nel rispetto di una apposita direttiva impartita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha infatti immediatamente allertato tutti i compartimenti regionali interessati. Tali compartimenti hanno attivato i relativi piani neve, mentre funzionari e dirigenti ANAS hanno partecipato ai tavoli provinciali di emergenza, convocati dai prefetti delle province interessate dagli eventi.

Nelle 12 regioni maggiormente investite dall'ondata di maltempo sono intervenuti complessivamente 1095 uomini dell'ANAS e 570 mezzi operativi, non solo sulla rete stradale ed autostradale dell'ANAS, ma

anche sulle strade non di competenza dell'ANAS stessa. La comunicazione relativa all'obbligo di catene a bordo nei tratti interessati è stata veicolata attraverso i vari notiziari e sono state previste precise forme di preavviso all'utenza. Ogni comunicazione, compreso l'obbligo delle catene a bordo, è stata diffusa all'utenza tramite i pannelli a messaggio variabile. Sono seguiti interventi costanti, per lo spargimento del sale e per la progressiva chiusura dei tratti nelle zone maggiormente colpite dalle nevicate.

Di certo, il problema più evidente è stato quello dell'elevato numero di mezzi pesanti che, nonostante le chiare previsioni del codice della strada in proposito, hanno contravenuto all'obbligo di uso delle catene in caso di neve.

Anche con riferimento all'attuazione della risoluzione n. 8-00094, relativa all'istituzione di un centro di coordinamento nazionale per le situazioni di crisi in materia di viabilità, approvata dalle Commissioni riunite VIII e IX il 13 luglio 2004 e richiamata nella mozione, il ministero ha precisato che, finalmente, è stata ratificata con apposita delibera, prevedendo l'istituzione di tale centro che potrà sicuramente facilitare gli interventi di urgenza per il futuro.

Al tempo stesso, il ministro ha evidenziato che, per rafforzare le misure da assumere in futuro, ci si sta muovendo lungo tre direzioni distinte, ma contestuali: un intervento ancora più incisivo a livello europeo per la definizione di norme che impongano la dotazione a bordo delle catene, il potenziamento degli interventi in favore delle autostrade del mare, su cui il Governo punta in special modo, canalizzandovi, in particolare, il traffico dei TIR, di fronte a previsioni di intensa neve e la definizione di soluzioni, d'intesa con l'ANAS, per un ulteriore contenimento dei tempi di realizzazione delle opere lungo l'intero asse stradale Salerno-Reggio Calabria.

Sui lavori relativi alla tratta Salerno-Reggio Calabria, va, infatti, in primo luogo, ribadito che i forti disagi subiti dall'utenza erano legati all'assurda logica di realizzare

l'ammodernamento dell'asse autostradale in questione attraverso lotti parziali, segmenti che producevano solo illusoria positività e, soprattutto, non generavano mai una continuità funzionale dei flussi di traffico, ma solo pericolosi intasamenti e non davano alcuna certezza sul completamento dell'intero asse.

Solo con l'inserimento della realizzazione completa in tempi certi della tratta fra gli obiettivi portanti del primo programma delle infrastrutture strategiche approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001, in attuazione della legge obiettivo, si è riusciti a garantire subito adeguate e progressive risorse con il risultato, ad oggi, di aver approvato, appaltato e consegnato i lavori per tre maxi lotti per un importo pari a 2,3 miliardi di euro.

Oggi, il sistema messo in moto dalla legge obiettivo rappresenta una realtà concreta, un complesso meccanismo che interviene non solo sulla normativa che attiene alle procedure di autorizzazione, aggiudicazione e realizzazione delle opere, ma che riforma i processi programmatori e semplifica il quadro che governa l'assegnazione delle risorse e l'erogazione delle stesse, in base allo stato di avanzamento delle opere.

Infine, viste le premesse della mozione al nostro esame, mi sia consentito in questa sede un richiamo al lavoro svolto in questi quasi quattro anni dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Parlamento su tutti i temi che riguardano la sicurezza nel settore dei trasporti. Mi riferisco, in particolare, alla riforma del codice della strada, ai positivi risultati ottenuti con l'introduzione dell'istituto della patente a punti, agli interventi relativi al settore del trasporto aereo dove, sulla base di un ampio lavoro istruttorio e di approfondimento svolto dalla IX Commissione dopo il tragico evento di Linate, è stato definito uno schema di decreto legislativo, attualmente all'esame parlamentare, di riforma, modifica e aggiornamento dell'intera parte aeronautica del codice della navigazione.

Nello stesso tempo, le Commissioni VIII e IX sono da tempo impegnate nell'esame

delle proposte di legge volte ad individuare interventi efficaci per il rafforzamento delle misure per la sicurezza stradale, anche per quanto riguarda forme più efficaci di comunicazione via radio agli utenti, di fronte al verificarsi di eventi meteorologici avversi (è un problema che è emerso in tale occasione).

L'Italia, infatti, a causa della sua conformazione orografica, delle condizioni climatiche del territorio e della vetustà delle sue strutture, è caratterizzata da zone ad elevato rischio meteorologico, sismico e calamitoso in generale, il che comporta che, anche di fronte a situazioni meteorologiche che non rivestono carattere di eccezionalità, si possano verificare conseguenze negative e disagi per gli utenti. Si tratta, quindi, di interventi che richiedono un lavoro attento, costante e determinato.

Come ho cercato brevemente di illustrare, molto è stato fatto e si sta facendo in un rapporto costante fra Governo e Parlamento, per garantire risposte certe ed efficaci di fronte ad eventi eccezionali come quelli in discussione e, più in generale, per una politica seria e concreta di miglioramento della sicurezza nel settore dei trasporti e di programmazione efficace per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di cui il nostro paese ha quanto mai bisogno.

Si tratta quindi di un lavoro complesso e difficile che è stato realizzato in questi anni con tutto lo sforzo e l'impegno possibile nell'interesse degli utenti e del paese.

Lungo tale direzione si è mosso il lavoro del ministro Lunardi e dell'intera struttura del dicastero delle infrastrutture e dei trasporti e, per queste ragioni, esprimiamo un voto assolutamente e convintamente contrario sulla mozione di sfiducia presentata (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

ANTONIO ORICCHIO. Signor Presidente, intendo svolgere alcune brevi considerazioni sia in qualità di parlamentare

campano, dunque direttamente interessato, per motivi territoriali, ai fenomeni che hanno dato luogo alla mozione di sfiducia, sia in quanto membro della componente dell'UDEUR, da sempre sensibile alle esigenze del Mezzogiorno.

Non ripeterò quanto affermato dai colleghi che mi hanno preceduto in ordine agli episodi relativi agli ultimi giorni del mese di gennaio: mi soffermerò invece su alcune ulteriori considerazioni che, a mio avviso, rafforzano la mancanza di coordinamento e di programmazione che ritengo sia sottesa a quanto accaduto.

Il problema della difficile percorribilità dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria non è nuovo. Io stesso, in un'interrogazione a risposta immediata del 26 novembre 2002, segnalai al ministro la necessità di provvedere anche ad un veloce completamento di un sistema viario tirrenico integrato e, dunque, ad un potenziamento dei collegamenti sull'asse stradale della strada statale 18, giacché quel tratto della A3 era, è e resterà di difficile percorribilità, specialmente nel periodo invernale. Tant'è vero che — com'è noto a quanti seguono la problematica dei trasporti — da tempo il traffico autotrasportato, specie nei periodi invernali, evita la A3, percorrendo, da Falerna verso nord, percorsi alternativi.

Tuttavia, l'aspetto più grave è che la problematica della Salerno-Reggio Calabria rischia di trasformarsi in una elusione dei veri problemi della viabilità del Mezzogiorno. Non a caso, un precedente ministro dei lavori pubblici, nei mesi scorsi, su *il Corriere della Sera*, affermò che il Mezzogiorno non ha bisogno solo di una corsia in più o di un'autostrada meglio rifinita, ma di un sistema integrato di reti viarie che, purtroppo, è mancato a causa di una deficienza complessiva dell'attività di Governo in tale settore.

Vorrei ricordare che, nel dicembre del 2001, il Governo siglò con la regione Campania il primo accordo di programma quadro, nel quale il presidente della regione Campania — più volte lodato dal ministro delle infrastrutture — lamentò

l'inadeguatezza dei provvedimenti relativi all'applicazione della legge obiettivo per il Mezzogiorno e per la Campania.

Se si leggono le pagine 126, 127 e 128 del DPEF del luglio scorso, che integra le previsioni della legge obiettivo, si potrà notare che la maggior parte dei finanziamenti per le opere sono destinati al nord e non al sud. Vi è, ad esempio, il finanziamento di alcune reti metropolitane, ma manca quello della rete metropolitana di Napoli.

Io stesso ho più volte sottolineato ai competenti organi ministeriali e a taluni collaboratori del ministro la necessità di realizzare una rete complementare all'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Mi pare che questi motivi — la mancanza di un'adeguata collaborazione nei confronti delle istanze provenienti da regioni, province e comunità montane; il mancato inserimento di opere integrative nella realizzazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria; una certa sufficienza che impedisce di raccogliere le istanze dei parlamentari, che non si limitano solo al voto in aula, ma sono portatori di interessi del proprio territorio, in questi caso con interventi atti a prevenire quanto accaduto a fine gennaio — rafforzino l'adesione del gruppo cui appartengo alla mozione di sfiducia.

La mozione è rivolta soprattutto all'andamento della politica del Governo riguardo alle promesse fatte sulle infrastrutture del sud; pertanto, non vorrei che la neve di fine gennaio e il blocco di quella arteria siano serviti a sciogliere anche le speranze che molti avevano riposto nel Governo, così presente al momento di votare le mozioni di sfiducia, ma così assente a raccogliere — come nel mio caso — segnalazioni e richieste. Anzi, tali istanze, ove accolte, probabilmente avrebbero evitato la catastroficità di quanto successo a fine gennaio. Per tali ragioni, preannuncio il voto favorevole della componente dei Popolari-UDEUR del gruppo Misto sulla mozione di sfiducia in oggetto.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, se fosse stato un interesse di parte delle forze di opposizione a guidarci, non avremmo dovuto presentare alcuna mozione di sfiducia nei confronti del ministro Lunardi. Pertanto, non esiste alcun interesse di parte nel caso anche voi della maggioranza votaste la sfiducia al ministro, anche se diversi vostri deputati si sono lamentati del meccanismo che li costringerà ad esprimere il proprio voto su questa mozione.

Per la nostra parte non è conveniente tale voto, perché sono tanti i guasti, i fallimenti e le inefficienze dimostrate nel corso di quattro anni dal suo ministero che noi abbiamo tutto l'interesse affinché lei resti fino al suo — e vostro — termine di mandato. Infatti, questo bilancio ci sarà utile per vincere meglio le prossime elezioni perché purtroppo il settore dei trasporti negli ultimi anni ha conosciuto un costante, graduale, ma inesorabile peggioramento in tutti i comparti dei trasporti e della logistica. Così è stato per il trasporto ferroviario, per quello stradale, per quello marittimo, per quello aereo. Tutti hanno sperimentato un forte peggioramento nel trasporto delle persone e delle merci, con pesanti ricadute sui cittadini, sui lavoratori del settore, sull'economia e sulla qualità della vita nelle città italiane.

Nelle ferrovie, pur di fare cassa, si sono tagliati ingenti finanziamenti per le infrastrutture già stanziati nel corso della precedente legislatura. Si è ridotto ulteriormente il numero dei ferrovieri, i programmi di nuovo materiale rotabile ed è peggiorato il servizio di trasporto pubblico: pendolari, ferrovieri e studenti che rappresentano i nove decimi delle trasporti ferroviario in Italia.

Signor ministro, occorre una ricerca storica per ritrovare nelle lotte promosse dai sindacati dei ferrovieri uno sciopero, quale quello proclamato l'11 febbraio 2005, proprio sulla sicurezza delle ferrovie indetto da tutte le organizzazioni sindacali dei lavoratori. Nella storia delle ferrovie italiane non esistono precedenti analoghi. Non si trovano precedenti neppure nelle

proteste dei pendolari della Lombardia, del Veneto, del Lazio, della Puglia e della Sicilia, che ormai ogni settimana interessano decine di migliaia di viaggiatori e sono provocate dai ritardi dei treni, dalle soppressioni dei convogli, dalla sporcizia delle vetture.

Signor ministro, lei non può ritenersi estraneo quando avviene uno dei più gravi incidenti nella storia delle ferrovie italiane quale quello di Crevalcore. Signor ministro, come già detto in Commissione, lei già vanta il triste primato della più grave tragedia dell'aviazione civile avvenuta a terra in un aeroporto italiano, come quella di Linate.

Inoltre, non può citare la riforma del codice della strada e l'introduzione della patente a punti perché sia lei che i suoi colleghi sapete che quella legge è stata approvata nel corso della scorsa legislatura dal precedente Governo e porta la paternità dell'onorevole Bersani, suo predecessore.

Semmai dovremmo dire che la delega è stata esercitata in ritardo rispetto a quanto previsto dalla legge. Non credo che le giovi affermare che il suo ministero e il Governo sono a posto perché è stata approvata la legge obiettivo. Le ricordo che il presidente e amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, ingegner Catania, ha dichiarato alla Commissione trasporti quanto segue: onorevoli deputati, sapete meglio di me che la legge obiettivo è una legge vuota, in quanto priva di risorse. Lo ha detto l'ingegner Catania, che è stato nominato non dal Governo dell'Unione sovietica, ma dal Governo italiano.

Dunque, si tratta di una legge vuota, che lascia vuoti ed ebeti, come sta avvenendo con ISPA, che costituisce un altro esempio di creatività, che il dottor Monorchio ha illustrato in Commissione: ISPA emette *bond*, vale a dire contrae prestiti di lungo periodo (di 20, 25 o 30 anni) di cui restituisce solo la quota interessi, ma non la quota capitale. È come se un cittadino che ha contratto un mutuo per l'acquisto di una casa pagasse gli interessi ma non il capitale, e dicesse alla

banca: il capitale lo pagheranno i miei figli e i miei nipoti, io restituisco solo la quota interessi. Un genitore farebbe questo per i propri figli e per i propri nipoti? No, verrebbe considerato un padre degenerare, un genitore inaffidabile. Eppure è quello che state facendo, con ISPA, con la legge obiettivo e con numerosi altri casi di creatività.

Vi è un enorme trasferimento di debito alle nuove generazioni: non si tratta di creatività, bensì, come si dice dalle nostre parti, di « buffi ». Altro che miracolo economico e grandi opere! Le famiglie sono tornate, come 45 o 50 anni fa, a segnare i conti della spesa e anziché grandi opere lasciamo grandi debiti alle nuove generazioni.

Signor ministro, nelle stanze del suo ministero, a Porta Pia, sono tornati a circolare personaggi strani, portatori di strani affari. Vengono utilizzati strumenti, come la Quadrilatero Spa e la RAM, per i quali non voglio utilizzare la definizione dell'ex Presidente della Repubblica Cossiga.

Signor ministro, lo Stato e il suo ministero non si difendono più nelle cause promosse contro lo Stato stesso da parte di personaggi senza scrupoli. È il caso, ad esempio, del concessionario dei piani di ricostruzione postbellici, in cui il ministero e lo Stato sono latitanti e potrebbero essere chiamati all'esborso di somme ingenti in favore di chi ha ingannato, truffato e corrotto lo Stato, eminenti funzionari del ministero e del Consiglio di Stato ed i membri del consiglio dei lavori pubblici. Eppure il ministero non si difende e l'Avvocatura non interviene. La invito, qualora la mozione di sfiducia fosse respinta, a promuovere un accertamento al riguardo.

Un ministro che si occupa dei progetti dei tunnel e dei ponti, che fa annunci e che non si occupa dei trasporti e della logistica, non è adeguato. Sottopongo alla sua attenzione e a quella dei colleghi deputati l'esempio delle recenti leggi a sostegno al settore della cantieristica, vale a dire la legge n. 88 e la legge n. 51 del 2001. Nei quattro anni del suo Governo,

non è stata perseguita alcuna politica per il settore della cantieristica. Vi sono cantieri privati che, uno dopo l'altro, stanno chiudendo o fanno massiccio ricorso alla cassa integrazione, eppure non sono stati adottati neppure i provvedimenti consentiti dall'Unione europea. Per quanto ciò sia stato proposto più volte non soltanto da parte dell'opposizione, bensì dell'intero Parlamento, la risposta del Governo è sempre stata negativa.

Quanto ai porti, in questi quattro anni vi è stato un solo finanziamento, peraltro bloccato dalla legge finanziaria per il 2005. L'unica politica perseguita per quanto concerne la portualità è stata quella di ricorrere a commissariamenti ingiustificati e reiterati di numerose autorità portuali (Livorno, quasi due anni fa, Savona, Trieste, Ancona ed altre). L'autorità portuale di Livorno, dopo quasi due anni, è tuttora commissariata.

Il Parlamento ha approvato una legge per sottrarla ai ricatti dei suoi colleghi Matteoli, a Livorno, che vuole una cosa e non gliene va bene un'altra; Baldassarri ad Ancona, Brunetta a Trieste; il Parlamento le ha detto: vada avanti, signor ministro, è una sua competenza. Eppure, Livorno è ancora commissariata; e guardi che lei ha trovato nei porti un sistema funzionante, efficiente e pronto a competere per la sfida e per cogliere le opportunità della collocazione dell'Italia nel Mediterraneo! Eppure in questi quattro anni non si è fatta una politica portuale ma si è verificato soltanto un ricorso a commissariamenti, « commissariati » a loro volta da uomini del suo Governo.

Anche sul trasporto aereo, signor ministro, sono a rischio i finanziamenti stanziati dal precedente Governo, poiché non vengono più garantiti i pagamenti dei ratei dei mutui accesi per lavori già in corso in decine di aeroporti italiani, sia per gli investimenti che per i programmi di *security* aeroportuale; c'è persino un finanziamento della Banca europea per gli investimenti (BEI) di 150 milioni di euro per il quale non si pagano le rate degli interessi.

Infine, ma non certo per ordine di importanza, il suo ministero è stato ed è tuttora completamente assente sul tema del trasporto pubblico delle persone nelle città. Provi a citare, signor ministro, qualche provvedimento riguardante il trasporto delle persone nelle nostre città: non metropolitane, né trasporti a fune o a guida obbligata, non investimenti per l'ammodernamento del piano autobus e per i mezzi a basso inquinamento, non un intervento per il ripiano dei costi di trasporto pubblico urbano e interurbano, tanto che le imprese pubbliche e private di trasporto sono tutte in forte crisi.

Quando lei dice: « io non c'entro », e lo dice anche con « ingenuità », ammette le sue responsabilità e fa autocritica, nel senso che lei con la politica dei trasporti e della logistica non c'entra niente, proprio perché in questi quattro anni non se n'è mai occupato. Ma questo, signor ministro, non significa assenza di responsabilità politica.

Si racconta che, a seguito del crollo di una galleria, un magistrato, nel corso delle indagini, abbia svolto una serie di domande e interrogato gli ingegneri responsabili del ferro, della ghiaia, dell'asfalto e del cemento. L'ingegnere del ferro aveva risposto che, secondo lui, il ferro ha quantità e dimensioni previste dal progetto e che quindi non aveva responsabilità; anche l'ingegnere della ghiaia e dell'asfalto aveva certificato che quantità, qualità e caratteristiche erano quelle previste dal capitolato d'appalto e che quindi non aveva responsabilità; l'ingegnere del cemento aveva risposto: non chiedetelo a me, io non c'ero, il cemento non c'era e quindi non è sicuramente colpa mia se la galleria è crollata.

Vede, signor ministro, noi abbiamo assistito in questi quattro anni anche ad una gestione delle nomine degli enti e delle aziende fortemente innovativa rispetto agli altri precedenti, nel senso che abbiamo visto considerare queste aziende non come cose del paese, ma come cose del Governo, e quindi nominare personalità gradite ed espressione del Governo medesimo. Inoltre, non può essere che, quando avvengono

i fatti che i colleghi hanno ampiamente denunciato, di cui si è ampiamente letto sulla stampa e si è visto in televisione, si dica che non vi è una responsabilità e che il ministro è irresponsabile rispetto a tali vicende. Non è, quindi, corretto, non solo nei nostri confronti ma anche nei confronti dei cittadini, degli utenti, dei viaggiatori e dei lavoratori del settore, che lei si ritenga irresponsabile per tali vicende.

È per questi motivi, e cioè per l'interesse dell'Italia e degli italiani, che la Camera dei deputati dovrebbe votare a favore della mozione di sfiducia oggi al nostro esame (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Molinari al quale ricordo che ha a disposizione quattro minuti di tempo. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE MOLINARI. Signor Presidente, signor ministro, lei dovrebbe rassegnare le dimissioni non solo per la scandalosa gestione dell'emergenza neve sulla A3 Salerno-Reggio Calabria e per la sua sconcertante informativa in Commissione, ma per tanti altri motivi.

Mi viene da chiederle quante volte, da cittadino, abbia percorso la A3. Ebbene, se malauguratamente le fosse capitato, avrebbe parlato in maniera sicuramente diversa.

Eppure, lei continua a sostenere che bisogna pagare il pedaggio ed istituire i caselli, senza accorgersi che manca l'autostrada! Lei, signor ministro, sta utilizzando ancora le risorse stanziato dal centrosinistra per l'ammodernamento e per la realizzazione della terza corsia dell'A3. Da ministro, non ha fatto altro che allungare i tempi di realizzazione e spostare sempre più in là la conclusione dei lavori. Un anno fa, si è recato nei pressi di Sicignano per inaugurare un nuovo cantiere. Da allora, quel cantiere è segnalato solo dalla recinzione arancione, ma non vi sono un solo lavoratore, un

mezzo meccanico, un prefabbricato che ne indichi l'operatività.

I suoi sottosegretari e viceministri, quando, ogni quindici giorni, vengono a rispondere in Commissione ai quesiti posti dalle nostre interrogazioni, ci informano di fallimenti di ditte, di appalti revocati da riassegnare, di una procedura, quella del *general contractor*, che di fatto non ha portato alcun beneficio nella riduzione dei tempi di realizzazione dei lavori di ammodernamento.

Lei, signor ministro, è un uomo dell'economia e sa quanto incide una rete infrastrutturale efficiente nella sfida della competitività, soprattutto in un paese che, per l'80 per cento, fa ancora viaggiare le sue merci su gomma.

Far girare in tutto il mondo le immagini di un'arteria bloccata per neve, con centinaia di automobilisti e camionisti sequestrati dal « generale » inverno per tre giorni e quattro notti, non è un bel biglietto da visita! E non ci venga a dire, signor ministro, che su quella strada, in quel tratto tra Lagonegro e Lauria, non nevicava mai: siamo ad oltre 900 metri di altitudine e, come segnalano i cartelli dei viadotti, siamo ai piedi del massiccio del Pollino. Quindi, la neve deve essere messa in conto. Gli abitanti del luogo che percorrono la A3 sanno quali sono i rischi dell'inverno, del ghiaccio, del vento, della nebbia ed anche della neve. Considerare evento fuori dal normale una nevicata in quel tratto è frutto di superficialità e di sottovalutazione dell'allarme meteo che pure era stato lanciato tempestivamente.

Guardi, signor ministro, che i piani antineve degli enti locali della Basilicata, pur con qualche difficoltà, hanno funzionato: nessun automobilista è rimasto bloccato dalla neve sulla viabilità locale. La prefettura, che è stata punto di riferimento in quelle difficili giornate, potrà confermare quanto dico. Dal 1972, a seguito di una frana, quel tratto di autostrada è a percorribilità ad una sola carreggiata ed a doppio senso di marcia. Puntualmente, esso va in *tilt* in qualsiasi

periodo dell'anno, in occasione di qualsivoglia esodo pasquale o natalizio, weekend lungo o ponte festivo.

E poi, signor ministro, è davvero paradossale: ci chiede di pagare il pedaggio quando persino ricevere il segnale Isoradio è impossibile: in quale modo gli automobilisti potevano essere tempestivamente avvertiti dell'emergenza? Lo sa bene che Isoradio non è sintonizzabile lungo la A3, a partire da Salerno.

Signor ministro, non ha nemmeno sentito il bisogno di chiedere scusa ai bambini intrappolati dal maltempo, agli anziani, agli automobilisti, ai camionisti, agli italiani, come ha fatto, invece, il Vicepresidente Follini. Anzi, con arroganza e supponenza, ha accusato gli italiani di «lamentite»!

È per queste ragioni che abbiamo sottoscritto e presentato la mozione in esame. Lei potrà essere un buon ministro dei sogni, ma un buon ministro si giudica dai fatti, dai risultati che consegue.

Di una cosa siamo certi: quando perderà le elezioni, Berlusconi saprà con chi prendersela (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare, a titolo personale, l'onorevole Lion, al quale ricordo che ha disposizione quattro minuti di tempo. Ne ha facoltà.

MARCO LION. Signor Presidente, la richiesta di dimissioni dell'ingegner Lunardi da ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha ragioni profonde e non riguarda solo la scandalosa gestione della nevicata sulla Salerno-Reggio Calabria ed il conseguente «sequestro di persona» di centinaia di cittadini.

Signor ministro, il paese non ha bisogno di un irresponsabile al Governo che, all'inizio del suo mandato, dichiara che, per realizzare le opere pubbliche, bisogna convivere con la mafia.

Il paese non ha bisogno di un ministro che, come lei, giusto una settimana fa, a Trieste, dichiara che il problema del traffico e dello smog nelle nostre città è irrisolvibile e, anziché lavorare alla riso-

luzione di una questione che secondo l'Organizzazione mondiale della sanità è causa di migliaia di morti all'anno per malattie polmonari, dichiara di non avere la bacchetta magica.

Il paese non ha bisogno di un ministro che insulta gli italiani definendoli affetti da «lamentite».

Il paese non ha bisogno di un ministro che ha ridotto le misure di tutela dell'ambiente e della salute dei cittadini con la valutazione di impatto ambientale semplificata prevista dalla legge obiettivo, tant'è che oggi il nostro paese è sottoposto a procedura di infrazione da parte dell'Unione europea.

Il paese non ha bisogno di un ministro che si inventa fantasiose, a voler essere gentili, e pericolose, dal punto di vista del diritto e dei rapporti tra le pubbliche amministrazioni, società, come la Quadrilatero Spa, che per realizzare opere da voi solo annunciate, ma mai finanziate, intende far mercimonio del territorio, espropriando delle loro prerogative i comuni, le province e le regioni Marche ed Umbria.

Il paese non ha bisogno di un ministro che ha sottratto 280 milioni di euro alle Ferrovie per coprire il cosiddetto taglio delle tasse ai più ricchi, così come non ha bisogno di chi si è reso responsabile del primo sciopero dei pendolari che utilizzano il treno per andare a lavorare.

Invece, il paese ha bisogno di interventi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano, della riqualificazione della rete ferroviaria italiana, di interventi per favorire il cabotaggio. Ha bisogno della messa in sicurezza e dell'adeguamento delle infrastrutture esistenti, perché il paese non ha bisogno di un elenco di grandi opere irrealizzabili e non finanziate.

Il paese non ha bisogno di annunci e di finti tagli dei nastri, di ponti sullo stretto che interessano solo la mafia. Il paese non ha bisogno di lei e del Governo che rappresenta (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro

chiusa la discussione sulle linee generali della mozione.

(Intervento del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Silvio Berlusconi.

SILVIO BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Signor Presidente, onorevoli deputati, è sufficiente scorrere le dettagliate ed articolate indicazioni offerte dal ministro Lunardi alle Commissioni parlamentari per comprendere l'assoluta strumentalità della mozione che quest'oggi impegna la Camera.

Si utilizzano eventi tragici e condizioni atmosferiche eccezionali per ragioni esclusivamente elettorali e non già politiche. Il ministro Lunardi ha operato, in questi tre anni e mezzo, con assoluta professionalità e dedizione per il miglioramento del paese e ha sempre dichiarato che, ove fossero emerse sue manchevolezze, immediatamente avrebbe rassegnato le dimissioni, ed io per primo le avrei pretese.

Certo è facile speculare sulle disgrazie e sui disagi, addirittura richiamando la tragedia di Linate, per la quale è in corso un processo penale. Lì vi è stata la individuazione di soggetti responsabili, ma certamente non del ministro Lunardi, che mai è stato neppure sfiorato dalle indagini. Solo questa notazione contribuisce a far comprendere il livello di questa mozione, mozione che, anche sotto il profilo costituzionale, proprio per il suo contenuto, desta non poche perplessità.

La Presidenza della Camera l'ha giudicata ammissibile, poiché si tende a dare ampio spazio ad ogni forma di controllo democratico dell'attività di Governo. Non si deve però dimenticare che la Corte costituzionale, con la nota decisione n. 7 del 1996, ha ben esplicitato i confini della mozione di sfiducia individuale, che appare ammissibile soltanto quando abbia determinate caratteristiche. La sfiducia individuale deve investire l'operato del singolo ministro in quanto (cito testualmente)

« lo distingua e lo isoli dalla responsabilità correlata all'azione politica del Governo nella sua collegialità », sicché si dovrebbe ritenere che, nel corretto operare del Governo (e di ciò darebbe, quindi, paradossalmente atto l'opposizione), il Parlamento dovrebbe sfiduciare il singolo ministro poiché la sua personale azione politica apparirebbe gravata da precise responsabilità in relazione all'esercizio dei poteri spettantigli, così come impone la Corte costituzionale. Ma, dalla lettura della mozione, è facile evincere come l'evento atmosferico, che tale è, sia preso a pretesto per una critica globale all'operato del Governo in tema di infrastrutture.

Ho qui una tabella riassuntiva, che ho preventivamente consegnato alla Presidenza, e che è esplicativa e non controvertibile di quanto è stato posto in essere da questo Governo, da questo ministro, da questa maggioranza che, ancora una volta, voglio ringraziare per lo straordinario lavoro fin qui svolto (*Commenti*).

Questa tabella rappresenta soltanto le opere appaltate e cantierate dalla legge obiettivo, quindi solo una parte dell'azione di Governo in tema di infrastrutture (*Commenti*). Di 36 grandi opere, soltanto quattro — dico quattro — sono ascrivibili alla precedente maggioranza, oggi opposizione. Noi abbiamo completato queste opere e ne abbiamo cantierate altre 32, per un importo di quasi 30 miliardi di euro ovvero 60 mila miliardi delle vecchie lire (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, il Presidente del Consiglio ha portato delle tabelle e le abbiamo distribuite in fotocopia (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*)...

MAURA COSSUTTA. Non è un consiglio di amministrazione!

PRESIDENTE. Ho capito, onorevoli colleghi, ma credo che mi dovrete ringraziare, perché ciascuno di voi ha la tabella che ha fornito a me il Presidente

del Consiglio. Per cui, non vedo il motivo della discussione sulle tabelle (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana — Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*). Poi, sul merito, il Presidente del Consiglio illustrerà e, naturalmente, sarà o condiviso o contraddetto. Questa è la regola. Calma, onorevoli colleghi!

Presidente Berlusconi, la prego di continuare...

SILVIO BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei ministri*. I fatti hanno la testa dura, Presidente; quindi, noi continuiamo ad illustrare i fatti (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana — Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*). Avrete la tabella, da cui si possono evincere una quantità di opere, anche epocali, come per esempio le opere in difesa della città di Venezia e quelle che riguardano il corridoio 5, con gli assi ferroviari dell'alta velocità e tutta una serie di altre opere importanti, che vanno dalle metropolitane alle ferrovie, alle strade, alle autostrade, agli *hub* portuali, ai sistemi idrici. Esse non possono certo essere ascritte ad una inattività del ministro; certamente, invece, sono state messe in opera con fatica, superando molte difficoltà da parte dei governi locali e, certamente, arrivando a dei risultati che non sono stati mai neppure pensati dalle precedenti amministrazioni governative (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista — Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza Nazionale*).

Ma io voglio anche rispondere puntualmente proprio in relazione all'evento neve occorso sulla A3 Salerno-Reggio Calabria, strada che abbiamo trovato in uno stato di

totale abbandono e che soltanto grazie all'impegno di questo Governo troverà un adeguato completamento per garantire un flusso di traffico ordinato e sicuro.

Quello che si è verificato nei giorni 26, 27 e 28 gennaio sull'asse Salerno-Reggio Calabria si configura a tutti gli effetti come evento raro e straordinario, cioè, nel rispetto della nomenclatura degli esperti di meteorologia, come evento estremo. Un evento vasto e straordinario, in quanto non si è verificato solo sulla parte montuosa del tracciato, ma anche su quella collinare e, addirittura, su quella marittima.

L'asse Salerno-Reggio Calabria non è un asse autostradale; occorre infatti prendere atto dell'attuale insufficienza infrastrutturale di una grande parte della Salerno-Reggio Calabria, che tutti continuano a chiamare autostrada, perché strutturata con carreggiate separate da uno spartitraffico centrale, ma che non è una vera e propria autostrada, sia perché non rispetta le attuali norme tecniche del CNR, essendo stata progettata e realizzata tra gli anni Sessanta e gli anni Settanta, sia a causa dell'inesistenza di barriere e di caselli di ingresso e di uscita.

In caso di emergenza, ciò rende quasi impossibile uno sbarramento fisico delle entrate e la contemporanea agevolazione delle uscite. Ciò significa che era, è e sarà impossibile, almeno fino al completamento dei lavori, evitare che eventi eccezionali, come quello che si è verificato il 26 e il 27 gennaio, possano essere gestiti con la logica e l'approccio con cui si governa un normale asse autostradale.

Una cosa è certa: se dei responsabili vi sono stati, saranno individuati. Voglio ricordare che il dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato, il 27 gennaio scorso, una apposita commissione per verificare l'accaduto, per verificare le misure adottate dall'ANAS in applicazione del piano emergenza neve, per verificare, infine, la tempistica e le modalità di soccorso e di ripristino della viabilità.

Questo approfondimento consentirà l'identificazione di eventuali responsabilità.

Il Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha, tra l'altro, con apposita direttiva già vigente, disposto che l'ANAS imponga ai vari concessionari di reti autostradali un apposito codice comportamentale da usare in caso di emergenza.

Per quanto concerne, invece, l'identificazione di azioni capaci di evitare che ciò si ripeta e cosa sia possibile fare per accelerare ulteriormente i lavori di completamento dell'asse stradale, confermo che il Governo si sta muovendo contestualmente in tre direzioni.

La prima, prevede un intervento ancora più incisivo, a livello europeo, per la definizione di norme che impongano la dotazione delle catene a bordo degli automezzi.

La seconda, individua un sistema organizzativo che, in caso di previsione intensa di neve, canalizzi i TIR verso terminali marittimi, seguendo la logica delle autostrade del mare; una logica che, proprio nei giorni 27 e 28 gennaio, ha visto canalizzare un numero rilevante di TIR — oltre 570 — solo nel porto di Napoli.

La terza direzione operativa, persegue, invece, sia la verifica per il contenimento dei tempi di realizzazione delle opere lungo l'asse stradale Salerno-Reggio Calabria, sia l'identificazione e la realizzazione di apposite aree di sosta ubicate nei punti di accesso al tratto montuoso della strada.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto all'ANAS di effettuare tali verifiche al fine di velocizzare ulteriormente i tempi previsti per il completamento delle opere già cantierate e di quelle da appaltare e, al tempo stesso, di identificare e realizzare le prime piastre di attesa. Infatti, solo attraverso interventi strutturali, sarà possibile contenere i disagi ed evitare blocchi così rilevanti per il flusso di traffico nord-sud-nord del paese.

Tali interventi devono prevedere anche il supporto delle reti stradali al contorno dell'asse Salerno-Reggio Calabria, il cui completamento è il primo passo verso una dotazione organica di infrastrutture del territorio interessato dall'asse.

Voglio, altresì, confermare che la realizzazione completa, ed in tempi certi,

dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria ha rappresentato uno degli obiettivi portanti del primo programma di infrastrutture strategiche approvato dal CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001.

Ad oggi, sono stati già approvati, appaltati e consegnati i lavori per tre maxilotti, per un importo pari a 2,3 miliardi di euro (circa 4 mila 600 miliardi di vecchie lire). Altri due maxilotti sono in fase di gara, per un importo di 1,5 miliardi di euro, ed entro l'anno saranno mandati in appalto anche gli ultimi due maxilotti.

Ciò — lo ripeto — testimonia non solo l'attenzione e la tensione del Dicastero delle infrastrutture e dei trasporti, e di questo Governo, a realizzare un segmento essenziale del corridoio n. 1 (Berlino-Palermo): denuncia, soprattutto, la volontà di superare la logica della semplice manutenzione, la logica dei microlotti, sempre seguita in passato, la quale, pur se estesa su una parte rilevante della rete, non avrebbe mai consentito il completamento organico dell'intera arteria.

Ritengo, infine, indispensabile, in questa occasione, rivolgere un ringraziamento, da parte del Governo, a tutti coloro che, in quei giorni, hanno lavorato affinché l'emergenza non si trasformasse in tragedia, il che è stato possibile per merito dell'efficienza, della professionalità, dello spirito di sacrificio dimostrati dalle forze di polizia, dagli uomini della Protezione civile e dagli addetti dell'ANAS (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

Signor Presidente, signori deputati, questo Governo ed il paese sono costretti a fare i conti con i ritardi del passato. La verità è che siete stati proprio voi dell'opposizione, quando governavate, a rendervi responsabili di ciò che ora imputate al Governo (*Commenti*). Siete stati voi a rallentare la realizzazione di ogni opera pubblica. Siete stati voi, anche in nome di un falso ambientalismo fondamentalista, a portare l'Italia in una condizione di pesante arretratezza infrastrutturale (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, della Margherita,*

DL-L'Ulivo, di Rifondazione comunista, Misto-Comunisti italiani e Misto-Verdi-l'Unione – Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e della Lega Nord Federazione Padana). Abbiamo un gap di circa il 50 per cento nei confronti dei sistemi-paese con cui siamo in competizione, specie nei riguardi di Francia e Germania.

Tutti gli italiani sono consapevoli che in questi decenni, ed in particolare negli anni in cui avete governato, vi siete disinteressati dello sviluppo infrastrutturale del paese (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – Una voce dai banchi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo: «Sono quattro anni che governi!»*). Se ve ne foste interessati, sarebbe ancora peggio, perché questo dimostrerebbe la vostra totale incapacità al riguardo (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – Proteste di deputati dei gruppi Democratici di sinistra-L'Ulivo, Margherita, DL-L'Ulivo e Misto-Comunisti italiani!*).

Questa è la verità dei fatti, e gli italiani la conoscono. Ed è per stabilire la verità che io chiedo al Parlamento di respingere, senza esitazioni, la mozione di sfiducia individuale contro il ministro Lunardi, al quale rivolgo il ringraziamento e l'apprezzamento del Governo (*Commenti dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo – Una voce dai banchi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo: «Buffone!»*), a cui sono certo si unirà l'apprezzamento di quest'aula. Vi ringrazio (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale, dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro e della Lega Nord Federazione Padana – I deputati del gruppo di Forza Italia si levano in piedi – Congratulazioni – Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Presidente del Consiglio.

Vorrei solo precisare, per quanto riguarda la Presidenza della Camera, che era un preciso dovere, al quale ho adempiuto, calendarizzare la mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi. Si è trattato dunque non di un atto di liberalità della Presidenza della Camera verso l'opposizione, ma di un dovere.

(Dichiarazioni di voto)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Filippo Mancuso, al quale ricordo che ha a disposizione tre minuti. Ne ha facoltà.

FILIPPO MANCUSO. Signor Presidente, signor Presidente del Consiglio, rivendico la mia «progenitura» in materia di sfiducia individuale verso un ministro per chiederle, signor Presidente, di concedermi qualche minuto in più.

Comincio proprio da lei, signor Presidente della Camera, se lei presterà un minimo di attenzione alle povere cose che sto per dirle. Mi sto rivolgendo a lei, signor Presidente...

PRESIDENTE. Mi scusi, onorevole Filippo Mancuso, ma mi avevano distratto: adesso sono tutto orecchie!

FILIPPO MANCUSO. Spero di avvinerla, signor Presidente (*Si ride!*)!

PRESIDENTE. In passato è capitato a volte, non sempre (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia!*)!

FILIPPO MANCUSO. Dicevo, signor Presidente, che, in tutta franchezza, ho nutrito qualche dubbio circa l'ammissibilità di questa mozione, e non solo per le ragioni evocate dal Presidente del Consiglio in ordine al dettato della Corte costituzionale, che ha delimitato la materia

deducibile in questo tipo di esperimenti a quella che vede il ministro farsi quasi autonomo rispetto al Governo.

Nell'antica occasione, l'autonomia del ministro sussisteva, e dunque la mozione di sfiducia era almeno ammissibile, poiché il ministro della giustizia, come è noto, gode, in base all'articolo 107 della Costituzione, di un suo *status* speciale. Nel nostro caso, tuttavia, tale specialità di competenze del ministro « incriminato » non sussiste. Il ministro poteva godere anche di questo altro argomento, taciuto dal signor Presidente del Consiglio, poiché mi sembra che la legge n. 400 del 1988 preveda la possibilità che sia lo stesso Presidente del Consiglio a contestare l'agire di un singolo ministro e ad elevare tale condotta a fatto autonomo rispetto alla responsabilità del Governo.

Ciò non è avvenuto, quindi la sfiducia avrebbe dovuto colpire, casomai, l'intero Governo, e da qui si dimostra la strumentalità dell'esperimento. In altri termini, giuridicamente parlando, vi era l'argomento principe per investire di questo caso il Governo. Invece no: si è voluto imputare ad un singolo ministro, parte integrante di una politica, un fatto specifico. Questo è ciò che la riguarda, signor Presidente.

Quanto al resto, il Presidente del Consiglio ha evocato la sentenza della Corte costituzionale in questa materia. Io non mi permetterò di ricordare le enormi critiche che la dottrina ha sollevato intorno a tale sentenza, che è stata considerata quasi « un caso di rossore » della giurisprudenza costituzionale. Io non sono in grado di essere credibile su ciò; tuttavia ribadisco che sul valore di questa sentenza, che comunque fa stato, vi sono voci di dissenso ben più autorevoli della mia.

Bisognerebbe, quantomeno, ricordare che tale decisione, che ora viene utilizzata, si maturò in un clima di alterazione completa dello stato d'animo del Parlamento e del paese, in cui nessuno — me compreso — si poté chiamare completamente indenne dal dato emozionale. Ciò ebbe una ricaduta sulla qualità giuridica della sentenza. Orbene: ci fermiamo a ciò;

non voglio recriminare, ma non possiamo non avvertire che una decisione, giuridicamente opinabile, politicamente controversa, funzionalmente equivoca, non possa essere esaminata che in modo massimamente attento. Perché al ministro Lunardi si deve rimproverare di non aver preveduto in febbraio ciò che sarebbe accaduto a luglio? Che ragionevolezza, che misura, che senso della responsabilità è questo? Del resto, l'intera tessitura della mozione trasuda preconcetto e la volontà di colpire a qualsiasi costo.

Non voglio ironizzare, ma, se potessi farlo, direi che tanto varrebbe imputare ad Ulisse personalmente di essere giunto con dieci anni di ritardo a casa, e non alle tempeste che ne ostacolarono l'omerico ritorno (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e della Lega Nord Federazione Padana*)!

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Filippo Mancuso.

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

ANDREA GIBELLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Presidente del Consiglio, signor ministro, anche oggi abbiamo assistito all'ennesimo tentativo strumentale di coinvolgere, attraverso una mozione di sfiducia individuale, l'operato dell'intero Governo. Come annunciato in sede di discussione generale, vale la pena ripercorrere brevemente tutte le tappe che hanno contraddistinto l'azione del ministro Lunardi negli ultimi tre anni e mezzo. Va ricordato, anzitutto, che la legge che porta il suo nome è la prima riforma della Casa delle libertà e si innesta in una situazione drammatica, ereditata dai precedenti Governi di centrosinistra, che avevano adottato una serie di provvedimenti con una logica legislativa di natura giudiziaria e burocratica, che aveva — in sostanza — paralizzato il paese.

Non è così per la legge Lunardi, che, invece, ha attivato il progetto delle grandi opere, introducendo norme snelle, che hanno permesso, negli ultimi anni, di aprire i cantieri per la modernizzazione