

RESOCONTO STENOGRAFICO

103

SEDUTA DI MARTEDÌ 16 MAGGIO 2023

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE ANNA ASCANI

INDI

DEL PRESIDENTE LORENZO FONTANA

E DEL VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 90

Missioni1	stabile tra la Sicilia e la Calabria (A.C. 1067-A) (<i>Seguito della discussione ed approvazione</i>)..... 1
PRESIDENTE.....1	PRESIDENTE.....1
Disegno di legge: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento	(<i>Dichiarazioni di voto sulla questione di fiducia - A.C. 1067-A</i>)..... 1

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina “Resoconti” del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all’Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell’*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell’*Allegato B*.

N.B. FRATELLI D’ITALIA: FDI; PARTITO DEMOCRATICO - ITALIA DEMOCRATICA E PROGRESSISTA: PD-IDP; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE - PPE: FI-PPE; AZIONE - ITALIA VIVA - RENEW EUROPE: A-IV-RE; ALLEANZA VERDI E SINISTRA: AVS; NOI MODERATI (NOI CON L’ITALIA, CORAGGIO ITALIA, UDC, ITALIA AL CENTRO)-MAIE: NM(N-C-U-I)-M; MISTO: MISTO; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO+EUROPA: MISTO+EUROPA.

PRESIDENTE.....	1, 3, 6, 7, 10, 12, 13, 16, 18
ARRUZZOLO Giovanni (FI-PPE).....	7
BICCHIELLI Pino (NM(N-C-U-I)-M).....	1
CARRA' Anastasio (LEGA).....	12
GHIRRA Francesca (AVS).....	3
IARIA Antonino (M5S).....	10
PASTORELLA Giulia (A-IV-RE).....	6
ROTELLI Mauro (FDI).....	16
SIMIANI Marco (PD-IDP).....	13
Per un richiamo al Regolamento e sull'ordine dei lavori	18
PRESIDENTE.....	18, 19, 20, 21
DEIDDA Salvatore (FDI).....	20
GHIRRA Francesca (AVS).....	19
GIACHETTI Roberto (A-IV-RE).....	18
<i>(La seduta, sospesa alle 11,58, è ripresa alle 12)</i>	21
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A	21
<i>(Votazione della questione di fiducia - Articolo unico - A.C. 1067-A)</i>	21
PRESIDENTE.....	21, 25
Preavviso di votazioni elettroniche	26
PRESIDENTE.....	26
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A	26
PRESIDENTE.....	26
<i>(Esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)</i>	26
PRESIDENTE.....	26, 27, 28, 30
FERRANTE Tullio, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	26, 27, 28
FORNARO Federico (PD-IDP).....	30
<i>(La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14,30)</i>	30
Missioni	30
PRESIDENTE.....	30
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A	30
<i>(Ripresa esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)</i>	30
PRESIDENTE.....	30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45
AMATO Gaetano (M5S).....	39, 43
AMENDOLA Vincenzo (PD-IDP).....	34
ASCARI Stefania (M5S).....	40
BALDINO Vittoria (M5S).....	33, 40, 41
BARZOTTI Valentina (M5S).....	38
BORRELLI Francesco Emilio (AVS).....	33
CANNIZZARO Francesco (FI-PPE).....	42, 43
CANTONE Luciano (M5S).....	37
DEIDDA Salvatore (FDI).....	36
DONDI Daniela (FDI).....	34
D'ORSO Valentina (M5S).....	39, 42
FEDE Giorgio (M5S).....	38
FERRANTE Tullio, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	35, 36, 40
FURGIUELE Domenico (LEGA).....	32, 43
GALLO Francesco (MISTO).....	31
GHIRRA Francesca (AVS).....	35
IARIA Antonino (M5S).....	34, 43
L'ABBATE Patty (M5S).....	45
LOMUTI Arnaldo (M5S).....	34
MARROCCO Patrizia (FI-PPE).....	31
MORFINO Daniela (M5S).....	40
ORRICO Anna Laura (M5S).....	40
PELLEGRINI Marco (M5S).....	40, 43
PENZA Pasqualino (M5S).....	40
PISANO Calogero (NM(N-C-U-I)-M).....	31
SANTILLO Agostino (M5S).....	44
SILVESTRI Francesco (M5S).....	38, 39
SIMIANI Marco (PD-IDP).....	42
SOUMAHORO Aboubakar (MISTO).....	31
STUMPO Nicola (PD-IDP).....	33, 44
TODDE Alessandra (M5S).....	35
TRAVERSI Roberto (M5S).....	36
Sull'ordine dei lavori	46
PRESIDENTE.....	46, 47
AMATO Gaetano (M5S).....	46
BONELLI Angelo (AVS).....	47
COLOMBO Beatriz (FDI).....	47
DE MARIA Andrea (PD-IDP).....	46
MORRONE Jacopo (LEGA).....	46
TASSINARI Rosaria (FI-PPE).....	47
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A	48
<i>(Ripresa esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)</i>	48
PRESIDENTE.....	48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69
AURIEMMA Carmela (M5S).....	51
BARBAGALLO Anthony Emanuele (PD-IDP).....	61
BORRELLI Francesco Emilio (AVS).....	56
CASU Andrea (PD-IDP).....	65
DEIDDA Salvatore (FDI).....	68
DI SANZO Christian Diego (PD-IDP).....	60, 61
FERRANTE Tullio, <i>Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti</i>	48, 50, 60, 68

FERRARI Sara (PD-IDP).....	62	PRESIDENTE.....	88
FONTANA Ilaria (M5S).....	50	Interventi di fine seduta.....	88
GHIO Valentina (PD-IDP).....	67	PRESIDENTE.....	88
GHIRRA Francesca (AVS).....	55	MAULLU Stefano Giovanni (FDI).....	88
GIAGONI Dario (LEGA).....	68, 69	PICCOLOTTI Elisabetta (AVS).....	88
GIRELLI Gian Antonio (PD-IDP).....	66	Ordine del giorno della prossima seduta.....	89
GRIMALDI Marco (AVS).....	59	PRESIDENTE.....	89
IACONO Giovanna (PD-IDP).....	60	SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI	
IARIA Antonino (M5S).....	59	EFFETTUATE NEL CORSO DELLA	
MARINO Maria Stefania (PD-IDP).....	64	SEDUTA.....	90
MORFINO Daniela (M5S).....	50	Votazioni elettroniche (Schema).....	I-XXIII
ORRICO Anna Laura (M5S).....	53		
PELLEGRINI Marco (M5S).....	51		
PITTALIS Pietro (FI-PPE).....	68		
QUARTINI Andrea (M5S).....	52		
ROGGIANI Silvia (PD-IDP).....	55		
SARRACINO Marco (PD-IDP).....	55		
SIMIANI Marco (PD-IDP).....	63		
TODDE Alessandra (M5S).....	69		
TUCCI Riccardo (M5S).....	48, 49		
ZANELLA Luana (AVS).....	57		
Sui lavori dell'Assemblea.....	69		
PRESIDENTE.....	69		
<i>(La seduta, sospesa alle 17,30, è ripresa alle 17,35).....</i>	<i>69</i>		
Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione			
n. 1067-A.....	69		
<i>(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 1067-A).....</i>	<i>69</i>		
PRESIDENTE.....	69, 71, 72, 75, 77, 79, 80, 81, 83, 85, 87		
BARBAGALLO Anthony Emanuele (PD-IDP).....	83		
BONELLI Angelo (AVS).....	72, 83		
CANNIZZARO Francesco (FI-PPE).....	77, 79, 80		
CASTIGLIONE Giuseppe (A-IV-RE).....	75		
FURGIUELE Domenico (LEGA).....	82, 83		
GALLO Francesco (MISTO).....	69		
MATTIA Aldo (FDI).....	85		
MORFINO Daniela (M5S).....	80		
ROMANO Francesco Saverio (NM(N-C-U-I)-M).....	71		
<i>(Coordinamento formale - A.C. 1067-A).....</i>	<i>87</i>		
PRESIDENTE.....	87		
<i>(Votazione finale ed approvazione - A.C. 1067-A).....</i>	<i>87</i>		
PRESIDENTE.....	87		
Nomina dei deputati e comunicazione dei senatori			
componenti la Delegazione italiana presso l'Assemblea			
parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo (AP-			
UpM).....	88		

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DELLA
VICEPRESIDENTE ANNA ASCANI

La seduta comincia alle 10,30.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

ALESSANDRO COLUCCI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla seduta odierna sono complessivamente 71, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

**Seguito della discussione del disegno di legge:
Conversione in legge, con modificazioni,
del decreto-legge 31 marzo 2023, n.
35, recante disposizioni urgenti per la
realizzazione del collegamento stabile tra
la Sicilia e la Calabria (A.C. 1067-A).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 1067-A: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

Ricordo che nella seduta di ieri il Governo ha posto la questione di fiducia sull'approvazione, senza emendamenti, subemendamenti e articoli aggiuntivi, dell'articolo unico del disegno di legge in esame, nel testo delle Commissioni.

(Dichiarazioni di voto sulla questione di fiducia - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sulla questione di fiducia dei rappresentanti dei gruppi e delle componenti politiche del gruppo Misto.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Pino Bicchielli. Ne ha facoltà.

PINO BICCHIELLI (NM(N-C-U-I)-M). Grazie, signor Presidente. Onorevoli colleghi, signor Sottosegretario, la storia degli ultimi anni del nostro Paese, soprattutto del suo Mezzogiorno, di grandi città italiane, a cominciare dalla capitale che ci ospita, è costellata di grandi occasioni mancate. Occasioni mancate perché, si è detto, ci sono ben altre priorità. Occasioni mancate perché, si è detto, girano troppi soldi e quindi c'è il rischio di corruzione. Occasioni mancate perché, si è detto, ci vorranno anni per completare i lavori. Occasioni mancate perché, si è detto, con le grandi opere la mafia fa festa. E così, per paura di distrarsi

dalle “ben altre priorità”, per paura di non saper prevenire la corruzione, per paura di non saper rispettare i tempi, per paura di non saper impedire le infiltrazioni mafiose, l’Italia ha perso grandi, grandissime opportunità di sviluppo; ha rinunciato a grandi eventi sportivi, ha archiviato grandi progetti, ha dismesso il sogno di grandi infrastrutture all’altezza del Paese che siamo. Noi, signor Presidente, la pensiamo diversamente e oggi siamo qui, in quest’Aula, a dimostrarlo. Noi riteniamo che il compito della politica sia cogliere le occasioni, crearle, se possibile, prevenendo i problemi e contrastando eventuali tentativi di utilizzare progetti di sviluppo per il Paese, per perseguire fini illegali.

Signor Presidente, colleghi, il provvedimento sul quale il Governo ha chiesto la fiducia di quest’Aula segna il calcio d’inizio di un’intrapresa storica, che può cambiare il volto del nostro Mezzogiorno e dare impulso all’economia dell’intera Nazione, a cominciare ovviamente dal grande indotto che deriverà dalla sua realizzazione e dal cambiamento epocale che quest’opera potrà imprimere al trasporto delle merci e delle persone. L’Italia ha dimostrato più volte che, quando vuole, sa fare cose grandi. Lo ha dimostrato, ad esempio, con la ricostruzione del ponte di Genova dopo il crollo del ponte Morandi. Lo ha dimostrato di fronte a calamità importanti. Lo ha dimostrato quando ha impedito che una burocrazia elefantica e ipertrofica strozzasse la capacità d’iniziativa e la necessità operativa. Lo ha fatto quando ha saputo coniugare il necessario rigore e la più ferrea prevenzione con la determinazione e la tempestività. Altre volte, invece, quando a prevalere sono state la pavidità e l’insipienza, quando non proprio l’ideologia, il nostro Paese ha perso treni che difficilmente passeranno di nuovo, è stato condannato a una lunga arretratezza infrastrutturale, è stato condannato alla dipendenza energetica, è stato condannato a uno sviluppo frenato.

Ebbene, come è noto, il treno del ponte sullo Stretto di Messina è passato già tante volte, è passato tantissime volte, nella storia d’Italia, ma

la politica non ha saputo mettersi al comando della locomotiva e condurlo a destinazione. Sicché, il ponte è diventato nel tempo una metafora dell’incompiuta, una metafora del “vorrei, ma non sono capace”, una metafora del “vorrei, ma forse non vorrei, perché ho paura”, quindi una metafora di quell’Italia dei “no”, la cui eredità ci troviamo a scontare amaramente nei momenti critici. È accaduto con la guerra in Ucraina, che ci ha presentato il conto dei troppi “no” all’infrastrutturazione energetica del nostro Paese. È accaduto con i ritardi di un Sud nei confronti del quale troppe volte la politica non ha avuto coraggio. Oggi, questo coraggio, il Governo l’ha dimostrato, la maggioranza lo sta dimostrando.

Il decreto per il quale ci apprestiamo ad accordare la fiducia all’Esecutivo potrà, infatti, apparire un passaggio meramente tecnico, ma, in realtà, è lo snodo fondamentale affinché il ponte sospeso più lungo del mondo possa diventare realtà e collegare finalmente non solo la Calabria e la Sicilia, non solo l’Italia continentale alla sua isola più grande, ma il corpo del Paese alla sua porta sul Mar Mediterraneo e sulle sue rotte commerciali, con grande beneficio per tutto il Paese.

Vede, Presidente, tra i tanti effetti della propaganda anti-italiana, che la sinistra è solita portare avanti all’estero, io direi senza pudore di denigrare il proprio Paese pur di far male alla parte politica avversa, vi sono taluni risolini comparsi sulla stampa straniera. Quei pregiudizi, figli di una visione macchiettistica e, consentitemi, insultante. Pregiudizi per i quali l’Italia, terra di mafia, terra del “pizzo”, terra della criminalità, non potrebbe mai cimentarsi con un’opera del genere, altrimenti saranno i banditi a banchettare. No, colleghi, no. La minaccia mafiosa - che, giova ricordarlo, non è un’esclusiva italiana - è qualcosa di forte, che non deve essere sottovalutato, ma lo Stato italiano e il tessuto sano, che nel Mezzogiorno cerca di crescere estirpando le cellule tumorali, sono in grado di generare anticorpi prima, durante e dopo la realizzazione di quest’opera. Altrimenti, signor Presidente, varrebbe la pena

di alzare bandiera bianca, e noi non intendiamo farlo, per il futuro dei nostri figli e per i tanti che, in nome della lotta alla mafia, hanno sacrificato la loro stessa vita. Noi non priveremo il Sud di questa grande occasione di sviluppo: 3.660 metri di lunghezza, per una campata sospesa di 3.300. Grandi torri e un grande impalcato, cavi imponenti per sorreggere ampie carreggiate stradali e una ferrovia, chiamate a veicolare la strada per lo sviluppo e la strada per il futuro. Milioni di abitanti non si sentiranno più stranieri in patria. Grandi e piccole imprese avranno facilità nel movimentare le merci. Un'importante quantità di forza lavoro verrà impiegata per la costruzione, per la manutenzione e per la gestione, forza lavoro sottratta al mito fallimentare della decrescita infelice e della paghetta di Stato, e coinvolta, soprattutto, in un progetto che guarda al futuro. Si parla, tra assunzioni dirette e indotto, di 10.000 nuovi occupati già nel primo anno di cantiere, mentre, nel complesso, saranno 100.000 nuovi posti di lavoro, tra assunzioni dirette e indotto, e 300 le imprese coinvolte. Si parla di 3 miliardi di ricchezza aggiuntiva prodotta ogni anno su scala nazionale, per quasi 2 decimali di PIL. Daremo al mondo l'esempio di come si costruisce con tecnologia antisismica, noi, che tante volte ci siamo leccati le ferite.

Daremo prova di inventiva e di capacità tecnica, qualità italiane che in tutto il mondo apprezzano e reclamano e che noi, incredibilmente, dovremmo mettere da parte, per paura, per pavidità, per ignavia? No. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, Dante gli ignavi li colloca all'inferno; noi, molto più umilmente, su questa terra e nell'esercizio del mandato che ci è stato affidato, non vogliamo passare alla storia come la classe politica che, ancora una volta, si è tirata indietro. Noi andremo avanti e per questo il gruppo di Noi Moderati voterà convintamente a favore della fiducia (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE*)).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Francesca Ghirra. Ne ha facoltà.

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghe e colleghi, signor Vice Ministro, oggi ci troviamo a votare l'ennesima fiducia posta da questo Governo, l'ennesima fiducia sull'ennesimo decreto-legge, questa volta per l'impossibile realizzazione di un collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, l'ennesimo atto che certifica il ruolo che volete attribuire al Parlamento: nessuno. Pur avendo un'amplissima maggioranza, non consentite al Parlamento di svolgere il proprio ruolo; lo abbiamo visto e constatato anche durante i lavori delle Commissioni: le decine di audizioni che si sono svolte sono state rese inutili dalla totale impossibilità di portare avanti una riflessione serena e condivisa sui contenuti di questo provvedimento; tutte le proposte di modifica avanzate dalle opposizioni non sono state prese in alcuna considerazione, mentre gli emendamenti, pasticciati e frettolosi, di colleghe e colleghi di maggioranza sono stati messi ai voti dopo spiegazioni sommarie, con modalità del tutto irrispettose di quante e quanti di noi chiedevano solo di capire cosa ci stavate proponendo. La fretta, determinata dalla necessità di chiudere tutto in Commissione, a causa della fiducia che il Governo aveva deciso di porre già da tempo, vi sta facendo commettere l'ennesimo errore riguardo a norme che non hanno alcun carattere di necessità e urgenza, ma che avranno forti ripercussioni sulle casse dello Stato. Avete parlato di lavoro certosino e bontà del provvedimento, contrapponendo le idee di una maggioranza imbarazzata e incapace di motivare le scelte del Governo alle nostre motivate opposizioni, definendole ideologiche. È chiaro che avete paura di ragionare e discutere di ogni cosa perché tra voi non vi è alcuna coesione; l'unico modo che vi resta per far finta di essere compatti è tacere ed evitare di aprire qualunque tipo di dibattito. Ma sapete meglio

di noi che questo ponte è irrealizzabile e non si farà mai, che l'unico vero obiettivo è riattivare la società Stretto di Messina Spa, con un consiglio di amministrazione e un collegio sindacale da cui avete deliberatamente escluso i sindaci di Messina e Villa San Giovanni, che continueranno a non poter programmare lo sviluppo dei propri territori, collegio sindacale e consiglio di amministrazione che potranno definire senza limiti i propri compensi, chiamati a verificare e a valutare i progetti, i cui costi lieviteranno ancora e ancora.

Estingueremo il contenzioso e realizzeremo il ponte a campata unica più lungo del mondo - dite voi -, un'opera attesa da decenni. Mentite sapendo di mentire, perché il contenzioso si sarebbe estinto a settembre di quest'anno, se solo aveste consentito che l'udienza di precisazione delle conclusioni si svolgesse. E, invece, con l'enorme pasticcio che avete previsto, ora non potrà che aumentare, ai danni, ancora una volta, delle finanze pubbliche. Il ponte è irrealizzabile - lo sapete anche voi -, nonostante abbiate previsto di ripartire dal definitivo del 2011 e integrarlo con una semplice relazione, nonostante abbiate previsto di saltare la verifica di impatto ambientale e infischiarvene delle decine di prescrizioni del 2013, nonostante abbiate scritto norme semplificate *ad hoc*, senza tenere in alcuna considerazione il nuovo codice dei contratti, che avete appena approvato e le normative europee sugli appalti pubblici. Il ponte non potrà mai essere realizzato per come lo avete immaginato, né in 5 anni, né mai, sì, perché un ponte a campata unica di 3,3 chilometri e largo 60 metri in una zona sismica battuta da forti venti non può, a oggi, essere costruito, né, tanto meno, sostenere il peso di una ferrovia. Lo abbiamo visto con il ponte dello Stretto di Akashi dove, dopo il terremoto che ha spostato la torre sud di 1,20 metri, nonostante la campata sia inferiore ai 2 chilometri, hanno deciso di non far passare la ferrovia. Neanche sullo Stretto dei Dardanelli, tante volte da voi citato, il ponte, con i suoi 2.023 metri di luce tra le due torri, più corto di oltre un chilometro quindi rispetto

a quello che immaginate voi, passa la ferrovia. Ma, nonostante l'oggettiva impossibilità di realizzarlo, continuate a sostenere che il ponte diventerà il simbolo della mobilità del futuro e dell'orgoglio italico, un'assurdità.

Ma come facciamo poi a esprimere fiducia nei confronti di questo Governo per un decreto che propone un'opera faraonica, più dannosa che inutile, quando lo stesso proponente, sino a qualche anno fa, era del tutto contrario alla sua realizzazione? A settembre 2015, ospite di Sky TG24, il *leader* dell'allora Lega Nord aveva dichiarato di aver avuto tantissimi dubbi sull'utilità e i costi dell'opera, suggerendo di organizzare un referendum in Sicilia e in Calabria per chiedere ai cittadini, costi alla mano, se lo volevano o no. Il 1° ottobre 2016, l'attuale Ministro dichiarava: "Ci sono parecchi ingegneri che dicono che non sta in piedi. Io non faccio l'ingegnere e vorrei avere delle rassicurazioni e ricordo, come mi hanno detto tanti siciliani, fra ieri sera e stamattina, che oggi il 90 per cento delle ferrovie in Sicilia è a binario unico e la metà dei treni viaggia a gasolio. Quindi, non vorrei spendere qualche miliardo di euro per un ponte in mezzo al mare, quando poi, sia in Sicilia che in Calabria, i treni non ci sono o vanno a binario unico", proponendo poi di utilizzare quei soldi per sistemare le scuole. Passa un altro anno: a novembre 2017, in Sicilia è tempo di elezioni regionali; Salvini, nel suo *tour* a sostegno del candidato del centrodestra Nello Musumeci, comincia a sfumare la sua posizione, ma non cambia idea sulle priorità. Il 2 novembre, a Taormina dice: "Se il progetto del ponte sullo Stretto sta in piedi e porta vantaggi a un territorio, sono favorevole. Prima però c'è da sistemare il resto della rete infrastrutturale: ferrovie, porti, aeroporti e strade, che sono in condizioni disumane". Un concetto che il *leader* della Lega ribadirà anche a Catania: "Se dovessi pensare alle grandi infrastrutture, prima penserei a sistemare le infrastrutture regolari, come strade e ferrovie". Presidente, noi siamo molto d'accordo con le perplessità di allora dell'attuale Ministro. Cosa è accaduto per fargli cambiare idea? Forse la rete ferroviaria

è diventata così efficiente da non necessitare di alcun intervento? A giudicare dai ritardi assurdi che ci sono stati in tutta Italia a causa di un guasto tra Tiburtina e Settebagni, qualche giorno fa, non direi proprio.

Colleghe e colleghi, sappiamo benissimo quanti interventi sarebbero necessari per sistemare la nostra rete ferroviaria, soprattutto al Sud e nelle isole, ma a voi piace di più l'idea di buttare oltre 15 miliardi, che ancora dovete trovare, per un'opera che devasterà un'area straordinaria, dal punto di vista naturalistico e ambientale, che non risolverà i problemi di collegamento della Sicilia con il resto della Penisola, che causerà allo Stato contenziosi milionari, violando, oltre alla Costituzione, il diritto comunitario. Ve lo ha fatto notare anche l'Anac: riattivare una concessione di oltre trent'anni fa e procedere alla progettazione dell'opera senza procedure a evidenza pubblica è illegittimo. La gara aggiudicata nel 2005 valeva meno di 4 miliardi; come potete pensare di andare avanti senza un nuovo bando, quando i costi sono più che triplicati?

La cosa che più mi sorprende poi è che, ogni volta che chiediamo di aumentare i servizi e di migliorare la qualità della vita di cittadine e cittadini, sottolineate la difficoltà di reperire risorse, mentre sui costi folli di quest'opera nessuno batte ciglio. Addirittura, tra l'approvazione di questo decreto, il 31 marzo, e il DEF, poche settimane dopo, i costi sono passati da 10 a 15 miliardi, senza che alcuno dicesse una parola. Forse, se, parallelamente, steste portando avanti politiche per aumentare stipendi e pensioni e per rendere la vita meno complicata, in un momento in cui sono schizzati alle stelle anche i costi dei beni primari, forse saremmo meno critici, forse; ma, in questi primi mesi di Governo, non siete riusciti a dare una risposta al Paese, una. Avete affiancato a norme restrittive sotto il profilo economico norme bandiera: il decreto contro i *rave party*, i disumani decreti sulle politiche migratorie, l'abolizione del superbonus e del reddito di cittadinanza, i regali alle multinazionali del petrolio, per

arrivare all'ultimo vergognoso decreto Lavoro, approvato in maniera del tutto strumentale il 1° maggio, che aumenterà il lavoro povero e precario. Sbandierate una ridicola riduzione del cuneo fiscale, ma non avete stanziato un euro per il rinnovo dei contratti collettivi; prevedete nuovi contratti a tempo determinato e l'utilizzo dei *voucher*, determinando la nascita di nuovo precariato; parlate di lavoro per le donne e snocciate dati sull'aumento dell'occupazione, ben sapendo che si tratta di frottole. Quali sono le vostre politiche per l'occupazione femminile? I lavori stagionali sottopagati?

La Presidente Meloni ha parlato di un tetto di cristallo finalmente infranto, lasciando intendere di conoscere le dinamiche discriminatorie che relegano le donne a ruoli marginali e di volerle combattere. Ma quando? E come? Certo non con l'astensione e il voto contrario sulla ratifica della Convenzione di Istanbul da parte dell'Unione europea, mi auguro. Siete riusciti a peggiorare il codice dei contratti, introducendo misure che non tutelano i lavoratori, né sotto il profilo economico, né sotto quello della sicurezza sul lavoro. Avete sacrificato sull'altare della semplificazione i principi di trasparenza, controllabilità e libera concorrenza proprio in una fase in cui stanno affluendo ingentissime risorse europee con il PNRR, risorse che non riuscirete a spendere - speriamo non per altre bombe, almeno -, dando dimostrazione di non tener conto neanche dell'allarme lanciato dall'Anac rispetto a possibili infiltrazioni criminali. E, poi, i capolavori tesi a minare i principi fondamentali della nostra Costituzione: presidenzialismo e autonomia differenziata.

Concludo, Presidente. Lo abbiamo detto e ripetuto tante volte, lo ribadiamo anche oggi: noi di Alleanza Verdi e Sinistra siamo contrari a questo decreto per i suoi contenuti e per i modi con cui l'avete portato avanti, che sviliscono il nostro ruolo, in barba a quanto prevede la Costituzione. E' stato ribadito tantissime volte in questi mesi dal Presidente Mattarella. Per questo e per le ragioni che ho detto, voteremo contro questa ennesima fiducia (*Applausi dei*

deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Pastorella. Vuole svolgere l'intervento adesso, collega? Benissimo, ne ha facoltà. Prego, onorevole.

GIULIA PASTORELLA (A-IV-RE). Presidente, onorevoli colleghi, quando sono stata eletta alla Camera, da neofita del Parlamento, non pensavo che sarei diventata la massima esperta mondiale in dichiarazioni di voto di fiducia. Da cittadina, pensavo che questo fosse l'eccezione, non la regola e, invece, eccomi qui a fare l'ennesima dichiarazione di voto di fiducia posta dal Governo, credo quota 14, se non ricordo male, se non ho fatto male i calcoli. Questo mi stupisce particolarmente su tale tema che, in teoria, dovrebbe unire l'Italia intera: è una realizzazione di un'opera strutturale, importante, con riferimento alla quale la maggioranza avrebbe, forse, potuto guidare un percorso parlamentare ordinario per costruire consenso attorno a un'opera importante come quella in esame.

Quindi, la domanda che sorge spontanea è: di chi non si fida il Governo? Non si fida di un'opposizione che, almeno in parte - parlo per la parte che rappresento -, può essere, invece, disposta a collaborare o, forse, non si fida di una maggioranza incapace di costruire progettualità e raccogliere consenso sulle proprie proposte? Eppure, i partiti che formano la maggioranza, da anni, dicono che il ponte è una priorità. Non ci siamo stupiti, infatti, quando il Ministro Salvini, appena eletto, ha immediatamente nominato questo progetto come il suo più grande cavallo di battaglia. Infatti, nel 2011, il Governo Berlusconi, sostenuto sia dalla Lega, ovviamente, che anche dal Presidente del Consiglio Meloni, che all'epoca era Ministro, aveva immediatamente promesso la realizzazione dello stesso ponte che, ovviamente, non è neanche riuscito a partire. Quindi, ripeto, viene da domandarsi se la fiducia sia giustificata, forse, dalla

consapevolezza che, passando attraverso il dibattito in Aula, sarebbero sicuramente emerse alcune delle problematiche già segnalate dalle Commissioni. Sarà che abbiamo audito decine e decine di *stakeholder*, a onore del lavoro delle Commissioni e dei presidenti, ma è sicuro che le perplessità sono tante e non sono solo di natura ideologica, ma di natura proprio progettuale e sono emerse in maniera forte e chiara.

Come gruppo di Azione-Italia Viva, crediamo in un'opposizione costruttiva che dialoghi sui temi per lavorare a dare soluzioni concrete al Paese e il ponte in questo senso può essere utile al Paese. Sicuramente ci siamo dimostrati disponibili a lavorare per la sua realizzazione. Questo, però, non vuol dire accettare ogni proposta senza senso critico, anzi; e alcuni dubbi, anzi più di alcuni, sulla realizzazione del ponte, sinceramente li abbiamo.

Come già segnalato in Commissione, per esempio, e come detto dallo stesso Governo all'interno del decreto, al fine della realizzazione di questo ponte, saranno necessari diversi adeguamenti del progetto del lontano 2011 che il MIT ha scelto di riesumare dai casseti, relativi, per esempio, alle tecniche di costruzione, alla conformazione di nuove regole di sicurezza, all'attuazione di nuove specifiche regole di progettazione, oltre che, ovviamente, a una verifica ambientale di cui i miei colleghi hanno ampiamente parlato, e via dicendo, per non parlare di un'analisi costi-benefici, a fronte di uno scenario di commercio internazionale di mobilità molto cambiato.

Mi preoccupa, soprattutto, che sia stata completamente ignorata la segnalazione di Anac che, giustamente, teme che un'assegnazione senza gara ad un contraente privato, senza che sia completamente risolto il contenzioso con lo stesso, sia quantomeno problematica. Sembra, quindi, lecito sollevare in questa sede alcuni dubbi rispetto alla fattibilità e alla realizzazione di una tale opera nei tempi previsti dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Ammesso che la storia sia vera, solo i

Romani riuscirono, a loro modo, a realizzare questo ponte, un ponte di barche e botti, per far transitare elefanti e Cartaginesi dalla Sicilia alla Calabria. Dal racconto di Plinio il Vecchio - ripeto, forse è solo una storia - ad oggi, ne è passata di acqua sotto altri ponti, evidentemente, e, benché da più di un secolo si prometta la realizzazione del ponte, noi vogliamo essere ottimisti e sperare davvero che questa sia finalmente la volta buona e non l'ennesima promessa non mantenuta. In questo caso, la promessa potrebbe non essere mantenuta perché si è avuto fretta di piantare una bandierina politica su un'opera così strategica e, di certo, non è una buona partenza se, ancor prima di cominciare, le stime del costo del ponte sembrano già essere lievitate rispetto ai 10 miliardi inizialmente preventivati, arrivando ora quasi a 15 miliardi. Ci vorrebbe, se non altro, la serietà di assicurare la trasparenza e la capacità di previsione, il più precisa possibile su un investimento tanto importante e oneroso per il Paese e i contribuenti. Perché, se è vero che gli eventi catastrofici sono imprevedibili - pandemia, guerra, crisi energetica connessa, di certo non erano prevedibili né di responsabilità di questo Governo -, è, però, compito del Governo, quando prevede un tale impegno, assicurare una progettazione il più possibile immune da eventuali *shock* esterni.

In generale, avremmo preferito che la priorità del Governo non fosse far approvare un progetto non più valido soltanto per portare a casa una vittoria politica, immagino necessaria in vista delle elezioni europee. Avremmo preferito che la priorità fosse costruire insieme un'infrastruttura efficiente, moderna, tecnologicamente all'avanguardia, sicura e con il minimo impatto ambientale e la massima potenzialità innovativa e di digitalizzazione infrastrutturale. Insomma, un progetto nuovo, ben studiato e ponderato, che non si limitasse al ponte in sé, ma a tutte le infrastrutture che da esso dipendono e attraverso le quali passerà, poi, il futuro traffico. E, invece, no: si è deciso di riprendere il progetto del 2011. Ma davvero

non c'era tempo tecnico per trovare la miglior soluzione possibile, magari proiettata al futuro, piuttosto che verso il passato? Immagino di no. L'importante è dire di avercela fatta. Non importa, poi, se, di fatto, non c'è nulla, se, prima di partire realmente, bisognerà risolvere tutti i nodi che il Governo ha lasciato che venissero al pettine e fingere di non vedere e se, nel frattempo, in Sicilia continua a non esserci alcuna infrastruttura da collegare a questo benedetto ponte e, in Calabria, diciamo che ci si sta lavorando.

Infine, siamo dubbiosi che il progetto potrà partire nei tempi auspicati dal Ministro Salvini. Ad oggi, oltre al progetto definitivo, mancano anche le coperture economiche, come gli stessi responsabili del MIT hanno scritto all'interno del DEF. E non ci si venga a dire che ci verrà in soccorso il PNRR, perché oramai questa storia è diventata davvero poco credibile.

Pertanto, sebbene disposti a sostenere questa iniziativa, a sostenere l'idea del ponte, per le modalità, che sono state scelte, di procedere e per quei nodi che, nella fretta di intascarsi una vittoria politica si sono lasciati irrisolti, minando, quindi, quindi la fattibilità di quest'opera, il gruppo Azione-Italia Viva, non voterà la fiducia a questo Governo (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Italia Viva-Renew Europe*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Arruzzolo. Ne ha facoltà.

GIOVANNI ARRUZZOLO (FI-PPE). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentante del Governo, il centrodestra riavvia il procedimento per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina per due volte interrotto dal centrosinistra. Alcune attività preliminari di quest'opera, che Forza Italia ritiene fondamentali per lo sviluppo del Paese, sono state svolte già con il Governo Draghi, anche in questo caso, grazie alle iniziative del centrodestra, iniziative avviate a seguito della mancata inclusione del ponte sullo Stretto di Messina tra i progetti finanziati con il Fondo

complementare al PNRR, nonostante il fatto che il collegamento tra Calabria e Sicilia rientrasse nella rete transeuropea dei trasporti.

Nell'agosto 2021, il Ministro *pro tempore* delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili ha presentato un documento molto chiaro sull'opportunità di realizzare l'opera e sui passi da compiere.

Il gruppo di lavoro all'uopo costituito presso il Ministero delle Infrastrutture si è espresso in questi termini: "I traffici dello Stretto di Messina risultano rilevanti alla scala nazionale: 11 milioni passeggeri/anno, confrontabili con quelli movimentati degli aeroporti siciliani; 0,8 milioni veicoli pesanti/anno (trasporto delle merci), paragonabili al traffico pesante del Fréjus e superiori a quello del Monte Bianco; 1,8 milioni di veicoli leggeri/anno, superiori al traffico veicolare del Monte Bianco".

L'evidenza è che l'assenza di un attraversamento stabile incide in modo rilevante sulla domanda dei passeggeri e merci. In sostanza, questa assenza penalizza in modo molto rilevante il traffico ferroviario e gli spostamenti da e per il Mezzogiorno, influenzando negativamente sull'economia, sull'occupazione e, di conseguenza, sul *trend* della popolazione. La necessità è di riavviare il procedimento di redazione di un progetto di fattibilità tecnica ed economica e dell'avvio di un dibattito pubblico al fine di pervenire ad una scelta condivisa con i diversi portatori di interessi coinvolti. Su questa falsariga si è mosso il Governo.

Nell'ultima legge di bilancio sono state introdotte disposizioni volte a riavviare l'attività di progettazione e realizzazione del ponte con la dichiarazione di opera prioritaria e la rinuncia della Società dello Stretto a tutte le azioni e giudizi nei confronti delle amministrazioni pubbliche. Inoltre, si è autorizzata una spesa di 50 milioni di euro per consentire a Rete Ferroviaria Italiana e Anas Spa di sottoscrivere aumenti di capitale. Il decreto in esame, pertanto, si inserisce nel contesto di una serie di iniziative legislative volte a stabilire un percorso accelerato per la realizzazione del ponte attraverso

disposizioni concernenti il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera, la prosecuzione del rapporto concessorio con la Società Stretto di Messina Spa, nonché la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera stessa.

Peraltro, l'impalcato del ponte di Messina è stato utilizzato in numerose costruzioni di ponti nel mondo e quel progetto è uno dei più approfonditi di sempre. Sono stati fugati i dubbi di resistenza sul ponte anche sotto il profilo sismico ed eolico, il che fa del ponte un'opera sicura sotto tutti i punti di vista. Nelle Commissioni riunite, ambiente e trasporti, la maggioranza ha stabilito di presentare un numero assai ristretto di emendamenti. Mi preme qui esaminare talune delle obiezioni sollevate dai commissari dell'opposizione in Commissione. La prima di queste fa riferimento al fatto che l'Anac prevede criticità esistenti nei rapporti fra concedente e concessionario, specialmente in un territorio come quello siculo-calabrese. In realtà, l'Anac ha assentito al provvedimento in esame. Inoltre il comma 8-*bis* dell'articolo 4 è stato richiamato dall'articolo 39 del nuovo codice degli appalti, che disciplina le procedure di pianificazione e programmazione delle infrastrutture strategiche. L'opposizione ha contestato che il testo in esame non prevede un adeguato dibattito pubblico. In realtà, l'opera è assoggettata alla normativa del decreto legislativo n. 190 del 2002, che contiene le procedure per la realizzazione delle infrastrutture strategiche e di interesse nazionale, nell'ambito delle quali è prevista anche un'ampia consultazione pubblica sul progetto preliminare. Il MIT sul punto si è già confrontato con Anac, giungendo alla conclusione che questo modello di consultazione pubblica risponde alla necessità di un adeguato intervento dei cittadini nel processo decisionale. In Commissione sono stati approvati diversi emendamenti di maggioranza per rispondere a queste

esigenze. È stato introdotto uno specifico piano integrato tramite il quale le esigenze trasportistiche di entrambe le sponde dello Stretto saranno gestite in forma coordinata tra regione Calabria e regione Sicilia, d'intesa con gli enti locali interessati. Altrettanto importante è la disposizione che prevede, con il coinvolgimento delle autorità di sistema portuale dello Stretto, l'avvio di un percorso di rifunzionalizzazione delle opere portuali. È opportuno ricordare che l'autorità di sistema dello Stretto con competenza sui porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni ha, fra i suoi compiti, la realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali, nonché di quelle destinate al potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti.

Un'ulteriore obiezione riguarda il fatto che l'obiettivo principale del decreto sarebbe quello di risolvere il contenzioso con la Società Stretto di Messina Spa. Il Governo ha chiarito che sul progetto da cui si riparte sono stati fatti approfondimenti di ordine legale, amministrativo e tecnico, con il rilascio di importanti certificazioni. Il contenzioso, nato peraltro quando al Governo non c'erano le forze attualmente in maggioranza, rappresenta certamente uno degli elementi che è stato preso in considerazione dal Governo. Il ponte sullo Stretto costituiva parte integrante di un corridoio transeuropeo dei trasporti fino a quando il Governo Monti non ha unilateralmente deciso di disattendere tale decisione. L'Italia è l'unico Paese europeo che per questo motivo non ha mantenuto gli impegni presi e, a tale riguardo, rammento il ponte tra la Danimarca e la Svezia, il tunnel della Manica, oltre al ponte sui Dardanelli, realizzato in Turchia. Il Governo ha ricordato che il nuovo codice dei contratti pubblici prevede la digitalizzazione di tutti i processi, e, considerato che tale codice non è ancora vigente, la procedura *ad hoc* è volta proprio a garantire una maggiore trasparenza. L'articolo 3-*bis*, introdotto in Commissione,

prevede che per le procedure espropriative relative alle opere di realizzazione del ponte siano creati appositi spazi Internet per la dematerializzazione delle comunicazioni e dei documenti, e per garantire la pubblicità e la trasparenza delle procedure. Alle procedure di espropriazione si applica quanto stabilito dall'articolo del decreto legislativo n. 13 del 2023, che prevede la riduzione a metà dei termini previsti per l'espletamento delle procedure, con l'eccezione del termine di 5 anni riguardante il vincolo preordinato all'esproprio, e, in caso di emissione di decreto di occupazione d'urgenza, la redazione dello stato di consistenza e del verbale di immissione in possesso anche con la sola presenza di due rappresentanti della regione o di altri enti territoriali interessati. Dall'allegato infrastrutturale al Documento di economia e finanza si rileva che il ponte in sé avrà un onere di 13,5 miliardi, mentre per realizzare le opere complementari al collegamento ferroviario, ne serviranno altri. Inoltre, ha fatto presente che esiste un bando CEF europeo che prevede risorse per circa 15 miliardi. L'esistenza di questi vincoli per questa parte politica sono un invito a fare presto e bene, e questo vale per il Governo, ma anche per l'aggregato di imprese che realizzerà il ponte e le opere complementari.

Presidente, onorevoli colleghi, ho sentito negli interventi precedenti che si faceva riferimento alla lievitazione dei costi. Se avessimo costruito il Ponte per il 2006, ci sarebbe costato 4,5 miliardi di euro; se lo avessimo completato nel 2016, ci sarebbe costato 8,5 miliardi di euro. Per due volte la sinistra ha intralciato i progetti e le iniziative che la destra aveva avviato, addirittura caricando a bilancio le penali per la dismissione delle attività avviate. È la sinistra la prima responsabile della lievitazione dei costi.

Concludo commentando l'osservazione sollevata dalla minoranza che fa riferimento al fatto che il termine per l'approvazione del progetto esecutivo al 31 luglio sarebbe troppo ravvicinato, quindi non sarebbe un termine perentorio, bensì uno strumento di

campagna elettorale. Correttamente il Governo ha osservato che la data del 31 luglio indicata nel testo del decreto rappresenta un impegno per il quale il Governo si assume la propria responsabilità politica. Concludo, Presidente, voteremo dunque a favore di questo provvedimento e ci assumiamo sin da ora la responsabilità politica di avviare il più presto possibile i lavori di realizzazione di quest'opera, che farà onore all'Italia e rilancerà l'economia delle regioni meridionali, ma voteremo a favore anche per superare il pregiudizio ideologico e le logiche anti-sviluppo e pseudoambientaliste che hanno già prodotto danni enormi al Paese e al Sud (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Iaria. Ne ha facoltà.

ANTONINO IARIA (M5S). Presidente, onorevoli colleghi, vorrei cominciare questo intervento condividendo con voi una *e-mail* che mi è arrivata da due *stakeholder* del territorio, mi hanno scritto proprio ieri: "Caro onorevole Iaria, siamo Scilla e Cariddi, voi ci conoscete come i mostri mitologici a guardia dello Stretto di Messina. Ci permettiamo di disturbarla perché abbiamo saputo che è ritornato in auge un nostro collega, il famigerato ponte sullo Stretto.

Ci permettiamo, in modo umile, ma divino, di ricordare a voi umani e, in particolare, a uno di voi, il Ministro Salvini, che ogni volta che vi siete montati la testa e avete sfidato le forze della natura non vi è andata troppo bene. Noi che abitiamo lo Stretto da millenni, siamo un poco stanchi di questi falsi miti. Siamo consapevoli che voi umani abbiate il diritto di decidere la vostra sorte, ma sappiate che in questo caso è consigliabile un po' più di cautela. Vi ringrazio dell'attenzione e vi prego di tenerci aggiornati alla seguente *e-mail*: ScillaCariddi@Olimpo.gov".

Mi sono permesso di partire in modo un poco irriverente e farsesco, ma solo perché

avete cominciato voi della maggioranza ad essere poco seri, proponendo questo decreto. Chiunque abbia assistito alle Commissioni ha capito molto bene di cosa stiamo parlando, in realtà. Nascosti dietro il sempre affascinante mito del progetto faraonico del ponte più lungo del mondo, si è arrivati alla fiducia su un decreto che serve solo a chiudere la vicenda giudiziaria tra Stato, società Stretto di Messina e vincitore dell'appalto del 2012 che con questo decreto si dovrebbe sanare, con costi ingenti per lo Stato e creando un vero e proprio - questo, sì - mostro giuridico, per riuscire a evitare una nuova gara e accontentare i ricorrenti.

Il progetto del ponte è nello sfondo ed è solo fuffa e propaganda salviniana; quindi, noi ci distraiamo parlando del ponte, del progetto del ponte, della tecnica ingegneristica, dei nuovi materiali, della sua snellezza e lunghezza, sapendo che rimarrà solo puro esercizio di stile. Una volta raggiunto lo scopo di chiudere il contenzioso - con ulteriori costi per lo Stato italiano, lo ripeto - succederà la stessa cosa del TAV: l'ennesima opera incompiuta, l'ennesima prima, seconda pietra del ponte.

È chiaro a tutti che se non ci sono finanziamenti certi - e, come sembra, non ci sono - la probabilità che non venga realizzato è molto alta. Voi direte: beh, voi che siete contrari, sarete contenti. No, non siamo contenti, perché il problema è proprio questo: impegnare risorse su un progetto che non si farà mai; allo stesso tempo, il solo riapprovarlo sulla carta creerà tutta una serie di vincoli che ha l'unico reale risultato di bloccare lo sviluppo delle aree su cui questo progetto insiste, in particolare il territorio di Villa San Giovanni e il territorio di Messina.

Mi riferisco proprio al territorio di Messina e al territorio di Villa San Giovanni. Sabato scorso, sono andato in visita a Villa San Giovanni, ospite della sindaca, e mi sono fatto l'idea dell'impatto dal vivo che questo ponte può avere: l'enorme pilone, l'enorme pilastro insisterà su un territorio abitato, devasterà tutta la collina circostante e farà ombra a tutto il lungomare che va da Villa San Giovanni alla

bella spiaggia di Cannitello. Tuttavia, l'aspetto più interessante della visita è stato avere la conferma che i villesi, ma penso anche i messinesi, sono giustamente stanchi di aspettare la grande opera e vedere questi giochi politici salviniani e meloniani, che hanno l'unico risultato di bloccare tutte le potenzialità che loro il territorio può esprimere. La sindaca mi ha mostrato tutta una serie di progetti interessanti, in parte finanziati o in via di finanziamento, che possono far diventare il collegamento stabile tra Villa e Messina e tra Calabria e Sicilia efficiente e, questo è ancora più importante, permetterebbero di qualificare una gran parte della cittadina di Villa San Giovanni. Anche sul lato messinese i problemi saranno simili, basta solo immaginare la distruzione dell'area di Ganzirri, che insisterà sia sull'abitato sia sui due laghetti, importantissimi dal punto di vista ambientale, ma anche economico, del territorio. Tutto questo, io lo trovo senza senso, non trovo altre parole, anzi, trovo altre parole, ma non posso dirle in Aula.

Torniamo al territorio e ai suoi progetti. Sul lato calabrese, ci sono progetti che devono partire subito, come il raccordo tra la Salerno-Reggio Calabria e il nuovo porto di Villa San Giovanni, che bypasserebbe il centro cittadino e creerebbe finalmente la possibilità di attraversare e di raggiungere il porto in maniera molto più ecologicamente sostenibile. Il nuovo porto tra l'altro è un progetto molto interessante, perché rappresenterebbe due grandi e importanti successi per il territorio: potrebbe aumentare gli stalli per gli approdi per le navi, creando anche un minimo di concorrenza in più per l'attraversamento dello Stretto, ma, più che altro, libererebbe lo spazio del vecchio porto, che potrebbe diventare un porto turistico, tra i più attraenti dell'area dello Stretto. Questo riguarda anche altri progetti del territorio, che sempre con questo progetto incombente, questa spada di Damocle del ponte sullo Stretto di Messina, sarebbero sempre o rallentati o da adeguare o di difficile approvazione.

Insomma, come potete constatare, io non

sto parlando del ponte, della devastazione ambientale, delle aree ZES o SIC che verranno compromesse; io sto parlando di buona e cattiva amministrazione. La buona amministrazione veicola e aiuta progetti sostenibili sul territorio, fa analisi costi e benefici, valuta tutte le varie possibilità per risolvere un problema che esiste, cioè l'attraversamento veloce dello Stretto; ma per fare tutto ciò, magari, comincia ad agire a monte e a valle, sulla Calabria e sulla Sicilia, sulle quali indirizza gli investimenti necessari per creare le condizioni ottimali legate al trasporto di merci e persone, cosa di cui si parla sempre, ma che si rimanda sempre per seguire la grande opera. Così facendo, l'attraversamento dello Stretto si risolverebbe, senza buttare 13,5 miliardi di euro. Non si tratta di essere no-ponte o sì-ponte, di fare le squadre e le tifoserie, si tratta di smettere di continuare a lanciarsi in opere costosissime, che si possono definire macchine per affilare il burro, cioè progetti complessissimi, che magari dal punto di vista ingegneristico riescono anche ad essere realizzati, ma con costi enormi, devastazione ambientale e tempi biblici e che, alla fine, possono essere sostituiti con progetti più semplici, molto meno costosi e più ambientalmente sostenibili.

Ripetiamolo insieme, cari colleghi: 13,5 miliardi di euro. Una buona amministrazione, con questi soldi potrebbe gestire emergenze sociali, come il problema delle case, sia popolari sia per gli studenti, potrebbe diminuire il cuneo fiscale o avviare il progetto di salario minimo legale, e molto altro.

Ma non facciamo benaltrismo, parliamo della mobilità: miglioriamo la mobilità interna regionale, che è rimasta ai livelli di 70 anni fa, che poi sono le stesse cose che diceva, in una celebre intervista televisiva, il Ministro Salvini, il 28 settembre 2016: è inutile fare un ponte, quando mancano tutte le infrastrutture fondamentali in Sicilia e in Calabria. Adesso si dice che ci sono investimenti infrastrutturali in Sicilia e in Calabria che stanno partendo, ma non sono sufficienti. Il problema del ponte è marginale rispetto ai problemi trasportistici

della Sicilia e della Calabria; coerenza, questa sconosciuta. Dopo aver distrutto tutto ciò che dicevate di voler difendere prima di governare, oggi ci proponete quest'altro esempio.

Quindi, onorevoli colleghi, noi siamo veramente pronti, siamo pronti ad ascoltare chi vive quel territorio e tutti quelli che si preoccupano per l'impatto ambientale disastroso di un'opera di questo tipo, che ricadrebbe non solo sullo Stretto, ma anche su tutto il territorio circostante.

Noi voteremo “no” alla fiducia su questo decreto-legge, ma ancora di più chiediamo al Ministro delle giravolte di dimostrare coerenza con quanto disse nel 2016 e ritirare il decreto. Ma la coerenza non è il pezzo forte di questa maggioranza, che fa solo gli interessi di pochi, a scapito di tutti. Il ponte che dovevate essere pronti a costruire era quello verso il futuro, invece stiamo diventando un Paese medievale, con tanti piccoli re che litigano solo per il potere e trattano noi cittadini come sudditi (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Anastasio Carra'. Ne ha facoltà.

ANASTASIO CARRA' (LEGA). Presidente, onorevoli colleghi, da deputato siciliano, desidero preliminarmente esprimere grande soddisfazione per quello che oggi rappresenta, sì, un punto di inizio, ma, allo stesso tempo, un traguardo, perché finalmente, dopo anni di dibattiti, discussioni, progetti e vicende giudiziarie, in quest'Aula si parla seriamente della realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il resto del continente. È da più di cinquanta anni che si parla della necessità, dell'importanza e anche dell'urgenza di realizzare il ponte sullo Stretto di Messina. Parliamo di un'opera fondamentale, strategica, della quale, tuttavia, ci occupiamo solo adesso concretamente, grazie al Ministro Matteo Salvini (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*) e a questo Governo.

Per questo tengo a manifestare tutta la stima

rivolta al nostro Matteo Salvini, per avere, con audacia e coraggio, interrotto, dopo circa mezzo secolo, l'inettitudine delle classi politiche e dei Governi che ci hanno preceduti, e, grazie alla sua determinazione e a quella dell'attuale Governo, siamo riusciti a passare finalmente dalle parole ai fatti.

In questi mesi, ho ascoltato, incredulo, opinioni da parte di un'opposizione spesso lontana da qualsiasi voglia di idea di sviluppo e di progresso del Paese, mostrando, in concreto, l'esclusivo intento di reiterare una politica propagandistica e sterile, che alcun contributo può apportare, se non l'accettazione, più o meno tacita, del totale stallo dell'intera Italia.

La creazione di un collegamento stabile, che permetta di percorrere in treno o in auto la distanza che separa la Sicilia dalla Calabria, quindi dall'Italia e dall'Europa tutta, non può più essere rimandata nel tempo e rappresenta una vera e propria esigenza, su più fronti. Si tratta di un progetto cruciale per rispondere alle esigenze urgenti di sviluppo infrastrutturale e favorire la mobilità, il turismo e lo sviluppo economico di tutto il territorio. È un'opera necessaria non solo per la Sicilia e per l'Italia, ma anche per l'Europa stessa, in quanto andrà a contribuire alla programmazione europea dei corridoi plurimodali, integrando la rete europea dei trasporti e, soprattutto, quella logistica.

Con questo provvedimento risolviamo, una volta per tutte, i contenziosi tra la società interessata e il contraente generale, da tempo pendenti a causa dei Governi che ci hanno preceduti, che rischiano di determinare un ingente esborso di denaro per le casse pubbliche. Il Governo, infatti, ha condizionato l'intera operazione di realizzazione dell'opera alla stipula di atti di rinuncia della parte privata ai contenziosi pendenti, azzerando così il rischio di una possibile soccombenza in contenziosi nei quali lo Stato è coinvolto da anni a causa dell'inerzia di chi ha sempre governato in questi ultimi decenni.

Quindi, consentitemi di soffermarmi su alcuni punti che spesso vengono strumentalizzati per ragioni ideologiche e che

nulla hanno a che vedere con il merito dell'opera e, soprattutto, del decreto. Vorrei ricordare ai signori dell'opposizione che mi hanno preceduto - sarebbe, meglio ancora, chiamarli i signori fautori del "no ponte", del "no progresso" e del "no futuro", perché è questo ciò che voi siete (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*) - che, dal punto di vista ambientale, contrariamente a quanto viene detto, la costruzione del ponte determinerà una drastica riduzione dei livelli di inquinamento dell'area relativa allo Stretto di Messina. Infatti, nella valutazione degli effetti ambientali, derivante dal Governo, riveste un ruolo chiave la lotta contro l'inquinamento prodotto dai traghetti.

Tornando al progetto, mi preme sottolineare che l'idea originaria, su cui si fonda, è estremamente valida per diverse ragioni, dimostrate anche da studi ingegneristici e valutazioni tecniche. La soluzione di un ponte a più campate e con i piloni in mare è stata esclusa, caro collega dei 5 Stelle. Viceversa, un ponte a una campata unica, con un minor numero di piloni, limita l'impatto sul fondale marino e sull'intero ecosistema dello Stretto. La sua struttura è stata studiata per preservare la navigabilità dello Stretto alle navi di grandi dimensioni. In risposta a chi, strumentalmente e senza fondamento, sostiene che il progetto a una campata unica sia vecchio e non più attuale, mi preme sottolineare che il progetto definitivo deve essere integrato con una relazione del progettista che attesta la sicurezza della fattibilità di tale opera.

Adesso veramente vorrei evidenziare questo passaggio, perché, caro Presidente e signori onorevoli, rimango, infine, indignato nei confronti di coloro che esprimono un parere contrario per evitare che possibili infiltrazioni mafiose possano insediarsi e interessarsi alla costruzione del ponte, inficiando, in tal modo, i lavori e la fase esecutiva. È veramente vergognoso che qualcuno possa pensare ciò (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), perché per me, siciliano e con un passato nell'Arma dei carabinieri, è

stato davvero difficile accettare certe opinioni, distanti e opposte rispetto all'idea che io e il mio gruppo, Lega-Salvini Premier, abbiamo della politica e del ruolo dello Stato (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), perché nessuno di noi parlamentari - ripeto, nessuno di noi parlamentari - può dire che, poiché si temono le infiltrazioni mafiose, si rinunci, allora, all'idea di nuovi progetti e di nuove infrastrutture per il nostro Paese. Io preferisco perseguire l'idea di una politica tenace, di uno Stato forte che sappia contrastare e sconfiggere certi fenomeni, senza mai temerli (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*) e senza rinunciare alla realizzazione di opere fondamentali e necessarie per il nostro avvenire e per il nostro futuro.

Queste sono le principali questioni che oggi, in quest'Aula, tengo a ribadire con fermezza e con coraggio. Sono le stesse che spingono tutti noi della Lega a mantenere una posizione chiara e precisa nel manifestare la volontà di vedere, nel più breve tempo possibile, l'opera completa, a beneficio dei tanti cittadini che, da tempo e per troppo tempo, sono rimasti in uno stato di abbandono e di isolamento.

Noi siamo qui, insieme al coraggio del nostro Ministro Matteo Salvini e all'attuale Governo, per continuare a lottare, sempre al fianco degli italiani, dei nostri imprenditori, dei giovani, degli studenti e delle tante famiglie divise da piccole distanze, che sono diventate incolmabili con il tempo a causa di una politica silente e inerte. Noi siamo qui, oggi, per urlare "sì" al ponte, "sì" al progresso e "sì" al futuro dell'Italia e degli italiani.

Quindi, per tutte queste motivazioni voteremo convintamente in maniera favorevole alla realizzazione del ponte (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Marco Simiani. Ne ha facoltà.

MARCO SIMIANI (PD-IDP). Grazie, Presidente. Illustre Presidente e cari colleghi, per la prima volta nella storia della Repubblica,

il Governo ha deciso di mettere la fiducia su un provvedimento vuoto, su un'opera che non esiste e che - sottolineo - non esiste nemmeno sulla carta. Che non esista è evidente e lo dicono, anzitutto, le norme presenti, che basta leggere. L'articolo 1 riguarda l'assetto societario della Stretto di Messina Spa, ne disciplina l'attività all'estero e definisce la composizione degli organi di amministrazione e controllo della medesima società. L'articolo 2 ridefinisce il rapporto di concessione fra il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e la Stretto di Messina Spa in considerazione delle modifiche, appena citate, apportate alla *governance* della società. L'articolo 3 dispone che l'opera venga inserita nell'Allegato infrastrutture al DEF, senza, però, specificare costi e, soprattutto, le risorse (su questo argomento torneremo in seguito). L'articolo 3-bis, inserito durante l'esame in sede referente, reca disposizioni volte a disciplinare le procedure espropriative relative alle opere di realizzazione del ponte, prevedendo, in particolare, un apposito spazio Internet per la dematerializzazione dei documenti e delle comunicazioni. L'articolo 4 introduce disposizioni finali e di coordinamento al fine di consentire, in tempi rapidi, l'attivazione della società e la ridefinizione dei rapporti contrattuali stipulati. Poi c'è l'articolo 5, relativo all'entrata in vigore del provvedimento. Presidente, non ci sono altri articoli. C'è, però, una norma non scritta, che è forse l'unica reale motivazione di questo frettoloso decreto, cioè la cambiale di oltre 325 milioni di euro causata dalla liquidazione della società costituita dall'ultimo Governo Berlusconi per realizzare il ponte. Si tratta di spese, per dipendenti, gare e appalti vari, che rischiano di arrivare a un miliardo di euro per il contenzioso con l'ex Impregilo, la società che, oltre 10 anni fa, aveva vinto il bando per realizzare l'opera. Questo decreto, di fatto, risuscita solo questa società.

Se volessimo esercitare il dono della sintesi, potremmo finire qui la nostra dichiarazione di voto, ma sarebbe troppo riduttivo, perché

un collegamento sicuro, efficace e stabile tra la Sicilia e l'Italia non merita questo approccio qualunquistico, approssimativo e, francamente, imbarazzante, perché il PD non obietta sull'opportunità di aprire una riflessione seria e approfondita su un collegamento efficiente, stabile, veloce e sicuro tra la Sicilia e la Calabria. L'avevamo fatto. Avevamo fatto uno studio, con gli allora Ministri De Micheli e Giovannini, con la commissione Catalano, che aveva iniziato uno studio serio anche per valutare e comparare l'opera di cui oggi discutiamo. Ma siamo perplessi soprattutto per le modalità strumentali e populiste, per non dire frettolose e controproducenti, con cui è stato fatto questo decreto.

Se leggiamo le agenzie degli ultimi mesi, vediamo che il Ministro Salvini ha passato il tempo, non solo ad approvare e decidere nomine di Stato o ad emanare editti RAI e, soprattutto, ad inaugurare cantieri comunque e ovunque, in tutta Italia, l'ultimo proprio ieri, a Firenze - c'ero anch'io - per l'avvio del sottopasso dei treni ad alta velocità. Chiaramente, i cantieri inaugurati sono stati finanziati da altri Governi e, magari, il Ministro, data l'abitudine di rivendicare meriti altrui, non era forse a conoscenza che per realizzare un'opera, occorre, prima di tutto, stimarla dal punto di vista economico e, poi, reperire le risorse. Infatti, nel caso di Firenze non solo siamo riusciti a destinare risorse, ma soprattutto abbiamo concertato con il territorio quell'opera, così importante per la stessa Firenze. Nelle ultime settimane, il costo del ponte - faccio un esempio, a differenza di quello di Firenze - sarebbe lievitato da 13,5 miliardi addirittura a 14,5, senza considerare le opere accessorie. Che le cifre ballino è normale, ma non sappiamo neppure di che infrastruttura si tratti realmente, perché, ad oggi, nessuno ce l'ha spiegato. Ammettiamo, presso a poco, che per questo Governo i costi si aggirino intorno ai 14 miliardi, euro più euro meno. Purtroppo, però, anche in questo caso, nessuna risorsa è stata reperita e individuata ed è lo stesso Governo a certificarlo nel DEF. Infatti, dichiara che

ad oggi non esistono le coperture finanziarie e lo mette nero su bianco sul DEF. Non è solo una questione di rimandare l'opera al prossimo anno: le risorse non ci sono per tutta la legislatura. E lo spiegate bene. Qualcuno dice che è ovvio che manchi la copertura per il ponte sullo Stretto e che sarà reperita nella legge di bilancio, ma avete fatto così per una serie di opere e questo libro dei sogni non porterà a nulla, perché per fare un'opera del genere ci vogliono tante, tante, tante risorse. Peccato, infatti, che questo tecnicismo finanziario sia già stato utilizzato spesso per recenti conferenze stampa e altre dichiarazioni. Credo che in questo caso il Ministro Salvini sia chiamato poi a osservare le promesse che ha fatto. Vedremo se nella legge di bilancio si concretizzerà tutto questo e, soprattutto, cercheremo di capire, in base a questo libro dei sogni che più volte il centrodestra dichiara, se ci sarà tutto, compresi quota 100, i 1.000 euro sulle pensioni; i 10.000 euro sugli sgravi fiscali per figlio, alla *flat tax* per tutti e, logicamente, pensiamo anche alle grandi opere, compresa quella del ponte sullo Stretto. Infatti, con questo decreto non è in gioco, come dice qualcuno, soltanto la credibilità del Ministro Salvini, ma, soprattutto, dello stesso Governo a realizzare quanto promesso in campagna elettorale.

Tornando al merito del provvedimento, va rimarcato come in questo decreto, il cui obiettivo annunciato è quello di superare il *gap* infrastrutturale decennale del Sud, si sia significativamente ignorato il confronto, in questo caso con gli enti locali. Questo confronto non è stato assolutamente voluto (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*). Il protagonismo territoriale, indispensabile in questi casi, è stato infatti colpevolmente dimenticato, prima nel testo del decreto licenziato dal Consiglio dei ministri e, poi, respinto nonostante gli emendamenti presentati dall'opposizione e, in particolare, dal Partito Democratico. Sono stati, infatti, respinti dalla maggioranza due emendamenti presentati dal PD, che prevedevano un dibattito pubblico sull'opera e

la partecipazione, a titolo gratuito, dei sindaci di Villa San Giovanni e di Messina nel CdA della società che realizza l'infrastruttura. È evidente ancora oggi che, per la maggioranza, l'opera sia soltanto uno *spot* e, quindi, non si voglia la partecipazione delle comunità locali e degli enti territoriali, che potrebbero facilmente e rapidamente confermare e svelare il *bluff*.

Ma non finisce qui. Il decreto, pur essendo vuoto di progetti e di risorse, è comunque ricco di errori procedurali, che potrebbero aprire addirittura contenziosi con l'Europa, per colpa anche delle modifiche apportate dalla stessa maggioranza in fase di discussione in Commissione. La modalità con cui il Governo ci ha portato all'approvazione del decreto sul ponte dello Stretto rischia, infatti, di creare un enorme pasticcio. Potremmo andare incontro a rischi di contenzioso e alla bocciatura da parte della Corte di giustizia europea. L'aggiornamento della progettazione e del cronoprogramma realizzativo potrebbe, infatti, sfiorare quel 50 per cento dei costi, oltre il quale scatta l'obbligo di una nuova gara. Questo perché il decreto prevede l'avvio di una fase contrattuale e, nello specifico, la chiusura del contenzioso con il contraente generale del 2006 prima che siano noti elementi fondamentali per l'aggiornamento della progettazione e del cronoprogramma realizzativo. Il Governo e i relatori, peraltro, non hanno fornito alcun chiarimento in ordine alle ragioni che li hanno spinti a proporre l'emendamento di adeguamento prezzi, utilizzando il parametro della media delle variazioni percentuali del valore dei primi 4 progetti infrastrutturali banditi da RFI e ANAS nell'anno 2022. Non si capisce perché proprio quei primi 4, e non i primi 3 o i primi 6, una scelta assolutamente discrezionale, slegata dai precetti della logica e della trasparenza. In questo decreto mancano, quindi, anche concertazione con i territori e trasparenza amministrativa. Il fatto straordinario è che, in questo scenario sconcertante, la società che realizzerà il ponte ha annunciato che il 9 maggio, tra un anno, verrà posta la prima pietra. Segnamoci questa data

sul calendario, il 9 maggio 2024, sperando che non ci sia solamente la prima, ma che ne segua anche una seconda o una terza o, comunque, si porti in fondo anche una dichiarazione, perché credo che questo non accadrà. C'è addirittura una data, in termini di cantieri, il 2030, ma il Ministro dice il 2032, per essere sicuri.

Per questi motivi - mi avvio a concludere - voteremo contro questo decreto, perché il dibattito sul miglioramento delle infrastrutture del Sud e, in particolare, su un collegamento tra Sicilia e il continente è necessario, ma non può essere affrontato in questi termini, senza definire cosa e con quali risorse realizzarlo, senza concertarlo con gli enti territoriali, senza una tempistica certa dei lavori e degli investimenti. Votando "sì" a questo decreto, inganneremmo ancora una volta i cittadini, che si aspettano riforme efficaci e, soprattutto, risolti i problemi concreti. Quando abbandonerete questa demagogia e farete proposte serie, coinvolgendo pienamente le comunità territoriali, saremo pronti a discutere con voi delle infrastrutture necessarie alla crescita del Paese e, soprattutto, di quelle del Sud. Oggi no, non sarebbe serio. I vostri *spot* elettorali non ci interessano e, per questo motivo, annuncio il voto contrario del Partito Democratico alla fiducia su questo decreto (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Rotelli. Ne ha facoltà.

MAURO ROTELLI (FDI). Buongiorno, Presidente, buongiorno a lei, ai Sottosegretari e a tutti i colleghi. È una dichiarazione di voto che esprimiamo nei confronti della posizione di fiducia del Governo. Il collega Mattia del gruppo di Fratelli d'Italia farà la dichiarazione di voto sulla parte finale del provvedimento e, quindi, entrerà più in profondità rispetto alla vicenda del ponte. Sta a noi, invece, sottolineare e ribadire per quale motivo ci troviamo oggi in Aula,

come gruppo di Fratelli d'Italia, a rispondere alla chiama e a esprimere il voto favorevole alla fiducia al Governo, voto favorevole, che abbiamo avuto modo, Presidente, di poter verificare sui territori, perché, nell'ultima settimana, siamo stati coinvolti da una serie di elezioni amministrative, un'importante tornata elettorale locale. Questo non soltanto ci ha dato la possibilità di ritornare dagli elettori, di confrontarci con il territorio e sentire cosa pensano delle scelte a livello locale fatte dalle varie coalizioni - devo dire che il voto ha particolarmente premiato le coalizioni di centrodestra e gli uomini e le donne di Fratelli d'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*) - ma, oltre questo, abbiamo avuto l'opportunità di poter misurare il gradimento delle politiche portate avanti dal Governo. Ebbene, sono politiche chiare, frutto di una scelta politica derivata da un voto finalmente politico, una maggioranza che, dopo 10 anni, ha un comune sentire, un'attività parlamentare netta, chiara, distinguibile, che ha sicuramente come primo elemento dare il massimo della spinta, della forza e dell'energia alle imprese. Lo abbiamo fatto in vari passaggi in questi primi 6 mesi di Governo, lo abbiamo fatto con le attività del Governo stesso e con le attività parlamentari, scegliendo, per esempio, di destinare quasi completamente le risorse del primo bilancio, fatto in tempi record, per sostenere le imprese italiane dall'attacco pesante del caro energia e, quindi, del caro bolletta energetica.

Abbiamo salvato un sistema produttivo che sta osservando con grande attenzione l'attività governativa, la quale sta ripagando questa grande attenzione con un ulteriore sforzo. I dati del primo trimestre del PIL 2023 lo testimoniano. Ed è incredibile notare come, anche nelle testate giornalistiche più avverse a questo Governo, si debba, per forza di cose, sottostare alle logiche dei numeri che possono essere difficilmente interpretate in maniera diversa. E questo lo dico anche ai colleghi dell'opposizione che, naturalmente, esprimono, in maniera giusta, la loro posizione, espongono

il loro punto di vista, ma devono riconoscere che questo è uno sforzo del Governo, del sistema Paese, di ognuno di noi anche, soprattutto, rispetto a quello che vogliamo trasmettere attraverso questo provvedimento, vale a dire fiducia: fiducia nel presente, fiducia nel futuro, in una realtà non particolarmente facile, come quella contemporanea, che però, da parte nostra, va affrontata e approcciata e alla quale dobbiamo dare risposte.

E, quindi, aumenta il PIL come in nessun'altra parte d'Europa o, quantomeno, in nessuno dei Paesi industrializzati più importanti del nostro continente, con l'Italia che guida questa classifica. E a guidare la classifica interna è anche il numero storico - record assoluto - degli occupati di questo Paese: mai nella storia ci sono stati tanti occupati stabili, e non una precarizzazione del lavoro, come qualcun altro sta raccontando, con un capitolo di riforme aperto, assolutamente interessante, che fa discutere, confrontare e anima il dibattito pubblico in maniera assolutamente positiva; capitolo di riforme che riguardano il lavoro e il fisco, con scelte strategiche derivate dal comune sentire di una maggioranza coesa e veloce.

Questo è un elemento molto importante, perché, al di là di quello che si racconta su alcuni organi di stampa, la coesione di una maggioranza si misura nella velocità che la stessa ha nel prendere determinate decisioni. Chi, come me, ha avuto l'opportunità di vivere anche la precedente legislatura sa perfettamente che, in passato, i vari Governi arrabattati, che mettevano insieme forze che non si erano presentate al cospetto degli elettori insieme, ma in posizioni alternative e contrastanti, portavano - lì sì, veramente - alla paralisi e a non prendere alcun tipo di decisioni, né in un senso, né nell'altro. Invece, qui si fanno scelte strategiche, scelte concrete, come, per esempio, la questione del cuneo fiscale.

Abbiamo deciso di investire, senza alcun problema, su un'unica misura la maggior parte delle risorse, se non tutte, che sono derivate da un extragettilo. Molto probabilmente, in un Governo come quelli che c'erano prima, questo

non sarebbe stato possibile, perché sarebbe stato necessario portare all'attenzione e accontentare tutta una serie di situazioni magari anche contrastanti. E invece qui si è scelto di dare un aiuto e un sostegno ai lavoratori, soprattutto quelli delle fasce più deboli e più basse per quanto riguarda gli stipendi. Abbattere il cuneo fiscale è un qualcosa che abbiamo iniziato con la legge di bilancio, continuato con il DEF, che il Governo ha intenzione di portare avanti in futuro. È un Esecutivo che sta sempre dalla parte delle imprese e della crescita delle stesse imprese.

Oltretutto, questo provvedimento, cioè quello che voteremo nella giornata di domani in maniera definitiva, vale a dire il Ponte sullo Stretto, questo collegamento stabile tra Sicilia e Calabria, ha un altro elemento importante: creare aspettativa per ciò che questa Nazione e il suo popolo, gli italiani, hanno sempre fatto nella storia: grandi opere. Ho sentito alcune ricostruzioni non tanto fantasiose, ma, mi permetto di dire, un po' incomplete, da parte di alcuni colleghi. Intanto perché, nel momento in cui ci rifacciamo a dichiarazioni del passato, a punti di vista e a posizioni di membri del Governo e della maggioranza degli anni passati, non stiamo contestualizzando ad oggi le progettualità che si sono sviluppate.

Nelle 85 audizioni, che, con il presidente Deidda, insieme alla Commissione trasporti, abbiamo fatto - questo giusto per dire che di questo tema si è parlato tanto, non stiamo stroncando la discussione, che oltretutto va avanti da decenni - abbiamo trovato che il profilo del Ponte di Messina, lo schema del Ponte di Messina è venduto in tutto il mondo dalle nostre migliori aziende costruttrici di questo tipo di infrastrutture. Quindi, abbiamo un modello esportabile, anzi, che viene esportato e venduto in tutto il mondo, che porta il nome di questa infrastruttura, che però nel nostro Paese, nella nostra Nazione, non è stata costruita.

Non ci sono più o sono diverse le problematiche di alcuni anni fa, Presidente, perché, nel frattempo, le grandi

opere infrastrutturali possono convivere con l'ambiente, devono rispettare l'ambiente, perché ci sono attività di compensazione e mitigazione che possono essere portate avanti insieme, affinché l'opera infrastrutturale rispetti la natura. E io penso che questo decreto, che è stato anche letto articolo per articolo da alcuni colleghi, abbia caratteristiche particolarmente pragmatiche e rispettose. Intanto, vuole sanare e mettere a posto una situazione pregressa e, come si fa da buon padre di famiglia, si riprende in mano quello che era stato accantonato, lo si aggiorna, lo si contestualizza al 2023 e lo si rimette nuovamente in moto. Sono questioni che hanno sempre fatto parte del DNA del centrodestra, in maniera particolare della destra nazionale, ossia mettere in ordine le situazioni e prospettare i prossimi passaggi in maniera che possano essere pragmatici e costruttivi.

Io penso che - e vado verso il termine - nelle ricostruzioni di alcuni colleghi ci siano alcuni passaggi un po' frettolosi.

Il lavoro, portato avanti in Commissione in queste 80-85 audizioni e nei circa 130-140 emendamenti che abbiamo preso in considerazione, dà l'idea di quanto approfondimento e di quanto studio siano stati fatti in queste settimane e in questi mesi di lavoro alla Camera. Devo dire che, oltre ad aver aggiornato l'agenda, abbiamo capito anche quanto ci sia da parte di alcune stazioni appaltanti particolarmente importanti della nostra Nazione, in maniera particolare di RFI e di ANAS, per quanto riguarda questo territorio. Non abbiamo parlato soltanto di questo provvedimento, del ponte, di questa infrastruttura.

Devo dire che, proprio in queste settimane - Presidente, mi sento proprio di dirlo, perché non lo farò in un secondo momento - tutti gli uffici delle due Commissioni della Camera hanno svolto un lavoro assolutamente straordinario per permettere ai commissari di portare avanti e a conclusione questo intervento e che, da parte sia della maggioranza che dell'opposizione, non soltanto durante i lavori, nelle Commissioni, c'è stato un atteggiamento

molto attento e costruttivo. Ed è per questo che, insieme al collega Deidda, mi sento di ringraziare tutti e di annunciare, naturalmente, il voto favorevole alla fiducia da parte del gruppo di Fratelli d'Italia. Grazie Presidente, grazie Sottosegretaria e grazie colleghi (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sulla questione di fiducia.

Per un richiamo al Regolamento e sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Giachetti. Ne ha facoltà. Sull'ordine dei lavori, collega?

ROBERTO GIACHETTI (A-IV-RE). No, Presidente, la ringrazio, per un richiamo al Regolamento, se non erro mi riferisco all'articolo 154. Vorrei porre a lei la questione e usare la sua gentilezza affinché sia possibile (il dottor Santoro sa perfettamente a cosa mi riferisco), oltre che investire lei della questione, pregare lei di investire direttamente il Presidente della questione. Se fosse possibile, lo vorrei chiedere con grande serenità, perché è un problema che oggi riguarda l'opposizione, ma che domani potrebbe riguardare anche la maggioranza, anche i colleghi della maggioranza in questo caso, rispetto a quello che sta accadendo.

Noi abbiamo una previsione regolamentare, la quale prevede che, una volta che il Governo ha posto la questione di fiducia, sostanzialmente si interrompano i lavori parlamentari anche all'interno delle Commissioni, per una ragione anche razionale: ponendo la fiducia, il Governo non è più in qualche modo responsabile e, prima di poter rispondere e corrispondere all'interno dei lavori parlamentari, deve avere ottenuto la fiducia con il voto di fiducia.

Faccio riferimento a quanto è accaduto oggi in I Commissione (Affari costituzionali), ma non è una responsabilità della Commissione affari costituzionali. Nel Regolamento si

prevede, per l'appunto, che ci sia la sospensione dei lavori. Nel corso del tempo, poiché i decreti-legge sono provvedimenti "urgenti", tra virgolette, la prassi ha voluto che - io sapevo, all'inizio, che doveva esserci una decisione della capigruppo per andare in deroga a questa regola parlamentare; gli uffici (e non dubito di questo) mi dicono che ormai è diventata una prassi - durante la fiducia, se ci sono altri decreti da analizzare ed esaminare in Commissione, questi sono automaticamente in deroga e quindi si possono esaminare i provvedimenti.

Il tema che vorrei porre, signora Presidente, a lei e, tramite lei, al Presidente della Camera, è duplice: intanto vorrei segnalare che, ormai, non è che ci sono gli altri provvedimenti.

Noi ci troviamo ormai in un regime in cui ci sono solo decreti-legge. In questa settimana ci occupiamo di due decreti-legge, quindi quella che sarebbe dovuta essere "straordinarietà", poiché c'è il decreto-legge in mezzo a tanti altri provvedimenti sui quali le Commissioni non possono lavorare, ormai è diventata attività ordinaria della Camera. E ciò non per responsabilità della maggioranza di centrodestra - vorrei fosse chiaro - perché ormai sono anni che sostanzialmente si va avanti soltanto con decreti-legge. Tuttavia, questo diventa un argomento e un motivo attraverso il quale il Governo aggira anche quelle poche norme di scudo che ci sono rispetto al lavoro parlamentare, alla responsabilità dei parlamentari e anche a un minimo di centralità dell'Aula.

Per di più - ho chiuso Presidente - capirei se fosse un decreto-legge che scade domani mattina o tra una settimana, che deve essere esaminato con un'urgenza obiettiva - al di là della natura del decreto-legge, che è un provvedimento che presuppone l'urgenza - per evitarne la decadenza entro pochi giorni. Ma questo provvedimento di cui sto parlando, che è quello sulla pubblica amministrazione, decadrà il 22 giugno. A parte il fatto che non si impedisce che un decreto decada, perché può succedere anche questo nell'attività parlamentare - abbiamo respinto una variazione

di bilancio, figuriamoci se non può accadere questo - ma, se anche ci fosse un obbligo di approvazione, stiamo al 16 maggio.

So già cosa il mio amico, dottor Santoro, mi obietterebbe, ossia che questo provvedimento deve andare al Senato; ma, anche qui, stiamo nell'ambito della finzione perché ormai sappiamo perfettamente che c'è un monocameralismo di fatto, non c'è più un provvedimento che viene esaminato in tutti e due i rami del Parlamento. Avessimo avuto noi, sul decreto Cutro, i giorni che avrà il Senato per esaminare questo decreto-legge, avremmo ottenuto un grande risultato.

Insomma, vorrei dirle, signora Presidente - e ho concluso - che, nell'ambito delle riforme costituzionali, istituzionali e di tutto quello che ci stiamo inventando, se andassimo a guardare pragmaticamente e concretamente come riformare la Costituzione e anche la prassi parlamentare attraverso la consuetudine, questo ci aiuterebbe almeno nelle piccole cose ad essere, non voglio dire rigidi, ma un po' più rigorosi rispetto al procedimento parlamentare (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Italia Viva-Renew Europe*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Giachetti. Ha ricordato lei qual è la prassi consolidata; naturalmente, capisco la sua osservazione e la riferirò al Presidente.

Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori la deputata Ghirra. Ne ha facoltà.

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Io intervengo per chiedere in Aula un'informativa urgente del Ministro Crosetto sulle esercitazioni militari che si svolgono in questo mese in Sardegna. Infatti, per tutto il mese di maggio, la Sardegna Sud-Occidentale sarà assediata da mezzi e personale per esercitazioni militari, che lasceranno scorie tossiche e danneggeranno l'ambiente, il paesaggio e la già precaria economia dell'isola.

Lunghe code di blindati, mezzi pesanti militari e carri armati hanno attraversato le principali arterie stradali sarde accanto alle

auto. Sono mezzi sbarcati dai porti isolani del Nord e del Sud, diretti al poligono di Capo Teulada e a quello sperimentale di addestramento interforze del Salto di Quirra.

Contemporaneamente, nelle acque di fronte all'isola, l'esercitazione Mare aperto vede l'impiego di circa 6.000 militari e civili, di università e centri di ricerca. Si svolgono le esercitazioni NATO "Noble Jump 2023", con militari e mezzi provenienti da 8 Stati dall'Alleanza atlantica, e "Joint Stars 2023", con 4.000 uomini e 900 mezzi, oltre ad altre esercitazioni interforze nazionale e interagenzia.

Nel silenzio del Governo regionale a guida sardo-leghista, fino al 26 maggio, i giochi di guerra consisteranno nella simulazione di scenari connessi al mantenimento dell'ordine e della sicurezza pubblica, all'antiterrorismo, al contrasto dei traffici illeciti, al soccorso di profughi e, più in generale, ad azioni di risposta in situazioni emergenziali.

Il 65 per cento delle servitù militari italiane si trova in Sardegna: 30.000 ettari di territorio impegnati dal demanio militare e 80 chilometri di coste non accessibili a cittadini e attività turistica. Ma quali costi hanno queste servitù per l'isola? Quanto vale la presenza delle basi? Quanti sono i ricavi dello Stato per l'affitto dei poligoni sardi agli eserciti di tutto il mondo? Quali sono le finalità di queste esercitazioni? Vorremmo saperlo e per questo chiediamo un'informativa urgente del Ministro della difesa.

Peraltro, per quanto riguarda le bonifiche, la Corte dei conti lo scorso anno ha raccomandato ai vertici militari di assicurare la più attenta vigilanza sui poligoni, in caso di loro utilizzo per test su nuove armi da parte di reparti dalla NATO, o comunque di Paesi alleati, specie in fase di sperimentazione anche da parte di produttori di armamenti, assicurandosi che, in qualsiasi circostanza, non vengano utilizzate sostanze di natura chimica, tossica e radiologica, o comunque pericolosa, in quantità tali da determinare valori di concentrazioni superiori alle soglie di rischio.

State controllando?

La Corte, nello stesso documento, richiama le conclusioni della Commissione parlamentare d'inchiesta che si è occupata fino al 2018 di gravi malattie e morti di personale impiegato in missioni militari o nei poligoni di tiro. In riferimento alla zona di Capo Teulada si legge: "Le immagini satellitari ritraggono una discarica non controllata: 30.000 crateri sino a 19, 20 metri di diametro; sulla superficie, tonnellate di residuati contenenti cospicue quantità di inquinanti, in grado di contaminare suolo, acqua, aria, vegetazione, animali e l'essere umano". Chi se ne occuperà? Vorremmo saperlo (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sullo stesso argomento l'onorevole Deidda. Ne ha facoltà.

SALVATORE DEIDDA (FDI). Grazie, Presidente. Penso che il Ministro Crosetto non avrà nessun problema ad intervenire e a spiegare quella che è un'esercitazione istituzionale organizzata dal Ministero della Difesa ma anche dagli organismi internazionali. Però, io vorrei anche richiamare al senso di responsabilità di ogni parlamentare quando interviene in quest'Aula, perché dire che la Sardegna è assediata non corrisponde assolutamente al vero (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Allo stesso modo, parlare di Teulada come di un luogo inquinato non è assolutamente vero. Infatti, vorrei dire alla collega che la Commissione difesa di questo Parlamento è stata più volte a Teulada, anche quando il Ministro era Guerini e anche quando il centrosinistra era al Governo, e non ha rilevato niente, e i gruppi che oggi sono all'opposizione non contestavano assolutamente questo tipo di esercitazioni.

Oggi, anche alimentati da qualche quotidiano, stanno aizzando gli animi in una regione dove ci sono stati già attentati da parte di gruppi di antimilitaristi anche contro

la sede dell'esercito. Quindi, io richiamerei la responsabilità anche dei rappresentanti di queste istituzioni affinché dicano quello che veramente sta accadendo perché poi, se aizziamo con le parole dicendo che i nostri militari inquinano anche la terra dove noi abitiamo, facciamo un pessimo servizio soprattutto alla comunità di Teulada, dove – lo ricordo – non c'è una servitù militare (se così la vogliamo chiamare) ma un poligono che il Ministero della Difesa ha nelle proprie proprietà perché lo ha acquistato. Quindi, c'è differenza fra servitù militari e proprietà demaniali, acquistate a suo tempo.

Pertanto, chiamerei il Ministro Crosetto a chiarire. Mare aperto è una esercitazione a cui partecipano anche le università italiane; richiamerei tutti a un senso di responsabilità perché le parole a volte pesano come pietre. Difendiamo l'onore delle nostre Forze armate e delle nostre istituzioni (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole. Il Governo è presente e naturalmente riferirò al Presidente la richiesta di informativa.

Non essendo ancora decorso il termine delle 24 ore per la votazione della questione di fiducia, previsto dall'articolo 116, comma 3, del Regolamento, sospendo la seduta fino alle ore 12. La seduta è sospesa e riprenderà alle ore 12.

La seduta, sospesa alle 11,58, è ripresa alle 12.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LORENZO FONTANA

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A.

**(Votazione della questione di fiducia
- Articolo unico - A.C. 1067-A)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione sulla questione di fiducia.

Indico la votazione per appello nominale

sull'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame, nel testo delle Commissioni, sul quale il Governo ha posto la questione di fiducia.

Ricordo che l'estrazione a sorte del nome del deputato dal quale la chiama avrà inizio è stata già effettuata dalla Presidenza, nella seduta di ieri.

La chiama avrà quindi inizio dal deputato Pittalis.

Avverto che la Presidenza accoglierà un numero di richieste di anticipazione del voto fino ad un massimo del 3 per cento della consistenza numerica di ciascun gruppo, oltre a quelle dei membri del Governo già pervenute.

Per agevolare le operazioni di voto, invito i deputati ad avvicinarsi al banco della Presidenza, seguendo il proprio turno di votazione, che è evidenziato sul tabellone elettronico, evitando, quindi, di stazionare nell'emiciclo e di rendere così più difficoltose le operazioni di voto.

Invito i deputati segretari a procedere alla chiama.

(Segue la chiama).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione sull'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame, nel testo delle Commissioni, sul quale il Governo ha posto la questione di fiducia:

Presenti: 335

Votanti: 330

Astenuti: 5

Maggioranza: 166

Hanno risposto sì: 206

Hanno risposto no: 124

La Camera approva.

Si intendono così precluse tutte le proposte emendative presentate.

Hanno risposto sì:

Albano Lucia

Almici Cristina

Ambrosi Alessia	Cesa Lorenzo
Amich Enzo	Chiesa Paola Maria
Amorese Alessandro	Ciaburro Monica
Andreuzza Giorgia	Ciancitto Francesco Maria Salvatore
Antoniozzi Alfredo	Ciocchetti Luciano
Arruzzolo Giovanni	Cirielli Edmondo
Bagnai Alberto	Colombo Beatriz
Bagnasco Roberto	Colosimo Chiara
Baldelli Antonio	Colucci Alessandro
Barabotti Andrea	Comaroli Silvana Andreina
Barelli Paolo	Comba Fabrizio
Battilocchio Alessandro	Congedo Saverio
Battistoni Francesco	Coppo Marcello
Bellomo Davide	Cortelazzo Piergiorgio
Bellucci Maria Teresa	Crippa Andrea
Benvenuti Gostoli Stefano Maria	Dalla Chiesa Rita
Benvenuto Alessandro Manuel	Dara Andrea
Bergamini Davide	De Bertoldi Andrea
Bergamini Deborah	De Corato Riccardo
Bicchielli Pino	De Palma Vito
Billi Simone	Deidda Salvatore
Bisa Ingrid	Delmastro Delle Vedove Andrea
Bof Gianangelo	Di Giuseppe Andrea
Bordonali Simona	Di Maggio Grazia
Bruzzone Francesco	Di Mattina Salvatore Marcello
Buonguerrieri Alice	Dondi Daniela
Calderone Tommaso Antonino	Donzelli Giovanni
Calovini Giangiacomo	Ferrante Tullio
Cangiano Gerolamo	Filini Francesco
Cannata Giovanni Luca	Fitto Raffaele
Cannizzaro Francesco	Formentini Paolo
Caparvi Virginio	Foti Tommaso
Cappellacci Ugo	Frassini Rebecca
Caramanna Gianluca	Freni Federico
Caretta Maria Cristina	Frijia Maria Grazia
Carlone Mirco	Furguele Domenico
Caroppo Andrea	Gardini Elisabetta
Carra' Anastasio	Gava Vannia
Casasco Maurizio	Giaccone Andrea
Cattaneo Alessandro	Giagoni Dario
Cattoi Vanessa	Giglio Vigna Alessandro
Cavandoli Laura	Giordano Antonio
Cavo Ilaria	Giorgianni Carmen Letizia
Cecchetti Fabrizio	Giovine Silvio
Centemero Giulio	Iaia Dario
Cerreto Marco	Iezzi Igor

Kelany Sara
La Porta Chiara
La Salandra Giandonato
Lampis Gianni
Lancellotta Elisabetta Christiana
Latini Giorgia
Lazzarini Arianna
Loizzo Simona
Lollobrigida Francesco
Longi Eliana
Loperfido Emanuele
Lucaselli Ylenja
Lupi Maurizio
Maccanti Elena
Maerna Novo Umberto
Maiorano Giovanni
Malagola Lorenzo
Malaguti Mauro
Mangialavori Giuseppe Tommaso Vincenzo
Mantovani Lucrezia Maria Benedetta
Marchetti Riccardo Augusto
Marchetto Aliprandi Marina
Marrocco Patrizia
Mascaretti Andrea
Maschio Ciro
Matera Mariangela
Matone Simonetta
Matteoni Nicole
Mattia Aldo
Maullu Stefano Giovanni
Mazzetti Erica
Mazzi Gianmarco
Michelotti Francesco
Miele Giovanna
Milani Massimo
Minardo Antonino
Molinari Riccardo
Mollicone Federico
Molteni Nicola
Montaruli Augusta
Montemagni Elisa
Morgante Maddalena
Morrone Jacopo
Mule' Giorgio
Mura Francesco
Nevi Raffaele

Nisini Tiziana
Nordio Carlo
Orsini Andrea
Osnato Marco
Padovani Marco
Pagano Nazario
Palombi Alessandro
Panizzut Massimiliano
Patriarca Annarita
Pellicini Andrea
Perissa Marco
Pichetto Fratin Gilberto
Pierro Attilio
Pietrella Fabio
Pisano Calogero
Pittalis Pietro
Pizzimenti Graziano
Polidori Catia
Polo Barbara
Pozzolo Emanuele
Pretto Erik Umberto
Prisco Emanuele
Pulciani Paolo
Rampelli Fabio
Ravetto Laura
Rixi Edoardo
Roccella Eugenia
Roscani Fabio
Rossi Angelo
Rossi Fabrizio
Rosso Matteo
Rotelli Mauro
Rotondi Gianfranco
Ruspanini Massimo
Russo Gaetana
Russo Paolo Emilio
Saccani Jotti Gloria
Sasso Rossano
Sbardella Luca
Schiano Di Visconti Michele
Schifone Marta
Semenzato Martina
Silvestri Rachele
Siracusano Matilde
Squeri Luca
Stefani Alberto

Sudano Valeria
Tajani Antonio
Tassinari Rosaria
Tenerini Chiara
Testa Guerino
Tirelli Franco
Toccalini Luca
Tosi Flavio
Trancassini Paolo
Tremaglia Andrea
Tremonti Giulio
Urzi' Alessandro
Varchi Maria Carolina
Vietri Imma
Vinci Gianluca
Volpi Andrea
Zinzi Gianpiero
Zoffili Eugenio
Zucconi Riccardo
Zurzolo Immacolata

Hanno risposto no:

Aiello Davide
Alifano Enrica
Amato Gaetano
Appendino Chiara
Ascani Anna
Ascari Stefania
Auriemma Carmela
Baldino Vittoria
Barbagallo Anthony Emanuele
Barzotti Valentina
Berruto Mauro
Boldrini Laura
Bonafe' Simona
Bonelli Angelo
Bonetti Elena
Bonifazi Francesco
Borrelli Francesco Emilio
Boschi Maria Elena
Braga Chiara
Bruno Raffaele
Cafiero De Raho Federico
Cantone Luciano
Cappelletti Enrico

Caramiello Alessandro
Care' Nicola
Carfagna Maria Rosaria
Carmina Ida
Carotenuto Dario
Caso Antonio
Castiglione Giuseppe
Casu Andrea
Cherchi Susanna
Ciani Paolo
Colucci Alfonso
Cuperlo Gianni
Curti Augusto
D'Alessio Antonio
De Luca Piero
De Maria Andrea
De Micheli Paola
Del Barba Mauro
Della Vedova Benedetto
Dell'Olio Gianmauro
Di Biase Michela
Di Sanzo Christian Diego
Dori Devis
D'Orso Valentina
Fede Giorgio
Fenu Emiliano
Ferrari Sara
Fontana Ilaria
Forattini Antonella
Fornaro Federico
Fossi Emiliano
Fratoianni Nicola
Furfaro Marco
Gadda Maria Chiara
Ghirra Francesca
Giachetti Roberto
Gianassi Federico
Girelli Gian Antonio
Graziano Stefano
Grimaldi Marco
Grupponi Naike
Gubitosa Michele
Guerra Maria Cecilia
Iacono Giovanna
Iaria Antonino
L'Abbate Patty

Lacarra Marco
Lai Silvio
Laus Mauro Antonio Donato
Lomuti Arnaldo
Madia Maria Anna
Magi Riccardo
Malavasi Ilenia
Mancini Claudio
Manzi Irene
Marattin Luigi
Mari Francesco
Marino Maria Stefania
Mauri Matteo
Merola Virginio
Morfino Daniela
Orfini Matteo
Orrico Anna Laura
Pastorella Giulia
Pavanelli Emma
Pellegrini Marco
Peluffo Vinicio Giuseppe Guido
Penza Pasqualino
Piccolotti Elisabetta
Porta Fabio
Provenzano Giuseppe
Quartini Andrea
Raffa Angela
Ricciardi Marianna
Ricciardi Riccardo
Ricciardi Toni
Richetti Matteo
Roggiani Silvia
Rossi Andrea
Santillo Agostino
Sarracino Marco
Scarpa Rachele
Schlein Elly
Scotto Arturo
Serracchiani Debora
Silvestri Francesco
Simiani Marco
Sottanelli Giulio Cesare
Soumahoro Aboubakar
Speranza Roberto
Stumpo Nicola
Tabacci Bruno

Todde Alessandra
Torto Daniela
Traversi Roberto
Tucci Riccardo
Vaccari Stefano
Zan Alessandro
Zanella Luana
Zaratti Filiberto
Zingaretti Nicola

Si sono astenuti:

Gallo Francesco
Gebhard Renate
Manes Franco
Schullian Manfred
Steger Dieter

Sono in missione:

Bignami Galeazzo
Bitonci Massimo
Caiata Salvatore
Candiani Stefano
Costa Enrico
Costa Sergio
De Monte Isabella
Evi Eleonora
Ferro Wanda
Frassinetti Paola
Gemmato Marcello
Giorgetti Giancarlo
Grippo Valentina
Guerini Lorenzo
Gusmeroli Alberto Luigi
Leo Maurizio
Meloni Giorgia
Rizzetto Walter
Rosato Ettore
Scerra Filippo
Sportiello Gilda

PRESIDENTE. Avverto che, consistendo il disegno di legge di un solo articolo, non si procederà alla votazione dell'articolo unico ma, dopo l'esame degli ordini del giorno, si procederà direttamente alla votazione finale,

a norma dell'articolo 87, comma 5, del Regolamento.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 13,02).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di 5 e 20 minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A.

PRESIDENTE. Avverto che, secondo le intese intercorse tra i gruppi, passeremo ora all'esame degli ordini del giorno, limitatamente alle fasi dell'illustrazione e del parere del Governo. La seduta sarà poi sospesa e riprenderà alle ore 14,30 con la fase della votazione degli ordini del giorno.

(Esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*Vedi l'allegato A*).

Avverto che la Presidenza ritiene parzialmente inammissibile, ai sensi dell'articolo 89, comma 1, del Regolamento, in quanto recante un contenuto estraneo al provvedimento in esame, l'ordine del giorno n. 9/1067-A/11 Casasco, limitatamente al secondo impegno concernente l'adozione di norme più stringenti per l'esportazione di materiali metallici.

Se nessuno chiede di intervenire per illustrare gli ordini del giorno, invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il parere è favorevole sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/1 Gallo subordinatamente all'accoglimento della seguente riformulazione: “La Camera,

premessi che: il provvedimento in esame prevede, all'articolo 1, disposizioni in materia di assetto societario e *governance* dello Stretto di Messina Spa; è opportuno favorire l'attiva partecipazione delle comunità locali alle decisioni che verranno assunte in relazione alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina per consentire un collegamento diretto fra i cittadini e le istituzioni; i sindaci di Messina e di Villa San Giovanni rappresentano, infatti, gli interpreti fondamentali delle istanze dei territori e delle comunità dei cittadini interessati alla realizzazione del ponte; l'articolo 4, comma 9-*bis*, del provvedimento al nostro esame prevede che la società concessionaria sottoscriva un'apposita convenzione con i comuni (...).”.

PRESIDENTE. Chiedo al Governo di leggere con più calma perché, altrimenti, i colleghi non capiscono bene la riformulazione. Sottosegretario, ricominci per favore, così facciamo capire bene ai deputati in Aula.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il parere è favorevole, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: “La Camera, premesso che: il provvedimento in esame prevede, all'articolo 1, disposizioni in materia di assetto societario e *governance* dello Stretto di Messina Spa; è opportuno favorire l'attiva partecipazione delle comunità locali alle decisioni che verranno assunte in relazione alla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina per consentire un collegamento diretto fra i cittadini e le istituzioni; i sindaci di Messina e di Villa San Giovanni rappresentano, infatti, gli interpreti fondamentali delle istanze dei territori e delle comunità dei cittadini interessati alla realizzazione del ponte; l'articolo 4, comma 9-*bis*, del provvedimento al nostro esame prevede che la società concessionaria sottoscriva un'apposita convenzione con i comuni di Messina e di Villa San Giovanni per l'adozione di un “Piano di comunicazione per la realizzazione del Ponte sullo Stretto”, volto ad

assicurare l'attuazione di iniziative permanenti di informazione e sensibilizzazione rivolte alla cittadinanza, sullo stato di avanzamento dell'opera, da svolgere in collaborazione con i competenti organi territoriali; proprio questa disposizione, inserita nel corso dell'esame in Commissione in sede referente, rende necessario e fondamentale che i sindaci di Messina e di Villa San Giovanni possano assumere una rappresentanza non simbolica, ma effettiva, che permetta agli amministratori dei territori di essere parte delle decisioni, per poter meglio effettuare le suddette iniziative di informazione e sensibilizzazione della cittadinanza e programmare i necessari interventi urbanistici conseguenti al forte impatto che l'opera avrà sui territori da molteplici punti di vista; impegna il Governo a valorizzare il ruolo degli enti territoriali competenti, a partire dai comuni di Villa San Giovanni e Messina, per garantire la rappresentanza diretta dei cittadini nell'intero percorso della realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, opera fondamentale per la nostra Nazione”.

PRESIDENTE. Chiedo una cosa al Governo: occorrerebbe capire, anche per la chiarezza nei lavori, quali parti vengono modificate e quali, invece, rimangono uguali. Facciamo così: se il parere su questo ordine del giorno è un po' più complicato degli altri, lo teniamo da parte...

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Lo accantoniamo.

PRESIDENTE. Esatto, e proseguiamo con gli altri, su cui mi auguro via sia un'eventuale riformulazione diciamo più corretta, nel senso della sinteticità della riformulazione. Su questo ordine del giorno, quindi, torneremo più tardi, così che possano capire tutti. Ordine del giorno n. 9/1067-A/2 Pisano.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di*

Stato per le Infrastrutture e i trasporti. Parere favorevole subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: “impegna il Governo a valutare l'opportunità di inserire nei contratti di programma con RFI, in maniera prioritaria, una serie di opere correlate utili ad un maggior completamento dell'opera di collegamento della Sicilia alla Calabria tra cui la velocizzazione per i tratti Palermo-Agrigento-Messina e Agrigento-Palermo.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/3 Marrocco, il parere è favorevole subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: “impegna il Governo a valutare l'opportunità di procedere alla nomina di un commissario straordinario per il completamento del porto di Tremestieri, anche considerando l'ipotesi di inserimento dell'opera fra quelle complementari connesse alla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria”.

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/4 Calderone è accolto come raccomandazione. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/5 Zinzi vi è un invito al ritiro.

Il parere è contrario sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/6 Soumahoro, mentre è favorevole sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/7 Furgiuele.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/8 Dondi il parere è favorevole subordinatamente all'espunzione dell'ultimo punto delle premesse e alla riformulazione dell'impegno come segue: “a valutare l'opportunità di promuovere nel percorso di realizzazione dell'opera, come previsto dall'articolo 4, comma 8-bis, del decreto-legge, ogni tipo di controllo e sorveglianza e di tutti gli altri elementi utili a prevenire le infiltrazioni della criminalità”.

Il parere è favorevole sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/9 Rotelli, mentre è contrario sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/10 Amendola.

PRESIDENTE. Il parere sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/11 Casasco, inammissibile limitatamente al secondo impegno?

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il parere è contrario. L'ordine del giorno n. 9/1067-A/12 Iaria è accolto come raccomandazione.

Ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde, invito al ritiro. Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/14 Traversi, n. 9/1067-A/15 Cantone, n. 9/1067-A/16 Fedè, n. 9/1067-A/17 Barzotti e n. 9/1067-A/18 Francesco Silvestri.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/19 Baldino il parere è contrario sulla prima parte delle premesse fino a: "ritenuto che, nell'ambito delle ingenti risorse previste, a legislazione vigente si possa provvedere anche all'informazione dei cittadini senza per questo dover ridurre le risorse accantonate dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti", precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario. Il parere è contrario sul primo impegno e, pertanto, si esprime parere favorevole sul secondo impegno, condizionato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo a monitorare gli esiti degli accertamenti svolti dalla Commissione tecnica istituita da ANAS sulle cause del cedimento del viadotto di Longobucco e a valutare l'opportunità di procedere, sulla base di tali valutazioni, a promuovere un percorso di ripristino dell'opera".

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/20 Donno, n. 9/1067-A/21 L'Abbate e n. 9/1067-A/22 Santillo.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/23 Scutella' il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo, al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia, a valutare l'opportunità di considerare urgenti e prioritari gli interventi di elettrificazione della

rete ferroviaria ionica".

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/24 Iaria Fontana il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo ad adottare le opportune iniziative volte a verificare il rispetto delle condizioni e dei vincoli previsti dall'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE".

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/25 Morfino, n. 9/1067-A/26 Auriemma, n. 9/1067-A/27 Pellegrini, n. 9/1067-A/28 Quartini e n. 9/1067-A/29 Orrico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno n. 9/1067-A/30 Scerra è ritirato.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/31 Carmina il parere è contrario.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/32 Cannata il parere è favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo, al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia, e in particolare della Sicilia, a valutare l'opportunità, compatibilmente con il quadro di finanza pubblica e dei vincoli di bilancio, di promuovere l'avvio delle opere di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria regionale siciliana al fine di consentire la realizzazione di progetti di velocizzazione e miglioramento delle linee per il collegamento delle nove province siciliane, nonché l'avanzamento ed il completamento delle opere stradali e autostradali regionali".

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/33 Sarracino il parere è contrario.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/34 Ghirra il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre

si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo a valutare l'opportunità di potenziare la rete infrastrutturale ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, anche in riferimento alle infrastrutture ferroviarie della Sardegna".

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/35 Fratoianni il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo, al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia, e in particolare della Sicilia, a valutare l'opportunità di promuovere la messa in sicurezza e l'ammodernamento della rete ferroviaria siciliana e del Mezzogiorno per incrementare la dotazione di rete ferroviaria elettrificata e a doppio binario e per ridurre il forte *gap* infrastrutturale che ancora oggi caratterizza troppe aree del nostro Paese".

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/36 Zanella il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo, al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Paese, a valutare l'opportunità di promuovere le iniziative volte a garantire il trasporto pubblico e i collegamenti ferroviari tra aree a domanda debole o, comunque, poco servite dai servizi a mercato, rafforzando a tal fine il regime di obblighi di servizio pubblico".

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/37 Borrelli il parere è contrario.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/38 Evi il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente

riformulazione: "impegna il Governo a monitorare sull'attuazione delle disposizioni del decreto-legge che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, rinvia all'applicazione della disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità, di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE".

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/39 Zaratti, n. 9/1067-A/40 Dori, n. 9/1067-A/41 Mari, n. 9/1067-A/42 Bonelli e n. 9/1067-A/43 Grimaldi.

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/44 Antoniozzi è accolto come raccomandazione.

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/45 Bakkali e n. 9/1067-A/46 Iacono.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/47 Di Sanzo il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno richiesto al Governo, subordinato alla riformulazione di seguito riportata: "impegna il Governo a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e alla esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche".

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/48 Curti, n. 9/1067-A/49 Barbagallo, n. 9/1067-A/50 Ferrari, n. 9/1067-A/51 Simiani, n. 9/1067-A/52 Braga, n. 9/1067-A/53 Marino e n. 9/1067-A/54 Stumpo.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/55 Morassut il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non accolta l'espunzione delle premesse, si esprime parere contrario. Si esprime parere contrario sul secondo impegno richiesto al Governo. Si

esprime, pertanto, parere favorevole solo sul primo impegno richiesto al Governo e, pertanto, l'ordine del giorno è accolto, subordinato alla seguente riformulazione: “impegna il Governo ad individuare idonee modalità, nell'ambito del rapporto fra MIT e concessionaria, per le attività di vigilanza e di controllo sugli investimenti per manutenzione e sicurezza e sull'esercizio finanziario della concessione, nel quadro di un comprovato interesse pubblico”.

Il parere è contrario sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/56 Casu, n. 9/1067-A/57 Girelli e n. 9/1067-A/58 Ghio.

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/59 Rampelli il parere è favorevole, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione dell'impegno richiesto al Governo: “impegna il Governo a valutare l'opportunità di promuovere un piano di risanamento dei territori su cui impattano le porte d'accesso del ponte e impegna il Governo a valorizzare i parametri architettonici che possano garantire all'opera un'identità culturale nazionale, europea e mediterranea”.

PRESIDENTE. Per quanto riguarda l'ordine del giorno n. 9/1067-A/1 Gallo, le chiedo se, alla ripresa della seduta, si possano evidenziare le parti riformulate, in modo da risultare chiare a colui che lo ha presentato, l'onorevole Gallo, e anche a tutta l'Aula.

Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Fornaro. Ne ha facoltà.

FEDERICO FORNARO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Al fine di fluidificare il lavoro di oggi pomeriggio, visto che non abbiamo, ovviamente, il resoconto da cui trarre le riformulazioni, sarebbe utile se il Governo, per le vie brevi, anche in maniera informale, ci trasmettesse le riformulazioni, perché così riusciamo a capire; altrimenti saremmo costretti tutte le volte a farle ripetere, poichè oggettivamente era impossibile prendere nota.

PRESIDENTE. Chiedo al Governo se si può accogliere la richiesta dell'onorevole Fornaro

di far avere, magari anche per le vie brevi, le riformulazioni per semplificare il lavoro più tardi, per evitarle, poi, il fatto di doverle ripetere tutte le volte, fermo restando che, magari, per l'ordine del giorno n. 9/1067-A/1 la ripete, quando riprendiamo. Però sì, magari, se riusciamo, per facilitare il lavoro più tardi, va bene.

Secondo le intese intercorse tra i gruppi, sospendo a questo punto la seduta, che riprenderà alle ore 14,30 con la votazione degli ordini del giorno. La seduta è sospesa e riprenderà alle ore 14,30.

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 14,30.

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE SERGIO COSTA

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta sono complessivamente 71, come risulta dall'elenco consultabile presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto stenografico della seduta odierna.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A.

(Ripresa esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Riprendiamo il seguito della discussione del disegno di legge n. 1067-A: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.

Rammento che, prima della sospensione della seduta, il rappresentante del Governo ha espresso il parere sugli ordini del giorno.

Avverto che gli ordini del giorno n.

9/1067-A/5 Zinzi e n. 9/1067-A/11 Casasco sono stati ritirati dai presentatori. Passiamo, quindi, alla votazione degli ordini del giorno. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/1 Gallo c'è parere favorevole con riformulazione. Onorevole Gallo?

FRANCESCO GALLO (MISTO). Accetto la riformulazione, ma chiedo che sia messo al voto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/1 Gallo, nel testo riformulato, con il parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 1*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/2 Pisano: parere favorevole, previa riformulazione. Onorevole Pisano?

CALOGERO PISANO (NM(N-C-U-I)-M). Accetto la riformulazione e chiedo di metterlo ai voti.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/2 Pisano, nel testo riformulato, con parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 2*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/3 Marrocco: parere favorevole, previa riformulazione. Onorevole Marrocco, accetta?

PATRIZIA MARROCCO (FI-PPE). Sì, Presidente. Accetto la riformulazione e chiedo

di votarlo, così come riformulato dal Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/3 Marrocco, nel testo riformulato, con il parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 3*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/4 Calderone: il Governo lo accoglie come raccomandazione. Onorevole Calderone? Va bene.

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/5 Zinzi è stato ritirato. Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/6 Soumahoro: parere contrario del Governo. Onorevole Soumahoro? Prego.

ABOUBAKAR SOUMAHORO (MISTO). Presidente, con questo ordine del giorno chiedevo tre cose al Governo. La prima era di avviare un approfondito studio di carattere sismico, ambientale ed economico sulla realizzazione di quest'opera. La seconda consisteva e consiste nel chiedere al Governo di trasmettere ogni nove mesi una relazione sullo stato di avanzamento dei lavori, in particolar modo in relazione al rapporto con le preoccupazioni dei cittadini e del territorio. La terza consiste nella richiesta di costituire un osservatorio ambientale per verificare l'impatto dell'opera sulla vita dei cittadini e sul territorio.

Il Governo ha espresso parere contrario, ma io chiedo a quest'Aula di esprimersi e, quindi, chiedo di rimettere al voto dell'Aula quest'ordine del giorno, perché dobbiamo sempre ricordare che l'Italia, il nostro Paese, è fatto di italiani che nascono in Italia, ma anche di italiani che diventano italiani e non dobbiamo dimenticare che l'Italia è fatta dai cittadini e dalle cittadine con le loro preoccupazioni e i loro bisogni ed è la politica che si deve mettere all'ascolto dei cittadini e dei loro bisogni. Ero,

ieri, a Lampedusa e un isolano ha espresso queste parole: io sono nato su quest'isola, voglio vivere in quest'isola e voglio morire su quest'isola di Lampedusa, ma il mio papà ha settant'anni e, per un problema di salute, ogni volta dobbiamo organizzare una trasferta per andare fuori dall'isola, perché manca il collegamento. Ancora una volta abbiamo lavoratori e lavoratrici che chiedono il minimo necessario. Basta prendere il treno dal Nord - concludo, Presidente - per rendersi conto che abbiamo un problema gigantesco di democrazia della mobilità nel nostro Paese.

Chiedo di mettere quest'ordine del giorno al voto dell'Aula, perché ancora una volta il Governo, esprimendo parere contrario, anziché essere all'ascolto dei cittadini dimostra di dimenticare che il ponte si realizza laddove respirano esseri umani, che sono i nostri concittadini. Essi ci hanno dato il mandato, sì, ma ciò non vuol dire che non siano persone da consultare o da ascoltare. Per questo motivo, chiedo all'Aula di esprimere il proprio voto. Io ritengo che questa scelta del Governo manifesti e dimostri, ancora una volta, la volontà di allontanare sempre di più la politica dai cittadini e non i cittadini dalla politica.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/6 Soumahoro, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 4)*.

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/7 Furgiuele, con il parere favorevole del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Furgiuele. Ne ha facoltà.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Grazie, Presidente. Vorrei intervenire in dichiarazione

di voto. Chiederei di votare questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lo vuole porre in votazione?

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Sì, Presidente. Brevemente, intervengo per illustrare quest'ordine del giorno e per ricordare a quest'Aula che in Calabria siamo ancora parecchio scossi per quello che è accaduto sul viadotto Ortiano, che collega il paese di Longobucco, in provincia di Cosenza, con la costa ionica calabrese. Poteva essere una tragedia, è stata sfiorata, sventata dall'intervento dell'ANAS che si è potuta limitare a bloccare la strada statale 177 Sila-Mare. Si tratta di un evento che è stato forzato forse anche dalle precipitazioni che non sono proprio tipiche del mese di maggio in Calabria, un evento drammatico sul quale, com'è giusto che sia, in un Paese civile, è stato immediatamente attivato un tavolo tecnico dall'ANAS, supervisionato direttamente dal Ministro Salvini, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Voglio ringraziare il Ministro Salvini e non lo faccio per una questione di cordata, di appartenenza. Semplicemente, voglio ribadire che un atteggiamento che va nella direzione di investigare e di approfondire un evento disastroso per una comunità che era già abbastanza isolata è molto più positivo rispetto a una strumentalizzazione politica, come quella che è arrivata da diversi settori delle opposizioni, che evidentemente hanno preferito cavalcare l'onda emotiva anziché dedicarsi a controllare e a supportare le indagini del caso, indagini anche di carattere giudiziario.

Il tentativo di attribuire il crollo di questa parte di viadotto all'attuale Governo è direi superficiale, quantomeno, perché, da una parte, il Governo si è insediato soltanto da qualche mese, dall'altra, questo viadotto ha poco meno di dieci anni. Non quale componente del movimento Lega ma quantomeno quale segretario della Commissione trasporti, so cosa sta facendo il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti e posso garantire che, sin dal

suo insediamento, si è premurato di avviare il monitoraggio di almeno 1.400 manufatti, cioè ponti, viadotti e gallerie. Mi chiedo quale tipo di monitoraggio abbiano effettuato, negli ultimi 10 anni, gli ultimi quattro Ministri, cioè Giovannini, De Micheli, Toninelli e Delrio.

Ciò detto e auspicando che la strumentalizzazione politica non sia il faro che debba illuminare il nostro percorso in questa fase difficile per la nostra Nazione, con quest'ordine del giorno ho chiesto semplicemente al Governo di impegnarsi ulteriormente - il sindaco di Longobucco sarà ricevuto già alle ore 12 di venerdì direttamente presso il Ministero - per monitorare questo tavolo tecnico e, magari, per supportarlo nella velocizzazione dei lavori, per trovare le cause e anche le soluzioni e, una volta trovati gli effettivi responsabili e le effettive cause, porre in essere, nel più breve tempo possibile, tutti i lavori necessari per liberare dall'isolamento Longobucco e tutto l'*hinterland*.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Baldino. Ne ha facoltà.

VITTORIA BALDINO (M5S). Molto brevemente, perché mi riservo di intervenire sul mio ordine del giorno sullo stesso oggetto. È solo per motivare il voto di astensione del mio gruppo rispetto a quest'ordine del giorno del collega Furgiuele, proprio perché, alla luce delle ricostruzioni espresse testé dal collega, impegnare il Governo a valutare l'opportunità, sulla base delle valutazioni della Commissione, di promuovere un percorso di ripristino dell'opera vuol dire mettere due dita nell'occhio del longobucchese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Proprio per questo noi non vogliamo partecipare e non vogliamo essere complici. Pertanto, ci asteniamo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Borrelli. Ne ha facoltà.

FRANCESCO EMILIO BORRELLI (AVS). Presidente, solo per ricordare a me stesso

e all'Aula che negli ultimi Governi c'erano anche Salvini e i suoi uomini, perché forse qui raccontiamo il passato come se uno non ne avesse fatto parte (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*). Non dimentichiamo, perché non si può cancellare il proprio passato.

Inoltre, io trovo surreale una cosa: nessuno ha posto questioni e il deputato Furgiuele ci ha fatto una filippica sul fatto del ponte. Allora, quel ponte è stato inaugurato pochi anni fa ed è crollato. Possiamo porci un problema, che sia uno solo? Se vengono costruiti dei ponti e crollano dopo pochi anni, possiamo avere dubbi sul fatto che volete fare altri ponti invece di mettere in sicurezza quelli che ci sono? Infatti, a quanto sembra, il vostro monitoraggio non funziona (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*) e non ha funzionato neanche nei precedenti Governi.

Allora, gentilmente, in un'ottica costruttiva non fate propaganda in un momento così delicato (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Stumpo. Ne ha facoltà.

NICOLA STUMPO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Io non vorrei che s'intervenisse - e lo faccio - soltanto per competenza territoriale. Quello che è successo non è un fatto che riguarda soltanto un ponte costruito in Calabria, con situazioni oggettive di difficoltà. È bastato vedere il video, in cui si vede il crollo del ponte costruito sul letto di un fiume, che è una situazione, diciamo, che andrebbe rivista. Lo dico, invece, in ragione di questi *spot* della maggioranza, in cui si usano - non solo il Governo - anche gli ordini del giorno per farci sapere di riunioni che dovrebbero essere del tutto normali, non soltanto quando succedono questi eventi ma anche per gestire tutti i fenomeni del territorio che comportano queste conseguenze. Rispetto a quest'ordine del giorno cosa volete che si faccia? Si può essere contrari a prendere un impegno su un

disastro che è successo? Forse sarebbe stato meglio fare questa riunione e non venire qui in Parlamento ad annunciare, con un ordine del giorno, queste vicende. Stiamo passando da un decreto emanato per un ponte che io non so se si farà mai all'annuncio di riunioni per ponti secondari. Lo dico davvero: si facciano delle cose e non si annuncino e basta (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/7 Furguele, con il parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 5*).

Onorevole Dondi, accetta la riformulazione del suo ordine del giorno n. 9/1067-A/8?

DANIELA DONDI (FDI). Accetto la riformulazione.

PRESIDENTE. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/9 Rotelli il parere è favorevole. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/10 Amendola il parere è contrario. Ha chiesto di parlare l'onorevole Amendola. Ne ha facoltà.

VINCENZO AMENDOLA (PD-IDP). Presidente, mi ricollego all'aulico intervento dell'onorevole Stumpo, perché qui dobbiamo chiarirci. Un ordine del giorno approvato dice che il Ministro deve convocare un tavolo, ed è per quanto riguarda la Calabria. Per quanto riguarda la Basilicata, con il collega Lomuti chiediamo la stessa cosa, ma viene bocciato. Allora, decidiamo o l'ordine del giorno serve solo alla maggioranza per porre un problema oppure qui, in quest'Aula, stiamo ragionando di qualcosa che non funziona: un ordine del giorno convoca una riunione e un altro ordine

del giorno non convoca una riunione sullo stesso tema e sulle stesse esigenze. Quindi, cari amici della maggioranza, stiamo parlando dell'interesse di una regione e su questo interesse credo non vi sia solo la logica di maggioranza che funzioni, ma funzioni la logica dell'interesse nazionale (*Applausi dei deputati dei gruppi Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista e del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Lomuti. Ne ha facoltà.

ARNALDO LOMUTI (M5S). Grazie, Presidente. Solo per chiedere di aggiungere la mia firma all'ordine del giorno del collega Amendola.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/10 Amendola, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 6*).

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/11 Casasco è stato ritirato. Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/12 Iaria, accolto dal Governo come raccomandazione. Ha chiesto di parlare l'onorevole Iaria. Ne ha facoltà.

ANTONINO IARIA (M5S). Grazie, Presidente. Non accetto chiaramente la raccomandazione, anche perché nel decreto, all'articolo 4, comma 9-bis, si stanziavano 7 milioni di euro per fare una campagna informativa sul ponte, campagna che molto probabilmente si chiamerà "*Open to Ponte*". Però, se la chiamate "*Open to Ponte*" ricordatevi che ogni volta che la nominate sono 100.000 euro di multa. Quindi, a questo punto a me sembra un po' una presa in giro

per i territori, i quali chiedevano di attuare un accordo di programma condiviso che non è stato accettato. C'è stato, tra l'altro, un emendamento, anche accantonato e un po' discusso, su cui è stato espresso parere contrario e poi non è stato approvato.

Rispetto all'ordine del giorno mi aspettavo, in questo caso, la semplice approvazione e non l'accoglimento come raccomandazione. Mi sembrava che la maggioranza avesse proprio l'intenzione di aprirsi verso questo discorso, perché un ordine del giorno impegna il Governo ma chiaramente in questo caso, se accolto come raccomandazione, lo impegna molto meno. Chiedo al Governo di cambiare opinione, altrimenti di metterlo al voto.

PRESIDENTE. Il Governo? Prego, Sottosegretario Ferrante.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Ci rimettiamo all'Aula, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie, Sottosegretario. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/12 Iaria, parere contrario del Governo...

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Preciso che il Governo si è rimesso all'Aula. Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 7*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde, invito al ritiro. Ha chiesto di parlare l'onorevole Todde. Ne ha facoltà.

ALESSANDRA TODDE (M5S). Chiedo di porlo in votazione e intervengo per dichiarazione di voto. L'ordine del giorno che ho presentato vuole essere uno strumento, tramite il quale sollevare un'attenzione che ritengo centrale al fine di dare corretta

attuazione al principio d'insularità, contenuto in Costituzione all'articolo 119, nonché al principio di eguaglianza, contenuto all'articolo 3. Per dar seguito a questi due principi, nonché a quello di perequazione finanziaria, è necessario che si avvii un programma di investimenti strutturali anche in Sardegna, la regione - lo voglio ricordare ai colleghi in Aula - con il più basso indice infrastrutturale d'Italia. Mentre in Sicilia si parla di un ponte, la cui utilità reale è tutta da dimostrare, in Sardegna non esiste un'autostrada e addirittura manca una rete ferroviaria adeguata. La mia città natale, Nuoro, è l'unico capoluogo di provincia in Italia a non essere servito da una rete ferroviaria nazionale. In legge di bilancio non sono stati previsti investimenti infrastrutturali particolari sulla Sardegna e sul PNRR gli interventi sono esigui e non certo trasformativi. Il mio ordine del giorno ha solo questo fine: basta con gli interventi *spot*, riportiamo il dibattito al centro del Parlamento in previsione di una strategia di trasporto che sia omogenea in tutto il territorio nazionale, con particolare riferimento alle regioni più deboli. In particolare, i cittadini sardi non pagano tasse differenziate, anzi, con le loro tasse hanno contribuito a realizzare le principali infrastrutture delle altre regioni d'Italia: non devono essere trattati come cittadini di serie B (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ghirra. Ne ha facoltà.

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Condivido molto l'ordine del giorno presentato dalla collega Todde. Sappiamo bene che di recente è stato inserito in Costituzione, all'articolo 119, il principio d'insularità, proprio per sanare il divario tra le isole e le altre regioni d'Italia, ma, di fatto, il Governo e questa maggioranza nulla stanno facendo per far sì che questo *gap* sia colmato. Non lo si fa soprattutto in tema di infrastrutture, come abbiamo evidenziato più volte nell'esame di

questo decreto. Anche negli accordi con RFI la regione Sardegna è estremamente penalizzata, sebbene con la nostra arretratezza abbiamo consentito all'Italia di ottenere ingenti risorse. Il nostro voto sarà favorevole a quest'ordine del giorno, confidando che finalmente la città di Nuoro possa disporre di una rete ferroviaria collegata alla rete nazionale, come tutti i capoluoghi di provincia d'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Deidda. Ne ha facoltà.

SALVATORE DEIDDA (FDI). Grazie, Presidente. Chiedo al Sottosegretario - penso siamo d'accordo anche con i colleghi della maggioranza - una pausa di riflessione su quest'ordine del giorno per avere una riformulazione e rifletterci. Chiedo, quindi, l'accantonamento.

PRESIDENTE. Sottosegretario?

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il Governo accoglie la richiesta di accantonamento (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Va bene, allora, accantoniamo l'ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde. Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/14 Traversi, parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l'onorevole Traversi. Ne ha facoltà.

ROBERTO TRAVERSI (M5S). Grazie, Presidente. Come dicevano i colleghi in precedenza, su questa vicenda tantissimi soldi pubblici sono stati già spesi. Onde evitare nuovi pasticci, sarebbe meglio analizzare il mio ordine del giorno che ripercorre parte della storia che è dietro il ponte, partendo dal 1968, dal primo progetto Anas. Chi lo vinse?

L'ingegnere Musumeci vinse questo concorso di idee e già lo dichiarò irrealizzabile

con un'unica campata e due piloni. Poi i tempi sono cambiati, si è proceduto e si è andati oltre. Sono arrivati il Governo Berlusconi e il Ministro Lunardi, è stata istituita, nel 1981, la società Stretto di Messina e, nel 2005, è stato dato quel famoso appalto a Eurolink, consorzio guidato da Impregilo, che lo vinse. Queste diverse valutazioni hanno portato ad avere, negli anni, sostanziosi importi spesi dal nostro Paese e, tutt'ora, stiamo agendo in forza quegli accordi. Quando arrivò il Governo Monti, con la caducazione di quell'accordo, ci fu una notevole richiesta di danni da parte di queste società: 325 milioni da Stretto di Messina SpA, 657 milioni da Eurolink e 90 milioni da Parsons. Quindi, già ci troviamo a dover affrontare una spesa di un miliardo e 200 milioni, senza avere fatto nulla.

Conoscete poi la storia recente, con gli ulteriori 50 milioni investiti dal nostro Governo "Conte 2" perché volevamo capire, al di là della questione "ponte sì" o "ponte no", se l'opera fosse realizzabile. Da quelle analisi deriva la confusione anche mentale - perché questo processo mi ha portato ad avere molta confusione - perché 16 persone di un certo livello, di quella commissione, dichiararono che era meglio fare il ponte con due piloni in mare, quindi, non con un'unica campata.

Siamo tornati adesso in maniera molto confusa a ragionare su un'unica campata. Tutti questi passaggi, che non sono tanto chiari, il Governo li ha chiariti in Commissione, venendo a dire che comunque esiste un progetto del 2011, che costava 3,5 miliardi e adesso costa praticamente 13 miliardi. Questo è comprensibile, perché son passati 10 anni. È meno comprensibile dal punto di vista tecnico - parlo da architetto - venire a raccontare al Paese che quel progetto è valido e sarà quello utilizzato. È assurdo, perché chi ha seguito minimamente le norme sulle costruzioni sa benissimo che è cambiato il mondo da quegli anni, quando si costruiva una casa di 6 piani con dei pilastri 30 per 30, arrivando al tetto. Con le normative sismiche e tutte le altre nuove normative, adesso ci vogliono

pilastrini di 4 volte superiori semplicemente per fare due piani di casa. Quindi, sostenere che un ponte possa vivere con quei disegni e quei calcoli del 2011 è un'autentica presa in giro per il Paese. Andava dichiarato che il progetto è da rifare interamente per essere minimamente costruttivi. Ciò non è avvenuto, facciamo finta di crederci e, dunque, facendo finta di crederci, il mio ordine del giorno va a considerare un aspetto molto importante, perché il Governo Monti, quando indicò la caducazione di quel contratto, dichiarò che uno dei possibili problemi per la costruzione del ponte era l'altezza navigabile. C'è un franco navigabile fra i 65 e i 70 metri e le attuali navi praticamente vanno ormai a lambire questo franco. Con quello che deve succedere adesso con il gigantismo navale, con le navi che ogni 5-10 anni diventano sempre più grandi e anche con il mare che, in teoria, si sta alzando, stiamo andando con 2 metri di *bonus* a costruire un'opera che poi potrebbe andare a incidere negativamente su tutto il trasporto cargo che va in Calabria e, quindi, verso il porto di Gioia Tauro. Considerato tutto quel lavoro fatto in maniera mirabile nello stretto di Messina con l'autorità portuale di Messina, Siracusa e Catania, con un incremento di navi da crociera molto importante, questo ponte potrebbe ostacolare anche questo processo. A questo punto ho chiesto al Governo se sia stato valutato tutto ciò, ovvero se prima di venderci come buono questo progetto, su cui, insisto, io non credo, ovviamente, questa valutazione sia stata fatta e se si possa fare qualcosa prima di ostacolare la navigazione nello stretto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/14 Traversi, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 8*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/15 Cantone.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Cantone. Ne ha facoltà.

LUCIANO CANTONE (M5S). Grazie, Presidente. Chiedo di metterlo ai voti e vorrei intervenire anche in dichiarazione di voto. L'ordine del giorno chiede una cosa molto semplice, cioè di fornire nel più breve tempo possibile alle Camere una dettagliata analisi non solo dei costi previsti ma, soprattutto, delle risorse economiche e finanziarie, scritte in modo certo e definito nella contabilità pubblica, in modo da non incorrere in ambiguità previsionali. Questo anche perché, ad oggi, l'unica misura certa, relativamente al lato economico, riguarda l'indefinita quota individuata nella legge di bilancio 2024. Questo, però, non è abbastanza per un progetto di questa portata. L'impegno che chiedo al Governo dovrebbe essere accolto senza troppe esitazioni perché, parlando di un'opera così importante, non avere ad oggi un costo definito e non sapere di quanti miliardi di euro stiamo parlando - se 13,5 o 14,6 - per noi è inaccettabile. Per questo chiedo di mettere al voto questo ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/15 Cantone, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 9*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/16 Fede, con il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Fede. Ne ha facoltà.

GIORGIO FEDE (M5S). Grazie, Presidente. Io volevo un attimo intervenire chiedendo la votazione, perché sembra davvero strano avere un parere contrario su un ordine del giorno che oltre il buon senso non va. Nella discussione che stiamo affrontando in questi giorni, mi torna alla mente una vecchia pubblicità che diceva: potevamo stupirvi con effetti speciali ma... Qui si parla degli effetti speciali di questo ponte, che ci auguriamo verrà ma su cui abbiamo espresso molti dubbi. Ma sull'ordinario, cioè sull'uovo oggi e non sulla gallina domani, quest'ordine del giorno cosa chiedeva? Chiedeva di potenziare l'*upgrading* per consentire la continuità territoriale e garantire i servizi ai siciliani e ai calabresi nel collegamento con i traghetti di connessione RFI. Peraltro, si tratta di un potenziamento, di un *upgrading* che era previsto dal contratto di programma, quindi di un'azione assolutamente ordinaria, oserei dire quasi banale, proprio per garantire la quotidianità. Infatti, il timore che molti hanno, non solo in quest'Aula, è che, contrariamente all'annuncio, quest'opera meravigliosa e mirabolante non potrà essere realizzata nei tempi attesi. Il Ministro Salvini ci ha parlato di 1 anno per iniziare i lavori e di 5 anni per finirlo. Poi sentiamo anche di difficoltà nel fare opere di PNRR già finanziate.

Quindi, il buon senso di questo impegno, che voglio rileggere, è: "si impegna il Governo a proseguire le iniziative di rinnovo e *upgrading* della flotta in servizio presso lo stretto di Messina, attraverso l'integrale copertura finanziaria dell'investimento necessario a Rete Ferroviaria Italiana ad avviare le suddette procedure negoziali pianificate". Quindi, quanto già pianificato. Una raccomandazione che veramente non va in alcun modo nella polemica, ma semplicemente è di buonsenso. Vedere un parere contrario anche su questo ordine del giorno ci fa temere, sia riguardo a questi documenti che stiamo votando oggi sia riguardo all'impianto e alla pianificazione, che tutto ciò forse è più finalizzato a quello che si diceva prima, ai 7 milioni di comunicazione,

e che sia un investimento, forse, elettorale. Ci auguriamo di sbagliare e, comunque, chiediamo di metterlo al voto (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/16 Fede, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 10*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/17 Barzotti, con il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Barzotti. Ne ha facoltà.

VALENTINA BARZOTTI (M5S). Grazie, Presidente. Chiedo che sia posto in votazione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/17 Barzotti, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 11*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/18 Francesco Silvestri, con il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Francesco Silvestri. Ne ha facoltà.

FRANCESCO SILVESTRI (M5S). Parere contrario? Ho capito bene?

PRESIDENTE. Confermo.

FRANCESCO SILVESTRI (M5S). Fatemi capire. Voi avete stanziato 7 milioni di euro per passeggiate - leggo - nei cantieri del Ponte sullo Stretto e pubblicità *social*. Io vi sto chiedendo in questo ordine del giorno di impegnare questi soldi per aiutare gli studenti siciliani e calabresi alle prese con costi di trasporto esorbitanti per raggiungere le università e voi date parere contrario? Avevate l'occasione per ribaltare questa cosa, oggettivamente, intellettualmente disonesta. Infatti, già questo decreto, che cuba 15 miliardi, verrà ricordato come il decreto degli sperperi, però credo che adesso stiate superando il limite del buon gusto. E credo sia giusto fare un'“operazione verità” e dire agli italiani dove vanno a finire i soldi delle loro tasse e, quindi, dei loro sforzi. Mi rivolgo, ad esempio, ai pensionati che aspettavano con fatica di vedere la rivalutazione delle loro pensioni e che, invece, dato che il Governo Meloni ha tagliato 10 miliardi in 3 anni, ora non potranno più contare su quei soldi. Mi rivolgo anche a chi verte in condizioni di povertà - e che sperava in un aiuto da parte dello Stato, in un momento post-pandemico, nel quale si subiscono le speculazioni di una guerra -, a cui, forse, quei contributi avrebbero fatto comodo. Mi rivolgo, ad esempio, alle lavoratrici che pensavano e speravano di andare in pensione, ma che, dato che il Governo Meloni ha tagliato 300 milioni per “opzione donna”, dovranno lavorare altri anni prima di accedere a questo diritto.

E potrei anche andare avanti. Tuttavia, sinceramente, credo vi sia un principio inaccettabile, ossia affermare che questi miliardi servivano per un'urgenza che era quella del Ponte sullo Stretto, quando credo che la vostra urgenza fosse quella di resuscitare aziende come la società Stretto di Messina Spa, carrozzone che costa 300 milioni e che, fino adesso, è servito semplicemente a distribuire consulenze e poltrone. A voi poi non è nemmeno bastato, perché avete stanziato questi 7 milioni - ricordo - per gite turistiche sul Ponte sullo Stretto e campagne pubblicitarie e non vi rendete conto di quanto, invece,

siano importanti questi 7 milioni, anche se non volete prendere in considerazione il mio ordine del giorno, banalmente per utilizzarli per la strada Sila-Mare, il cui completamento cubava 22 milioni di euro (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), e che ha visto la settimana scorsa il crollo del ponte. Voi affermate anche questo e dite alla cittadinanza: la nostra propaganda ce la pagate voi con le vostre tasse. Questo è inaccettabile ed era questo il cuore di questo ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

E allora credo - e concludo, Presidente - che questo Governo stia applicando logiche ovviamente schizofreniche: quando si tratta di aiutare persone in difficoltà, il ceto medio e il ceto povero, abbiamo logiche di *austerità*; quando, invece, dobbiamo favorire tutti quei processi speculativi adottiamo logiche di sperpero; e abbiamo codardia politica quando si tratta, invece, di andare ad affrontare la tassazione sugli extraprofiti delle banche e delle compagnie assicurative (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) per cercare di attuare processi di redistribuzione che sarebbero quelli che il nostro Paese aspetta veramente. Complimenti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole D'Orso. Ne ha facoltà.

VALENTINA D'ORSO (M5S). Vorrei sottoscrivere l'ordine del giorno e ringraziare il nostro capogruppo Francesco Silvestri per aver presentato un ordine del giorno che smaschera tutta l'ipocrisia di questo Governo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), che è davvero buono solo a fare propaganda, ma, quando si tratta di risolvere i veri problemi dei cittadini, è sordo e incompetente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Amato. Ne ha facoltà.

GAETANO AMATO (M5S). Grazie,

Presidente, vorrei sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pellegrini. Ne ha facoltà.

MARCO PELLEGRINI (M5S). Sottoscrivo anch'io. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Ascari. Ne ha facoltà.

STEFANIA ASCARI (M5S). Grazie, Presidente. Vorrei sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Orrico. Ne ha facoltà.

ANNA LAURA ORRICO (M5S). Grazie, Presidente. Vorrei ringraziare il collega Silvestri, da calabrese, per aver evidenziato le incapacità di questo Governo e aver smascherato l'intento di utilizzare i soldi pubblici per propaganda politica, invece di risolvere davvero i problemi dei calabresi. Chiedo ovviamente di poter sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Penza. Ne ha facoltà.

PASQUALINO PENZA (M5S). Grazie, Presidente. Intervengo per sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Morfino. Ne ha facoltà.

DANIELA MORFINO (M5S). Grazie, Presidente. Anch'io voglio sottoscrivere questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se c'è qualcun altro che vuole sottoscrivere, cortesemente può venire al banco della Presidenza, così procediamo con le votazioni.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/18 Francesco Silvestri, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 12) (Applausi ironici dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle).

Sull'ordine del giorno 9/1067-A/19 Baldino, il Governo ha espresso parere favorevole, previa riformulazione. Onorevole Baldino, accetta la riformulazione?

VITTORIA BALDINO (M5S). Presidente, chiederei di risentire la riformulazione.

PRESIDENTE. Prego, Sottosegretario.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il parere è favorevole sul secondo impegno, condizionato all'accoglimento della seguente riformulazione: “impegna il Governo a monitorare gli esiti degli accertamenti svolti dalla Commissione tecnica istituita da ANAS sulle cause del cedimento del viadotto di Longobucco e a valutare l'opportunità di procedere, sulla base di tali valutazioni, a promuovere un percorso di ripristino dell'opera”.

PRESIDENTE. Onorevole Baldino?

VITTORIA BALDINO (M5S). Presidente, non posso accettare questa riformulazione...

PRESIDENTE. Non ho capito, mi scusi. Non l'accetta?

VITTORIA BALDINO (M5S). Non accetto la riformulazione, chiedo che l'ordine del giorno venga posto in votazione, però prima intervengo

in dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Baldino.

VITTORIA BALDINO (M5S). Quest'ordine del giorno prevedeva due impegni. Con il primo si chiedeva, con quei famosi 7 milioni, visto che non li avete voluti utilizzare per aiutare gli studenti per raggiungere le università, quantomeno di stipulare una convenzione con l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, l'ANAS Spa e la regione Calabria per mettere in sicurezza le infrastrutture calabresi, soprattutto i ponti e i viadotti. Mi avete chiesto di ritirare questo impegno perché non vi piaceva. Poi c'era un secondo impegno che mi avete chiesto di riformulare in questo modo, ossia piuttosto che prevedere con urgenza, anche con un decreto *ad hoc*, alla messa in sicurezza dell'infrastruttura, alla ricostruzione del viadotto crollato ed ogni altra azione utile per togliere Longobucco dall'isolamento, monitorare gli esiti della Commissione tecnica sulle cause del cedimento e, sulla base di tali esiti, valutare l'opportunità di promuovere un ripristino dell'opera.

Voi, con questa riformulazione, mi state dicendo due cose e, delle due, l'una: che di Longobucco, dell'intera comunità, dell'intero entroterra silano e del fatto che intere comunità siano isolate non v'interessa nulla, oppure che dobbiamo essere messi a conoscenza di qualcosa che non ci è stato detto, come del fatto che il viadotto crollato non possa essere ripristinato, perché l'intera strada è a rischio crollo. Quando parlo d'isolamento, mi riferisco al fatto che, dal momento successivo al crollo, sono state miracolosamente riaperte al traffico e rese transitabili strade precedentemente chiuse, perché a rischio frane. Questo vuol dire che il prezzo per uscire dall'isolamento è rischiare la vita ogni qualvolta si percorre una strada per uscire dal Paese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Quando parlo d'isolamento, mi riferisco al fatto che stiamo parlando di comunità non servite dai servizi essenziali, come ospedali e scuole. A

tal proposito, oltre al danno anche la beffa per i cittadini di Longobucco perché, mentre stavano manifestando e il sindaco aveva anche annunciato lo sciopero della fame, è giunta loro una nota del Ministero dell'Istruzione e del merito, secondo la quale una delle due scuole secondarie di secondo grado che servivano la città a settembre non avrebbe riaperto.

Quindi, il Ministero dell'Istruzione e del merito, mentre il paese era isolato, invitava decine di famiglie, tra cui le famiglie di due studenti disabili, a iscrivere i propri figli presso altre istituzioni scolastiche della provincia. E, oggi, mi venite a dire che non c'è alcuna urgenza di ripristinare l'opera e far uscire Longobucco dall'isolamento (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)? Mi venite a dire che valutate l'opportunità di promuovere un ripristino? Ma avete mai provato a vivere in un paese dal quale non si può uscire? Avete mai provato a vivere in un paese dove, se vi prende un infarto, siete condannati a morire, perché l'ambulanza non potrà mai arrivare in tempo? Avete mai provato a vivere in un paese dove, se avete un figlio disabile, siete lasciati totalmente da soli perché, non soltanto lo Stato non vi aiuta, ma chiude anche la scuola (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)?

Presidente, non posso accettare questa riformulazione, perché non voglio essere complice dell'ennesima presa in giro della politica, tutta, da destra a sinistra, che, in 30 anni, ha usato la Calabria solo come urna elettorale, per portare qui persone che non sapevano neanche pronunciare il nome Longobucco (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*), che ha lasciato la Calabria abbandonata a se stessa e al suo destino, anzi con la sola possibilità di salvarsi, andando via da lì, per fare la ricchezza di altri territori.

Quindi, non accetto la riformulazione e chiedo che sia messo ai voti questo ordine del giorno, perché sia chiaro a tutti che non è un'urgenza di questa maggioranza riportare Longobucco fuori dall'isolamento e attribuire ai cittadini i propri diritti di cittadini di un

Paese civile (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Simiani. Ne ha facoltà.

MARCO SIMIANI (PD-IDP). Grazie Presidente. Non solo voglio sottoscrivere l'ordine del giorno dell'onorevole Baldino, ma voglio anche dire alcune cose riguardanti la riformulazione del Governo e soprattutto l'ordine del giorno precedente dell'onorevole Furgiuele.

Infatti, credo che, in un certo momento della discussione parlamentare, bisogna capire cosa sia urgente e cosa non lo sia. Ieri ho sentito al telefono molti cittadini di quel luogo e vi posso dire le difficoltà oggettive che hanno quei cittadini. Ecco perché credo che questo ordine del giorno vada votato così com'è, ma, soprattutto, che occorra intervenire urgentemente. Non utilizziamo più, tutte le volte, la riformulazione "a valutare l'opportunità di", perché non serve a nessuno, nemmeno alla discussione parlamentare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole D'Orso. Ne ha facoltà.

VALENTINA D'ORSO (M5S). Grazie Presidente. Intervengo per sottoscrivere l'ordine del giorno della collega Baldino, ma anche per sottoscrivere ogni parola dell'intervento della collega Baldino. Davvero, sollecito il Governo a rivedere il parere su questo ordine del giorno, perché non si può restare sordi al grido d'allarme che la comunità di Longobucco sta rivolgendo a questo Parlamento.

Non è possibile ignorare le difficoltà e lo stato di isolamento che la comunità sta vivendo e non è possibile rimbalzare ancora le responsabilità, rispetto ad un intervento la cui urgenza è sotto gli occhi di tutti (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Cannizzaro. Ne ha facoltà.

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). Grazie Presidente. Sono costretto a intervenire in questa discussione, perché mi pare di capire che, con la scusa di un ordine del giorno, si siano concentrati comizi elettorali *spot* contro la Calabria (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Fratelli d'Italia - Commenti dei deputati del gruppo Movimento 5 stelle*). Infatti, mi pare chiaro ed evidente che, non avendo argomentazioni, gli amici dei Cinquestelle, essendo in grande difficoltà anche in Calabria - dove prima, invece, avevano un grande serbatoio di voti -, cercano di additare chi, tempestivamente, è intervenuto. Ciò è avvenuto a causa dei vostri alleati! Forse, vi sfugge che il ponte di Longobucco è stato inaugurato dai vostri alleati del Partito Democratico. Ma noi non giudichiamo, perché non siamo né il tribunale, né gli avvocati difensori (*Commenti dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*) di chi, comunque, oggi, è in campo, in maniera concreta, come il presidente della regione, Roberto Occhiuto, e l'intera giunta, che, già in contatto con il Governo, hanno messo in campo le misure per aggredire un problema che non è causato dall'attuale classe dirigente, ma che arriva da lontano. Quindi, evitate questi comizi elettorali per poi giocare, attraverso *Facebook*, i vostri *social* e la vostra piattaforma (*Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)...

PRESIDENTE. Onorevole, la prego, si rivolga alla Presidenza...

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). ... perché voi, questo metodo, lo avete utilizzato nel passato e ha funzionato (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Fratelli d'Italia - Commenti dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Per cortesia, onorevole...

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). Non lo potete più utilizzare, perché non funziona più (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Fratelli d'Italia*).

Lasciate stare la Calabria e lavatevi la bocca (*Proteste dei deputati dei gruppi Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista e MoVimento 5 Stelle*) quando parlate della classe dirigente impegnata tutti i giorni per risollevare le sorti della Calabria (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Fratelli d'Italia – Proteste dei deputati dei gruppi Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista e MoVimento 5 Stelle!*).

PRESIDENTE. Per cortesia... Grazie, onorevole Cannizzaro, la prego si rivolga sempre alla Presidenza, sempre alla Presidenza.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Iaria. Ne ha facoltà.

ANTONINO IARIA (M5S). Grazie, Presidente. Intervengo per sottoscrivere l'ordine del giorno e anche per ribadire che nessuno qui può dire chi rappresenta meglio la Calabria ai propri colleghi. Mi dispiace per il collega che è intervenuto precedentemente.

Ricordo che uno dei più importanti provvedimenti proprio a favore dei ponti l'ha fatto il Ministro Toninelli, con il nostro Governo, e si chiamava decreto Ponti (*Commenti dei deputati dei gruppi Fratelli d'Italia e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Per cortesia...

Ha chiesto di parlare l'onorevole Amato. Ne ha facoltà.

GAETANO AMATO (M5S). Grazie, Presidente. Penso che l'intervento fatto non sia da imputare ad alcuno. Se un ponte cade, la politica dovrebbe preoccuparsi di

ripristinare quel ponte e non pensare al perché sia caduto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Quel ponte è caduto e va ripristinato, perché c'è una comunità isolata. Volevo sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pellegrini. Ne ha facoltà.

MARCO PELLEGRINI (M5S). Grazie, Presidente. Per sottoscrivere l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Furguele. Ne ha facoltà.

DOMENICO FURGUELE (LEGA). Presidente, intervengo per dichiarazione di voto, semplicemente perché la vicenda è molto seria. Capisco l'accorato appello e l'impegno della collega che mi ha preceduto. Capisco anche chi ha ricevuto le telefonate dal territorio. Io, come la collega e molti altri, sono stato sul territorio; noi siamo espressione di quel territorio e abbiamo potuto constatare, chi un po' più per competenze tecniche e personali, chi un po' di meno, che ci sono problematiche molto importanti.

Quello che si è avviato, oggi, lo dobbiamo ribadire, è un tavolo tecnico portato avanti dall'ANAS, supervisionato costantemente direttamente dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti. Perché, evidentemente, le motivazioni che hanno portato al crollo di quel viadotto di Ortiano devono essere investigate e comprese. Non è che non si voglia intervenire tempestivamente, ma chi è tecnico sa che, o per questioni giuridiche, di indagini, o per questioni meramente tecniche, c'è bisogno del tempo dovuto. Chi c'è stato e ha visto, ma anche solo chi ha visto le immagini, si è reso conto che ci vogliono i tempi tecnici.

Dunque, l'impegno del Governo, secondo me, c'è; è un impegno che va a monitorare un tavolo. L'ordine del giorno della collega mi pare contemplasse qualcosa in più, legittimamente. Il mio voleva soltanto

crystallizzare ulteriormente un impegno già preso, perché il sindaco di Longobucco, ribadisco, verrà al Ministero questo venerdì per essere ascoltato e ricevuto con tutti i crismi del caso, per far sì che si velocizzi la procedura, però i tempi tecnici non possono essere sollevati, perché non sono questioni politiche (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Santillo. Ne ha facoltà.

AGOSTINO SANTILLO (M5S). Grazie, Presidente. Qui c'è solo una cosa da cristallizzare: c'è da cristallizzare che la Lega, con il Ministro Salvini, non ha tempo di andare a vedere il ponte di Longobucco (*Commenti del deputato Furgiuele*), ma deve andare il sindaco dal Ministro Salvini (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

PRESIDENTE. Onorevole Furgiuele, per cortesia.

AGOSTINO SANTILLO (M5S). E, poi, mentre lì il ponte serve, la collega ha detto che, come impegno al Governo, vuole la messa in sicurezza dell'infrastruttura e la ricostruzione del viadotto crollato. Punto. Questa maggioranza ha detto "no". Vuole istituire un comitato, per fare che cosa? Per capire quali sono le ragioni del cedimento? Ma perché qualcuno deve spiegare all'ANAS quali sono le ragioni del cedimento?

Allora, soltanto una cosa è certa, Presidente: questa maggioranza, con questo decreto-legge Ponte, vuole coprire le sue manfrine per la sua incapacità di spendere i soldi del Piano nazionale di ripresa e resilienza. Questo è in grado di fare la maggioranza: anziché spendere i soldi che ha, si sta inventando modi per non spendere soldi. Ci devono dire, questi della maggioranza: le imprese di costruzione e tutti i materiali per il ponte dovranno servire per il ponte sullo stretto o per fare le opere del Piano nazionale di ripresa e resilienza? Questa è una

domanda seria, a cui questo Governo ancora non dà una risposta (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Stumpo. Ne ha facoltà.

NICOLA STUMPO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Intervengo per sottoscrivere, se la collega accetta, l'ordine del giorno che ha proposto e anche per chiedere una moratoria tra di noi. Quando si parla di disastri ambientali, come quelli che abbiamo vissuto qualche giorno fa sul ponte a Longobucco, o di tragedie, come quelle che stiamo vivendo in queste ore in Romagna, proviamo a trovare dei punti di accordo, tutti quanti, per essere celeri nel risolvere i problemi, in questo caso, della comunità di Longobucco e, da domani, quando saremo in grado di capire, i disastri della Romagna, evitando di darci un po' l'uno sull'altro, chiedendoci chi c'è stato prima e chi c'è stato dopo, chi c'è adesso.

Il problema è stato evidenziato nell'ordine del giorno ed è oggettivo, Presidente: c'è un'intera comunità che è impedita di uscire da quel comune, se non attraverso vie secondarie oppure - senza entrare nel merito, per chi conosce quel territorio - attraverso strade di montagna. Quello che chiede l'ordine del giorno, se ho ben capito, è rendere celere l'intervento. Io ero intervenuto prima su uno *spot* in cui si annunciava una riunione per venerdì, cosa che ci è stata detta oggi. Non servono le riunioni, serve rimboccarsi le maniche e costruire quel ponte nel minor tempo possibile (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/19 Baldino, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 13*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/20 Donno, parere contrario del Governo. Onorevole Donno?

Passiamo, dunque, ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/20 Donno, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 14*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/21 L'Abbate.

Ha chiesto di parlare l'onorevole L'Abbate. Ne ha facoltà.

PATTY L'ABBATE (M5S). Grazie, Presidente. Chiedo che venga posto ai voti e intervengo.

PRESIDENTE. Prego, onorevole.

PATTY L'ABBATE (M5S). Volevo ricordare a questo Governo che questo ponte, che vuole costruire su un'area ad alto rischio sismico, quella a più alto rischio sismico del Mediterraneo, è piuttosto critico. Io voglio darvi dei dati, perché non faccio solitamente cose alternative ma mi baso su fatti scientifici. Noi abbiamo il progetto di un ponte sospeso ad un'unica campata di 3,3 chilometri. L'unico al mondo è in Giappone ed è di 1,12 chilometri. Potremmo veramente partecipare al *guinness* dei primati perché, se siamo capaci di farlo e funziona, veramente è un primato. Non vorrei che fosse, invece, un progetto a lungo termine che non vedrà mai la fine ma che inghiottirà il denaro pubblico, denaro che, ricordo, è di tutti i cittadini. Voglio dirvi di preciso perché il rischio sismico è così elevato: il ponte sarebbe ubicato al confine fra settori litosferici

che si allontanano, mediamente, di circa un centimetro l'anno. Praticamente, l'una e l'altra costa, quella del continente e quella della Sicilia, si allontanano di un centimetro l'anno. Inoltre, il tasso di sollevamento del tratto della costa siciliana è stimato pari a circa 0,5 centimetri l'anno, mentre quello del continente è di 4 volte di più. Quindi, stiamo parlando, in parole semplici, di un ponte a campata unica, unico al mondo, il primo a essere costruito, che collegherà settori che si allontanano tra loro e che si sollevano con velocità differenti. Qui dobbiamo essere proprio molto bravi. Lo Stretto di Messina poi è attraversato da faglie attive responsabili del terremoto, che, ricordiamo, fu molto critico, del 1908. Inoltre, dal punto di vista della valutazione di impatto ambientale, questo progetto incide su un'area che è vincolata per valori paesaggistici, quindi si prevede un danno ambientale, anche futuro, e anche qui vorremmo capire chi lo paga. Lo pagheranno, probabilmente, i cittadini.

Per questo chiedevo in questo ordine del giorno di essere attenti alla salute dei cittadini e alla resilienza del territorio, e chiedevo che fosse effettuato uno studio di valutazione del ciclo di vita di tutta l'opera chiamato *life cycle assessment*, uno dei pochi prescritto da una norma ISO e che ci dice la verità su quello che si sta facendo, sui danni che verranno fuori, e con il quale si fa anche un conto chiaro di quale sia il valore economico del danno; quindi, sostenibilità economica e sostenibilità ambientale. Inoltre, chiedo che ci sia uno studio di valutazione approfondito che utilizzi modelli geologici. Credo di non chiedere nulla di strano, solo di tutelare la salute dei cittadini, tutelare un territorio che dovremo lasciare anche ai nostri figli, ma, a quanto pare, di questo il Governo non si occupa (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/21 L'Abbate, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 15*).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Morrone. Ne ha facoltà.

JACOPO MORRONE (LEGA). Grazie, Presidente. Rubo qualche secondo all'Aula perché sono in contatto in queste ore con i comuni romagnoli e anche marchigiani, quali Riccione, Rimini, Castrocaro, Modigliana, Dovadola, Brisighella, Faenza, Imola e Senigallia, flagellati dal maltempo, con fiumi e torrenti che esondano, frane, allagamenti, pioggia battente, vento forte e mareggiate. Partecipo con apprensione e con dispiacere all'angoscia di chi in questo momento sta perdendo il frutto del proprio lavoro nei campi, di chi è sfollato dalla propria casa per il timore delle frane e di chi sta subendo danni per i pericoli di allagamento della propria casa, del proprio capannone e della propria azienda.

Solo per partecipare al sentimento dei romagnoli, un popolo forte e pronto a risollevarsi. Passata questa buriana, ci sarà anche motivo per ringraziare chi in questo momento sta lavorando, Vigili del fuoco, Protezione civile, Polizia municipale e Forze dell'ordine, che ringrazio di cuore (*Applausi*). Terminato questo momento, dovremo fare la conta dei danni, verificare gli errori di programmazione e di progettazione territoriale ma, soprattutto, tirarci su le maniche e andare avanti più forte di prima (*Applausi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole De Maria. Ne ha facoltà.

ANDREA DE MARIA (PD-IDP). Grazie, Presidente. Seguiamo con grande apprensione

le notizie che riguardano le conseguenze del maltempo in diverse aree del Paese, nella mia regione, l'Emilia-Romagna. Voglio dire che siamo vicini alle persone che sono colpite ancora una volta da questa calamità, a chi è sfollato. Siamo vicini agli operatori delle Forze dell'ordine, ai sindaci e agli amministratori locali, agli operatori della Protezione civile e ai volontari, a tutti quelli che stanno assistendo le persone in difficoltà e stanno intervenendo in queste ore.

Già prima degli eventi di oggi si era verificata una situazione analoga; negli scorsi giorni già regione, enti locali e Governo si stavano coordinando per affrontare le emergenze, anche per i ristori e per gli aiuti per chi già è stato colpito e bisognerà pensare a chi viene colpito anche in queste ore. È importante che lo si faccia con il massimo di unità di tutte le forze politiche, con una filiera istituzionale - dal Governo alla regione, agli enti locali - che collabori con efficacia, perché davvero dobbiamo essere accanto a chi è colpito in questo momento e dobbiamo avere la capacità di affrontare una situazione così difficile.

L'Emilia-Romagna ne ha già affrontate altre, penso al dramma del terremoto del 2012. Sapremo affrontare anche questo, ma davvero tutte le istituzioni ora devono essere accanto al territorio e ai cittadini colpiti (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Amato. Ne ha facoltà.

GAETANO AMATO (M5S). Grazie, Presidente. Ascoltavo ciò che è stato appena detto da due colleghi: parlavano dell'Emilia-Romagna e vedevo maggioranza e opposizione battere le mani. Ma c'è tanta diversità rispetto a quello che ha detto l'onorevole Baldino, ad una popolazione che è in difficoltà, in Calabria? Mi chiedo per quale motivo la maggioranza non abbia votato un ordine del giorno che non è altro che un impegno del Governo a

soccorrere una popolazione. Mi chiedo: è un Parlamento che riguarda tutta l'Italia o settori dell'Italia? Perché per me la Calabria è uguale all'Emilia-Romagna, le difficoltà degli emiliani sono come le difficoltà dei calabresi. Secondo me dovremmo stare un po' più attenti, anche da parte del Governo, rispetto ad impegni che servono alla popolazione italiana, a tutti quelli che sono sul territorio (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Tassinari. Ne ha facoltà.

ROSARIA TASSINARI (FI-PPE). Presidente, intervengo anch'io sulla medesima questione, perché sono romagnola, vengo da Forlì, e in questo momento la nostra popolazione sta vivendo un momento veramente complicato. Da Ravenna a Rimini ci sono allagamenti, straripamenti di fiumi, smottamenti e frane veramente diffusi. La popolazione è allarmata, preoccupata e gli enti locali sono sotto pressione. Quindi, assolutamente il mio pensiero va a tutta la popolazione.

Tra l'altro, voglio osservare che le condizioni meteo si riprodurranno anche nella giornata di domani, quindi la situazione è veramente critica e difficile.

Sono convinta che il Governo, come in precedenza, darà un immediato segnale alle nostre popolazioni di vicinanza, perché veramente ne abbiamo bisogno, è una fase criticissima. Quindi, solidarietà, pensiero e immediata presa in carico da parte del Governo di questa difficoltà (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Bonelli. Ne ha facoltà.

ANGELO BONELLI (AVS). Grazie, signor Presidente. È normale, assolutamente normale, anche il gruppo di Alleanza Verdi e

Sinistra esprime preoccupazione per ciò che sta accadendo, ma mi consentirete di dire che, in molti interventi, sento un'ipocrisia inaccettabile; quell'ipocrisia che porta sistematicamente molti esponenti politici a intervenire quando ci sono i drammi, ci sono le devastazioni ambientali, e il giorno dopo continuare a fare esattamente quello che hanno fatto (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*), ovvero non occuparsi delle devastazioni ambientali, del cambiamento climatico.

Usare queste parole di circostanza lo trovo profondamente ipocrita, estremamente fastidioso, anche nei confronti di quelle persone delle Forze dell'ordine, dei Vigili del fuoco, degli amministratori che oggi si stanno impegnando per tutelare le comunità di quei luoghi. Noi oggi stiamo discutendo del Ponte sullo Stretto di Messina, che sottrarrà al Paese decine di miliardi di euro, quando le urgenze in questo Paese sarebbero altre. Mentre stiamo discutendo il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Salvini non ha trovato il tempo di venire in quest'Aula quanto meno per assistere alla discussione del decreto che da lui è stato proposto.

Non si parla di un piano di adattamento climatico e non so che fine abbiano fatto il piano di adattamento climatico in questo Paese, i fondi sulla difesa del suolo e tante altre questioni. Quindi, per favore, meno ipocrisia e siamo più seri nei confronti del Paese (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare sull'ordine dei lavori l'onorevole Colombo. Ne ha facoltà.

BEATRIZ COLOMBO (FDI). Grazie, Presidente. Mi associo alle parole di vicinanza dei colleghi. Io sono una parlamentare di Riccione e in questo momento mi stanno scrivendo, la mia famiglia mi sta dicendo che anche la mia casa è allagata al piano terra. Purtroppo, la provincia di Rimini, nei comuni di Rimini, Riccione, Misano e

Cattolica, è totalmente allagata. Un totale disastro. Essendo in riva al mare, abbiamo il problema che, quando il mare si ingrossa, le fognature non riescono più a ricevere lo scolo d'acqua e, quindi, anziché buttarla fuori, l'acqua viene dentro e, quindi, ci ritroviamo una città totalmente allagata, senza elettricità, gli scantinati, gli ospedali, totalmente allagati: un vero disastro.

È un'emergenza alla quale stiamo provvedendo. Ho informazioni che stanno arrivando anche squadre di soccorso di volontari dal Veneto e da qui va il mio ringraziamento ai Vigili del fuoco, alla Protezione civile (*Applausi*), ma anche alle stesse amministrazioni di destra e di sinistra che in questo momento si stanno adoperando.

Signor Presidente, sono profondamente amareggiata dalle parole dell'onorevole Bonelli che trovo vergognose, perché non si può permettere di darci degli ipocriti, quando, sia da destra che da sinistra, da parte di tutto il Parlamento, è d'obbligo un messaggio di solidarietà. Quindi, che ci dia degli ipocriti è una cosa che ritengo veramente una vergogna (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Vorrei dire un'altra cosa: in questo momento dobbiamo essere uniti. Faccio parte della Protezione civile, mi sento in obbligo in questo momento di essere vicina alla mia popolazione. Mi dispiace di non essere in servizio e mi dispiace anche di non poter dare un aiuto come cittadina e volontaria della Protezione civile, però in questo momento abbiamo delle priorità e, se sono qui e non sono a casa a dare una mano come volontaria della Protezione civile, è perché in questo momento per noi è importante portare avanti questo decreto-legge. Quindi, ringrazio tutti i parlamentari che sono qui presenti e sono vicini a tutta la popolazione romagnola (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A.

(Ripresa esame degli ordini del giorno - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Torniamo all'esame degli ordini del giorno.

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/22 Santillo: parere contrario del Governo.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/22 Santillo, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 16*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/23 Scutellà: parere favorevole, previa riformulazione. Ha chiesto di parlare l'onorevole Tucci. Ne ha facoltà.

RICCARDO TUCCI (M5S). Grazie, Presidente. Intanto, chiedo di sottoscrivere l'ordine del giorno e, poi, se è possibile, vorrei riascoltare la riformulazione.

PRESIDENTE. Prego, sottosegretario.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. Il parere è contrario sulle premesse, precisando che, laddove non venga accolta l'espunzione delle premesse, si esprime il parere contrario, mentre si esprime parere favorevole sull'impegno, subordinato all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo, al fine di soddisfare le esigenze di sviluppo infrastrutturale del Sud Italia, a valutare l'opportunità di considerare urgenti e prioritari gli interventi di elettrificazione della rete ferroviaria jonica (...)".

PRESIDENTE. Onorevole Tucci?

RICCARDO TUCCI (M5S). Presidente, non

accettiamo la riformulazione e, se permette, vorrei spiegarne il perché. Negli impegni viene eliminata la parte in cui si dice: “e ad attivare ogni intervento utile affinché tali opere non debbano subire ulteriori ritardi nella fase programmatica e realizzativa”, come se non fosse una priorità.

Intanto, parliamo sempre di un ordine del giorno e si parla solo di “valutare l’opportunità di”, ma, si sa, Presidente, la politica è una questione di priorità. Per noi è una priorità intervenire sui problemi infrastrutturali storici della Calabria, per questa maggioranza e questo Governo è prioritario inventarsi un ponte che, come detto in passato, solo di annunci, ci è già costato miliardi di euro.

Però, Presidente, poco fa, durante l’intervento del collega Iaria, qualche collega della maggioranza si è permesso anche di ridere e fare un applauso sarcastico, quando il collega ha detto che uno dei più grandi interventi sui ponti è stato fatto dall’allora Ministro Toninelli. Vorrei chiedere a questa maggioranza che cosa ci sia da ridere su questo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Che cosa c’è da ridere su questo? Intanto, perché è la verità, poi, mentre noi, Presidente, durante il Governo Conte 1, col Ministro Toninelli, pensavamo a risolvere i problemi storici della Calabria - ad esempio, abbiamo riaperto una strada che isolava un’intera comunità, una semplice strada provinciale chiusa da tre anni, e ciò grazie all’intervento del Ministro, la Joppolo-Coccorino (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*); abbiamo sbloccato ed evitato che andassero persi 18 milioni di euro per il porto di Vibo Marina; abbiamo ripristinato la stazione di Vibo-Pizzo -, mentre il Ministro Salvini, ai tempi, era in giro a fare campagna elettorale, noi pensavamo a introdurre, per la prima volta, in Calabria, il Frecciarossa e, a Sibari, il Frecciargento, cosa che non c’era mai stata (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Per la prima volta, abbiamo iniziato i lavori di elettrificazione della rete Sibari-Crotone-Catanzaro. E, presidente, tutto ciò, mentre

il Ministro Salvini, fra un mojito e l’altro (*Commenti dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), al Papeete, fra il tentativo di far cadere il Governo e l’atto di riuscirci, purtroppo. Mentre ci occupavamo di cose serie, lui andava in giro a bere il mojito; abbiamo ripristinato una delle più grandi infrastrutture del Sud Italia, il porto di Gioia Tauro, un porto destinato al fallimento (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Abbiamo evitato che venissero licenziati 377 dipendenti, grazie alle nostre strategie politiche, tutto ciò mentre lui era a farsi campagna elettorale.

E, oggi, vengono qui e fanno anche sarcasmo sul Ministro Toninelli che lavorava 18 ore al giorno (*Commenti dei deputati dei gruppi Fratelli d’Italia, Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*) e non era in campagna elettorale perenne, come siete sempre stati voi!

PRESIDENTE. Per cortesia...

RICCARDO TUCCI (M5S). Abbiamo stanziato, con l’emendamento Auddino, 6 milioni di euro per il retroporto. Questi sono i risultati che abbiamo portato, mentre voi eravate in costante e perenne campagna elettorale e, da allora ad oggi, le cose non sono cambiate (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull’ordine del giorno n. 9/1067-A/23 Scutellà, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 17*).

Passiamo all’ordine del giorno n. 9/1067 -A/24 Ilaria Fontana: parere favorevole, previa riformulazione. Ha chiesto di parlare l’onorevole Ilaria Fontana. Ne ha facoltà.

ILARIA FONTANA (M5S). Presidente, posso chiedere al Sottosegretario, gentilmente, di leggermi la riformulazione?

PRESIDENTE. Prego, Sottosegretario.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. “Impegna il Governo ad adottare le opportune iniziative volte a verificare il rispetto delle condizioni e dei vincoli previsti dall’articolo 72 della direttiva 2014/24/UE”.

PRESIDENTE. Onorevole Ilaria Fontana?

ILARIA FONTANA (M5S). Presidente, in realtà, è un altro ordine del giorno, praticamente. Quindi, non posso accettare la riformulazione e faccio la dichiarazione di voto.

Ovviamente, non lo possiamo accettare. Ci sono state cancellate tutte le premesse. Tutta la parte che fa riferimento alle premesse è stata cancellata. Questa parte è importante, in realtà, sono stati fatti due errori, di merito e di metodo. Un metodo totalmente sbagliato: da parte di questa maggioranza - dai relatori - è stato presentato un subemendamento, e non è stato permesso alle opposizioni neanche di fare subemendamenti, ma, di fatto, è stata riscritta completamente questa parte. Era un subemendamento di cui abbiamo discusso 15 minuti prima della fine dei lavori. Avevamo chiesto più tempo per elaborare insieme e per capire anche di cosa si stava parlando, ma questo tempo non c’è stato concesso.

Poi, ovviamente, c’è una questione di merito non di minore importanza, ma forse è ciò che deve indurre quest’Aula al voto favorevole. Nel merito, non c’è alcuna certezza, sia del rispetto dei finanziamenti, sia rispetto al progetto del 2011, senza parlare assolutamente del progetto del 2003. Sappiamo che la disciplina era unitaria e che cosa fa? Risulta molto stringente su questo tema e prevede anche precisi limiti quantitativi collegati all’aumento non superiore al 50 per cento del costo originario, ma, di fatto,

qui le risorse sono già raddoppiate.

Poi, non c’è alcuna certezza, perché se, da un lato, si recupera un progetto, che, dobbiamo dire la verità, fa acqua da tutte le parti e non ha senso logico, storico e tecnico, dall’altro lato che cosa succede? Si mette in evidenza la necessità di svolgere ora una verifica effettiva ed è proprio questo che abbiamo chiesto nel nostro ordine del giorno, cioè l’impegno a verificare le opportune iniziative, appunto, per il rispetto delle condizioni e dei vincoli previsti dalla direttiva. Però, non posso accettare questa riformulazione, se si cancella tutto il resto, perché cancellare tutto il resto significa non avere neanche rispetto della direttiva europea.

Quindi, mi auguro che tutte le forze politiche, al di là del gruppo, possano votare favorevolmente su questo ordine del giorno di buon senso, così come faremo noi come MoVimento 5 Stelle (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull’ordine del giorno n. 9/1067-A/24 Ilaria Fontana, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 18*).

Sull’ordine del giorno n. 9/1067-A/25 Morfino c’è il parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l’onorevole Morfino. Ne ha facoltà.

DANIELA MORFINO (M5S). Grazie, Presidente. Rimango veramente stranita per il parere contrario espresso su quest’ordine del giorno, perché, si chiede soltanto di adottare gli strumenti più idonei a garantire l’effettiva partecipazione dei cittadini, dei portatori di interesse, di associazioni e di comitati coinvolti nella formazione di un pensiero, favorevole o avverso, alla costruzione di questo ponte sullo

Stretto di Messina, nel rispetto del principio pluralista e incisivo già nella fase primordiale dell'opera, ma anche con le forme previste per il dibattito pubblico, di cui all'articolo 40 del nuovo codice degli appalti. Quindi, chiedo al rappresentante del Governo di rivedere il parere, perché con questo impegno non stiamo certamente chiedendo la luna (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/25 Morfino, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 19*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/26 Auriemma c'è il parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l'onorevole Auriemma. Ne ha facoltà.

CARMELA AURIEMMA (M5S). Grazie, Presidente. Vorrei metterlo ai voti e spiegare un attimo il contenuto, perché forse è sfuggito il senso di questo ordine del giorno.

Sappiamo che il progetto risale al 2011 e che è prevista, da questo decreto-legge, un'integrazione del progetto con mere prescrizioni. Ebbene, una valutazione d'impatto ambientale è necessaria, perché, a distanza di oltre 12 anni, è evidente che parliamo di un progetto di un'era preistorica. Invece, il Governo prevede che la valutazione d'impatto ambientale venga fatta solo sulle eventuali prescrizioni. Non si è mai visto che una valutazione d'impatto ambientale, che serve a vedere l'impatto di un'opera sulle matrici ambientali e, quindi, sull'ecosistema, venga spezzettata, resa, diciamo, in maniera parziale.

Siamo contrari alle direttive sia del 2011 sia del 2014 ed è evidente che questo tipo di provvedimento, con quest'approccio,

determinerà una serie di contenziosi con le associazioni. E' legittimo avere un'applicazione sistematica della normativa comunitaria, perché la valutazione d'impatto ambientale è uno strumento di prevenzione e di tutela ambientale, ma se la si svilisce così non ha più senso farla. Per questo motivo chiediamo l'impegno al Governo di integrare l'istruttoria e di fare un'effettiva e reale valutazione di impatto ambientale sull'intero progetto, così come integrato (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/26 Auriemma, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 20*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/27 Pellegrini c'è il parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pellegrini. Ne ha facoltà.

MARCO PELLEGRINI (M5S). Grazie, Presidente. Chiedo che l'ordine del giorno sia messo al voto e vorrei anche spiegarne brevemente i motivi. Questo decreto-legge Ponte sullo Stretto di Messina interviene su ambiti differenti, come - soltanto per fare qualche esempio - l'assetto societario e la *governance* della società Stretto di Messina. Soprattutto, interviene sulle modalità di riavvio delle attività di programmazione e di progettazione dell'opera e ciò al fine nefasto, dal nostro punto di vista, di accelerare quanto più possibile la procedura di progettazione esecutiva del ponte. Però questa fretta, questa maledetta - lasciatemi dire - fretta mal si concilia con la situazione reale, con le norme esistenti e con il rispetto dell'ambiente. Quindi, dobbiamo tener conto di queste situazioni.

Io mi riferisco, in particolare, al contenuto delle audizioni che sono state rese dinanzi alle Commissioni riunite ambiente e trasporti, dalle quali è emersa, in modo inequivocabile, l'insostenibilità ambientale dell'opera, soprattutto con riferimento agli impatti negativi che quest'opera arrecherebbe al paesaggio e agli ecosistemi esistenti, che sono già stati oggetto di una specifica tutela e di vincoli ambientali. Infatti, la realizzazione del ponte interessa ecosistemi marini prioritariamente protetti dalla direttiva Habitat, la direttiva n. 92/43/CEE, ma incredibilmente, ciò nonostante, gli studi di fattibilità e le relazioni tecniche fino ad ora elaborati non hanno fornito alcun elemento di tutela né hanno consentito una reale valutazione delle interferenze dell'opera con le zone SIC, ZPS e ZSC e questa circostanza è già costata allo Stato italiano una procedura di infrazione da parte dell'Unione europea nell'anno 2004.

L'attuale ipotesi progettuale, che in realtà è ormai vecchia di oltre 10 anni, quella che prevede la campata unica, coinvolgerebbe direttamente e indirettamente ben 11 zone speciali di conservazione e 2 zone di protezione speciale e questa zona, su cui insisterebbe il ponte, rappresenta un *unicum* nel Mediterraneo, viste le sue caratteristiche dal punto di vista oceanografico. Quindi, la sua valenza ecologica su tutto l'ambiente marino è testimoniata, per esempio, dal passaggio di cetacei, dalle migrazioni del tonno rosso, dal pesce spada, dalle specie abissali e, per esempio, anche dalle praterie di posidonia oceanica. È praticamente un'area del tutto particolare, in cui, si badi bene, le correnti possono arrivare anche a una velocità di 18 chilometri all'ora.

Mi avvio a concludere, Presidente. Nella bozza di decreto approvata nel Consiglio dei ministri del 16 marzo era previsto che il servizio di monitoraggio ambientale dell'opera fosse affidato dalla società concessionaria alla società Sogesid SpA, una società *in house* del Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica e del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT). Questa parte, che era

una parte importante, è stata incredibilmente - e colpevolmente dal nostro punto di vista - cancellata nel testo, poi pubblicato in *Gazzetta Ufficiale*.

Viste l'assurdità e l'insensatezza con cui questo Governo vorrebbe procedere in merito a temi ambientali, abbiamo presentato questo ordine del giorno che impegna l'Esecutivo a istituire un osservatorio ambientale, di supporto alle attività di monitoraggio ambientale e di verifica dell'ottemperanza delle prescrizioni ambientali contenute nel provvedimento di VIA (valutazione di impatto ambientale), che possa identificare con tempestività gli impatti ambientali significativi e negativi, non previsti in sede di progettazione, e adottare tutte le opportune misure correttive in grado di salvaguardare l'ambiente, la biodiversità - ho finito davvero, Presidente - e gli ecosistemi esistenti.

Lo riteniamo un impegno assolutamente ragionevole e non riusciamo a spiegarci i motivi della contrarietà del Governo. Quindi, mi affido alla saggezza di quest'Aula e spero che questo ordine del giorno sarà accolto dai colleghi (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/27 Pellegrini, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 21*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/28 Quartini, parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l'onorevole Quartini. Ne ha facoltà.

ANDREA QUARTINI (M5S). Grazie, Presidente. Mi consenta di associarmi alla solidarietà espressa dai colleghi rispetto al disastro meteorologico dell'Emilia-Romagna.

Certo è che, mentre si pensa a questi disastri, ci viene da dire: altro che Ponte sullo Stretto! Di altro ha bisogno il nostro territorio, altri interventi dovremmo fare! Ritengo che quest'operazione del Ponte sullo Stretto sia costosa - come abbiamo visto, anche troppo -, inutile - se mi riesce durante l'intervento cercherò di parlarvi dell'etica del ponte - ed anche dannosa. Dannosa.

Mi meraviglio che il Governo possa aver pensato di respingere e di invitare al ritiro o di votare "no" a quest'ordine del giorno. È un ordine del giorno del tutto pacifico, perché un'infrastruttura di tali dimensioni e di tale impatto sull'ambiente, che andrà a impattare in maniera significativa - almeno così dicono tutti gli studi scientifici - sull'ecosistema marino richiederebbe inevitabilmente che la stessa rispondesse al principio di non arrecare danno significativo.

È per questo che proponevamo in quest'ordine del giorno di adottare ogni iniziativa, anche di carattere normativo, affinché, tra le ulteriori prescrizioni tecniche di sicurezza e ambientali, alle quali il progetto definitivo del 2011 deve essere adeguato, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, del presente decreto, sia inserita anche la conformità del medesimo al regolamento UE 2020/852, sulla tassonomia in relazione agli ecosistemi, e al principio del "non arrecare danno significativo" in relazione alla protezione delle risorse marine.

Di che cosa avete paura? Di che cosa avete paura nel non voler valutare se possa essere dannoso? Qual è il problema? Avete già chiaro che farete dei danni? Questa è la domanda! Ma non vi sentite un pochino ipocriti nel bocciare un ordine del giorno di tanta banalità, in cui si chiede che si vada ad accertare che non si arrechi danno significativo al patrimonio della biodiversità, che non si faccia danno a Scilla e Cariddi, come diceva oggi il nostro collega Iaria, in maniera opportuna? Quando avevo 12-13 anni, veniva giudicato bizzarro e grottesco il fatto di poter realizzare il ponte di Messina. Io voglio ricordare che un cantante francese, Antoine, che cantò a Sanremo *Pietre*

e che era anche ingegnere, aveva ipotizzato di fare il ponte sullo Stretto. Lo prendevano tutti in giro e, nell'immaginario collettivo, veniva considerato bizzarro e grottesco. Del resto era un po' come chi voleva buttare giù il Turchino per abbattere la nebbia in Val Padana a *Portobello*: anche lui veniva considerato grottesco e bizzarro. Però, genio e follia a volte sono molto vicini, di solito nella stessa persona. Qui, invece, la follia riguarda la compagine di maggioranza, è una sorta di delirio d'onnipotenza, di ipertrofia dell'ego, così narcisistica (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*) che ogni volta c'è bisogno di fare propaganda inutile e con i soldi dei cittadini. È assolutamente incredibile che non vogliate prendere in considerazione l'ipotesi di una valutazione di impatto ambientale, in modo, perlomeno, da non arrecare danno (*Applausi dei deputati del gruppo Movimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/28 Quartini, parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 22*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/29 Orrico, parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare l'onorevole Orrico. Ne ha facoltà.

ANNA LAURA ORRICO (M5S). Grazie, Presidente. Con questo ordine del giorno tentiamo di mettere in evidenza quanto il ponte sullo Stretto di Messina sia l'ennesima arma di distrazione di massa che questo Governo vuole mettere in campo per mascherare la propria incapacità di risolvere i reali problemi che il Paese affronta: l'inflazione, la povertà, il precariato, le disuguaglianze. In questo ordine del giorno abbiamo provato a fare un elenco

delle tante infrastrutture e dei tanti collegamenti viari e ferroviari che esistono in Calabria e che necessiterebbero di un intervento, per restituire ai calabresi la possibilità di essere collegati non solo all'interno della regione, in maniera più agevole, ma anche al di fuori, con il resto del Paese e dell'Europa. Vorrei sommamente ricordare che questo Governo ha deciso di stanziare solo 3 miliardi di euro, distribuiti in 15 anni, per ammodernare la strada statale 106, ormai passata alle cronache di questo Paese come la strada della morte e non a caso. Quindi, 3 miliardi in 15 anni per la strada statale 106 e 15 miliardi per il ponte sullo Stretto di Messina (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)!

Con questi 15 miliardi si potrebbero risolvere diversi problemi. Ne cito solo alcuni, partendo dalla provincia di Cosenza, la mia. Penso alla strada provinciale 242, che collega la comunità di Parenti con il resto della Valle del Savuto e con l'area urbana più vicina di Cosenza. Una strada che, purtroppo, da decenni soffre di smottamenti causati dal dissesto idrogeologico, continue frane e lavori che la rendono impercorribile. Questa strada attende da anni di essere attribuita alla competenza dell'ANAS. Più volte sono intervenuta anche nei confronti del presidente della regione - perché la richiesta deve partire dalla regione - ma ancora la richiesta non è stata soddisfatta. Visto che l'onorevole Cannizzaro prima si apprestava a dire con quanta celerità questo Governo sta intervenendo su Longobucco, ne approfitto per chiedergli di ricordare al suo presidente di regione, che passa più tempo su *Facebook* ad annunciare quello che farà piuttosto che a fare, che esiste la SP94, che collega Cerzeto a Mongrassano, che dal 2015 è franata, e gli abitanti di Cavallerizzo sono completamente isolati dal resto della Calabria e non possono raggiungere né gli *hub* ospedalieri né le scuole, se non impiegando tantissimo tempo e con tantissime spese. Per non parlare dell'elettrificazione della ferrovia nella parte jonica, che si è fermata, con notevoli ritardi - lo diceva prima il collega Tucci - nel tratto Sibari

-Crotone-Catanzaro, e manca completamente la progettazione fino a Reggio-Calabria. Sì, sulla fascia jonica della Calabria i treni vanno ancora a diesel, non esiste l'elettrificazione (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Quando eravamo al Governo, abbiamo lavorato sul porto di Gioia Tauro, prima lo dicevamo, ma mancano finanziamenti adeguati per l'alta capacità ferroviaria, perché non bastano quelli del PNRR. Nel Vibonese il dissesto idrogeologico si è mangiato quasi tutti i collegamenti nelle aree interne e verso le mete turistiche. Però, come direbbe qualche nostro assessore regionale, la Calabria è una regione straordinaria dal punto di vista turistico, salvo poi non riuscire a raggiungere le mete turistiche. La Calabria ha una sola arteria autostradale, la A2, però sempre in manutenzione, come il tratto da Cosenza ad Altilia-Grimaldi e il tratto Pizzo-Vibo-Sant'Onofrio. L'elenco è lungo, lunghissimo, Presidente, ma i calabresi sono stanchi. Un bravo politico distinguerebbe tra le azioni urgenti, prioritarie ed importanti. Il ponte sullo Stretto di Messina non è né urgente né prioritario, al massimo potrebbe diventare importante solo se prima s'investisse per risolvere gli atavici problemi delle infrastrutture in Calabria. Ci vorrebbe solo un po' di buon senso, ma qui mi sa che manca ovunque (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/29 Orrico, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 23*).

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/30 Scerra è stato ritirato. Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/31 Carmina il parere è contrario.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/31 Carmina, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 24).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/32 Cannata viene accettata la riformulazione del Governo.

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/33 Sarracino, con il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Sarracino. Ne ha facoltà.

MARCO SARRACINO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Molto rapidamente, solo per esprimere lo sconcerto rispetto al parere che il Governo ha dato, perché, con quest'ordine del giorno, semplicemente, chiedevamo di incrementare, ancora una volta, le risorse per il collegamento tra l'alta velocità di Afragola, la metropolitana di Napoli e il potenziamento della metropolitana di Milano. Dobbiamo, quindi, dedurre che siete contrari, ancora una volta, alla realizzazione di infrastrutture realmente utili per il Paese, mentre su altre vi scatenate. Per questo, chiediamo che venga rivisto il parere. Magari, fatevi spiegare proprio dal sindaco di Afragola l'importanza di quella infrastruttura. I parlamentari di maggioranza campani e lombardi potrebbero fare lo stesso: spieghino al Governo l'importanza delle nostre metropolitane e delle risorse che servono per migliorare quel servizio. Noi, Presidente, avevamo ben chiaro che questa maggioranza fosse contro il Sud, contro il Mezzogiorno. Oggi vediamo, invece, che siete addirittura contrari allo sviluppo delle città metropolitane, solo perché quelle città metropolitane non le governate voi. Noi riteniamo questo assolutamente inaccettabile. Per questo chiediamo al Governo di rivedere

il parere sull'ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Roggiani. Ne ha facoltà.

SILVIA ROGGIANI (PD-IDP). Presidente, mi unisco alle parole del collega per dire a questo Governo che dovremmo aumentare i fondi del trasporto pubblico, non occuparci del ponte sullo Stretto, un progetto che va avanti da anni e di cui voi non avete nemmeno stanziato davvero le risorse (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

E, allora, decidiamo qual è la visione che voi avete sul futuro di questo Paese e sullo sviluppo di questo Paese. Partiamo dal trasporto pubblico, partiamo dalle grandi città, che sono quelle che servono non solo i loro abitanti, ma anche le tante persone che ci lavorano e che ci vengono per turismo. Date un segnale. Non l'avete dato nella legge di bilancio? Oggi potete farlo (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/33 Sarracino, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 25).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/34 Ghirra, su cui c'è un parere favorevole con riformulazione. Onorevole Ghirra?

FRANCESCA GHIRRA (AVS). Grazie, Presidente. Non accetto la riformulazione. Del resto, non ci aspettavamo che il Governo avrebbe accolto l'ordine del giorno, così come

lo abbiamo presentato. Chiedo di metterlo in votazione, però vorrei dire due parole.

È un tema che abbiamo affrontato durante le riunioni delle Commissioni. Riteniamo che sia assurdo pensare di investire oltre 15 miliardi di euro per la realizzazione di un ponte irrealizzabile. Risorse, peraltro, non ancora reperite. Sarebbe stato meglio investire queste risorse - o altre - per potenziare, piuttosto, le reti infrastrutturali del Mezzogiorno e delle isole. L'abbiamo sottolineato con diversi emendamenti durante le sedute di Commissione. Ci abbiamo riprovato in questa sede. Confido che l'Aula dia un esito diverso a quest'ordine del giorno, con cui impegniamo il Governo ad adottare tutte le iniziative necessarie e le opportune risorse finalizzate al potenziamento della rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale del Mezzogiorno, con particolare riferimento alle infrastrutture della Sardegna, che, come ho anche già detto, è una regione che necessita di interventi importanti e urgenti, che ha contribuito a far ottenere all'Italia importanti risorse del PNRR e che non vede altrettanti investimenti nel proprio territorio. Un investimento sarebbe estremamente utile anche per far acquisire la rete Nuoro-Macomer, oggi gestita dalla regione attraverso ARST, a RFI, in modo da avere finalmente una rete ferroviaria nazionale con velocità adeguate anche nel capoluogo nuorese. Quindi, chiedo cortesemente di mettere in votazione l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/34 Ghirra, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (Vedi votazione n. 26).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/35 Fratoianni,

parere favorevole, previa riformulazione: onorevole Fratoianni? Non accetta.

Passiamo, dunque, ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/35 Fratoianni, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (Vedi votazione n. 27).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/36 Zanella, parere favorevole, previa riformulazione: onorevole Zanella?

Passiamo, dunque, ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/36 Zanella, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (Vedi votazione n. 28).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/37 Borrelli, parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Borrelli. Ne ha facoltà.

FRANCESCO EMILIO BORRELLI (AVS). Chiedo, ovviamente, che sia messo al voto. Vorrei soltanto sottolineare due cose nel mio intervento. La prima - lo ribadisco, perché, secondo me, al di là delle divisioni politiche, ci vorrebbe maggiore rispetto per quest'Aula -, è che continuo a vedere decreti importanti, promossi in tutte le sedi televisive e mediatiche, senza la presenza in Aula dei Ministri proponenti.

Secondo me, al di là delle divisioni, è un segnale molto negativo. Ogni volta che esaminiamo decreti importanti, che hanno un impatto sull'opinione pubblica e sul Paese, senza i Ministri in causa, in questo caso Salvini,

ma l'abbiamo già visto altre volte, interverrò sempre per dirlo, perché, secondo me, è motivo di rispetto che i Ministri proponenti e protagonisti di questi decreti vengano in Aula ad ascoltare quello che dicono i deputati della maggioranza e della minoranza. È una cosa rarissima, a me non era mai successo – ovviamente, non ho mai fatto il parlamentare – di trovarmi, in consiglio regionale o in altri enti, in cui i proponenti delle leggi, gli assessori non si presentassero in aula su leggi o proposte di legge formulate da loro stessi.

La seconda cosa che voglio dire è che questo metodo sta creando un precedente. Su Openpolis, questo Governo è ultimo, negli ultimi 15 anni, per risposte alle interpellanze e alle azioni parlamentari, di maggioranza e di minoranza (*Applausi dei deputati dei gruppi Alleanza Verdi e Sinistra e Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*). Guardate che, se facciamo passare l'idea che non meritiamo rispetto, non saremo rispettati. Questo lo dico soprattutto ai colleghi di maggioranza, poiché so che ci sono orecchie che ascoltano e che sono particolarmente sensibili, perché, all'epoca erano nella minoranza e sanno che cosa significa la mancanza di rispetto nei confronti del Parlamento.

Infine, un'ultima cosa. Quest'ordine del giorno diceva: se cominciano a prendere tempo, se cominciamo a vedere che le cose non vanno avanti, se le ditte cominciano a non rispettare i parametri, qualora questa vicenda del ponte, dopo 40 anni, andasse avanti, ovviamente, ci dovrebbe essere un intervento drastico di risoluzione. È anche una sicurezza nei confronti di cialtroni e imbrogliatori. Per questo, ritenevamo importante questo ordine del giorno: era una sorta di messa in sicurezza rispetto a chi, eventualmente, metterà mano, a questo, altrimenti continueremo a fare scatole cinesi, con aziende che prenderanno appalti, che non realizzeranno nulla e che sperpereranno miliardi di euro degli italiani.

Sull'ordine dei lavori, Presidente, mi consenta di dire una cosa. Sono stato assessore

alla provincia di Napoli alla Protezione civile e sono particolarmente solidale nei confronti di chiunque – ovviamente, in questo momento, parliamo delle Marche, dell'Emilia-Romagna e della Toscana –, sia in enorme difficoltà (ovviamente, solidarietà, sostegno e un ringraziamento a tutti gli enti locali, di qualsiasi colore, alle Forze di Polizia, ai Vigili del fuoco e alla Protezione civile), però poniamoci un tema: le cose, purtroppo, anche per colpa nostra, peggioreranno a causa dei cambiamenti climatici.

Se non mettiamo mano alla più grande opera pubblica del nostro Paese, che, a nostro avviso, è la messa in sicurezza delle nostre strutture pubbliche, dai viadotti ad altro, anche con riferimento alla lotta al dissesto idrogeologico, non andremo da nessuna parte (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/37 Borrelli, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 29*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/38 Evi, parere favorevole previa riformulazione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Zanella. Ne ha facoltà.

LUANA ZANELLA (AVS). Presidente, a proposito di rispetto di cui parlava il collega Borrelli, vorrei far notare come e in cosa consista la riformulazione. Non so se riuscite a vedere, perché mi rendo conto che il foglio è lontano dai vostri occhi, comunque, si tratta di cancellare, praticamente, tutta la premessa e tre quarti dell'impegno. Io sono stata insegnante, avrei messo, poi, anche il voto, magari 1 meno, a questo punto. Invece, il nostro ordine del giorno, a prima firma Evi, semplicemente

segnalava che il totale del costo previsto dal DEF 2023 per la realizzazione del ponte è di almeno 14,6 miliardi di euro, in netto aumento rispetto alle stime precedenti. Vale la pena ricordare che le ultime cifre ufficiali risalgono al progetto approvato nel 2011, con un costo stimato di 8,5 miliardi, mentre, nelle settimane precedenti al varo del DEF, si erano ipotizzati costi attorno ai 10 miliardi, come è noto.

Quindi, chiedevamo al Governo che si impegnasse a chiarire e a prevedere che, conformemente alla normativa europea in materia di contratti pubblici, venisse applicata la disciplina prevista per le modifiche dei contratti in corso di validità, di cui all'articolo 72 della direttiva 2014/24/UE, al fine di specificare che, qualora il costo complessivo dell'opera registri un incremento superiore al 50 per cento rispetto al valore originario in sede di prima aggiudicazione, si provveda alla selezione di un nuovo contraente generale, nel rispetto delle procedure di cui all'articolo 205 del decreto legislativo n. 36 del 2023, della direttiva europea 2014/24/UE già citata e delle disposizioni normative dell'Unione europea in materia di contratti pubblici e gare internazionali, nel rispetto dei principi di libera concorrenza e di non discriminazione. Quindi, mi sembrava il minimo che si chiedesse il rispetto di quello che si dovrebbe rispettare (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/38 Evi, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 30*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/39 Zaratti, parere contrario del Governo. Onorevole Zaratti?

Passiamo, dunque, ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/39 Zaratti, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 31*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/40 Dori, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 32*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/41 Mari, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 33*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/42 Bonelli, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 34*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/43 Grimaldi, su cui c'è il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Grimaldi. Ne ha facoltà.

MARCO GRIMALDI (AVS). Grazie, Presidente. Non mi stupisce il parere contrario del Governo, ma spero almeno abbiano letto le notizie, che risalgono a qualche giorno fa, con riferimento alle quali il Governo francese starebbe valutando di rinviare di 10 anni la realizzazione della linea che porterà dal nuovo tunnel del Moncenisio alla loro tratta, prevista entro il 2032, per via dei costi troppo alti. In realtà, il Ministro dei trasporti ha poi chiarito che il Governo francese non ha ancora assunto decisioni, ma semplicemente il Governo - lo dico al Governo italiano - ha recepito un rapporto indipendente (si tratta del rapporto Coi) che raccomanda di rinviare almeno al 2045 - almeno al 2045 - la costruzione della sezione francese del progetto Torino-Lione.

E questo lo fa in linea con quanto affermano da una decina d'anni: non è necessario realizzare la tratta nazionale francese. Mettiamolo lì, è un dato che abbiamo, che abbiamo da anni e che vogliamo continuare ad ignorare. Ma al di là delle imprecisioni giornalistiche il punto è che, già dal 2019, l'allora Ministro dei trasporti - lo dico così al Governo - che è l'attuale Prima Ministra, la stessa Élisabeth Borne dice di potenziare le linee esistenti, perfettamente in grado di sopportare i volumi di traffico merci osservati negli ultimi 20 anni. L'allora Ministra e la Prima Ministra adesso.

Insomma, quello che semplicemente da 20 anni continuiamo a dire anche qui in Italia per quanto riguarda la tratta nazionale che, ricordiamo di nuovo al Governo, da Avigliana a Orbassano non ha nemmeno un progetto approvato. Allora, Presidente, i lavori definitivi del tunnel di base sono ancora da avviare, lo dico solo per tutti i convintissimi sì-TAV. Credo sia il momento di ammettere che il progetto TAV Torino-Lione non è realizzabile e non sarà realizzato. Perché? Per cose molto simili a quelle del ponte: per gli esorbitanti costi, ma soprattutto per obiettivi inconciliabili con la transizione ecologica e con i cambiamenti climatici.

La TAV Torino-Lione è proprio come il

ponte: un'opera ciclopica, anacronistica, in un momento in cui gli sforzi e gli investimenti infrastrutturali dovrebbero concentrarsi sul rafforzamento delle linee ferroviarie, di cui non vi importa mai, se non quando c'è da fare buchi, se non quando c'è da fare tanto calcestruzzo. E allora, per questo, con quest'ordine del giorno, chiediamo di riconsiderare la realizzazione di quest'opera e di chiudere la stagione delle grandi opere e della calcestruzzo e fratelli. Uscite fuori dal tunnel (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Iaria. Ne ha facoltà.

ANTONINO IARIA (M5S). Grazie, Presidente, intervengo per sottoscrivere. Vorrei chiedere quanto tempo ho ancora per intervenire.

PRESIDENTE. Onorevole Iaria, chiedo scusa, mi rappresentano che lei è già intervenuto due volte, non può intervenire più. Mi dispiace.

ANTONINO IARIA (M5S). Va bene, però posso chiedere di sottoscrivere?

PRESIDENTE. Chiedo scusa ma non è possibile. È intervenuto sugli ordini del giorno n. 9/1067-A/12 e n. 9/1067-A/19.

È stata chiesta dal gruppo PD la votazione per parti separate dell'ordine del giorno n. 9/1067-A/43 Grimaldi, nel senso di votare, distintamente, il primo e il secondo impegno del dispositivo e, ove uno o entrambi vengano approvati, di votare l'ultimo capoverso delle premesse, separatamente dai primi sette capoversi.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul primo impegno del dispositivo dell'ordine del giorno n. 9/1067-A/43 Grimaldi, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 35*).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sul secondo impegno del dispositivo dell'ordine del giorno n. 9/1067-A/43 Grimaldi, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 36*).

Essendo stati respinti entrambi gli impegni dell'ordine del giorno, le relative premesse non saranno poste in votazione.

L'ordine del giorno n. 9/1067-A/44 Antoniozzi è accolto come raccomandazione, accettata.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/45 Bakkali, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 37*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/46 Iacono vi è il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare la deputata Iacono. Ne ha facoltà.

GIOVANNA IACONO (PD-IDP). Grazie, signor Presidente. Chiedo al Governo di rivedere questo parere sul mio ordine del giorno in quanto semplicemente chiedeva e chiede ancora un impegno per dare la possibilità ai sindaci delle due città maggiormente coinvolte nella costruzione di questa opera di dare quantomeno il loro contributo all'interno del consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina. Tra l'altro è un impegno senza oneri aggiuntivi per gli enti e per la società. Quindi, chiedo di rivedere il parere

su questo ordine del giorno affinché i sindaci possano essere rappresentati direttamente al tavolo del gruppo di lavoro del progetto, per dire la propria su una progettualità e su un'opera che inciderà pesantemente sui territori che loro vivono (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/46 Iacono, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 38*).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/47 Di Sanzo, sul quale il parere favorevole, previa riformulazione. Onorevole Di Sanzo?

CHRISTIAN DIEGO DI SANZO (PD-IDP). Potrei risentire la riformulazione, Presidente?

PRESIDENTE. Sottosegretario?

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. La riformulazione è la seguente: “impegna il Governo a scegliere i componenti del Comitato scientifico esclusivamente tra esperti dotati di adeguata e comprovata specializzazione ed esperienza nella realizzazione di lavori caratterizzati da particolare complessità in relazione alla tipologia delle opere, alle particolari problematiche geotecniche, idrauliche, geologiche e geologiche marine, ambientali e paesaggistiche, all'utilizzo di materiali e componenti innovativi e all'esecuzione in luoghi che presentano difficoltà logistiche”.

PRESIDENTE. Onorevole Di Sanzo?

CHRISTIAN DIEGO DI SANZO (PD-IDP). Presidente, accolgo la riformulazione, ma chiedo di metterlo ai voti e vorrei intervenire per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Prego, onorevole.

CHRISTIAN DIEGO DI SANZO (PD-IDP). Ringrazio il Governo che ha preso questo impegno e volevo intervenire per ribadire che questo è un impegno serio. L'impegno che il Governo ha preso è che i componenti del Comitato scientifico siano scelti esclusivamente tra esperti dotati di adeguate competenze e specializzazioni. Questo è un punto molto importante su cui noi sorveglieremo, come Partito Democratico. Ci teniamo a ribadire che, per come è formulato questo decreto, i componenti sono scelti esclusivamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, mentre sarebbe stato opportuno includere anche il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica nella scelta dei componenti. I componenti del Comitato scientifico hanno compiti di consulenza tecnica e, visto che è mancata anche una fase di maggiore consultazione o di dibattito pubblico, il Comitato scientifico rivestirà un'importanza molto significativa nel processo del ponte. Quindi, questo è un impegno molto serio, e noi ci impegniamo a sorvegliare che venga rispettato dal Governo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/47 Di Sanzo, come riformulato, con il parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (Vedi votazione n. 39).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/48 Curti, con il parere contrario del Governo. Onorevole Curti? Bene, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/48 Curti, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 40).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/49 Barbagallo, con il parere contrario del Governo. Onorevole Barbagallo?

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO (PD-IDP). Presidente, con il presente ordine del giorno chiediamo a gran voce che venga avviato quanto prima il dibattito pubblico sull'opera più importante del nostro Paese o, meglio, sul progetto di opera più importante del nostro Paese. È bene ricordare che il dibattito pubblico in Italia è stato introdotto a seguito di una lunga evoluzione normativa che, poi, è culminata con il decreto legislativo n. 50 del 2016 e col decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018, che espressamente, all'allegato 1, prevede l'obbligatorietà del dibattito pubblico per tutte le opere pubbliche stradali, ferroviarie e infrastrutturali che superino i 500 milioni di euro. Figuriamoci se non è prevista l'obbligatorietà per l'opera più importante del nostro Paese.

Quindi, il tentativo maldestro del Governo di aggirare, con un decreto-legge, questa previsione esplicita, a nostro giudizio, non può trovare accoglimento.

Del resto, il panorama normativo nel resto d'Europa va nella stessa direzione invocata dal Partito Democratico; pensate che, in Francia, già nel 1995, era previsto il dibattito pubblico per opere molto meno importanti rispetto a quella proposta dal Governo oggi con il decreto-legge. Quindi, è insopportabile l'atteggiamento del Governo che quasi vuole riportare le lancette a oltre trent'anni fa, prima della metà degli anni Novanta, quando l'istituto del dibattito pubblico si è fatto strada in vari Paesi

europei.

Per non parlare, poi, di questa manchetta - l'abbiamo definita così nei lavori parlamentari -, precisamente quella dell'articolo 4, comma 9 -bis, che prevede 7 milioni di euro per un piano di comunicazione che non abbiamo ben capito a cosa serva.

Insomma, mentre il resto dell'Europa segue i principi della partecipazione, segue i principi dell'ampio e regolato confronto pubblico, a quanto pare il Governo Meloni segue la concezione unilaterale e autoritaria della pubblica amministrazione.

Questo è un ultimo appello al Governo a invertire la rotta, anche perché, dietro la vicenda del dibattito pubblico, Presidente, c'è un'altra questione, quella che sta emergendo sempre di più e che si chiama conflittualità sociale.

Ricordiamo che, a seguito della manovra per il 2023, con la dichiarazione di pubblica utilità, gli edifici interessati dal progetto del ponte, in questo momento, valgono zero, mi riferisco agli edifici per cui è prevista la demolizione. Quindi, c'è certamente un tema di emergenza sociale, c'è un tema che va affrontato con il confronto, col dibattito, spiegando le ragioni e valutando le diverse alternative e non si può procedere *per pugnam*, come, invece, vorrebbe fare il Governo Meloni.

Non sono soltanto gli edifici privati a essere interessati, ci sono centinaia di attività produttive interessate e, persino, un cimitero che dovrebbe essere spostato, con la realizzazione di questo progetto di opera pubblica. Quindi, insistiamo con il nostro ordine del giorno, sperando che il Governo modifichi il parere.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/49 Barbagallo, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 41).

Passiamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/50 Ferrari: parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare la deputata Ferrari. Ne ha facoltà.

SARA FERRARI (PD-IDP). Presidente, intervengo su quest'ordine del giorno che si occupa della mancata seria valutazione di impatto ambientale. Infatti, in questo decreto si prevede una valutazione d'impatto ambientale circoscritta solo ai contenuti progettuali interessati dalle ulteriori prescrizioni, cioè sostanzialmente solo sugli elementi di novità del progetto; quindi, aggiungiamo a "niente dibattito pubblico" anche "niente valutazione d'impatto ambientale seria".

Con quest'ordine del giorno, vi chiediamo di non fingere con un'insensata analisi parziale, ma di valutare, di adottare e di garantire che la valutazione di impatto ambientale sia effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato e che preveda, pertanto, un giudizio complessivo e unitario inclusivo, sia dell'impianto originario, sia delle prescrizioni nuove e aggiornate, perché la valutazione di impatto ambientale non è un punto di vista ideologico, non è un vessillo di una parte politica, ma è uno strumento fondamentale di prevenzione, che dovrebbe essere politicamente neutro.

Al momento, non c'è certezza dell'ecosostenibilità di quest'opera, che insiste in un'area - è stato detto tutto il giorno - particolarmente fragile a causa delle interferenze naturalistiche, geologiche, ambientali e paesaggistiche.

Siamo nell'epoca della transizione *green* e qui approvate un percorso di progettazione di un'opera di tale portata senza una valutazione di impatto ambientale e strategica complessiva, ma la prevedete solo sugli elementi di novità del progetto. Come si fa a parlare, con coerenza, di sviluppo sostenibile? State rinunciando a individuare, sapere, conoscere e valutare meglio. Ci state chiedendo di condividere

un'azione portata avanti a occhi chiusi. Dove sono le considerazioni di natura ambientale nei piani e nei progetti di sviluppo?

Nel 2013, questo progetto non ha superato la fase conclusiva della valutazione di impatto ambientale, perché la commissione istituita allora dal Ministero diede parere negativo su quel progetto dal momento che mancavano elementi sufficienti di valutazione e per l'impatto negativo che lo stesso progetto aveva su un'area così fragile, su un luogo di così grande biodiversità.

Oggi, dunque, la valutazione la prevedete solo sulle parti aggiuntive; potrebbe avere un senso se ripartissimo da una valutazione già positiva del progetto precedente e andassimo a valutare soltanto gli elementi aggiuntivi, ma nemmeno il progetto cui ci si rifà, del 2011, ebbe quella valutazione positiva. Quindi oggi non ha assolutamente senso agire soltanto sugli elementi di innovazione.

Pertanto, vi chiediamo di superare questo atteggiamento arrogante, per cui si finge di rispettare l'ambiente e di avere a cuore la prevenzione. Se questo ponte proprio lo volete fare, che almeno non sia a tutti i costi (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/50 Ferrari, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 42*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/51 Simiani, su cui vi è il parere contrario del Governo. Onorevole Simiani? Chiede di parlare? Ne ha facoltà.

MARCO SIMIANI (PD-IDP). Grazie, Presidente. Ieri mattina, i parlamentari

toscani, di tutti i partiti, hanno partecipato all'inaugurazione del cantiere del passante dell'alta velocità nell'ambito della rete fiorentina e di tutto il tratto che garantirà a Firenze non più l'ingresso dei treni dell'alta velocità in stazione, ma direttamente nel passaggio. Quell'opera importante, che, comunque, è stata voluta anche e soprattutto dal nostro partito, sostanzialmente, non solo riuscirà a dare al nostro territorio toscano una rete fondamentale, ma darà - e ha dato - ai territori circostanti la possibilità di partecipare a una discussione vera su un'opera appunto importante che attraverserà per la prima volta Firenze sottoterra, per la prima volta; non era mai successo.

Questo vuol dire che, quando ci sono la volontà, la partecipazione, il coinvolgimento delle comunità e quando le forze politiche di governo riescono a garantire processi e scelte condivise, le opere si fanno.

In questo caso, voi non siete stati alla stessa altezza - ve lo posso dire - e lo testimonia anche la scelta fatta dalla Commissione - siamo stati lì - e dal Governo di non accettare, non solo il dibattito pubblico, ma anche un possibile accordo di programma fra le parti nell'area interessata dalle infrastrutture del ponte, come le regioni Sicilia e Calabria, le città metropolitane e i comuni che insistono in quell'area; voi avete detto "no". Era opportuno e importante, invece, ascoltare e, soprattutto, decidere insieme come e dove fare quest'opera, segnatamente riguardo a tutte le strutture preventive che servono a quell'opera e che oggi non ci sono, ma anche per condividere - e termino, Presidente - tutte le possibili difficoltà sociali, come diceva in precedenza il collega Barbagallo, e i possibili costi dei trasferimenti tra parte e parte.

Ecco perché credo che tutto ciò sia sbagliato e invito a votare a favore di questo ordine del giorno, proprio per concertare l'opera e, soprattutto, per arrivare a una condivisione dei territori su un progetto molto complesso come quello del ponte (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia*

Democratica e Progressista).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/51 Simiani, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 43*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/52 Braga, parere contrario del Governo. Deputata Braga?

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/52 Braga, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 44*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/53 Marino, parere contrario del Governo. Deputata Marino? Chiede di parlare? Ne ha facoltà.

MARIA STEFANIA MARINO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Buonasera, colleghe e colleghi. Considerato quanto a lungo è stato trattato il tema del ponte sullo Stretto di Messina, cercherò di confinare questo intervento in un ridottissimo tempo. D'altronde, chi ha ascoltato il mio intervento conosce bene la posizione che ho assunto in merito all'inutile dispendiosità e irricevibilità del progetto in questione.

Visto e considerato, però, che il Governo e la forza di maggioranza parlamentare non intendono fare un passo indietro in merito e che qualunque dibattito in questo senso verrebbe sostanzialmente reso inutile da quella che può tranquillamente definirsi una miopia, analogamente a quanto si assiste per qualunque

altro tentativo di dibattito parlamentare che, invece, potrebbe risultare costruttivo con le opposizioni, quantomeno lasciate che aggiunga qualcosa sui modi in cui si intendono reperire i fondi.

Sorvolando su tutte le questioni riguardanti le criticità in ordine alle specifiche fonti di finanziamento previste dal decreto in questione come sorgente di denaro da spendere per la realizzazione dell'opera e considerato che non esistono concrete coperture finanziarie stanziata a tale scopo, vorrei ricordare che il decreto, pur non stanziando di fatto alcuna somma di denaro, riferisce che il finanziamento dell'opera verrà messo in atto grazie all'utilizzo di due fonti principali. Una parte attraverso l'accesso al programma europeo e all'erogazione dei fondi che ne consegue, del CEF.

Va, però, detto, per chiarezza, che, perché l'accesso a questi fondi sia consentito, l'Italia ha l'obbligo di completare l'opera entro il 2030, cosa che mi pare assai difficile. Inoltre, il commissario europeo per i trasporti ha ricordato all'Italia l'importanza della solidità e della competitività dei progetti presentati. In sostanza, ha chiesto che venga fatto l'esatto contrario di quello che state facendo. Il vostro progetto, infatti, oltre a non essere solido dal punto di vista tecnico e finanziario, non è neanche concreto.

Un'altra buona parte delle somme necessarie dovrebbe essere prelevata dai fondi messi a disposizione per le regioni, in particolare quelli destinati al Fondo di coesione per lo sviluppo. Necessita rammentare, a tal riguardo, che detti fondi sono probabilmente la più importante fonte di finanziamento specificatamente indirizzata alla rimozione delle disuguaglianze economiche, sociali e territoriali che affliggono il Sud del Paese. Attingere a questi fondi, per un'opera che niente ha a che vedere con lo sviluppo di aree che presentano ben altri e ben più gravi problemi, sarebbe come depredare, ancora una volta, il Sud della sua occasione di riscatto. Questo non solo rallenterebbe la crescita

dell'area del Paese che ne ha maggiormente bisogno, ma frenerebbe, di conseguenza, la crescita dell'intero Paese, tradendo, inoltre, la lettura dell'articolo 119, comma 5, della nostra Costituzione e dell'articolo 179 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea. Quest'ultima è la principale ragione sottostante alla presentazione di quest'ordine del giorno.

Chiedo che dalle fonti di finanziamento dell'opera del ponte sullo Stretto vengano del tutto esclusi i fondi per la coesione territoriale, potendo reperire la stessa cifra di denaro attraverso la predisposizione di bandi internazionali aperti a privati che vogliano investire adeguatamente sui nostri territori, con progetti concreti e attraverso una concessione temporanea dell'opera alla società vincitrice. In questo modo potreste comunque finanziare il vostro fantasioso progetto, oggi privo di qualunque solidità tecnica, ambientale e finanziaria, senza, però, depredare ancora una volta il Sud.

Confido nella vostra onestà intellettuale nel comprendere quanto questo ordine del giorno sia importante per i nostri cittadini e per il futuro dei nostri territori, anche se ho smesso di aspettarmi di essere ascoltata da questa maggioranza. Ho finito, grazie (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/53 Marino, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 45*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/54 Stumpo c'è il parere contrario del Governo.

Lo pongo in votazione, onorevole Stumpo? Lei è già intervenuto due volte. Il parere è

contrario (*Commenti del deputato Fornaro*).

PRESIDENTE. Ha già fatto due interventi (*Commenti del deputato Casu*).

A noi risulta parere contrario, onorevole, però verifichiamo. In effetti, il parere è contrario. Ci risultano anche due interventi. Mi dispiace, onorevole Stumpo.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/54 Stumpo, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 46*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/55 Morassut c'è parere favorevole previa riformulazione.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/55 Morassut, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (*Vedi votazione n. 47*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/56 Casu c'è parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Casu. Ne ha facoltà.

ANDREA CASU (PD-IDP). Presidente, onorevoli colleghe e onorevoli colleghi, io invito tutte e tutti noi a leggere l'impegno di questo ordine del giorno. Noi chiediamo un parere parlamentare sul piano economico-finanziario dell'opera e sulla valutazione d'impatto ambientale preliminare all'invio al CIPESS.

Negli ultimi minuti, dopo averlo già fatto

in Commissione, abbiamo votato contro il dibattito pubblico sull'opera, quindi contro la partecipazione attiva dei cittadini. Poi, abbiamo votato contro una seria valutazione d'impatto ambientale e abbiamo perfino votato contro gli accordi con i sindaci, cioè la partecipazione delle comunità territoriali coinvolte. Ma votare contro questo impegno non significa votare contro o a favore del ponte, significa votare contro la funzione del Parlamento: non dimentichiamolo.

Certo, il ricorso massiccio alla decretazione d'urgenza non nasce in questa legislatura e ha radici antiche, però l'eccesso sta portando veramente a svilire la funzione di quest'Aula, del lavoro parlamentare, perché c'è un combinato disposto: da una parte la decretazione d'urgenza e, dall'altro, il voto di fiducia.

Quando ci sono occasioni come queste noi possiamo fermarci un attimo a riflettere sul nostro ruolo, sul fatto che sia importante, sia necessario e sia doveroso avere un momento di valutazione sull'impatto di un'opera così importante. Possiamo avere idee diverse, le abbiamo e ci confronteremo nel merito, ma da un punto di vista del metodo pensare che non ci debba essere un momento in cui, in quest'Aula, si parli di quest'opera, si parli di questo progetto, si parli delle cifre in una maniera più compiuta, è un errore ed è un orrore.

Quindi, dal mio punto di vista politico non mi stupisce che il Governo dia un parere negativo sul mio invito. Però, chiedo veramente al Parlamento di cercare di valutare l'opportunità almeno sulla possibilità di ritrovarci ad avere un ruolo nell'iter che comincia su questo atto, al quale ci stiamo opponendo. Noi siamo una minoranza, però il ruolo del Parlamento riguarda tutte e tutti: chi è maggioranza e chi è minoranza oggi, chi lo sarà in futuro e chi lo è stato in passato. Quindi, il mio auspicio è che quest'Aula possa votare a favore su questo impegno (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/56 Casu, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 48*).

Sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/57 Girelli c'è il parere contrario del Governo.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Girelli. Ne ha facoltà.

GIAN ANTONIO GIRELLI (PD-IDP). Grazie, Presidente. Solo per precisare un aspetto che si ritiene di particolare importanza, innanzitutto facendo riflettere che noi stiamo approvando un atto che, in maniera ridondante, parla della realizzazione del collegamento tra la Calabria e la Sicilia quando, in realtà, stiamo facendo qualcosa d'altro dal punto di vista sostanziale, perché stiamo semplicemente mettendo a posto qualche cosa che riguarda la società Stretto di Messina. Lo facciamo rimettendola *in bonis*, trasformandola in una società *in house*, ponendo le condizioni per chiudere un contenzioso in essere. Non stiamo certo prefigurando un impegno finanziario, un progetto condiviso, verificato e realizzabile. Di fatto daremo, il giorno dopo, un'illusione rispetto a un'opera che è tutt'altra da verificare.

Già i colleghi, in maniera molto puntuale, hanno richiamato i punti deboli di tutto questo impianto, dalla mancanza di un coinvolgimento in un adeguato dibattito pubblico, che, nel momento in cui si sta pensando alla più grande opera pubblica del nostro Paese, dovrebbe essere non solo necessario, ma addirittura doveroso da parte di un Governo.

Si è toccato il tema della soluzione progettuale, vecchia e non verificata già a suo tempo, che non viene minimamente rivista e che, soprattutto, manca di tutti gli

approfondimenti di impatto ambientale e - mi verrebbe anche da dire - di contorno all'opera stessa, perché il rischio di cattedrali nel deserto nel nostro Paese è sempre molto, molto presente.

Vi è l'aspetto economico-finanziario, su cui mi permetto di aggiungere a mia volta una considerazione che già è emersa. In tema di mobilità e di collegamenti, è davvero imbarazzante sentir parlare di grossi investimenti di questo genere, senza avere in parallelo investimenti su un sistema di mobilità fortemente in crisi, soprattutto sul trasporto pubblico locale, che riguarda la stragrande maggioranza dei cittadini di questo Paese, sia in Sicilia sia in Calabria, ma anche in Lombardia, in Piemonte e nel resto delle regioni della Nazione. Oltre a tutto ciò, sempre con questo decreto, andiamo a toccare la relazione tra Ministero e concessionario, soprattutto in relazione ad alcuni atti che riguardano la durata della concessione e le possibili ricadute rispetto alla verifica dei prezzi. Con quest'ordine del giorno chiediamo di accendere un riflettore su questo aspetto e di prestare la massima attenzione nel verificare che eventuali ritardi vengano previsti ed eventualmente sanzionati. Il rischio è che, nello stesso momento in cui con un decreto saniamo tante disfunzioni passate, creiamo le condizioni perché in futuro se ne creino delle altre, perché in realtà - concludo come ho iniziato - non stiamo parlando di tempi per realizzare un'opera, ma stiamo parlando ancora una volta di rimettere in sesto un baraccone che potrebbe prefigurare un'opera pubblica, molto in là dal venire (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/57 Girelli, parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (*Vedi votazione n. 49*).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/58 Ghio, parere contrario del Governo. Ha chiesto di parlare la deputata Ghio. Ne ha facoltà.

VALENTINA GHIO (PD-IDP). Sono state dette molte cose e sono stati posti legittimi dubbi sulla reale entità dei costi, sulle carenze del percorso autorizzativo di impatto ambientale, sulle coperture, sulla mancanza di coperture disponibili per tutto l'arco della legislatura, ma desta anche preoccupazione l'allarme sollevato dai sindacati dei trasporti sui dubbi avanzati dalla Corte dei conti in relazione ad una parte del finanziamento previsto dal PNRR per il rinnovo della flotta dei mezzi veloci, che collegano le due parti dello Stretto. Nelle loro osservazioni i sindacati dei trasporti evidenziano la non compatibilità o anche la possibile non compatibilità di alcuni progetti con l'attuale impostazione progettuale del ponte.

Alla luce di tutte le incertezze collegate agli aspetti finanziari e ambientali e quant'altro, siamo preoccupati che anche questo elemento invece, che dovrebbe essere molto più ravvicinato nel tempo e risolutivo di problematiche per gli abitanti dei territori, diventi incerto e che, quindi, ci si occupi della diffusione delle notizie esterne sul tema del ponte, ma poi non si porti avanti nei necessari tempi, con la compatibilità dei tempi di richiesti, le rimodulazioni del PNRR necessarie ad assicurare anche questo investimento del collegamento fra le due parti dello stretto della flotta dedicata. Quindi, chiediamo con quest'ordine del giorno, di procedere alla rimodulazione del PNRR per scongiurare questa possibilità e per consentire in tempi certi, nei tempi dati, il rinnovo della flotta utile agli abitanti del territorio (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/58 Ghio, parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge (Vedi votazione n. 50).

Ordine del giorno n. 9/1067-A/59 Rampelli, parere favorevole, previa riformulazione. Il presidente Rampelli accetta la riformulazione.

Colleghi, a questo punto, torniamo all'ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde, che era stato accantonato. Prego il Sottosegretario di darci il suo parere.

TULLIO FERRANTE, *Sottosegretario di Stato per le Infrastrutture e i trasporti*. A seguito di ulteriori approfondimenti, il parere cambia come segue. Il parere è favorevole solo sull'impegno e subordinatamente all'accoglimento della seguente riformulazione: "impegna il Governo a dare attuazione al dettato costituzionale previsto all'articolo 119, sesto comma, con riferimento alla regione Sardegna, contrastando la sperequazione infrastrutturale fra le isole maggiori del Paese".

PRESIDENTE. Onorevole Todde? Accetta.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Deidda. Ne ha facoltà.

SALVATORE DEIDDA (FDI). Ringraziando il Governo per questa riformulazione, chiedo di sottoscrivere, anche a nome degli altri colleghi sardi, l'ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde, se Alessandra Todde accetta.

PRESIDENTE. Chiede di parlare l'onorevole Pittalis. Ne ha facoltà.

PIETRO PITTALIS (FI-PPE). Presidente, intervengo per ringraziare la collega Todde, che ha portato all'attenzione dell'Aula

questo importante problema, che riguarda un'infrastruttura vitale per la nostra regione. Ringrazio anche e soprattutto il Sottosegretario Ferrante, perché ha avuto la sensibilità di raccogliere una richiesta che viene soprattutto dai comitati spontanei che, in Sardegna, si sono formati su questo importante nodo infrastrutturale. Mi pare che, oggi, si possa dire che è un primo passo. Speriamo e auguriamo che, a quest'ordine del giorno, possano seguire azioni e iniziative concrete, per far sì che anche la Sardegna sia dotata di questa importante opera infrastrutturale.

Annuncio pertanto, anche a nome del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente, il voto favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Onorevole Ghirra, vuole intervenire, però lei è già intervenuta due volte. Solo per sottoscrivere? Perfetto, grazie.

Chiede di parlare l'onorevole Giagoni. Ne ha facoltà.

DARIO GIAGONI (LEGA). Grazie, signor Presidente. La Sardegna è un'isola straordinaria per la sua storia millenaria, per la bellezza naturale e la gente ospitale, che però paga un dazio per la sua posizione geografica rispetto alle altre regioni d'Italia in termini di comunicazione, in termini sociali-economici e infrastrutturali. Quest'ultimo aspetto è superabile con investimenti seri e reali e tutto ciò sensibilizza il sottoscritto a votare a favore di quest'ordine del giorno riformulato, perché è giusto. Per fare un esempio, come citato prima...

PRESIDENTE. Onorevole Giagoni, chiedo scusa, la sottoscrizione è consentita, l'intervento no.

DARIO GIAGONI (LEGA). Pensavo di avere la possibilità di intervenire.

PRESIDENTE. No, perché non si va in votazione.

DARIO GIAGONI (LEGA). Ho visto che anche qualcun altro ha ampliato e non si è fermato con la sola sottoscrizione.

PRESIDENTE. Qualcosa si può dire, ma insomma non...

DARIO GIAGONI (LEGA). Quindi, sottoscrivo, a nome mio e del mio gruppo, l'ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Si è così concluso l'esame degli ordini... Onorevole Todde?

ALESSANDRA TODDE (M5S). Possiamo metterlo in votazione (*Commenti*)?

PRESIDENTE. Lo mettiamo in votazione, ma bisognava dirlo prima. Va bene, passiamo ai voti.

Onorevole Zoffili, vuole intervenire? Per sottoscriverlo? Va bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'ordine del giorno n. 9/1067-A/13 Todde, come riformulato, con il parere favorevole del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 51*).

È così esaurito l'esame degli ordini del giorno presentati.

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Colleghi, ho appreso che è stata raggiunta un'intesa fra i gruppi nel senso di anticipare alla seduta odierna lo svolgimento delle dichiarazioni di voto finale e la votazione finale sul decreto in esame, già previste per la seduta di domani a partire dalle ore 9.

In presenza di tale intesa, nella seduta di domani, mercoledì 17 maggio, l'inizio della discussione generale del decreto-legge cosiddetto "Bollette" sarebbe anticipato alle ore 9, mentre il seguito dell'esame del medesimo provvedimento avrebbe luogo a partire dalle ore 12,30.

L'intesa fra i gruppi prevedrebbe, altresì - ma ne chiedo, in questo momento, conferma -, che, qualora fosse posta la questione di fiducia e ciò avvenisse prima delle ore 15, lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata avrebbe, comunque, luogo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

Sospendo, a questo punto, la seduta, che riprenderà alle ore 17,35 per lo svolgimento delle dichiarazioni di voto finale e per la votazione finale.

La seduta, sospesa alle 17,30, è ripresa alle 17,35.

Si riprende la discussione del disegno di legge di conversione n. 1067-A.

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto finale.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Francesco Gallo. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GALLO (MISTO). Grazie, signor Presidente. Signori del Governo, colleghe e colleghi, io intervengo su questo argomento che tanto mi sta a cuore in quanto messinese, in quanto deputato eletto nel collegio uninominale di Messina, in quanto ex amministratore di quella città, in quanto persona che ha sempre avuto un atteggiamento favorevole rispetto alla realizzazione di questa grande opera e che, per uno strano - ma neanche tanto, forse - gioco del destino, si trova oggi, per la prima volta, in Parlamento a decidere - per quello che ci è dato di decidere, perché lo vedremo solo più avanti se oggi abbiamo deciso

qualcosa o se ci abbiamo scherzato sopra - su un argomento di fondamentale importanza.

È inutile sottolineare che non tutti sono sempre stati della stessa idea sull'importanza di quest'opera. Non tutti, al Nord, al Sud, in alcuni partiti, l'hanno considerata una priorità. Io rispetto le opinioni di tutti, anche di quelli che, sia pure in tempi recenti, hanno cambiato idea. Il punto è cosa votiamo oggi. Noi oggi votiamo la conversione di un decreto-legge che contiene molte speranze e alcune certezze.

Le certezze sono le seguenti: la necessità di evitare un contenzioso, di chiuderlo, di evitare che possa andare avanti, e questo legittima anche il ricorso alla decretazione d'urgenza. Quindi, nulla da obiettare su questo perché, se l'obiettivo è quello di andare a chiudere, a ottobre, una situazione che può avere costi superiori, sicuramente c'è l'urgenza e sicuramente si fa bene a ricorrere alla decretazione d'urgenza. Anche quella di riattivare la società Stretto di Messina è una scelta che io non ho motivo di non condividere a priori o a prescindere. Al di là di queste certezze, ricordo che in un'audizione il professore e avvocato Cintioli, anch'egli messinese, disse: "Cosa c'è da discutere qui? È una cosa che è stata ben scritta da questo punto di vista e, a mio giudizio, può sortire l'effetto di far evitare un ulteriore danno dal punto di vista contabile".

Le speranze sono molte: la speranza di trovare i finanziamenti per l'opera, la speranza di definire bene il progetto, la speranza di ottenere tutte le autorizzazioni necessarie, la speranza di poter finalmente procedere, fatte tutte le espropriazioni che vanno fatte, la speranza di poter ben partire con i lavori, la speranza di concluderli nel termine auspicato.

Cosa dire, cosa obiettare a chi investe politicamente su tante speranze? È qualcosa che commuove, è qualcosa che non può dare luogo a un dibattito sterile sui vantaggi e gli svantaggi, sui "sì" e sui "no". Io che sono, non da oggi, un sostenitore dell'opera, di fronte a tanta volontà di scommettere su una cosa in cui credo, non mi sento di trincerarmi

nell'astensione. Lo ritengo un gesto vigliacco, anche perché questa scommessa può avere solo due esiti: quello di riuscire o di non riuscire, o, peggio ancora, quello di risultare un *bluff*. Ma al *bluff* - come mi hanno insegnato alcuni amici che amano il poker, gioco che non pratico - non si risponde alzandosi dal tavolo, al *bluff* si risponde andando a vedere il piatto, andando a vedere le carte. Quindi, è con il "sì" che si risponde a questa proposta, a questa scommessa lanciata dal Governo. Anche solo per un attimo, leggendo e rileggendo atti che mi sono passati davanti in Commissione, notando l'atteggiamento a volte di ingiustificata, a mio giudizio, chiusura verso le opposizioni che proponevano, che volevano dare un contributo, ho avuto diverse volte l'idea di essere davanti a un *bluff* pre-elettorale l'ho avuta. Ma al *bluff* non si risponde buttando il tavolo all'aria o scappando via. Andiamo a vedere le carte, andiamo a vedere fino a che punto c'è veramente questa volontà e soltanto l'ennesimo tentativo di alzare questa bandiera. Se dovesse corrispondere a un'effettiva volontà e se tutte quelle speranze dovessero realizzarsi, perché non condividere questa battaglia? Vorrà dire che, tra 9 anni, io, chi di voi e Rosario Fiorello andremo a correre, chi più o meno vestito, sul ponte a festeggiare. Perché privarsi di questo? Lo dico senza facile ironia, lo dico sottolineando che a me questa dichiarazione, questa presa di posizione e questa scelta - a me, eletto nel collegio della città e dell'*hinterland* di Messina - costeranno dei voti, perché ci sono persone che hanno un pregiudizio, una paura a volte anche fondata, mille motivazioni che io rispetto, mosse da passioni ambientaliste ma anche molto più terra terra. Le rispetto tutte, so che andrò a pagare un prezzo per questo, ma, come si dice, puoi fare politica per le prossime generazioni o per le prossime elezioni. Io, che ho vissuto questa coincidenza storica e mi trovo qui a prendere una decisione su qualcosa di cui sono stato sempre convinto, senza entrare nel merito delle campagne, delle lunghezze, di chi lo deve costruire e di quanto ci deve guadagnare, vedo in questa coincidenza

un segno del destino, rispetto al quale delle prossime elezioni mi interessa assai poco. Mi interessa molto di più che quest'opera si faccia e si faccia per davvero (*Applausi dei deputati del gruppo Misto*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Romano. Ne ha facoltà.

FRANCESCO SAVERIO ROMANO (NM(N-C-U-I)-M). Grazie, Presidente. Signori del Governo, onorevoli colleghi, prima di votare questo provvedimento di conversione, è opportuno far ritornare alla mente, brevemente, ciò che è accaduto in questi 55 anni. Io non la farò molto lunga, anche perché questo è solo un primo passo, ma che ha un grande significato: grazie a questo Governo, dopo 12 anni, si ritorna a parlare della realizzazione del ponte sullo stretto e si ritorna a parlare con atti e con fatti che sono sotto gli occhi di tutti, altrimenti oggi non saremmo a convertire questo decreto.

Nel 1968, il Governo guidato dal Presidente Leone diede per la prima volta ad ANAS, a Ferrovie e al Consiglio nazionale delle ricerche il compito di valutare se un ponte, un ponte sullo stretto, fosse tecnicamente possibile. Si susseguirono numerosi studi, fino ad approdare al 2005, quando il Governo Berlusconi, per la prima volta, finalmente, approvò il progetto e predispose il bando. Da là c'è stata un'alternanza: ogni qualvolta c'è stato un Governo di centrosinistra o con la sinistra presente, siamo tornati indietro, come il gambero, ogni qualvolta c'è stato un Governo di centrodestra, il progetto ponte è andato avanti. Non è strano che ne riparliamo dopo 12 anni, perché un Governo di centrodestra nel nostro Paese non c'è da 12 anni (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE*) e, finalmente, dopo 12 anni, il nostro Paese potrà cominciare a parlare di ponte sullo stretto di Messina, con atti concreti, con provvedimenti legislativi e con una volontà che è stata espressa in sede di programma elettorale che, coerentemente, il Governo Meloni, con la

sua maggioranza, sta portando avanti.

Dicevo il Paese, perché quest'opera non riguarda i cittadini della Sicilia o i cittadini della Calabria. Quest'opera riguarda l'Italia e dà finalmente l'idea plastica di come questo Paese possa essere unito non soltanto nei momenti di solidarietà, in cui qualche volta si è trovato ad essere unito, non soltanto quando questo Paese vince la Coppa dei campioni al calcio, ma anche quando parla di opportunità da offrire al Mezzogiorno, come quelle che ha il Nord di questo Paese. Il Ponte sullo Stretto, prima che un'opera strategica, è un'opportunità per mettere il Meridione di questo Paese nello stesso binario di corsa del resto del Paese. Il Nord sa che, senza il Sud, senza un Mezzogiorno che vi si colleghi, che lo spinga, diventa un'anatra zoppa.

E, quindi, è un'opportunità per tutto il Paese, non soltanto per coloro che ci lavoreranno, non soltanto per coloro che, attraversandolo, potranno portare più rapidamente le loro merci nel resto d'Europa, non soltanto perché finalmente avremo l'idea di poter realizzare il corridoio Berlino-Palermo, non soltanto perché finalmente anche l'Alta velocità ferroviaria giungerà in Calabria e in Sicilia, ma perché è un atto di giustizia nei confronti di un popolo che ha vissuto l'isola come un isolamento (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE e di deputati del gruppo di Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*), anziché un luogo della memoria. Sì, della memoria, perché la nostra Sicilia - parlo, soprattutto, della Sicilia - ha contribuito, così come la Calabria, negli anni, a creare le infrastrutture presenti nel nostro Paese. La migrazione dei popoli meridionali nel Nord del Paese - tanti cognomi adesso in Veneto, in Lombardia, in Piemonte - ha permesso di realizzare quelle infrastrutture che oggi anelano i loro nipoti in Calabria e in Sicilia.

Allora, questo ponte diventa l'emblema, il punto di riferimento per trovare un modo con il quale l'Italia intera stia in Europa e non soltanto un pezzo di essa. Quando si comincia a non volere una cosa e non si dice perché non la

si vuole, si parla di uccelli, si dice che prima vengono le strade, si parla di tutto ciò che non riguarda il tema centrale. Qual è il tema centrale, non di questo provvedimento, che è soltanto un inizio, ma della realizzazione del ponte? Il tema centrale della realizzazione del ponte è di far sì che il ponte sullo Stretto - e invito il Governo a prenderne nota - finalmente cambi nome e si chiami "ponte tricolore", perché è quello che deve rappresentare.

Noi non vogliamo rappresentare una Sicilia che si unisce all'Italia, noi vogliamo rappresentare la continuità non soltanto geografica e territoriale del nostro Paese, ma l'unità del nostro Paese attraverso i colori della nostra bandiera.

Signori del Governo, fate in modo che, quando questo ponte verrà realizzato, i piloni siano rossi, di colore rosso, come il sangue che è stato versato in Calabria e in Sicilia da tanti martiri che hanno sofferto la pressione e la tragedia mafiosa, perché un ponte ci rende più liberi (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE*). Avete sentito le intercettazioni di Messina Denaro: non lo volevano i boss il ponte, perché con il ponte le nostre giovani generazioni si evolvono, marciano avanti, è questa la realtà (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE e di deputati del gruppo di Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). Rosso come quel sangue e bianco come la speranza: la campata bianca, la speranza di un popolo che finalmente risorge e si sente per la prima volta italiano.

Provate ad andare in giro e chiedete ad un isolano da dove provenga: vi dirà "io sono siciliano". Io vorrei che i miei figli, i miei nipoti potessero dire: "io sono italiano" e con l'Italia intera sto in Europa, mi sento cittadino europeo titolato e non mi devo vergognare di mostrare la carta d'identità in albergo, perché mi dicono "ma vieni da Palermo"? Perché siamo cittadini come a Venezia, come a Trento, come a Bolzano, come a Roma, come a Milano,

come a Catania, come a Reggio Calabria, come a Palermo. E, poi, verde: i tiranti, le traverse, di questo ponte, la speranza che dobbiamo dare ai nostri giovani.

C'è qualcuno in quest'Aula che sorride, perché non ha capito le cose che vengono dette anche nell'interesse dei suoi nipoti, se ne ha, perché questa persona pensa soltanto che la politica sia un esercizio strumentale alla sua logica e alla sua visione del mondo che, con questo Governo, con la realizzazione del ponte, noi sconfiggeremo, perché daremo un'opportunità a queste zone di crescere, così come meritano.

È questa la ragione per la quale il voto di Noi Moderati a questo provvedimento di conversione è deciso e coerente con la politica che abbiamo fin qui fatto insieme alla maggioranza di Governo, perché sappiamo che un pezzo di questa legislatura sarà giudicato se noi riusciremo realmente a portare a termine questa iniziativa, che è un'iniziativa politica, un'iniziativa amministrativa e, soprattutto, un'opportunità, come ho detto all'inizio del mio intervento, per tutto il Paese. Votiamo convintamente "sì" alla conversione di tale provvedimento (*Applausi dei deputati del gruppo Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE e di deputati dei gruppi Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Bonelli. Ne ha facoltà.

ANGELO BONELLI (AVS). Signor Presidente, onorevoli colleghi e colleghe, devo dire che ho sentito alcune cose poc'anzi che pensavo fossero un po' surreali, però vorrei avvertire il collega che mi ha preceduto che, probabilmente, in relazione a queste richieste di modifica - campata bianca, piloni rossi o altro verde o viceversa -, forse arriviamo anche ad aumentare il costo del ponte, arriveremo anche a 20 miliardi con tutte queste modifiche così eccentriche. Chissà che cosa ne penserà il Sottosegretario Sgarbi da questo punto di vista.

Mentre noi stiamo parlando, ne abbiamo parlato poche ore fa, l'Emilia-Romagna e le Marche sono sott'acqua, mille persone evacuate, ferrovie sospese, pronto soccorso allagati. Il nostro è un Paese che - non lo dice il gruppo Alleanza Verdi e Sinistra - ha il 90 per cento di rischio frane e alluvioni, abbiamo 8,1 milioni di persone che vivono in zone ad alto rischio di frane e alluvioni. Vale a dire che un Paese, che ha a cuore il futuro, la cura del territorio e la sicurezza della propria popolazione, metterebbe questo al centro del proprio agire politico, amministrativo e legislativo.

C'è un articolo del codice civile, l'articolo 1176 che dice quanto segue: quando si deve fare un debito, il debitore si deve comportare come un buon padre di famiglia. Penso che questo codice civile andrebbe modificato e si dovrebbe aggiungere anche "una buona madre di famiglia", com'è di tutta evidenza. Ciò indica anche una certa vetustà di alcuni testi del nostro ordinamento, ma, al di là di questo aspetto, questa maggioranza, questo Governo non si sta comportando come una buona madre o un buon padre di famiglia che, quando deve utilizzare le poche risorse che ha e deve fare anche debito, lo fa in base ad alcune priorità.

L'Italia è sott'acqua: prima vi siete adirati, perché ho detto che questa è una reazione ipocrita di chi dà il cordoglio. Ecco, io vi accuso. Accuso questa maggioranza di muoversi con grande ipocrisia nei confronti degli italiani: un'ipocrisia inaccettabile. Cos'è inaccettabile? È inaccettabile sentire frasi di circostanza ogni qualvolta accadono disastri di questo genere. Io vi accuso di essere ipocriti, perché non fate nulla per evitare tutto ciò, per evitare che si ripropongano situazioni di questo genere o, comunque sia, mettere in campo piani chiari che indichino una prospettiva. Non c'è un piano di adattamento climatico, non si interviene per mettere in sicurezza territori di cui si ha contezza che sono esondabili.

Alcuni giorni fa il presidente della regione Liguria, Toti, nel silenzio totale di questo Paese in generale, ma anche dell'informazione, ha

approvato una norma che consente di costruire nelle aree a rischio di esondazione. Tutto ciò è passato in silenzio.

La Liguria, che è un territorio estremamente fragile, grazie a questo provvedimento del presidente della regione Liguria, costruirà in aree a rischio di esondazione; basso rischio o alto rischio, ma, anche se sono a basso rischio, il problema è molto serio.

Vi accingete a riesumare un carrozzone incredibile che ha alimentato una certa politica con soldi pubblici, fino ad oggi quasi un miliardo di euro di soldi pubblici sono stati dati alla società Ponte sullo Stretto di Messina. È un carrozzone e volete continuare con questa modalità. In questo decreto, avete introdotto 340 milioni di euro che servono per finanziare i vari studi di progettazione e altro, ma siete incuranti anche delle stesse affermazioni di chi, pochi anni fa, affermava che il ponte sullo Stretto di Messina non regge. Sono gli ingegneri che lo dicono. Era il *leader* della Lega, oggi Ministro dei trasporti, che ha detto questa cosa e che poi ha cambiato idea. Ma, mi chiedo, di fronte agli italiani come potete essere credibili voi che, tre anni fa, dicevate una cosa e, oggi, ne dite un'altra sulla stabilità di quell'opera? Non siete credibili e io sono preoccupato, come penso siano preoccupati tanti italiani e tante italiane. Del resto, questo Ministro della Repubblica non viene qui, alla Camera dei deputati, ma fugge (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)! Non ritiene opportuno venire in quest'Aula ad ascoltare. Infatti, fugge il Ministro Salvini! Perché pensa di occupare il suo tempo a dare chissà quali garanzie su quest'opera veramente assurda.

Pensate che sul ponte di Akashi, in Giappone, lungo 1.911 metri, a campata unica, dopo un evento sismico, le autorità giapponesi hanno levato la ferrovia: non esiste più la ferrovia sul ponte di Akashi in Giappone. Adesso, arriva il Ministro Salvini che ci dice che faremo un ponte a campata unica di 3.300 metri con la ferrovia. Pensate, lo fa alto (65 metri), a tal punto che il presidente della Federlogistica, non Angelo Bonelli, ha

detto: attenzione, modificate il progetto, perché le grandi navi non passeranno più e saranno costrette a fare una circumnavigazione con gravi aggravii economici da questo punto di vista.

Non vi interessa questo, perché il vostro obiettivo è innanzitutto di diluire questi soldi, questi 340 milioni, ma non siete credibili, e non lo è questo Ministro Salvini, che fugge dal Parlamento da molto, troppo tempo, perché questo Ministro della Repubblica dà i numeri. Non lo voglio dire in maniera offensiva, ma vi spiego perché dà i numeri. Tre mesi fa il Ministro Salvini ha detto che il ponte sarebbe costato 7 miliardi; dopo tre settimane va da Vespa a presentare il plastico e comunica all'Italia che sarebbe costato 10 miliardi.

Alcune settimane fa, invece, è arrivato il DEF, che ci comunica che il ponte costerà 13,6 miliardi, più 1,1 miliardi di opere accessorie ferroviarie, mancano quelle stradali, e, quindi, siamo arrivati a 14,7 miliardi. Ma come potete essere credibili, se date i numeri (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)? Come potete governare questo Paese, se utilizzate i soldi degli italiani come se fossero soldi vostri? Ma noi, in nome di quell'articolo che vi ho citato, il 1176, dobbiamo ragionare e agire, come se fossimo un buon padre o una buona madre di famiglia, però non è così.

State consegnando la realizzazione di questo progetto - vedremo cosa farà Fiorello, ma invito Fiorello, invece, a dare ascolto alle grandi preoccupazioni del popolo siciliano e del popolo calabrese -, in assenza di gara europea, a quel consorzio, Eurolink, che ha determinato una situazione di monopolio incredibile. Com'è possibile che l'opera per cui Eurolink ha vinto la gara a 3,9 miliardi, oggi voi gliela riconsegnate, quando il DEF ci dice che costa 15 miliardi? State violando l'articolo 72 della direttiva europea sulla concorrenza! Ve lo ha detto anche il presidente dell'Autorità nazionale contro la corruzione, ma non vi importa nulla! Non vi importa nulla di tutto ciò. Se l'Anac vi dice una cosa, voi andate avanti! Questo sapete come si chiama? Si chiama arroganza

del potere, quando non ascoltate gli organi dello Stato che vi dicono di fare attenzione a come muovervi (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)!

Allora, vorrei rivolgermi a Salvini, di cui ogni volta leggiamo un *post*, perché questo Ministro, che non vediamo nell'Aula del Parlamento, lo possiamo vedere invece su *Twitter*, possiamo leggere i suoi *post* su *Facebook*. Poco fa ha detto che ci sono quelli del "no". Allora, andiamo a vedere chi sono quelli del "no". Ebbene, Salvini sa quanto ci vuole ad andare, in treno, da Trapani a Siracusa, sedi di due grandi siti archeologici (mi riferisco ai due siti archeologici importanti di Trapani e Siracusa)? Ci vogliono 11 ore e 30 minuti. Vale a dire che, se uno parte per New York e vuole fare subito ritorno, ci impiega meno tempo di chi sta sul treno per andare a Siracusa. Per andare da Trapani ad Agrigento, altri due siti archeologici molto importanti, ci vogliono 6 ore e 30 minuti di treno; da Palermo a Trapani, 100 chilometri, 4 ore e 10 minuti. Ma questa è la Sicilia che volete condannare a un'arretratezza infrastrutturale!

Sapete che a Castellammare del Golfo, uno dei posti più belli d'Italia, dove ci sono la Riserva dello Zingaro e i faraglioni di Scopello, non c'è un depuratore e i liquami - la cacca - vanno in mezzo al mare! Perché non ve ne occupate? Chiaro (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra*)? È inaccettabile un comportamento di questo genere! State utilizzando i fondi pubblici dello Stato, condannando il Sud a un'arretratezza infrastrutturale inaccettabile.

Mi avvio a concludere, signor Presidente. Leonardo Sciascia, un grande intellettuale e scrittore, diceva che, a un certo punto della vita, non è la speranza l'ultima a morire, ma il morire è l'ultima speranza. Dunque, avete fatto e state facendo morire la speranza di costruire un Sud diverso, dove le infrastrutture funzionano, dove ci sono gli acquedotti, i depuratori e i posti di lavoro per i giovani del Sud. State facendo credere che questa infrastruttura, il ponte sullo Stretto di Messina, sollevi il Sud. No! Solleva

solamente voi, la vostra propaganda, e chissà cos'altro (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra - Commenti - I deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra espongono una striscione verde e una maglietta rossa recanti la scritta "No al ponte" e il simbolo della pace!*)

PRESIDENTE. Chiedo scusa... chiedo scusa... Invito gli assistenti parlamentari ad intervenire (*Gli assistenti parlamentari ottemperano all'invito del Presidente*). Non è possibile... per cortesia, grazie.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Giuseppe Castiglione. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CASTIGLIONE (A-IV-RE). Presidente, signor Sottosegretario, non parlerò preliminarmente dei decreti-legge, che, ormai, si susseguono in ogni occasione, tutto viene ormai risolto all'interno di un decreto-legge e, quindi, con provvedimenti di urgenza. In questo caso, abbiamo l'ennesimo decreto-legge. Tuttavia, ho assistito a un dibattito caratterizzato, per alcuni versi, da toni trionfalistici, da toni enfatici: "è l'opera sfidante, l'occasione della vita, il passaggio storico più importante", mentre, per altri versi, ho constatato che, in alcuni appuntamenti, in alcune occasioni e iniziative, l'opera viene definita inutile, faraonica, che non servirà alla Sicilia, che non servirà al nostro Mezzogiorno.

Allora, in questo dibattito, come ci poniamo noi, che vogliamo assumere una posizione di grande responsabilità, che sappiamo che non dobbiamo andare a ritroso? Nel 1856, *Il Gazzettino del Sud* diceva: corre voce che si vuole realizzare un grande attraversamento tra la Sicilia e la Calabria. Quindi, non dobbiamo andare lontano.

Ho seguito, ho visto tutti i Governi. Un giorno a Catania, a piazza dell'Università, venne il Ministro Di Pietro, che certamente era in un Governo di centrosinistra - a qualche collega dico che non è vero che i Governi di centrosinistra non hanno sostenuto l'iniziativa del ponte - e disse che era favorevole al ponte.

Meravigliò molti, però quel Governo voleva realizzare il ponte. Poi ci furono i Governi Berlusconi e tante volte abbiamo sentito parlare della realizzazione di questo attraversamento stabile, del ponte sullo Stretto.

Allora, io penso che oggi l'iniziativa vada salutata con favore; ripeto tutto quello che è stato detto: è un'occasione straordinaria, è un'occasione storica; però, non può diventare un'occasione mancata, perché la scelta strategica di riportare il ponte a campata unica del progetto del 2011, oggi, fa campare nuovamente la società Stretto di Messina, fa campare nuovamente quella società e, soprattutto, quel progetto del 2011. Lo scrive il Governo nel decreto e noi siamo fiduciosi e sarà il Consiglio superiore dei lavori pubblici a definire quest'opera, se sarà possibile realizzare quest'opera, però, certamente il Governo dovrà chiarire tutto questo; il Governo dovrà realizzare un nuovo piano economico-finanziario, piano economico-finanziario che non era stato approvato nella versione definitiva. Un nuovo piano economico-finanziario deve dimostrare i ricavi complessivi, l'economicità, la realizzabilità di questa struttura. Dovrà parlare di adeguamento, come ha scritto il Governo nel decreto: l'adeguamento alle nuove tecniche di costruzione, l'adeguamento alle nuove regole della sicurezza e alle nuove regole della progettazione, la compatibilità ambientale, l'adeguamento progettuale, che è relativo anche all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione. Tutto questo lo scrive il Governo nel decreto e noi siamo assolutamente convinti che sarà fatto.

Quindi, sul piano tecnico noi attendiamo, aspettiamo. Ci piacerebbe anche che il Parlamento potesse ritrovare, così come in alcuni ordini del giorno è stato espressamente scritto, anche l'occasione per dire definitivamente che quest'opera va realizzata. Io però non mi vorrei iscrivere, così come non si iscrive tutto il gruppo di Azione -Italia Viva, al dibattito sempre presente sul tema; io, da tanti anni, ho responsabilità politica

e ho sempre sentito dire: ma ci vuole ben altro; in questo Paese occorre un investimento nell'assetto idrogeologico, c'è il rischio frane, c'è la sicurezza sismica da implementare, ci vuole ben altro. Io ritengo e noi riteniamo che ci vogliano questo e altro (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Italia Viva-Renew Europe*); ci vuole quella realizzazione e che questo progetto sia definitivamente quel progetto che impatta significativamente l'opera sul piano della coesione. È questo l'obiettivo principale: realizzare la coesione sociale, la coesione dei territori, unire questi territori, non solo l'obiettivo della continuità territoriale, ma come concetto di sviluppo basato sulla competitività, sulla coesione territoriale. Noi su questo vogliamo puntare.

Poi, quando viene posto il tema del costo dell'opera, faccio un semplice calcolo: in questo momento, all'inizio di una nuova programmazione, 2021-2027, in questo periodo di programmazione, noi abbiamo, oggi, 191 miliardi del PNRR, 42 miliardi delle politiche di coesione, di cui 30 miliardi sono destinati alle politiche infrastrutturali, al FESR, il Fondo europeo di sviluppo regionale; ci sono 73,5 miliardi del Fondo per lo sviluppo e la coesione, 33 miliardi del CEF, del programma europeo sugli investimenti, per ridurre il divario tra i diversi territori; e, allora, se non ora, di fronte a queste risorse, quando dovremmo realizzare questo attraversamento stabile, quando dovremmo mettere la Sicilia, la Calabria, il Mediterraneo, il Mezzogiorno in condizione di poter competere? Ci sono le risorse, il Governo - così come opportunamente ha scritto all'interno del Documento di economia e finanza - faccia una scelta prioritaria, individui le scelte prioritarie, individui le opere che servono.

Il ponte sullo Stretto da solo non potrà servire, certamente non potrà servire, perché il ponte va accompagnato da una serie di opere, lo hanno detto tutti, è stato detto nel dibattito, più volte ne è ritornata l'eco all'interno del dibattito, perché la Sicilia necessita delle opere dell'attraversamento e delle altre opere: la

velocizzazione ferroviaria, la Catania-Palermo. Io ricordo che nel 2010, da presidente della provincia di Catania, quando si inaugurò la Milano-Bologna, in un'ora di percorrenza, a 200 chilometri, con il *Frecciarossa*, io feci una grande iniziativa sul "Frecciarotta", perché allora andammo da Catania a Palermo in 5 ore. Chiediamo al Ministro Salvini, chiediamo al Governo, se oggi immagina di portare il tempo di percorrenza della Roma-Palermo da 11 ore e 30 minuti a 5 ore e 30 minuti o a 6 ore e 30 minuti; e noi cerchiamo di capire come, se non attraverso una alta capacità ferroviaria.

Noi abbiamo ancora una larga parte di quella infrastruttura con una rete a binario unico; il 20 per cento della rete del Mezzogiorno ancora non ha il doppio binario; l'elettrificazione delle linee del Mezzogiorno è al 50 per cento; ci sono oggi certamente tempi di percorrenza non più adeguati per regioni che vogliono tornare a essere competitive.

E, allora, noi diciamo che l'attraversamento stabile lo vogliamo; diciamo "sì" al ponte e alla sua realizzazione, ma se tutto questo si accompagna anche a una strategia ferroviaria, a una velocizzazione, all'alta capacità; la progettazione e realizzazione della Caltanissetta-Lercara è stata aggiudicata, nei giorni scorsi, sempre allo stesso consorzio, a Webuild, per un importo di 1,6 miliardi; speriamo che questa nuova infrastruttura si possa realizzare a doppio binario e non a binario unico come buona parte della Catania-Palermo, e non mi si dica che sulla Catania-Palermo, per velocizzare noi procederemo alla nomina di un commissario, perché nel 2014 sempre sulla Catania-Palermo, quando noi prospettammo l'idea di fare presto, con procedure accelerate, mi si disse che sarebbe stato nominato - come poi effettivamente fu - un commissario; di commissari, in Sicilia e nel Mezzogiorno, ne abbiamo visti tanti; se parliamo di rifiuti, se parliamo di emergenza idrica, se parliamo di emergenza sismica, ogni qualvolta c'è un'emergenza c'è un commissario pronto, dietro l'angolo.

Noi dobbiamo realizzare tutto questo;

dobbiamo realizzare le velocizzazioni, la Fiumefreddo-Giampileri, la Fiumetorto-Castelbuono; la Catania-Palermo. Come dicevo, non basta il commissario; quella rete, quel sistema nazionale integrato dei trasporti dovrà diventare un grande documento di programmazione; il Governo deve mettere insieme tutte le opere che servono per rilanciare il Mezzogiorno, renderlo competitivo. Per far diventare attrattiva quell'area rispetto ai grandi sistemi di trasporto del Mediterraneo è necessario un grande documento di programmazione e il Governo deve investire su queste infrastrutture, alla luce del sole, con grande trasparenza, portando il dibattito in Parlamento, portando il dibattito nelle Commissioni parlamentari.

Noi, come gruppo di Azione-Italia Viva, a condizione che si faccia tutto questo, che tutto proceda con la massima celerità e con la massima trasparenza, che le risorse che noi apposteremo siano sempre proficuamente investite, con le regole e le indicazioni che anche i nostri organi dello Stato hanno già dato, che tutto questo sia realizzato o, comunque, sia, in maniera trasparente, reso visibile, dichiariamo il nostro voto favorevole alla realizzazione di questo attraversamento stabile (*Applausi dei deputati del gruppo Azione-Italia Viva-Renew Europe e di deputati dei gruppi Lega-Salvini Premier e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Francesco Cannizzaro. Ne ha facoltà.

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, membri del Governo, è per me un vero privilegio intervenire, a nome e per conto di Forza Italia, in dichiarazione di voto su questo provvedimento; è per me un privilegio intervenire a nome e per conto di Forza Italia e, quindi, anche del nostro leader Silvio Berlusconi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*), e voglio partire proprio da lui,

perché vorrei ricordare a me stesso, ma anche a quest'Aula – anche se lo ricorderete tutti – che il primo ideatore, il primo stimolatore rispetto a questa grande opera ha un solo nome, ed è quello di Silvio Berlusconi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). E, allora, concretamente, Silvio Berlusconi, nel 2001 - lo ricorderemo -, attraverso i *media* nazionali, segnatamente attraverso una trasmissione televisiva, firmò un contratto con gli italiani e proprio in quel contratto vi era, tra i primi punti, la realizzazione del ponte sullo Stretto, tra i tanti poi concretizzati negli anni.

Nel 2003 si arrivò a quel famoso programma quadro che richiamava la realizzazione del ponte sullo Stretto e poi inevitabilmente puntava a quella che doveva essere una straordinaria opera d'accesso a questa grande infrastruttura, che era il rifacimento della Salerno-Reggio Calabria, oggi percorribile in tutte le sue funzioni, ammodernata, adeguata, degna di nome, quasi al 90 per cento, grazie a quel Governo, grazie a Silvio Berlusconi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). È proprio in quel programma quadro si faceva riferimento a quella che doveva essere la svolta per il Meridione del nostro Paese, in particolar modo della Calabria e della Sicilia: il corridoio ferroviario dell'alta velocità-alta capacità da Battipaglia a Reggio Calabria, e lo stesso dicasi per il triangolo di Messina-Catania-Palermo. Ricorderete bene che poi arrivò, con un atteggiamento anti-sviluppista, con il solito atteggiamento del “no” della sinistra, Romano Prodi e, con un colpo di penna, cancellò tutto. Poi tornò Silvio Berlusconi, nel 2008 e, nel mentre avviava l'iter per rivitalizzare le procedure per la realizzazione di questa grande opera, come il ponte sullo Stretto, qualcuno, preoccupato a Bruxelles, evidentemente la sinistra europea, si preoccupava come abbattere politicamente Silvio Berlusconi; perché - lo ricorderete bene - proprio in quell'anno lo *spread*, così, all'improvviso, senza motivi oggettivi, senza motivi economici europei,

arrivò alle stelle. Ecco, io credo che uno degli elementi principali per quella aggressione politica fu appunto la minaccia del ponte sullo Stretto, che poteva e doveva essere realizzato in quegli anni perché, evidentemente, in Europa questa grande opera già di per sé rappresentava una minaccia (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). E, allora, arrivò il signor Monti e, come fece Prodi, anzi, peggio di Prodi, con un colpo di penna cancellò tutto quello che di buono il centrodestra e Berlusconi avevano realizzato.

Oggi siamo entusiasti, siamo contenti; il Ministro Salvini, al quale va il mio ringraziamento, per la determinazione, l'efficacia, l'efficienza con cui sta guidando il suo Ministero, parla di prima pietra; io mi permetto sommessamente di dire al Ministro Salvini che, secondo me, non si può parlare di prima pietra, perché di prime pietre rispetto alla realizzazione del ponte se ne sono già evidentemente posate, altro che prima, altro che seconda, terza pietra; quante gettate di cemento armato e pose di pilastri - e mi riferisco esattamente a una delle opere più strategiche e propedeutica alla realizzazione del ponte sullo Stretto, ossia la variante di Cannitello - sono state già poste in essere. La variante di Cannitello, nel cuore della città di Villa San Giovanni, è un'opera propedeutica alla realizzazione del ponte sullo Stretto, perché, per chi non lo sapesse - evidentemente gli amici della sinistra, che invito chiaramente a studiare anche un po' di cronistoria rispetto a questa grande opera -, essa ci darà la possibilità di installare la prima torre in modo veloce, dal lato calabro, nel cuore, come detto, di Villa San Giovanni. Tra il 2008 e il 2009 furono realizzate queste opere, con 26 milioni di euro, e non mi pare che ci furono infiltrazioni mafiose perché il Governo di allora - ricordo, il Ministro Maroni - ebbe la felice intuizione di avviare un processo di controllo innovativo; quell'opera fu realizzata in due anni, senza alcuna infiltrazione mafiosa, con una straordinaria ricaduta sul territorio e ciò chiaramente faceva ben sperare rispetto

alla successiva realizzazione del ponte sullo Stretto. Ecco, la realizzazione della variante di Cannitello fece preoccupare l'Europa evidentemente, che per questa straordinaria opera si sentiva, come dicevo poc'anzi, già minacciata: Berlusconi, il centrodestra, il Governo italiano sta facendo veramente sul serio. E sapete, secondo alcuni dati statistici, perché l'Europa si sentiva in quel momento minacciata? Perché, in maniera inevitabile, nel momento in cui dovesse essere realizzato il ponte sullo Stretto, la Calabria, la Sicilia e quindi l'Italia diventerebbero la naturale piattaforma logistica dell'Europa, cosa che oggi non è (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e di deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Basti pensare che le navi portacontainer provenienti dall'Asia e dall'Africa, quindi dal Canale di Suez, non guardano con interesse all'Italia ma, attraverso lo stretto di Gibilterra, impiegano oltre 8 giorni per arrivare e poi attraccare nei porti del Nord Europa, come Belgio, Germania e Olanda, quando, invece, in Sicilia e in Calabria abbiamo due porti assolutamente attrattivi e mi riferisco, al porto di Augusta, in Sicilia, e alla straordinaria piattaforma di Gioia Tauro. Il porto di Gioia Tauro oggi è il primo - primo! - porto a livello mondiale per *transshipment* ed è l'unico porto italiano che riesce a ospitare le navi più grandi del mondo, nonché l'unico porto italiano - forse il secondo al mondo - per il retroporto e, quindi, per la sua zona economica speciale. Un retroporto che non ha uguali in Europa e, quindi, anche nel mondo. Queste due piattaforme possono e dovranno divenire l'*hub* principale del Mediterraneo e lo dobbiamo ribadire anche in quest'Aula. Lo diciamo oggi perché alcuni dati statistici ce lo segnalano, ma questa idea - che evidentemente minaccia anche un po' interessi europei - non era di Cannizzaro - meridionalista, reggino, calabrese e uomo del Sud, o i colleghi che sono qui accanto a me, anche loro provenienti dal Sud d'Italia - ma di un milanese, già Ministro del Regno d'Italia, come Cesare Correnti, che nel 1868

aveva già visto lungo individuando quello che doveva essere il naturale passaggio dall’Africa e dall’Asia, passando per l’Italia per poi arrivare al Nord Europa. Così non fu perché i poteri forti, quelli europei, pensarono bene di bloccare la realizzazione del ponte.

Allora, io credo che sia opportuno chiarire un fatto, seppure in maniera molto veloce, quando i colleghi della sinistra, per spaventare un po’ il popolo, parlano dei costi di questa grande opera. Ma volete capire e vi volete rendere conto che questa è un’opera che si pagherà da sola? Questa è un’opera che avrà uno *shock* economico straordinario, senza nessun precedente nella storia. Sono straordinariamente felice per l’attività emendativa svolta all’interno delle Commissioni, e qui voglio ringraziare il presidente Rotelli, il presidente Deidda e i Sottosegretari Rixi, Siracusano e Ferrante. In particolar modo, ringrazio i Sottosegretari Ferrante e Siracusano, non perché sono i Sottosegretari di Forza Italia ma perché ci hanno creduto sin dall’inizio con l’attività che abbiamo svolto in Commissione (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). Poi la Sottosegretaria Siracusano, conosciuta al Sud come la donna del ponte, oggi si ritrova, anche da Sottosegretario, a dare un impulso diverso, e per questo la voglio ringraziare, non per quello che ha fatto in queste settimane ma per quello che ha fatto quando forse in pochi, con i Governi tecnici, ci credevano, per le battaglie svolte in Aula e non solo (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). Grazie Matilde per le tue battaglie pregresse, che oggi ci vedono qui entusiasti a continuare in quella direzione. Mi piace esaltare l’attività emendativa che ha guardato ai territori, Presidente, perché noi ci siamo confrontati con i sindaci e con gli amministratori. Il mio pensiero in questo momento va proprio ai sindaci, che avranno una ricaduta inevitabile sull’area dello Stretto, sia sulla sponda calabrese che sulla sponda siciliana, in termini di trasporto pubblico locale,

di attivazione di porti nuovi e il potenziamento di quelli già esistenti. Ciò, lo ripeto, grazie all’attività emendativa promossa da Forza Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*). Dunque, ringrazio i colleghi per il lungimirante apporto che hanno dato.

PRESIDENTE. Onorevole concluda, per favore.

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). E allora chiudo, Presidente, e la ringrazio. Io credo che noi dobbiamo andare avanti determinati più che mai, e devono smetterla - e concludo davvero - di tentare, attraverso queste frasi-slogan scopiate di qua e di là, queste forze politiche della sinistra a dire che il ponte non si può fare perché poi ci sarà l’infiltrazione mafiosa. Ma che esempio date ai giovani e agli italiani? Lo Stato siete anche voi! Vuol dire che noi non siamo in grado di garantire una grande opera, piuttosto che una piccola opera, perché paurosi della mafia e della *’ndrangheta*? Noi siamo più forti della criminalità organizzata (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e di deputati dei gruppi Fratelli d’Italia e Lega-Salvini Premier*) e lo abbiamo dimostrato e lo dobbiamo dimostrare all’Europa.

PRESIDENTE. Concluda.

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). Non possiamo dire: noi non realizziamo una grande opera perché c’è la mafia o perché c’è la *’ndrangheta*. È un cattivo esempio anti-Stato. Noi siamo lo Stato e per primi lo dobbiamo rappresentare e difendere!

Allora, Presidente, concludo dicendo ai nostri Sottosegretari, al Ministro Salvini e al Premier Meloni, cui va, ovviamente, il nostro ringraziamento e tutto quello di Forza Italia: avanti tutta, determinati più che mai, perché il ponte sarà un grande sogno che realizzerà questo Governo. Il ponte, una volta realizzato, sarà una grande conquista, sicuramente di

Giorgia Meloni...

PRESIDENTE. Concluda ... concluda!

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). ... sicuramente di Matteo Salvini, sicuramente del Governo di centrodestra, ma - chiudo come ho iniziato - un grande sogno che ha sempre avuto nel cassetto il grande *leader* del centrodestra, Silvio Berlusconi (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Cannizzaro.

FRANCESCO CANNIZZARO (FI-PPE). Allora, per tutte queste ragioni, Presidente, Forza Italia voterà a favore di questa conversione in legge (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Daniela Morfino. Ne ha facoltà.

DANIELA MORFINO (M5S). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, su questo progetto, che è più un sogno, che sfocia spesso in delirio, che un progetto vero e proprio, è stato detto di tutto e il contrario di tutto, con una faziosità e una partigianeria, da parte delle forze politiche di maggioranza, a dir poco imbarazzante quanto irricevibile.

Ma il quadro che abbiamo davanti, signor Presidente, è il seguente ed è giusto che i cittadini lo sappiano. Il Governo ha deciso di riprendere l'idea del ponte sullo Stretto tra gli squilli delle fanfare della sua propaganda e per farlo ha deciso di riesumare un progetto risalente al 2011, che già all'epoca presentava almeno una ventina di nodi tecnici da sciogliere.

È noto anche ad un bambino che in ingegneria 12 anni sono un'era geologica, ma nulla: per il Governo va bene quel progetto lì e, ad oggi, non sappiamo se quei nodi, legati

alla staticità, all'impatto ambientale e a quello economico, siano stati realmente sciolti o meno.

Altro punto importante è quello dei costi. L'opera, che sempre nel 2011 aveva un costo preventivato di 5 miliardi di euro, ora, per quello che sappiamo, ci costerà 13 miliardi di euro. Ma nessuno si è preoccupato di capire quale sarà il reale beneficio per la Sicilia, per la Calabria e per tutto il Paese (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Oltretutto, parliamo di soldi che allo stato attuale non ci sono, ma che il Governo vuole spendere, quando invece i soldi che ci sono, cioè quelli del PNRR, portati a casa dal nostro presidente Conte (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) al termine di un'estenuante trattativa con l'Europa, il Governo non riesce a spenderli, tanto che proprio il partito di Salvini vuole rimandarne indietro una parte. Siamo proprio al paradosso, uno dei tanti che il Paese ha vissuto in questi 7 mesi di sgangherato percorso del centrodestra (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

Inoltre, signor Presidente, registriamo stranezze e ambiguità, in primo luogo, nell'iter normativo di riattivazione della società Stretto di Messina Spa, che ad oggi era stata posta in liquidazione e che era costata a tutti qualcosa come 300 milioni di euro per non fare nulla, se non fornire poltrone e consulenze (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Una società pubblica emblema di sperpero di denaro pubblico! E il Governo Meloni che ha fatto? Ha conferito alla società Stretto di Messina Spa un importo di 50 milioni di euro per ricostruire il capitale sociale. Inoltre, il Governo Meloni continua a prenderci in giro dicendo che il DL Ponte riduce i componenti di amministrazione con un risparmio economico. Ma dico io: pensate veramente di prenderci in giro? Pensate veramente di prendere in giro gli italiani (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)?

E poi spiegate agli italiani perché il Governo intende riesumare il vecchio contratto di concessione e il vecchio progetto. Soprattutto,

intende affidare l'esecuzione e la costruzione del ponte alla vecchia società affidataria, eludendo il sistema dell'evidenza pubblica con bando europeo. Sì, Presidente, si tratta della stessa società che, per lo stesso progetto, oggi chiede allo Stato un risarcimento danni di 800 milioni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Diciamolo agli italiani! È assurdo, Presidente, quanto imbarazzante.

Non solo. Le immagini di oggi, le immagini di pochi giorni fa, le immagini del viadotto calabrese del silano, che si sgretola come un grissino, hanno fatto il giro del mondo e ci hanno fornito una fotografia raccapricciante della condizione in cui versano tante opere pubbliche nel nostro Paese, al Sud in particolare.

In Sicilia, in questi giorni di forte pioggia, frane e smottamenti hanno messo a nudo tanti altri casi di strade o ponti impercorribili. Di fronte a uno scenario simile, signor Presidente, tutti gli italiani si domandano se quei 13,5 miliardi - ove mai il Ministro Salvini riuscisse davvero a reperirli - non fossero più urgenti da investire in un grande piano di messa in sicurezza delle infrastrutture esistenti, quindi, in una massiccia cura autostradale, ferroviaria, stradale e in un potenziamento del trasporto navale e aereo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*). Così pure, forse, sarebbe più logico rilanciare gli investimenti in collegamenti frequenti tra la Sicilia, la Calabria e il resto della penisola. Il ponte sullo Stretto, signor Presidente, è un'opera non utile, è un'opera non urgente. Riteniamo, infatti, che in questo preciso momento abbiamo bisogno di un ponte della perequazione territoriale (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*) e dello sviluppo economico, volto a contrastare la crisi che stiamo attraversando. Non possiamo oggi permetterci altri sprechi!

Poi mi chiedo, Presidente - è un pensiero che mi balena da tempo in testa -, visto che il Ministro Salvini è venuto parecchie volte in Sicilia e in Calabria in campagna elettorale e a girare i paesi, soprattutto durante le sagre e le feste varie: mentre viaggiava lungo le

strade siciliane e calabresi per caso dormiva o giocava con il cellulare (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)? Chiedo! Non si è mai accorto delle autostrade e delle strade franate e dissestate o con cantieri aperti perenni? Mai? Evidentemente no, se continua a pensare in maniera ossessiva al ponte sullo Stretto di Messina e a dichiarare - testuali parole - "il ponte sullo Stretto è nell'interesse di tutti gli italiani".

Per noi, Presidente, questo ponte non è nell'interesse di tutti gli italiani, semmai serve solo agli interessi che girano intorno al ponte ed è cosa ben diversa (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*)! Infatti, come ho detto poco fa, quest'idea ossessiva di Salvini ci costerà 13 miliardi e mezzo, ma nessuno si è preoccupato di capire quale sarà il reale beneficio per la Sicilia, la Calabria e tutto il Paese. Presidente, l'ostinazione perseverante del Ministro Salvini e del Governo Meloni sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, per come presentata e proposta, assume le forme e i contenuti di un disegno distopico, assume i contorni di una trama cinematografica o meglio di un'opera teatrale dell'assurdo che potremmo oggi intitolare: "Date urgentemente un ponte al Ministro Salvini, vi preghiamo" (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

In conclusione, Presidente, che dire ancora? Questo è il Governo Meloni, il Governo degli sprechi, il Governo delle ingiustizie, il Governo delle discriminazioni, il Governo dell'autodistruzione ambientale. Con questo decreto vi siete superati, vi siete affrettati a inaugurare il periodo dello sperpero di denaro pubblico e, per tale motivo, il MoVimento 5 Stelle si batterà con tutti gli strumenti a disposizione per frenare e arrestare questa deriva assurda. Dicevate di essere pronti; a noi, invece, pare che siete pronti a fare solo il disinteresse degli italiani. Pertanto, vi anticipiamo che il MoVimento 5 Stelle voterà convintamente contro questo decreto (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare

l'onorevole Furgiuele. Ne ha facoltà.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Grazie, Presidente. Sono ben note le motivazioni, perché ampiamente discusse, alla base della necessità di realizzare il ponte sullo Stretto. Tali motivazioni, di cui ho parlato anche la settimana scorsa come relatore proprio in quest'Aula, sono state poste alla base di un confronto serrato anche all'interno delle Commissioni competenti, trasporti e ambiente.

È emerso che, nei fatti, ci sono poche - dico poche - sacche di resistenza relativamente alla realizzazione di quest'opera, che - voglio ribadirlo - non rilancerà soltanto una parte del Paese, ma tutta l'Italia. Signor Presidente, il ponte sarà fondamentalmente il simbolo, concreto ed evidente, di un rinnovato e ritrovato spirito dell'Italia in chiave occidentale (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), Occidente inteso finalmente come Europa, inteso finalmente come Mediterraneo. Quest'opera rilancerà, sì, il Mezzogiorno d'Italia, ma anche tutta la Nazione.

Durante i lavori abbiamo cercato di comprendere, anche quest'oggi, i timori e le paure di certi settori delle opposizioni. Abbiamo cercato anche di confrontarci su aspetti meramente tecnici e pratici, anche quando gli stessi non riguardavano direttamente questo provvedimento. Quello che non siamo riusciti a capire e ad accettare e che non accetteremo mai è il "no" preconcepito alla realizzazione di quest'opera, soprattutto quando arriva dai settori che si dichiarano progressisti. Signor Presidente, non si può più essere ostaggi di una certa propaganda dei "no" preconcepiti (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), non si può più essere ostaggi di determinati copioni che vengono enunciati continuamente dalle opposizioni da oltre un trentennio, anche in modo poco convinto. Ce la dobbiamo dire tutta la verità, signor Presidente: qui c'è anche chi, pur di andare contro il Governo, contro Salvini e contro la Lega, è disposto a recitare una parte all'interno di un copione (*Applausi dei deputati del gruppo*

Lega-Salvini Premier), senza neanche crederci convintamente.

Allora, signor Presidente, è emerso da tutta la discussione che fondamentalmente, in base alle evidenze scientifiche, la realizzazione dell'opera non solo migliorerà il trasporto delle persone e delle merci, non solo consentirà ad oltre 400.000 aziende siciliane finalmente di poter competere alla pari con altre del continente e del resto del mondo, ma sarà un'opera che svilupperà la nostra Nazione.

Ne abbiamo sentite di ogni genere e anche oggi - lo voglio ripetere - si è detto che l'opera costa troppo, ma l'adeguamento dei prezzi è avvenuto per via dell'aumento dei costi delle materie prime e, soprattutto, della contingenza storica nella quale viviamo, il COVID e la guerra. È un adeguamento che comunque, grazie a questo provvedimento, si cristallizza a 13,5 miliardi. Questo aumento dei costi, forse, dovrebbe essere ascritto anche alla responsabilità di una determinata politica, di determinati politici dei "no", dei tecnocrati che, nel 2011, hanno bloccato quest'opera (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Se avessimo saputo cogliere l'occasione per tempo, probabilmente avremmo speso di meno e l'opera sarebbe già stata montata.

Si è detto che la campata unica è vetusta: falso. Questo progetto è stato realizzato e verrà posto in essere seguendo le più avanzate tecniche antisismiche e di ingegneria civile (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Sono stati i tecnici che, durante le audizioni, ci hanno detto che il ponte potrà resistere a magnitudo superiori a quelle storicamente registrate nell'area. Ci viene detto che sarà un'opera invasiva per l'ambiente: falso pregiudizio, falso mito. L'opera è stata progettata minuziosamente, per avere un impatto minimo con le realtà circostanti e con l'ambiente, in generale. Anche la scelta della campata unica - ed entriamo nei meandri tecnici, che non attengono a questo decreto - è una scelta che, al di là degli aspetti tecnici, è fatta per un impatto zero sui fondali (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

I piloni sono sulla terraferma: zero impatto sulla fauna e sulla flora marina, zero interferenza con il traffico marittimo (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Il punto più alto del ponte è 65 metri; nel mondo esistono due o tre navi che superano di 2 o 3 metri questa altezza e che hanno anche i comignoli reclinabili e non è detto che debbano passare necessariamente da lì (*Commenti*).

Allora, di ambiente potremo parlare moltissimo, ma mi piacerebbe partire dal ricordare che lì, un tributo gravissimo in termini di salute, lo hanno pagato i cittadini di Villa San Giovanni e di Messina. E non sono io a dirlo, ma sono le evidenze scientifiche e le evidenze cliniche, le quali dimostrano che, per via del traffico marittimo, altamente inquinante, è in aumento il numero dei tumori proprio in quella zona...

ANGELO BONELLI (AVS). Vergognati!

PRESIDENTE. Per cortesia, onorevole Bonelli.

DOMENICO FURGIUELE (LEGA). Il ponte non è una lingua di asfalto. Il ponte, fondamentalmente, è una rete ferrata, che notoriamente inquina tre volte in meno rispetto al traffico marittimo. Dunque, dall'aria, dalle emissioni in aria, grazie al ponte, verranno tolte 140 mila tonnellate di CO₂ l'anno (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

Oggi, signor Presidente, vorrei dire che quest'opera è uno spartiacque tra chi guarda alla modernità e chi ha un modo vetusto di guardare al mondo. Oggi, gli italiani di tutte le fedi politiche hanno modo di capire chi è per l'innovazione e chi, invece, vuole annegare nello stagno dei pregiudizi, nello stagno delle false credenze ideologiche. Noi sposiamo l'evoluzione, lo sviluppo dell'Italia, lo sviluppo dell'Europa (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*). Lasciamo ad altri il vetusto copione delle filastrocche dei "no" preconcepi. Se lo mettano in testa, signor Presidente, gli amici dell'opposizione: sono di

fronte a un Governo mobilitante, che lascerà il segno nella storia.

Noi, signor Presidente, andremo diritti, con una convinzione granitica, forte delle credenze, dei conforti scientifici e dei conforti tecnici, ma anche - lo dico, da calabrese, orgogliosamente cristiano - con il conforto della fede di San Francesco da Paola. Mentre vi parlo, fulgide mi vengono in mente le immagini di un dipinto che si trova nella chiesa di San Francesco da Paola, a Sambiase, nella città di Lamezia Terme, che ritrae il santo, protettore delle genti di mare, mentre attraversa, con il suo mantello, proprio quello Stretto. E, allora, signor Presidente, per me, ma non soltanto per me, ve lo assicuro, per tanti cittadini italiani sparsi per il mondo, quella immagine, la potenza iconica di quella immagine, è lo sprone più forte a fare di più, con più amore, con più passione, per l'Italia, affinché questa grandiosa opera si possa realizzare e magari porti il nome di San Francesco da Paola, fonte di spirito e fonte di fede (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier e di deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Con questo auspicio, Presidente, a nome del gruppo Lega, annuncio il voto favorevole a questo provvedimento, un voto favorevole per un'opera grandiosa, che porterà l'Italia di nuovo all'avanguardia nel mondo (*Applausi dei deputati dei gruppi Lega-Salvini Premier, Fratelli d'Italia e Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Anthony Emanuele Barbagallo. Ne ha facoltà.

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO (PD-IDP). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, per l'ennesima volta in questa legislatura, il Governo utilizza lo strumento della decretazione d'urgenza. Andiamo avanti ormai esclusivamente con il binomio incessante decreto-legge e fiducia ogni settimana, o, addirittura, per due volte nella stessa settimana. Nel caso di specie, addirittura,

i presupposti della necessità e urgenza vengono utilizzati per un progetto di opera pubblica, senza coperture, tra mille incertezze, che non si sa se mai vedrà il concreto inizio dei lavori, mille incertezze e mille perplessità, a partire dal fatto che viene prevista un'opera che non ha riscontri empirici, che non ha riscontri fisici, che non ha riscontri in natura. Il ponte più lungo del mondo, ad oggi, infatti, è quello di Akashi, in Giappone, di circa 1.900 metri. Il Governo Meloni propone un ponte ad una campata, con una luce di circa 3.200 metri, pari quasi al doppio del ponte più lungo ad oggi esistente al mondo. E tutti gli studi fatti dai Governi precedenti dimostrano che, con le folate di vento, si è costretti a chiudere anche il traffico lungo il ponte fatto proprio in quella zona.

Non hanno ricevuto risposta, in proposito, le nostre domande, avanzate nelle Commissioni parlamentari e nel dibattito d'Aula sulla pregiudiziale e sulla fiducia, a proposito della vulnerabilità sismica e dell'idoneità statica.

Sono stati bocciati tutti i nostri emendamenti, anche con specifico riguardo ai due piloni, alti ben 399 metri - il progettista non ha avuto il coraggio di scrivere 400 metri - e di ben 100 metri più alti della Torre Eiffel. L'opera ricade in una zona di alto valore paesaggistico, con 2 Zone di protezione speciale e 11 Zone speciali di conservazione. Il Ministro Salvini ha avuto il coraggio di dire, nei mesi scorsi, a Taormina, che quest'opera - cito testualmente - sarebbe l'opera più *green* del mondo. Altro che opera più *green*!

Per non parlare del parere VIA-VAS. Già il vecchio parere del 15 marzo 2013 imponeva numerosi approfondimenti e chiarimenti su diversi aspetti. Inopinatamente, la risposta a queste perplessità è stato l'articolo 3, comma 6, del testo in esame, che prevede che la valutazione di impatto ambientale debba essere concentrata solo sugli elementi di novità del progetto. Questa, signor Presidente, è una scelta irresponsabile, che presterà il fianco a ricorsi incidentali davanti alla Corte costituzionale, fatti dalle varie associazioni,

dai privati e dai subappaltatori. La valutazione di impatto ambientale va effettuata su tutti i contenuti del progetto definitivo integrato e deve prevedere un giudizio complessivo, unitario, sia sull'impianto originario sia sulle prescrizioni nuove ed aggiuntive.

Ancora, le coperture non ci sono, solo un generico richiamo all'accesso ai fondi nazionali ed europei: insomma, carta straccia.

Ancora, abbiamo proposto più volte una specifica vigilanza sulla concessionaria, a proposito dei subappalti, della formazione del personale, del controllo sulla regolare esecuzione del contratto, della regolare manutenzione dell'opera, ammesso che verrà mai realizzata, per non parlare poi delle tariffe a carico dei cittadini. Nessuna risposta.

Ancora, c'è un grande assente nel testo ed è il dibattito pubblico. L'abbiamo ripetuto più e più volte. Mentre la legislazione europea e mondiale va da una parte, il Governo Meloni va dall'altra parte. Per la prima volta, con il decreto legislativo n. 50 del 2016, nell'ordinamento giuridico italiano è stato introdotto il dibattito pubblico. Il successivo decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n. 76 del 2018 prevede il dibattito pubblico per tutte le opere stradali e ferroviarie che superano i 500 milioni di euro. A maggior ragione, per l'opera più importante e attesa, il dibattito pubblico va fatto.

Ancora, è insopportabile questo atteggiamento volto alla linea unilaterale e autoritaria, senza il coinvolgimento e la partecipazione degli enti locali. È quello che è accaduto per i sindaci del comune di Messina e di Villa San Giovanni, per i quali non viene prevista la partecipazione, neppure a titolo gratuito, nel consiglio di amministrazione.

A fronte delle evidentissime perplessità che abbiamo evidenziato, il testo che arriverà a breve al voto finale, però, signor Presidente, garantisce alcune certezze, a partire dai compensi dei consiglieri di amministrazione. Inusualmente, viene infatti prevista la deroga, nel testo, al limite di 240.000 euro, che è il tetto massimo per i componenti dei

consigli di amministrazione delle società a partecipazione pubblica. In un momento di crisi come questo, quando tante famiglie non arrivano a fine mese, è una vergogna e ripugna alla coscienza collettiva che venga prevista un'indennità così alta per consiglieri che non è detto che lavoreranno, così come non è detto che inizierà quest'opera. Del pari, è insopportabile che analoghi compensi, in questo caso pari a 500.000 euro annui, vadano ai componenti del comitato scientifico, scelti senza procedura di trasparenza e senza un regolare e naturale coinvolgimento degli ordini professionali.

Ancora, le procedure espropriative: con la dichiarazione di pubblica utilità, prevista nella manovra dello scorso anno, il valore per 1.000 immobili previsti dalla procedura espropriativa è zero; non solo degli immobili, ma anche delle attività produttive e delle famiglie che rischiano concretamente di spostare la loro organizzazione di vita e familiare.

Il Governo non ha avuto neanche un minimo di *pietas* cristiana per fermarsi davanti all'eliminazione di uno dei cimiteri di Messina, che salterebbe con la previsione di quest'opera pubblica. Più volte abbiamo chiesto in Commissione un ufficio speciale per le espropriazioni per capire cosa sta succedendo, per capire quale è il costo, invece la risposta è stata una procedura farraginosa e volta esclusivamente alla digitalizzazione.

Ancora, l'aumento dei costi del progetto è di circa il 50 per cento, con la scusa di sanare il contenzioso, laddove da nessuna parte era previsto il rischio concreto di perdere quella causa. A proposito del costo dell'opera, Presidente, abbiamo notato delle strane premure da parte della maggioranza che, con uno specifico emendamento, seguito da un pronto parere favorevole del Governo, ha proposto un singolare, cervellotico e, francamente, mai sentito prima doppio adeguamento dei prezzi e delle voci di prezzo. Lo diciamo davanti al Paese: l'interesse pubblico avrebbe imposto di contenere i costi e realizzare un'opera sicura che tuteli l'ambiente e il paesaggio, con un procedimento

trasparente. Invece, quell'emendamento tutela tutto tranne l'interesse pubblico (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*)! Presidente, certamente quell'emendamento di trasparente non ha un bel nulla.

Concludo. Il Governo ha deciso di andare avanti a colpi di maggioranza, fuggendo il confronto parlamentare e il dibattito pubblico, ma la scorciatoia che prendete oggi vi porterà a sbattere. Sono troppe le forzature sul progetto e sulla procedura e, soprattutto, sui conti che non tornano, quelli del costo dell'opera; inoltre, le coperture non ci sono. Continueremo la nostra battaglia politica dentro quest'Aula ma anche nelle piazze, per avversare questa soluzione nefasta. Per queste ragioni, il Partito Democratico voterà contro il testo all'esame dell'Aula oggi (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mattia. Ne ha facoltà.

ALDO MATTIA (FDI). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghe, onorevoli colleghi, nel premettere il voto favorevole del gruppo Fratelli d'Italia sulla conversione del decreto-legge n. 35 del 2023, approvato dal Consiglio dei ministri lo scorso 31 marzo, non posso nascondere la grande soddisfazione personale, e dell'intero gruppo parlamentare Fratelli d'Italia alla Camera, per essere qui, oggi, a vivere una giornata storica per il nostro Paese. Infatti, grazie all'approvazione di questo importante provvedimento, finalmente si potrà riavviare l'iter realizzativo del ponte sullo stretto di Messina. È un'opera prioritaria e di preminente interesse nazionale che avrà un ruolo essenziale per il potenziamento della rete infrastrutturale, non solo dell'Italia, ma dell'intera Unione europea, con un impatto significativo sotto il profilo della politica di coesione europea, nell'ottica del potenziamento del trasporto merci e passeggeri e del mercato interno.

Da quel lontano 17 dicembre 1971, quando

la legge n. 1158 affidava la prima concessione per la realizzazione dell'opera, sono passati oltre 50 anni e intere generazioni, che hanno sognato un collegamento stabile tra la Calabria e la Sicilia, sono rimaste puntualmente deluse. Peraltro, va dato atto che, nel 2001, il Governo di centrodestra, con la "legge obiettivo", riconosceva per la prima volta il carattere strategico dell'opera, dando il via alla progettazione preliminare, approvata dal CIPE nell'agosto del 2003, ed approvando il progetto definitivo a luglio 2011.

Poi, nel 2012, con la caduta del Governo, un nuovo lungo stop fino a quando, grazie a disposizioni dell'ultima legge di bilancio, in particolare della norma contenuta all'articolo 1, comma 487, della legge 29 dicembre 2022, n. 197, il collegamento stabile viario e ferroviario tra Sicilia e continente ed opere connesse è stato definitivamente dichiarato opera prioritaria e di preminente interesse nazionale al fine di rilanciare l'economia del Paese attraverso il completamento della rete infrastrutturale primaria e contribuire agli obiettivi dell'Unione europea relativi alla rete transeuropea dei trasporti.

In particolare, il decreto-legge che siamo chiamati a convertire in legge prevede l'adeguamento dell'attuale progetto definitivo - un ponte a campata unica lungo quasi 3,5 chilometri e largo 60 metri - alle più recenti norme tecniche di costruzione e regole di progettazione, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali da costruire, nonché alle normative vigenti in ambito archeologico, ambientale e paesaggistico. Quelle stesse tecniche hanno consentito in Europa la realizzazione del ponte sullo Stretto di Øresund, che collega Malmö in Svezia con Copenaghen in Danimarca, inaugurato nel 2000 e lungo oltre 15 chilometri, oppure del ponte sospeso dei Dardanelli in Turchia, inaugurato nel 2022, lungo oltre 4,5 chilometri, con una luce tra le due torri di oltre 2 chilometri. Tutte opere che, come il ponte sullo Stretto di Messina, hanno già affrontato e fornito soluzioni tecnologiche ad ogni profilo di criticità connesse al vento, alla

sismicità dell'area, al transito della navigazione.

Inoltre, il decreto-legge che siamo chiamati a convertire rimuove tutti gli ostacoli burocratici e amministrativi che oggi si frappongono al riavvio del percorso per la realizzazione. Infatti, viene ridefinita la compagine societaria della società Stretto di Messina Spa, prevedendo che la quota di maggioranza spetti al Ministero dell'Economia e delle finanze, che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, mentre la quota restante è attribuita alla società Rete ferroviaria italiana, ad ANAS, alla regione siciliana, alla regione Calabria, garantendo il protagonismo centrale dello Stato e delle due regioni direttamente coinvolte. Altro che scarso coinvolgimento denunciato dalle opposizioni (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia!*)

In più, sono adottati provvedimenti straordinari che consentono la ripresa dei rapporti contrattuali tra la medesima società concessionaria, il contraente generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera stessa.

Tale riassetto giuridico viene, poi, accompagnato da un deciso snellimento delle procedure espropriative - emendamento a mia prima firma dibattuto ed approvato in Commissione - e grazie a due specifici strumenti innovativi: il primo, denominato "cassetto virtuale", è uno spazio Internet ad accesso riservato, finalizzato a dematerializzare lo scambio diretto di comunicazioni e documenti con i destinatari delle procedure, favorendo l'accesso agli atti. Il secondo, denominato "fascicolo virtuale", è uno spazio Internet a libero accesso, finalizzato a incrementare pubblicità e trasparenza delle procedure e ad ospitare le comunicazioni indirette. Un modo per modernizzare e digitalizzare le procedure di espropriazione per pubblica utilità, afflitte dall'obsolescenza di un impianto procedimentale ancora oggi in larga parte riconducibile alla vecchia legge sugli espropri del 1865.

Infine, per prevenire e reprimere eventuali

tentativi di infiltrazione mafiosa, il decreto prevede che le attività di monitoraggio della realizzazione dell'opera siano affidate a un comitato di coordinamento, che sarà istituito presso il Ministero dell'Interno.

Orbene, signor Presidente e colleghi tutti, se il Governo Meloni ha il merito di aver riproposto con forza e determinazione nell'agenda politica italiana il progetto del ponte sullo Stretto, ora tocca all'intera classe politica della nostra Nazione approvare il provvedimento in discussione per dare alla Sicilia, alla Calabria e all'Italia intera un'occasione di riscatto che non può essere sprecata (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). Per questo dai banchi della maggioranza, più forte e più coesa che mai, che sente tutto il peso della responsabilità di dover approvare il decreto in esame, vorrei ancora una volta invitare le colleghe e i colleghi delle minoranze a rimuovere barricate e steccati ideologici, a sgombrare il dibattito da argomenti sterili che tendono solo a generare confusione nell'opinione pubblica.

A loro, signor Presidente, rivolgo l'ultimo appello a voler garantire alla Sicilia, alla Calabria, all'Italia e all'intera Unione europea un'ulteriore occasione di sviluppo economico, sociale e territoriale. Sì, perché anche per l'Unione europea la realizzazione del ponte diventa un assetto strategico che completa la dorsale Nord-Sud del continente, di quella rete infrastrutturale scandinavo-mediterranea che va da Helsinki a Palermo, contribuendo agli obiettivi dell'Unione europea in materia di rete transeuropea dei trasporti e in termini di coesione.

Ma sia ben chiaro, con o senza le minoranze andremo avanti senza indugiare oltre, per il bene della Nazione e della coesione europea.

Il ponte sullo Stretto è un'opera, anche a seguito del completamento dell'"Autostrada del Mediterraneo", A2, Salerno-Reggio Calabria, che rappresenta un tassello prioritario e non più procrastinabile nella più complessiva strategia di ammodernamento della rete ferroviaria e stradale del Meridione d'Italia. Peraltro, si tratta

di un'opera che presuppone il completamento dell'alta capacità della linea ferroviaria Palermo-Catania e soprattutto l'ammodernamento dell'autostrada A19.

Infine, per Fratelli d'Italia e l'intera maggioranza il ponte sullo Stretto è anche un'opera che potrà rappresentare un vanto per la Nazione, al quale guardare con ammirazione e stupore; una grande opera dell'ingegneria e della tecnologia italiana, il cui valore affonda le proprie radici nella storia e che tutto il mondo ci riconosce.

Oggi, e concludo, dobbiamo dire grazie al Governo Meloni, che non si è sottratto ai suoi doveri verso la Nazione e la storia. E noi siamo qui a garantire il sostegno, l'appoggio politico e istituzionale che questa grande opera merita, dando, con il nostro voto favorevole, il via definitivo alle attività di progettazione e realizzazione dell'opera del ponte sullo Stretto di Messina, che finalmente collegherà - dico finalmente collegherà - in modo stabile e duraturo la Sicilia al resto dell'Italia e dell'Europa (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto finale.

(Coordinamento formale - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, la Presidenza si intende autorizzata al coordinamento formale del testo approvato.

(Così rimane stabilito).

(Votazione finale ed approvazione - A.C. 1067-A)

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 1067-A: "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, recante disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la

Sicilia e la Calabria".

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (Vedi votazione n. 52) (Applausi dei deputati dei gruppi Fratelli d'Italia, Lega-Salvini Premier, Forza Italia-Berlusconi Presidente-PPE e Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC, Italia al Centro)-MAIE).

Nomina dei deputati e comunicazione dei senatori componenti la Delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo (AP-UpM).

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare dell'Unione per il Mediterraneo il deputato Giulio Centemero.

Comunico altresì che il Presidente del Senato della Repubblica ha chiamato a far parte della medesima Delegazione le senatrici Simona Petrucci e Francesca La Marca.

Interventi di fine seduta.

PRESIDENTE. Passiamo agli interventi di fine seduta.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Stefano Giovanni Maullu. Ne ha facoltà.

STEFANO GIOVANNI MAULLU (FDI). Grazie, Presidente. Intervengo in questo momento di grande dolore per il Paese e per le zone che sono funestate da danni e da maltempo, soprattutto per rendere omaggio ai volontari della Protezione civile, ai tanti che in maniera assolutamente gratuita, va sottolineato, e disinteressata porgono soccorso alle popolazioni colpite dal maltempo (Applausi). Lo fanno in maniera totalmente gratuita, lo ripeto, lo fanno articolati su base regionale, con un coordinamento nazionale, con un Corpo che - io credo valga la pena ricordarlo

- è stato creato, fondato e amato da Giuseppe Zamberletti, un grande deputato, un grande Ministro di questo Parlamento (Applausi).

Credo, quindi, che in questo momento sia utile rammentare tutto ciò che queste persone fanno in questi momenti di grande difficoltà per le parti del Paese che sono colpite dal maltempo (Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Elisabetta Piccolotti. Ne ha facoltà.

ELISABETTA PICCOLOTTI (AVS). Presidente, onorevoli colleghi, vi porto un attimo a Molfetta, in provincia di Bari, dove la Network Contacts, azienda di telecomunicazioni, sta imponendo a quasi 500 lavoratori trasferimenti forzati dalla sede di Molfetta a quella di Palermo. È un fatto grave, gravissimo, perché la decisione dell'azienda avviene nel bel mezzo di una trattativa sindacale. Infatti, a seguito della pubblicazione del piano industriale dell'azienda, lo scorso marzo, che già prevedeva la mobilità per circa 500 lavoratori, erano iniziati dei colloqui fra i proprietari e i rappresentanti dei lavoratori stessi. L'atto unilaterale da parte della proprietà, di fatto, interrompe i colloqui ed è evidente come l'azienda stia cercando di scaricare le sue difficoltà momentanee sui lavoratori, spingendoli, di fatto, al licenziamento.

Va considerato che buona parte dei dipendenti cui si chiede di trasferirsi in pochi giorni da Bari a 800 chilometri di distanza è costituita da donne che lavorano per 20 ore settimanali e guadagnano circa 700 euro al mese; in molti casi hanno dei figli.

A tal proposito, visto che a questo Governo piace molto parlare di natalità e di figli, sappiamo che queste sono le condizioni in cui vivono milioni di giovani in questo Paese.

Mi giungono, inoltre, notizie che le lettere di mobilità stiano arrivando anche a lavoratori con diversa abilità o a lavoratori che usufruiscono della legge 104, avendo in famiglia casi di disabilità accertata grave, da accudire.

Quello che fa più rabbia, Presidente, è che i lavoratori su cui la proprietà sta scaricando con violenza i costi della crisi sono gli stessi che nel 2019, sempre per venire incontro alle esigenze dell'azienda, avevano rinunciato a parti rilevanti del loro salario e dei loro diritti, sottoscrivendo un accordo in deroga al contratto collettivo nazionale della categoria di riferimento, consentendo a Network un risparmio di circa 14 milioni di euro, per quel che ne sappiamo.

Quindi, privatizzano i profitti e socializzano le perdite e le crisi; è così, è sempre così e vale anche per questo caso che, a mio parere, è paradigmatico della condizione del lavoro in Italia. È incredibile, infatti, che mentre in tutta Europa nel settore pubblico e privato si prevede sempre di più il ricorso allo *smart working*, in Italia continuiamo ad assistere a vicende come questa, il cui esito più probabile è l'esodo involontario di centinaia di lavoratori. Quale bisogno c'è di spostare a 900 chilometri da casa lavoratori e lavoratrici che si occupano dell'assistenza clienti tramite telefoni e PC? È evidente che si tratta, quindi, del tentativo di deprimere i lavoratori e costringerli a dimissioni volontarie.

Va anche detto che il settore delle telecomunicazioni e dei servizi di assistenza è una vera e propria giungla, in cui le istituzioni e la politica hanno consentito la competizione sulla pelle dei lavoratori e delle lavoratrici dei *call center* tramite la dinamica del massimo ribasso negli appalti e non intervenendo sul proliferare di contratti collettivi sottoscritti da finti sindacati, con il solo obiettivo di agevolare le aziende.

Sono tristemente noti - e lo dico a quest'Aula - i casi in cui si lavora a cottimo, sulla base del numero di telefonate, o per 2 euro l'ora e sono note anche le aziende di proprietà pubblica che si rivolgono a questi *call center* che comprimono i diritti dei lavoratori per offrire costi del servizio sempre più bassi. Anche per questo tocca alle istituzioni intervenire.

Noi non possiamo accettare questa dinamica di ricatto, non possiamo accettare

l'atteggiamento padronale dell'azienda, che non ha ritenuto, ad oggi, di valutare alternative ai suoi piani di ristrutturazione aziendale.

Alleanza Verdi e Sinistra farà tutto ciò che è nelle sue possibilità, dentro e fuori il Parlamento, per vedere rispettati i diritti dei 3.000 lavoratori della Network Contacts di Molfetta (*Applausi dei deputati del gruppo Alleanza Verdi e Sinistra e di deputati del gruppo Partito Democratico-Italia Democratica e Progressista*).

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Mercoledì 17 maggio 2023 - Ore 9

1. Discussione sulle linee generali del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali. (C. 1060-A)

— *Relatori: TESTA, per la VI Commissione; PATRIARCA, per la XII Commissione.*

(ore 12,30 e ore 16)

2. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 marzo 2023, n. 34, recante misure urgenti a sostegno delle famiglie e delle imprese per l'acquisto di energia elettrica e gas naturale, nonché in materia di salute e adempimenti fiscali. (C. 1060-A)

— *Relatori: TESTA, per la VI Commissione; PATRIARCA, per la XII Commissione.*

(ore 15)

3. Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata .

La seduta termina alle 19,15.

*SEGNALAZIONI RELATIVE
ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE
NEL CORSO DELLA SEDUTA*

Nel corso della seduta sono pervenute le seguenti segnalazioni in ordine a votazioni qualificate effettuate mediante procedimento elettronico (*vedi Elenchi seguenti*):

nelle votazioni nn. 1 e 5 il deputato Rubano ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 3 la deputata Frijia ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 3 il deputato Ciancitto ha segnalato che si è erroneamente astenuto mentre avrebbe voluto esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 4 la deputata Marrocco ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario;

nella votazione n. 17 il deputato Graziano ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto favorevole;

nella votazione n. 17 il deputato Morrone ha segnalato che non è riuscito ad esprimere voto contrario;

nelle votazioni nn. 18 e 46 la deputata Longi ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario;

nella votazione n. 52 la deputata Kelany ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto favorevole.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 20,45.

VOTAZIONI QUALIFICATE
EFFETTUATE MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

INDICE ELENCO N. 1 DI 4 (VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13)										
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss	
1	Nom.	DDL 1067-A - ODG N. 1 RIF.	288	286	2	144	276	10	53	Appr.
2	Nom.	ODG 9/1067-A/2 RIF.	293	290	3	146	280	10	53	Appr.
3	Nom.	ODG 9/1067-A/3 RIF.	294	291	3	146	191	100	53	Appr.
4	Nom.	ODG 9/1067-A/6	291	272	19	137	103	169	53	Resp.
5	Nom.	ODG 9/1067-A/7	306	193	113	97	193	0	53	Appr.
6	Nom.	ODG 9/1067-A/10	303	300	3	151	127	173	53	Resp.
7	Nom.	ODG 9/1067-A/12	307	305	2	153	121	184	53	Resp.
8	Nom.	ODG 9/1067-A/14	303	301	2	151	126	175	53	Resp.
9	Nom.	ODG 9/1067-A/15	303	298	5	150	124	174	53	Resp.
10	Nom.	ODG 9/1067-A/16	304	293	11	147	119	174	53	Resp.
11	Nom.	ODG 9/1067-A/17	303	298	5	150	114	184	53	Resp.
12	Nom.	ODG 9/1067-A/18	307	303	4	152	128	175	53	Resp.
13	Nom.	ODG 9/1067-A/19	306	302	4	152	128	174	52	Resp.

F = Voto favorevole (in votazione palese). - C = Voto contrario (in votazione palese). - V = Partecipazione al voto (in votazione segreta). - A = Astensione. - M = Deputato in missione. - T = Presidente di turno. - P = Partecipazione a votazione in cui é mancato il numero legale. - X = Non in carica.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo. Ogni singolo elenco contiene fino a 13 votazioni. Agli elenchi é premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

INDICE ELENCO N. 2 DI 4 (VOTAZIONI DAL N. 14 AL N. 26)											
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito	
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss		
14	Nom.	ODG 9/1067-A/20	305	302	3	152	113	189	52	Resp.	
15	Nom.	ODG 9/1067-A/21	296	279	17	140	108	171	52	Resp.	
16	Nom.	ODG 9/1067-A/22	300	227	73	114	55	172	52	Resp.	
17	Nom.	ODG 9/1067-A/23	295	291	4	146	123	168	51	Resp.	
18	Nom.	ODG 9/1067-A/24	293	274	19	138	107	167	51	Resp.	
19	Nom.	ODG 9/1067-A/25	292	289	3	145	120	169	51	Resp.	
20	Nom.	ODG 9/1067-A/26	298	279	19	140	111	168	51	Resp.	
21	Nom.	ODG 9/1067-A/27	297	294	3	148	122	172	51	Resp.	
22	Nom.	ODG 9/1067-A/28	288	272	16	137	107	165	51	Resp.	
23	Nom.	ODG 9/1067-A/29	289	285	4	143	104	181	51	Resp.	
24	Nom.	ODG 9/1067-A/31	280	276	4	139	113	163	51	Resp.	
25	Nom.	ODG 9/1067-A/33	288	243	45	122	74	169	52	Resp.	
26	Nom.	ODG 9/1067-A/34	290	285	5	143	116	169	51	Resp.	

INDICE ELENCO N. 3 DI 4 (VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 39)											
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito	
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss		
27	Nom.	ODG 9/1067-A/35	286	282	4	142	112	170	51	Resp.	
28	Nom.	ODG 9/1067-A/36	290	288	2	145	121	167	51	Resp.	
29	Nom.	ODG 9/1067-A/37	291	287	4	144	107	180	51	Resp.	
30	Nom.	ODG 9/1067-A/38	285	282	3	142	105	177	51	Resp.	
31	Nom.	ODG 9/1067-A/39	285	282	3	142	115	167	51	Resp.	
32	Nom.	ODG 9/1067-A/40	288	285	3	143	105	180	51	Resp.	
33	Nom.	ODG 9/1067-A/41	288	285	3	143	104	181	51	Resp.	
34	Nom.	ODG 9/1067-A/42	283	281	2	141	99	182	51	Resp.	
35	Nom.	ODG 9/1067-A/43 - P. 1	287	286	1	144	105	181	51	Resp.	
36	Nom.	ODG 9/1067-A/43 - P. 2	289	289	0	145	54	235	51	Resp.	
37	Nom.	ODG 9/1067-A/45	291	245	46	123	61	184	51	Resp.	
38	Nom.	ODG 9/1067-A/46	290	279	11	140	109	170	51	Resp.	
39	Nom.	ODG 9/1067-A/47 RIF.	288	276	12	139	273	3	51	Appr.	

INDICE ELENCO N. 4 DI 4 (VOTAZIONI DAL N. 40 AL N. 52)											
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito	
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss		
40	Nom.	ODG 9/1067-A/48	291	277	14	139	108	169	51	Resp.	
41	Nom.	ODG 9/1067-A/49	290	286	4	144	118	168	52	Resp.	
42	Nom.	ODG 9/1067-A/50	290	289	1	145	122	167	52	Resp.	
43	Nom.	ODG 9/1067-A/51	277	265	12	133	106	159	52	Resp.	
44	Nom.	ODG 9/1067-A/52	285	273	12	137	108	165	52	Resp.	
45	Nom.	ODG 9/1067-A/53	284	281	3	141	106	175	52	Resp.	
46	Nom.	ODG 9/1067-A/54	284	273	11	137	108	165	52	Resp.	
47	Nom.	ODG 9/1067-A/55	284	281	3	141	107	174	52	Resp.	
48	Nom.	ODG 9/1067-A/56	289	286	3	144	115	171	51	Resp.	
49	Nom.	ODG 9/1067-A/57	289	279	10	140	108	171	51	Resp.	
50	Nom.	ODG 9/1067-A/58	285	281	4	141	113	168	51	Resp.	
51	Nom.	ODG 9/1067-A/13 RIF.	277	276	1	139	275	1	51	Appr.	
52	Nom.	DDL 1067-A - VOTO FINALE	276	275	1	138	182	93	46	Appr.	

ELENCO N. 1 DI 4 - VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 13																									
DEPUTATI													DEPUTATI												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
FRASSINI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	KELANY	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C
FRATOIANNI	C	C	C	F	A	F	C	F	F	A	C	F	LA PORTA	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C
FRENI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LA SALANDRA	F	A	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C
FRIJIA	F	F		C	F	C	C	C	C	C	C	C	L'ABBATE				A	F	F	F	F	F	F	F	
FURFARO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	LACARRA	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
FURGIUELE	F	F	F	C				C	C	C	C	C	LAI		F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GADDA		F	F	A	F	F	F						LAMPIS	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GALLO	F	F	F	F	A	A	F	F	A	F	A	F	LANCELOTTA	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GARDINI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	LATINI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GATTA													LAUS	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GAVA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LAZZARINI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GEBHARD	F	F	F	A	F	A	A	A	F	A	A	A	LEO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GEMMATO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LETTA												
GHIO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	LOIZZO	F	F	F		F	C	C	C	C	C	C	
GHIRRA	C	C	C	F	A	F	C	F	F	A	C	F	LOLLOBRIGIDA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GIACCONE	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	LOMUTI				F	A	F	F	F	F	F	F	
GIACHETTI	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	F	LONGI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GIAGONI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	LOPERFIDO	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GIANASSI	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	LOVECCHIO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GIGLIO VIGNA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LUCASELLI	F	F	F	C	F	C						
GIORDANO	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	LUPI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GIORGETTI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MACCANTI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GIORGIANNI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	MACCARI												
GIOVINE	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	MADIA	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GIRELLI	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MAERNA	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GIULIANO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MAGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	
GNASSI													MAIORANO	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GRAZIANO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MALAGOLA	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GRIBAUDO	F	F	C		A								MALAGUTI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GRIMALDI	C	C	C	F	A	F	C	F	F	A	C	F	MALAVASI	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GRIPPO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANCINI	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	
GRUPPIONI	F	F	F	A	F		F	F	F	F	F	F	MANES	F	F	F	A	F	A	F	A	A	A	A	
GUBITOSA		F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MANGIALAVORI	F	F	F	C	F	F	C	C	C	C	C	
GUERINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANTOVANI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
GUERRA	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MANZI				A	F	F	F	F	F	F	F	
GUSMEROLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARATTIN	F	F	F	A	F	F	F	F	F	F	F	
IACONO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MARCHETTI	F	F	F	C		C	C	C	C	C	C	
IAIA	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	MARCHETTO ALIPRANDI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	
IARIA	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	F	MARI	C	C	C	F	A	F	C	F	F	A	C	
IEZZI	F	F	F	C	F	C	C	C	C	C	C	C	MARINO	F	F	C	F	A	F	F	F	F	F	F	

ELENCO N. 3 DI 4 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 39																				
DEPUTATI	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	DEPUTATI	2	2	3	3	3	3	3	3
	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7		7	8	9	0	1	2	3	4
AIELLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	BISA	C	C	C	C	C	C	C	
ALBANO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	BITONCI	M	M	M	M	M	M	M	
ALIFANO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	BOF	C	C	C	C	C	C	C	
ALMICI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BOLDRINI	F	F	F	F	F	F	F	
AMATO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	BONAFE'	F	F	F	F	F	F	F	
AMBROSI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BONELLI	F	F	F	F	F	F	F	
AMENDOLA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	BONETTI	F	F	C	F	C	C	C	
AMICH	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BONIFAZI								
AMORESE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BORDONALI	C	C	C	C	C	C	C	
ANDREUZZA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BORRELLI	F	F	F	F	F	F	F	
ANGELUCCI												BOSCHI	F	F	C	C	F	C	C	
ANTONIOZZI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BOSSI								
APPENDINO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	BRAGA	M	M	M	M	M	M	M	
ARRUZZOLO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	BRAMBILLA								
ASCANI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	BRUNO	F	F	F	F	F	F	F	
ASCARI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	BRUZZONE	C	C	C	C	C	C	C	
AURIEMMA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	BUONGUERRIERI	C	C	C	C	C	C	C	
BAGNAI												CAFIERO DE RAHO	F	F	F	F	F	F	F	
BAGNASCO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CAIATA	M	M	M	M	M	M	M	
BAKKALI												CALDERONE	C	C	C	C	C	C	C	
BALDELLI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	CALOVINI	C	C	C	C	C	C	C	
BALDINO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	CANDIANI	M	M	M	M	M	M	M	
BARABOTTI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CANGIANO	C	C	C	C	C	C	C	
BARBAGALLO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	CANNATA								
BARELLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CANNIZZARO	C	C	C	C	C	C	C	
BARZOTTI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	CANTONE	F	F					F	
BATTILOCCHIO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CAPARVI	C	C	C	C	C	C	C	
BATTISTONI												CAPPELLACCI	M	M	M	M	M	M	M	
BELLOMO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CAPPELLETTI	F	F	F	F	F	F	F	
BELLUCCI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARAMANNA	C	C	C	C	C	C	C	
BENIGNI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CARAMIELLO	F	F	F	F	F	F	F	
BENVENUTI GOSTOLI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CARE'	F	F	F	F	F	F	F	
BENVENUTO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CARETTA	C	C	C	C	C	C	C	
BENZONI	F	F	C	C	F	C	C	C	C	C	F	CARFAGNA								
BERGAMINI DAVIDE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CARLONI	C	C	C	C	C	C	C	
BERGAMINI DEBORAH	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CARMINA	F	F	F	F	F	F	F	
BERRUTO												CAROPPO	C	C	C	C	C	C	C	
BICCHIELLI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CAROTENUTO	F	F	F	F	F	F	F	
BIGNAMI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	CARRA'	C	C	C	C	C	C	C	
BILLI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	CASASCO	C	C	C	C	C	C	C	

ELENCO N. 3 DI 4 - VOTAZIONI DAL N. 27 AL N. 39																													
DEPUTATI														DEPUTATI															
2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3			
7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9				
FRASSINI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	KELANY	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
FRATOIANNI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	A	A	LA PORTA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
FRENI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LA SALANDRA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
FRIJIA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	L'ABBATE	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		
FURFARO									F	C	F	F	F	LACARRA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F		
FURGIUELE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	LAI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F		
GADDA	F	F	C	C	F	C	C	C	C	C	C	F	F	LAMPIS	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GALLO	C	F	F	F	C	C		C	F	C	F	F	F	LANCELLOTTA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GARDINI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	LATINI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GATTA														LAUS	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	
GAVA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LAZZARINI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GEBHARD	A	A	A	A	A	A	A	A	C	C	F	F	F	LEO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
GEMMATO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LETTA															
GHIO	F	F	F	F	F	F	F	F						LOIZZO	C	C		C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GHIRRA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	A	A	LOLLOBRIGIDA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
GIACCONE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	LOMUTI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	
GIACHETTI	F	F	C	C	F	C	C	C	C	C	C	F	F	LONGI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GIAGONI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	LOPERFIDO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GIANASSI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	LOVECCHIO											F	F	A	F	F
GIGLIO VIGNA	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	LUCASELLI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GIORDANO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	LUPI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
GIORGETTI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MACCANTI	C	C	C	C	C	C	C					C	C	F	
GIORGIANNI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	MACCARI															
GIOVINE	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	MADIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F
GIRELLI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	MAERNA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GIULIANO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	MAGI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M		
GNASSI														MAIORANO	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GRAZIANO	F	F												MALAGOLA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GRIBAUDO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	MALAGUTI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GRIMALDI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	A	A	MALAVASI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	
GRIPPO	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANCINI															
GRUPPIONI		F	C	C	F	C	C	C	C	C	C	F	F	MANES	A	F	A	A	A	A	A	C	C	C	C	F	A		
GUBITOSA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	MANGIALAVORI				C	C					C	A				
GUERINI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MANTOVANI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
GUERRA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	MANZI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F					
GUSMEROLI	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	MARATTIN	F														
IACONO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	MARCHETTI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
IAIA	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	MARCHETTO ALIPRANDI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F		
IARIA	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	F	F	MARI	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	A	A	A	
IEZZI	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	C	F	MARINO	F	F	F	F	F	F	F	F	F	F	C	F	F	F	

PAGINA BIANCA

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*



19STA0036750