

RESOCONTO SOMMARIO

118.

SEDUTA DI LUNEDÌ 18 GENNAIO 1993

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALFREDO BIONDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge di conversione:		Manfredi Manfredo (gruppo DC)	9
(Annunzio della presentazione)	3	Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	5
(Assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	3	Mensurati Elio (gruppo DC)	6
Missioni	3	Pieroni Maurizio (gruppo dei verdi)	4
Mozioni concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria (Discussione):		Pratesi Fulco (gruppo dei verdi)	8
Presidente	4, 8, 9	Turroni Sauro (gruppo dei verdi)	8
Boghetta Ugo (gruppo rifondazione comunista)	4	Vito Elio (gruppo federalista europeo)	6
Castelli Roberto (gruppo lega nord)	7	Sul processo verbale:	
Chiaventi Massimo (gruppo PDS)	6	Presidente	3
D'Amato Carlo (gruppo PSI)	8	Matteoli Altero (gruppo MSI-destra nazionale)	3
Faraguti Luciano (gruppo DC)	9	Su un lutto del deputato Rivera:	
Maccheroni Giacomo (gruppo PSI)	7	Presidente	4
		Ordine del giorno della seduta di domani ...	9

N.B. 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*.

118

118

La seduta comincia alle 16,5.

ELISABETTA BERTOTTI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 gennaio 1993.

Sul processo verbale.

ALTERO MATTEOLI, parlando sul processo verbale, fa presente che la protesta dei deputati del gruppo dl MSI-destra nazionale nel corso dell'esame della proposta di legge in materia di elezione diretta del sindaco, lungi dal voler mettere in dubbio il diritto della Camera di decidere secondo il principio maggioritario, aveva un valore politico, volendo sottolineare come l'Assemblea, nelle sue decisioni, si discostasse dalle chiare indicazioni fornite dall'elettorato nelle elezioni del 5 e 6 aprile 1992.

PRESIDENTE osserva che, al di là della libera esternazione delle opinioni politiche, la Presidenza ha il dovere di assicurare il rispetto del regolamento e la correttezza delle procedure di formazione della volontà dell'Assemblea. È stata dunque costretta ad adottare provvedimenti per ragioni non certo politiche, bensì regolamentari.

(Il processo verbale è approvato).

Missioni.

PRESIDENTE comunica che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati d'Aquino, Gottardo e Riggio sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

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

Annuncio della presentazione di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE comunica che il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 16 gennaio 1993, hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 15 gennaio 1993, n. 5, recante disposizioni urgenti per il personale di enti pubblici trasformati in società per azioni, comandato presso amministrazioni pubbliche » (2128).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è stato deferito in pari data, in sede referente, alla XI Commissione permanente (Lavoro) con il parere della I, della II e della V Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro giovedì 21 gennaio 1993.

Su un lutto del deputato Rivera.

PRESIDENTE informa la Camera che il deputato Rivera è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza della Camera ha già fatto pervenire le espressioni del più profondo cordoglio che desidera ora rinnovare a titolo personale e a nome dell'intera Assemblea.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A ai resoconti della seduta odierna.

Discussione di mozioni concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria.

PRESIDENTE avverte che le mozioni Pieroni ed altri n. 1-00100, Magri Lucio ed altri n. 1-00114, Matteoli ed altri n. 1-00117, Vito Elio ed altri n. 1-00119, Angelini Giordano ed altri n. 1-00121, Lucchesi ed altri n. 1-00122 e Castelli ed altri n. 1-00123 (vedi l'allegato A), vertendo tutte sullo stesso argomento, saranno discusse congiuntamente.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

MAURIZIO PIERONI, illustrando anche la sua mozione n. 1-00100, esprime l'intento del gruppo dei verdi di promuovere convergenze con tutti i gruppi occupatisi in maniera costruttiva e non distruttiva del problema dell'alta velocità.

Ricorda che su questa materia il Governo si è trovato in conflitto con il Parlamento; il nuovo assetto societario voluto ad ogni costo dal ministro Tesini dà alle Ferrovie dello Stato il pretesto per procedere contro l'avviso dello stesso Governo, alla soppressione di molti tratti ferroviari secondari. È gravissimo che, nonostante i richiami del Presidente della Camera e un documento unitario approvato in Commissione trasporti, a quest'ultima non sia stato consentito di esprimersi. Sarebbe bene che i colleghi della

maggioranza ritirassero la loro mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122, che è un documento rinunziatorio e di basso profilo, quasi un riconoscimento della sconfitta del Parlamento.

Il problema dell'alta velocità ha anche un aspetto morale; non si può accettare che ad imprese i cui rappresentanti sono inquisiti per vicende di corruzione e di tangenti, siano assegnati cospicui appalti. Ed è assolutamente sorprendente la mozione Matteoli ed altri n. 1-00117, presentata dal gruppo del MSI-destra nazionale: una cambiale in bianco in favore di tali imprese.

È inoltre inaccettabile che, mentre in nome dell'Europa si chiedono penosi sacrifici ai cittadini, la grande industria rifiuti la prima conseguenza del trattato di Maastricht, l'affidamento cioè degli appalti attraverso una gara internazionale.

Sotto l'aspetto tecnico il progetto, che prevede lo scorporo delle tratte più redditizie, condanna virtualmente alla soppressione i tre quarti della rete ferroviaria italiana, impedendo di equilibrare attraverso quegli introiti l'inevitabile disavanzo di gestione di servizi pur necessari per la loro funzione sociale. Né è credibile la proposta di trasferimento delle linee alle regioni.

Il gruppo dei verdi, favorevole ad un piano di sviluppo della rete ferroviaria in armonia con le esigenze sociali, intende promuovere un ampio e costruttivo dibattito sui questi fondamentali temi (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

UGO BOGHETTA, illustrando anche la mozione Magri Lucio ed altri n. 1-00114, osserva che il dibattito sull'alta velocità non si era finora allontanato dai soliti slogan; è necessario invece superare i modelli imposti dai grandi gruppi industriali, e guardare alla realtà dei problemi dei trasporti ed alla validità del progetto di alta velocità presentato.

Quest'ultimo è largamente inadatto a risolvere i problemi del trasporto che, in Italia, attengono soprattutto al pendolarismo su brevi distanze e al trasporto merci.

Non concorda neppure sulle previsioni statistiche fornite in ordine all'uso del nuovo trasporto: del resto il fenomeno dei Pendolini può essere dimostrativo.

Quanto ai costi di realizzazione del progetto, mancano valutazioni attendibili, tenendo anche conto delle esigenze urbanistiche e ambientali.

Non è condivisibile neppure la ripartizione dei finanziamenti tra pubblico e privato: si assiste ad una privatizzazione meramente formale volta da aggirare regole e controlli.

Le spese, eccessive, in materia di alta velocità si accompagnano ad un palese abbandono delle tratte ferroviarie secondarie. Si trascurano inoltre i problemi della manutenzione e del personale.

Tutto ciò dipende anche da un sistema decisionale centralistico che non tiene conto delle realtà locali.

Nel resto d'Europa l'alta velocità significa invece velocizzazione di gran parte delle linee, attenzione alle aree metropolitane, priorità per il trasporto merci anche in vista di una riduzione dell'impatto ambientale. Meglio sarebbe garantire su tutto il territorio velocità inferiori a quelle previste dal progetto, superando però la situazione critica di alcune zone del Sud e migliorando la qualità generale del servizio.

L'azione in corso è improntata ad una fretta inaccettabile. Il gruppo di rifondazione comunista si è fatto paladino degli interessi dei cittadini e degli enti locali, finora disattesi: propone così una moratoria del progetto, consentendo al Parlamento di esprimere un parere sull'atto di concessione, sul contratto di programma e sui rilievi del ministro dell'ambiente in ordine all'impatto ambientale, consentendo così un confronto aperto anche agli altri modelli possibili (*Applausi dei deputati del gruppo di rifondazione comunista*).

ALTERO MATTEOLI, illustrando anche la sua mozione n. 1-00117, rileva che pochi hanno il coraggio di dichiararsi contrari all'alta velocità: così, ad esempio, l'onorevole Pieroni ha espresso il suo consenso di massima sul progetto, ag-

giungendo però tali e tanti motivi di opposizione sui punti specifici da rendere impossibile ogni suo sviluppo.

La realtà è che l'Italia è in grave ritardo rispetto agli altri paesi europei in materia di trasporto rapido su rotaia: e il progetto proposto lascia fuori centinaia di chilometri, milioni di italiani e importanti aree del paese.

Per adeguarsi alla media europea l'alta velocità è indispensabile, ma non sufficiente. Si ricordi che gran parte dei viaggiatori utilizza il treno per percorrere distanze inferiori ai cento chilometri, che resteranno escluse dal progetto: va dunque potenziato anche il trasporto ferroviario in ambito locale e regionale, e non va ulteriormente penalizzato il trasporto delle merci.

Occorre poi non escludere linee come la Genova-Roma, nonché alcune importanti linee del Mezzogiorno, un'area sin qui trascurata.

Finalmente il Governo ha messo i vertici delle ferrovie nella condizione di perfezionare le necessarie procedure per dare il via al progetto: l'auspicio è che l'amministratore delegato Necci riesca a resistere alle pressioni che da molte parti gli giungeranno.

Non va dimenticato che il trasporto pubblico rappresenta anche un servizio sociale: le esigenze di profitto delle imprese dovranno dunque contemperarsi con questo aspetto.

Alle richieste, di fatto ostruzionistiche, dei verdi, risponde che il Parlamento si è già espresso a favore dell'alta velocità e che occorre passare alla fase operativa. L'onorevole Pieroni non può sostenere che il gruppo del MSI-destra nazionale intenda favorire le imprese coinvolte nella Tangentopoli (*Commenti del deputato Turroni*): il gruppo del MSI-destra nazionale è favorevole all'alta velocità, ma non mancherà di controllare strettamente le procedure di concessione degli appalti (*Commenti dei deputati del gruppo dei verdi*).

L'alta velocità deve andare oltre Napoli, raggiungere almeno Reggio Calabria, e coprire anche la dorsale adriatica colle-

gando il Trentino-Alto Adige con la Puglia. Il giudizio di massima sul progetto è dunque positivo; occorre verificare le modalità di realizzazione, ma questa non può ulteriormente tardare.

ELIO VITO, illustrando anche la sua mozione n. 1-00119, osserva che è evidente l'esigenza comune di un potenziamento del trasporto su rotaia, almeno al fine di decongestionare il trasporto su gomma.

Tale potenziamento deve riguardare in primo luogo il trasporto merci, non può prescindere da una valutazione di impatto ambientale ed esige un'attenta valutazione di costi e procedure.

Quanto al primo punto il progetto desta talune perplessità, visto che si riducono tratte il cui valore non è invece trascurabile ai fini del trasporto merci. Dal punto di vista ambientale si dovrebbero tenere nel giusto conto i pareri del Ministero dell'ambiente: le modalità di accesso alle grandi città non vengono ad esempio adeguatamente valutate.

I costi ed i finanziamenti complessivi dovrebbero inoltre essere correlati con l'attuale situazione economica del paese, al fine di non accrescerne l'indebitamento. Deve infine essere assicurata la trasparenza delle procedure che, soprattutto in questo settore, destano perplessità e dovrebbero essere invece adeguate alla normativa CEE.

Esprime in conclusione più preoccupazione che soddisfazione in ordine al progetto di alta velocità, che dovrebbe essere adeguatamente rivisto (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

MASSIMO CHIAVENTI, illustrando anche la mozione Angelini Giordano ed altri n. 1-00121, ricorda le reiterate prese di posizione di taluni qualificati esponenti del Governo che hanno espresso rilievi e riserve sul progetto per l'alta velocità, e le poco edificanti dispute intervenute sull'assetto dei vertici delle ferrovie dello Stato, che hanno condotto ad una riconfigurazione dello stesso per soddisfare le diverse personalità interessate.

Polemiche e tensioni, tra l'azienda e le regioni e con la popolazione, hanno accompagnato la discussione di questo progetto, la cui incidenza sulla realtà nazionale è a tutti palese.

Il lungo processo di degrado che ha colpito il servizio ferroviario e l'organizzazione delle ferrovie dello Stato hanno comportato un grave danno per l'economia e lo sviluppo nazionale. Il progetto per l'alta velocità ha rappresentato la speranza di un'inversione di tendenza tesa a rilanciare nel suo complesso — come ragioni geo-economiche consigliano — il trasporto su rotaia, esprimendo capacità adeguate ai livelli europei e idonee a realizzare efficaci collegamenti fra le grandi città della penisola. Ma le attese sono andate deluse: il progetto presentato ignora i problemi dei valichi transalpini e prescinde dalle linee esistenti.

Per di più, è stato ignorato con arroganza il ruolo delle competenti Commissioni parlamentari e si è proceduto con colpevole approssimazione nella redazione tecnica dei piani e nella valutazione delle questioni ambientali.

Con ciò non si intende dar ragione a quanti hanno operato per far fallire il progetto, ma si vuole promuovere la realizzazione di una serie di obiettivi di trasparenza e di efficienza nella predisposizione ed esecuzione di esso. L'alta velocità va estesa anche al trasporto merci, occorre considerare i problemi urbani ambientali, e va soprattutto sottoposta alle Camere la proposta dell'atto di concessione per l'espressione di un informato parere. Non occorrono sospensioni o rinvii, ma chiarezza e assunzione di responsabilità.

Il gruppo del PDS è disponibile a valutare serenamente le richieste di convergenza, sulla base di questi irrinunciabili obiettivi (*Applausi dei deputati del gruppo del PDS*).

ELIO MENSURATI, illustrando anche la mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122, osserva che si è tutti concordi sulla necessità di un riequilibrio dei trasporti a favore del sistema ferroviario. Col pro-

getto alta velocità si viene incontro all'esigenza, affermata anche in sede europea, di una nuova impostazione che veda il concorso del capitale privato nel processo di razionalizzazione e modernizzazione delle infrastrutture. Certo le preoccupazioni in ordine alle tratte secondarie vanno fugate, inquadrando il progetto in un processo di complessivo riordino della rete con particolare attenzione al settore merci.

Il ruolo del Parlamento è decisivo in ordine ai suoi poteri di indirizzo e controllo: ciò in particolare per quanto riguarda gli aspetti relativi all'impatto ambientale, alle finalità generali della politica dei trasporti, alla tutela del risparmio pubblico e privato e specialmente ai termini del contratto di programma da perfezionare entro il 30 giugno 1993.

Occorre un preciso impegno riguardo ad un piano di sviluppo dei trasporti delle merci e al potenziamento, anche alla luce dell'integrazione europea, di alcune tratte nazionali. È altresì necessario un riordino complessivo del trasporto pubblico locale e una particolare attenzione alle potenzialità occupazionali del settore. È possibile raggiungere un accordo su un documento finale unitario, grazie al confronto apertosi sul tema, a condizione però che non si comprometta l'immediato avvio delle procedure di attuazione dell'alta velocità (*Applausi dei deputati dei gruppi della DC e del PSI*).

ROBERTO CASTELLI, illustrando anche la sua mozione n. 1-00123, rileva che la questione presenta molti punti oscuri e molta confusione; e ciò forse non involontariamente.

Un dibattito in cui si confrontino posizioni favorevoli e contrarie sull'alta velocità appare ormai tardivo. Il gruppo della lega nord è favorevole ad una incentivazione dei trasporti alternativi rispetto a quelli su gomma. Vanno particolarmente incrementati il trasporto su rotaia delle merci, secondo criteri di intermodalità, e le linee locali tanto al nord quanto al sud. Comunque, il progetto alta velocità deve essere portato avanti, per inserire l'Italia in un sistema europeo di trasporto rapido. Non appare tuttavia condivisibile

la decisione di dare priorità alla tratta Roma-Napoli: e non per motivi localistici ma perché, data la finalità commerciale del progetto, la linea Milano-Roma appare molto più urgente.

Notevoli perplessità suscitano anche le modalità con cui è stato sin qui portato avanti un affare di così grande portata. In realtà il Parlamento non si è espresso chiaramente sulla materia: il documento più significativo risale al 1986, quando alcune personalità molto discusse occupavano posti-chiave.

Negli ultimi mesi, poi, il Parlamento è stato sostanzialmente esautorato da ogni possibilità di controllo sulla trasformazione dell'Ente ferrovie in società per azioni e sulla concessione da stipulare con la nuova società.

La scarsa chiarezza con cui si è proceduto in questi mesi ha avuto come conseguenza che poche persone hanno potuto gestire appalti per migliaia di miliardi: il Parlamento deve essere posto in condizione di pronunciarsi sui contratti con i *general contractors* e sull'accordo di programma stipulato con le Ferrovie spa — che andrebbe nel frattempo sospeso — nonché sullo statuto della nuova società (*Applausi dei deputati dei gruppi della lega nord e dei verdi*).

GIACOMO MACCHERONI richiama l'attenzione di tutti sui condivisibili indirizzi recati dalla mozione della maggioranza. L'ampio confronto svoltosi in Commissione ha tenuto conto anche delle questioni prospettate dalle regioni: dalle audizioni è emersa tra l'altro la necessità che il ministro dell'ambiente si pronunzi al più presto, senza ulteriori ritardi, in merito all'impatto ambientale del progetto di alta velocità. Il limite finanziario e non quello di progettualità è il vero problema, visto che il Ministero del tesoro ha autorizzato solo una piccola parte degli stanziamenti originariamente previsti, il che inevitabilmente ha determinato una riduzione delle opere in programma: questa è la ragione di tanti scontenti e polemiche. Se tuttavia il Parlamento non dovesse approvare questo progetto la situazione dei trasporti non migliorerebbe

certamente: anche il giudizio dei sindacati non è del resto negativo. Si deve tener conto dunque degli elementi di razionalizzazione che il progetto di alta velocità introduce in termini di miglioramento della qualità dei servizi e di riduzione dei costi di esercizio. Le finalità perseguite sono dunque altamente condivisibili, mentre il piano nazionale dei trasporti dovrebbe essere aggiornato e sarebbe auspicabile la convocazione di una nuova conferenza nazionale (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

SAURO TURRONI osserva che quello per l'alta velocità è l'ultimo dei numerosi progetti nati, al di fuori del reale interesse del paese, nel quadro del sistema delle tangenti, per favorire il quale si chiede ora l'accelerazione delle procedure, che tanti danni e tanti illeciti ha provocato in occasione dei campionati mondiali di calcio del 1990. Questo sistema giova soltanto ad imprese incapaci di operare in regime di concorrenza, non soltanto a livello europeo, ma addirittura nel contesto nazionale.

Senza progetti completi, senza quantificazione esatta di costi, sono stati frettolosamente approvati progetti che produrranno soltanto dissesto e danno ambientale. L'unica soluzione possibile resta allora il blocco delle realizzazioni e l'indizione di gare d'appalto conformi alla normativa europea.

Il programma elaborato è dannoso anche per l'economia e per la qualità della vita nelle città, la cui congestione ne risulterà aggravata, mentre l'impiego delle aree e del patrimonio immobiliare delle Ferrovie dello Stato risponde soltanto a fini rovinosamente speculativi.

Non si può consentire su una tale condotta, arrogante nei confronti del Governo e del Parlamento, al quale compete il controllo sulla gestione di un'azienda che è proprietà pubblica. La dirigenza delle ferrovie dello Stato ha condotto un'accorta campagna di disinformazione attraverso la stampa, per propagandare un progetto vecchio e inadeguato, al quale è necessario invece imporre una moratoria, al fine di discutere in Parla-

mento il vero problema della mobilità. Il gruppo dei verdi non è disponibile a soluzioni fumose, che non assicurano il rispetto dell'interesse dei cittadini (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Marengo, iscritto a parlare; s'intende che vi abbia rinunciato.

CARLO D'AMATO esprime soddisfazione per la convergenza di gran parte dei gruppi sulla necessità di realizzare il progetto dell'alta velocità, la cui attuazione è stata finora differita nonostante la sua evidente urgenza, di cui aveva preso già atto il Parlamento.

Non concorda sull'affermazione dell'onorevole Castelli secondo cui le regioni meridionali, per la loro arretratezza, non meritano la realizzazione di queste ulteriori infrastrutture (*Commenti del deputato Castelli*): si tratta di un antimeridionalismo tipico del gruppo della lega nord che vuole ulteriormente deprimere regioni già sacrificate.

Quanto al ponte sullo stretto di Messina sottolinea l'opportunità di consentire con quest'opera lo sviluppo del trasporto ferroviario e non solo di quello su gomma. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

FULCO PRATESI ricorda che i deputati del gruppo dei verdi sono da sempre favorevoli al trasporto ferroviario. Il progetto in discussione però appare estremamente discutibile. Le FS sembrano far di tutto per screditare l'immagine del treno: si pensi alla recente decisione di sostituire su 2 mila chilometri di tratte secondarie i treni con autobus. Si diminuisce ulteriormente il già limitato trasporto su rotaie per incrementare il già eccessivo trasporto su gomma!

Occorre ripensare la politica dei trasporti in Italia: è inutile ideare e nuovi grandi progetti quando si smantellano tante, ottime linee ferroviarie (*Applausi dei deputati del gruppo dei verdi*).

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Butti, iscritto a parlare; si intende che vi abbia rinunciato.

LUCIANO FARAGUTI osserva che il rapporto fra Parlamento, Governo e società per azioni delle ferrovie merita attenta considerazione. Il problema del collegamento veloce è strategico, implicando logiche integrate fra trasporti sui rotaia e su gomma e non potendo prescindere dall'adeguamento alla normativa CEE. È fondamentale realizzare una nuova rete ferroviaria con costi e tempi CEE, fermo restando che alta velocità è un concetto ampio, non ristretto alla sola utenza dei passeggeri, ma finalizzato anche ad un migliore trasporto delle merci. In particolare l'area di Genova, vista anche la sua importanza quale nodo portuale e turistico, dovrebbe essere potenziata. È fondamentale che i tempi di esecuzione dei lavori siano garantiti specie nelle linee di notevole importanza come la Milano-Genova e la Milano-Venezia. Le risorse finanziarie dovrebbero essere comunque assicurate, eventualmente dando priorità ad alcune tratte funzionali, che non comportino eccessivi squilibri nel piano. Quanto ai problemi dell'occupazione, le concessioni già in atto dovrebbero essere mantenute, al fine soprattutto di evitare la messa in cassa integrazione di molti lavoratori con inevitabili oneri a carico della società.

Il Governo non può dunque venir meno agli impegni assunti (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE constata l'assenza del deputato Mattioli, iscritto a parlare; s'intende che vi abbia rinunciato.

MANFREDO MANFREDI osserva che il progetto per l'alta velocità si sviluppa in intima connessione con il sistema ferroviario italiano, la cui integrazione con la rete europea e la cui funzionalità deve concorrere a migliorare, nel rispetto delle compatibilità tecniche e ambientali. A questi obiettivi tende l'impegno contenuto nella mozione Lucchesi ed altri n. 1-00122.

In questo quadro si pone la questione di un ammodernamento e di una razionalizzazione delle linee più antiche realizzate con modalità superate, qual è il tratto ferroviario che segue la costa ligure, soprattutto di ponente.

La realizzazione del programma non può essere differita senza comprometterne l'efficacia: ma il Governo deve assicurare il rispetto delle esigenze ambientali, e nel contempo considerare le esigenze di talune regioni che maggiormente soffrono dei ritardi nelle realizzazioni. In particolare il rinvio dei progetti concernenti la Liguria è oneroso per quella regione, per cui riveste speciale urgenza l'arretramento a monte della linea litoranea (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione congiunta sulle linee generali delle mozioni e rinvia ad altra seduta il seguito del dibattito.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 19 gennaio 1993, alle 16:

Seguito della discussione della proposta di legge:

OCCHETTO ed altri; ZANONE ed altri; FINI ed altri; SEGNI ed altri; NOVELLI; PANNELLA ed altri; CIAFFI ed altri; MUNDO ed altri; LA GANGA ed altri; TISCAR ed altri; PATRIA ed altri; BOSSI ed altri; BOATO ed altri; LA MALFA ed altri; SIGNORILE; MENSORIO; FERRI ed altri; MASTRANTUONO; TASSI: Elezione diretta del sindaco, del presidente della provincia, del consiglio comunale e del consiglio provinciale (72-641-674-1051-1160-1250-1251-1266-1288-1295-1297-1314-1344-1374-1378-1406-1456-1540-1677).

— *Relatori: Ciaffi, per la maggioranza; Brunetti e Tassi, di minoranza.*

La seduta termina alle 20.

Licenziato per la stampa
dall'Ufficio del resoconto sommario
alle 21,20.

