

Il quinto caposaldo: appare irreversibile l'introduzione, nel nuovo assetto televisivo, di un quadro normativo che tenga conto della modifica della nostra Costituzione secondo quanto previsto dal nuovo titolo V.

Recentemente, abbiamo assistito a polemiche e contrasti sulla localizzazione produttiva del sistema pubblico, ma anche questo dibattito nasconde, sostanzialmente, la necessità di una maggiore attenzione alla complessa articolazione politica e culturale del sistema Italia. Il pluralismo è la rappresentazione di quelle diversità, che sono sì sociali, culturali e politiche, ma anche geografiche; pluralismo verticale, ma anche orizzontale.

Stiamo, in fondo, cercando di definire il ruolo del servizio pubblico che, soprattutto nel campo dell'informazione «valorizzi il criterio dell'articolazione territoriale come espressione delle identità e delle culture locali». Vi ho citato, come ben sapete, in modo letterale, una frase del messaggio del Presidente della Repubblica.

Vi saranno altre occasioni per analizzare in profondità quale sia il ruolo del servizio pubblico, dibattito che si protrae negli anni e che non è mai stato risolto. Vorrei solo aggiungere che se, da un lato, contestiamo il fatto che il sistema pubblico dell'informazione possa diventare organo di parte, dall'altro, non siamo nemmeno interessati ad una informazione cloroformizzata ed appiattita sul potere e sul Palazzo.

Siamo tutti molto sensibili alla presenza nei telegiornali di ogni partito, dal più grande al più piccolo; ma siamo veramente sicuri che, ad esempio, i problemi dei 7 milioni di italiani che vivono al di sotto della soglia di povertà siano adeguatamente rappresentati nel sistema complessivo dell'informazione? Siamo proprio sicuri che le problematiche della sicurezza dei cittadini, dei più piccoli paesi del profondo nord, invasi da poche decine di clandestini violenti e, di fatto, in regime di coprifuoco dalle 9 di sera in poi, siano conosciute da tutti? Siamo proprio sicuri di veder rappresentato il senso della soli-

darietà nei confronti di chi cerca asilo nel nostro paese, non per importare criminalità, ma per cercare scampo dalla corruzione, dalla repressione, dalla povertà dei paesi d'origine? Tuttavia, questo — come dicevo prima — è un dibattito che avremo modo di approfondire.

Cinque punti qualificanti sui quali vi sono idee precise e, dunque, in piena sintonia con il messaggio del Capo dello Stato. Cinque punti sui quali la maggioranza ed il Governo vogliono intervenire presto e con proposte significative, al contrario di quanto avvenuto nella scorsa legislatura con la passata maggioranza, senza alcuna volontà di contrapposizione, ma sulla base di precisi principi: aprire il sistema a un maggiore pluralismo, moltiplicando le voci, senza farne tacere nessuna o qualcuna in particolare; favorire le opportunità di crescita per i cittadini, le imprese e le istituzioni, accrescendo le innovazioni tecnologiche in atto; rinnovare il servizio pubblico radiotelevisivo, trasformandone le caratteristiche salienti per avvicinarlo ai cittadini, incentivando le prerogative positive per l'intero sistema; dare complessivamente più competitività al mondo della comunicazione dell'audiovisivo, non solo all'interno del nostro paese, ma anche in chiave europea.

Sia chiaro: non vogliamo percorrere scorciatoie strumentali o soluzioni di comodo, come qualcuno maliziosamente vorrebbe far credere. Vogliamo innovare profondamente, dando opportunità a tutti di crescere, sostenendo l'evoluzione e l'alfabetizzazione tecnologica del nostro paese, conservando e sviluppando il tasso di pluralismo del sistema.

Se su questo terreno, sul terreno positivo delle riforme, sarà possibile intraprendere un dialogo costruttivo con le opposizioni, proprio sulla base del monito del Capo dello Stato, questo sarà prezioso.

Altrimenti, qualora prevalga la politica faziosa e strumentale, questa maggioranza, come ha già fatto in passato, si assumerà fino in fondo le proprie responsabilità, riformando in senso moderno e innovativo anche il sistema della comunicazione e vincendo questa impegnativa scommessa

sul piano dei contenuti e non delle polemiche ideologizzanti, sul piano della crescita complessiva della comunicazione del paese, anziché delle strumentalizzazioni politiche (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania – Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione.

Onorevoli colleghi, avrei auspicato una maggiore presenza in aula in questa importante occasione (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e della Margherita, DL-l'Ulivo*). Comunque, intendo ringraziare gli intervenuti per la qualità dei loro interventi e ribadire la convinzione, già espressa nel mio iniziale intervento, che il messaggio del Capo dello Stato dovrà avere seguiti concreti. A tal fine solleciterò i presidenti della Commissione affari costituzionali, della Commissione cultura e della Commissione trasporti a porre all'ordine del giorno delle Commissioni che presiedono, alla ripresa di settembre, un dibattito di approfondimento sui temi oggetto del messaggio del Presidente della Repubblica per assumere le conseguenti iniziative. Lo stesso potranno fare i presidenti delle Commissioni bicamerali per la vigilanza sui servizi radio-televisivi e per l'infanzia.

Infine, poiché l'onorevole Rutelli ha sollevato il problema, vorrei ribadire in Assemblea quanto ho già avuto modo di auspicare fuori da quest'aula. Mi auguro che la nomina del consiglio di amministrazione della RAI venga sottratta dal legislatore alla responsabilità, che ritengo impropria, dei Presidenti delle Camere. Una disposizione di carattere emergenziale non può diventare normalità.

È così esaurita la discussione sui temi contenuti nel messaggio del Presidente della Repubblica.

Sull'ordine dei lavori (ore 17,02).

PRESIDENTE. Desidero ora rendere una breve comunicazione sulla ripresa dei lavori della Camera a settembre.

Le Commissioni riprenderanno i loro lavori a partire dalla settimana che inizia il 9 settembre ossia, come di consueto, una settimana prima della ripresa dei lavori di Assemblea. Resta salva, naturalmente, lo dico ai presidenti di Commissione, la facoltà di riunirsi anche prima, secondo quanto potrà essere stabilito dai rispettivi uffici di presidenza.

L'Assemblea riprenderà la propria attività lunedì 16 settembre. Ho già convocato la Conferenza dei presidenti di gruppo per martedì 3 settembre, alle 10,30, proprio per definire il calendario dei lavori a proposito del quale ricordo quanto ho già detto sulla collocazione prioritaria da dare al disegno di legge sulla caccia ed ai tre disegni di legge di ratifica non esaminati dall'Assemblea oggi.

Il calendario dei lavori di settembre sarà comunicato all'Assemblea che sarà appositamente convocata, con all'ordine del giorno comunicazioni del Presidente, lo stesso martedì 3 settembre 2002, alle ore 12.

Sospendo ora per cinque minuti la seduta che riprenderà con lo svolgimento dell'informativa urgente del Governo sul disastro ferroviario avvenuto a Rometta Marea.

La seduta, sospesa alle 17,05, è ripresa alle 17,15.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI**

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'affare Telekom-Serbia.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato in data odierna ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'affare Telekom-Serbia il senatore Aldo Scarabosio in sostituzione del senatore Angelo Maria Cicolani, dimissionario.

Informativa urgente del Governo sul disastro ferroviario avvenuto a Rometta Marea.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di un'informativa urgente del Governo sul disastro ferroviario avvenuto a Rometta Marea.

Avverto che, dopo l'intervento del ministro delle infrastrutture e dei trasporti, professor Lunardi, potrà intervenire un oratore per ciascun gruppo ed un oratore per ciascuna delle componenti politiche del gruppo Misto.

Ha facoltà di parlare il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, professor Lunardi.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, desidero in primo luogo esprimere il profondo cordoglio del Governo, e quello mio personale, alle famiglie delle vittime di questo tragico incidente che, come a voi tutti noto, si è verificato alle ore 19 del 20 luglio del 2002, nei pressi della stazione di Rometta Marea, sulla linea ferroviaria Palermo-Messina. L'incidente ha coinvolto il treno espresso « Freccia della Laguna », partito da Palermo e diretto a Venezia. Il locomotore e le prime quattro carrozze del treno sono sviate ed alcune carrozze sono andate ad urtare violentemente contro il casello ferroviario adiacente ad un passaggio a livello.

Nell'evento sono deceduti un macchinista e sette viaggiatori, che si trovavano sulla prima carrozza; quarantasette viaggiatori sono rimasti feriti, tra i quali, gravemente, anche il secondo macchinista. I soccorsi sono stati rapidi e incisivi, compatibilmente con le difficoltà di accesso ai luoghi. Sono stati poi subito attivati i servizi di trasporto sostitutivi, a mezzo di autobus. Nella serata del 20 luglio ho nominato una commissione di inchiesta che, nelle prime ore successive all'incidente, si è recata sul posto. Altre tre commissioni tecniche sono state costituite rispettivamente dalla magistratura, dalla RFI Spa e da Trenitalia Spa.

Sull'intera zona è stato disposto il sequestro cautelativo da parte dell'autorità giudiziaria. Per il momento nessuna ipotesi sull'accaduto può essere scartata, ma dai documenti tecnici acquisiti e da alcuni rilievi effettuati, e fatti salvi ovviamente gli esiti degli accertamenti, risulta che il locomotore è stato sottoposto all'ultima revisione di turno in data 11 luglio 2002. Nel periodo compreso tra tale data e il giorno dell'incidente, la locomotiva ha percorso 6.196 chilometri ed il successivo intervento di manutenzione, consistente nella visita intermedia, era previsto dopo 15 mila chilometri. L'ultimo intervento di grande riparazione, che contempla fra l'altro il cambio degli assali, è stato effettuato il 19 giugno 2001 dall'Officina grandi riparazioni di Verona, secondo gli standard previsti, che prevedono un intervallo di quattro anni tra i due interventi. I turni di impiego e di riposo dei macchinisti sono risultati conformi alle norme previste e sembra anche di poter escludere l'errore umano, fatti salvi — si ripete — gli esiti degli accertamenti in corso, specialmente nella zona tachigrafica.

Per il tratto di linea all'interno del quale è avvenuto l'incidente, di estesa pari a 2,5 chilometri, l'armamento è stato recentemente oggetto di lavori di risanamento della massicciata, dal 27 maggio al 7 giugno 2002, di lavori di sostituzione di circa il 70 per cento delle traversine, dal 10 al 13 giugno 2002, e di lavori di livellamento del binario con apposita attrezzatura tecnica. Dopo tali interventi sono state compiute anche le regolari operazioni di revisione e controllo da parte dei tecnici di RFI Spa. È certo che, al di là dei fatti (come documentati), bisognerà accertare se le attività svolte sono state effettuate a regola d'arte. Dalle commissioni di inchiesta ci si attende una risposta rapida e che faccia luce, come già detto, anche sulle cause remote dell'incidente. Mi auguro che, per gli accertamenti di competenza del ministero che presiedo, al più presto possibile vengano messi a disposizione i documenti e i mezzi attualmente sotto sequestro, per poter basare il giudizio su tutti i dati disponibili.

Per quanto riguarda una prima ipotesi sulla dinamica dell'incidente, occorre, innanzitutto, far presente che i lavori della commissione ministeriale, in questa fase, sono soggetti alle disposizioni dell'autorità giudiziaria, che ha consentito, dal giorno 22, l'accesso al luogo del disastro.

Le prime tracce, che denotano l'inizio del fenomeno incidentale, sono state ritrovate circa sei metri dopo un giunto di rotaia provvisorio, dove si presume che il primo assile del primo carrello del locomotore possa aver sormontato la rotaia, uscendo dai binari. In questo punto, che si trova a circa 70-90 metri prima del ponticello — progressiva 210 + 0,45 —, si sono trovati all'esterno della rotaia, sul lato sinistro, bulloni tranciati o, comunque, deformati dalle ruote che ormai non poggiavano più sulla rotaia.

Il locomotore, ormai uscito dai binari, proseguiva la sua corsa e, con una dinamica ancora da accertare, dopo aver ruotato di circa 180 gradi, si andava a posizionare in bilico in corrispondenza del ponte sul torrente Formica, dopo aver divelto un blocco di un tirante della trazione elettrica e demolito la spalla sinistra del ponte.

Le seguenti tre carrozze del convoglio, composto da sette carrozze, si disponevano trasversalmente al binario, interferendo con gli ostacoli adiacenti la linea; uno o più di questi rotabili urtava violentemente contro il casello ferroviario adiacente al passaggio a livello, al chilometro 210 + 0,49, demolendolo parzialmente.

Circa la localizzazione del luogo dell'incidente, può essere importante notare che questo si trova in una zona dove sono in corso una serie di lavori di manutenzione. In particolare, l'incidente si può localizzare alla progressiva chilometri 209 più 950, in una zona compresa fra le progressive chilometri 209 più 800 e 210 più 0,42, che è stata interessata da lavori di risanamento per metri 500 e da lavori di revisione binario per metri 240.

Nella tratta interessata allo svio e nella stazione di Rometta Marea, la velocità massima consentita è di 105 chilometri orari. Durante il periodo dei lavori tale

velocità era stata portata a 60 chilometri orari, per essere poi nuovamente riportata a 105 chilometri orari qualche giorno prima dell'incidente.

Uno degli accertamenti su cui verterà l'attenzione dei tecnici ministeriali sarà quello di verificare se i lavori fossero stati effettivamente ultimati e collaudati tecnicamente e se ci fossero le condizioni per autorizzare il ripristino della velocità normale.

Per quanto riguarda lo stato di sicurezza ferroviaria, non voglio essere irriverente nei confronti delle vittime, ma credo che per determinare correttamente i livelli di sicurezza di un modo di trasporto, non si possa che ricorrere alle statistiche di incidentalità ragionando sia in termini di comparazione internazionale sia in termini di comparazione con le statistiche relative agli altri modi di trasporto.

Il confronto con gli anni passati conferma una tendenziale riduzione di alcune particolari tipologie di incidenti, quali quelle ai passaggi a livello e ai deragliamenti. Se il confronto viene riportato ad un periodo di osservazione più lungo, si può affermare che il numero di incidenti tipici, rispetto al 1993, si è ad oggi più che dimezzato. Sempre da quanto emerge dai dati statistici, sia nel settore degli incidenti tipici sia in quello degli incidenti atipici, pur con dati altalenanti, il numero delle vittime, morti e feriti, risulta in costante diminuzione.

Proprio in tale ottica di comparazione, il drammatico evento sul quale oggi riferisco al Parlamento non deve distoglierci dalla consapevolezza della realtà oggettiva, che vede il trasporto ferroviario italiano tra i più sicuri d'Europa oltre che uno dei più sicuri tra i modi di trasporto.

In particolare, l'indice di mortalità dei passeggeri trasportati è stato, nel 2001, pari a 0,19 morti per miliardo di passeggeri/chilometro rispetto ad una media europea, calcolata su 15 reti dell'Unione europea, più quelle di Svizzera e Norvegia, pari a 0,27 morti per miliardo di passeggeri/chilometro.

Il bilancio, pur nella consapevolezza dell'inaccettabilità della perdita anche solo

di una vita umana, è realisticamente esiguo rispetto a quello dell'incidentalità stradale, che vede puntualmente un diverso ordine di grandezza degli eventi incidentali, con diverse migliaia di morti all'anno in Italia ed una media non dissimile rispetto al traffico veicolare negli altri paesi europei.

Le consolidate aspettative di estrema sicurezza del mezzo ferroviario non consentono di tollerare, comunque, l'innescarsi anche del minimo processo involutivo del settore. La gestione operativa della sicurezza ferroviaria è affidata, attraverso l'atto di concessione, alla società Rete ferroviaria italiana. Il concessionario della gestione delle infrastrutture è incaricato della costruzione e della manutenzione delle infrastrutture ferroviarie, nonché della gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli. Nel 2002 circa 1,8 miliardi di euro sono destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ed è in attuazione un piano straordinario di revisione, per un investimento complessivo di circa 3 mila miliardi di euro.

Quanto al presidio della sicurezza del trasporto ferroviario in Italia, la normativa vigente prevede una distinzione di ruoli e di responsabilità, relativamente alle attività del gestore delle infrastrutture e del ministero. In questa sede non mi soffermo sulla specificità delle attività del gestore dell'infrastruttura, tema che metto a disposizione del Parlamento, con un documento a parte; piuttosto, desidero parlare dell'attività di vigilanza sul sistema da parte del ministero. Quest'attività si esplica attraverso: l'analisi delle disposizioni e delle prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura; l'analisi e il monitoraggio del piano annuale integrato della sicurezza; l'analisi delle risultanze dei *report* e degli *audit* di monitoraggio, eseguite dal gestore dell'infrastruttura presso le proprie strutture e presso le imprese ferroviarie. La vigilanza ministeriale ha come obiettivo poter valutare compiutamente, attraverso le opportune risorse, soprattutto i processi primari di autostrutturazione adottati dal gestore del-

l'infrastruttura, valutando l'attività di quest'ultimo nel campo strettamente operativo, organizzativo e normativo di secondo livello e verificando l'assoluta continuità dell'azione di presidio della sicurezza.

Quanto alle criticità nel campo della sicurezza, il sistema ferroviario italiano, come quello di altri paesi europei, ha subito e sta subendo profonde trasformazioni strutturali, mirate all'introduzione di maggiori stimoli all'efficienza ed alla concorrenzialità nelle attività produttive del sistema ferroviario nel suo complesso. In tale contesto evolutivo, l'implementazione del modello di presidio della sicurezza che ho sopra esposto comporta la risoluzione di alcune criticità con tempi di transizione e con modalità adeguate. Storicamente l'unitarietà interna, che ha da sempre caratterizzato le ferrovie per la gestione degli impianti e per l'erogazione del trasporto, ha reso il sistema ferroviario un mondo separato nella sua strutturazione e nella sua normativa interna, oltre che caratterizzato da una cultura tecnica specifica, essenzialmente autoreferenziale, con minime interazioni con il sistema esterno, se non nell'ambito di linee generali di normazione. Oggi, la presenza di una pluralità di soggetti – gestore dell'infrastruttura, imprese ferroviarie e eventuali soggetti erogatori di soli servizi – determina una maggiore complessità dei processi che deve necessariamente portare ad una continua evoluzione e ad un continuo adeguamento delle norme di primo livello, emanate dal ministero, e delle norme operative di esercizio, emanate dal gestore dell'infrastruttura.

È in corso di completamento l'organizzazione del gestore dell'infrastruttura relativamente all'attuazione del sistema di *safety management system*, iniziata a seguito degli obblighi dell'atto di concessione, delle indicazioni e delle prescrizioni del ministero e della ristrutturazione del gruppo delle FS. In questa fase di implementazione di tecnologie finalizzate alla sicurezza, il gestore dell'infrastruttura è di fatto il depositario della diretta competenza tecnica per le scelte nell'adozione dei componenti e dei sistemi tecnologici,

attraverso processi — interni al gestore stesso — di omologazione e di autorizzazione all'esercizio dei suddetti componenti dei sistemi integrati. Il processo di liberalizzazione del sistema ferroviario comporterà un'adeguata strutturazione degli organi di regolazione, che dovranno essere dotati di agilità operativa e di risorse professionali e strumentali adeguate alla missione istituzionale e comparabili a quelle dei soggetti vigilati.

Le attuali strutture ministeriali, ereditate dall'ultima riforma dei ministeri, necessitano di significativi potenziamenti, come peraltro recentemente segnalato anche dalla VIII Commissione del Senato, sia in termini di risorse, sia in termini di agilità operativa, al fine di poter effettuare, non solo vigilanza di sistema, ma anche verifiche puntuali e sistematiche della correttezza e dell'efficacia dei processi relativi alla sicurezza della circolazione ferroviaria, nonché del rispetto dei tempi per la realizzazione delle opere e delle tecnologie. In tal senso, sono state orientate sia le proposte normative di modifica dell'assetto del ministero, sia le azioni di potenziamento da me promosse all'interno del ministero stesso nell'attuale configurazione, anche al fine di rendere comparabile la struttura della direzione generale del trasporto ferroviario a quella degli analoghi organismi presenti negli altri paesi europei.

Sull'efficienza del sistema dei trasporti ferroviari, considero mia precisa missione istituzionale il perseguimento continuo dell'obiettivo generale dell'efficienza nel sistema dei trasporti ferroviari e sono assolutamente certo della dipendenza diretta di tale efficienza dal raggiungimento di due obiettivi specifici posti a base del programma di Governo: potenziamento della dotazione infrastrutturale e miglioramento della sicurezza. In particolare, la sicurezza ha la precedenza su tutto, anche sulla realizzazione del ponte sullo stretto. La rete ferroviaria italiana si è caratterizzata nel tempo per disomogeneità di livello tecnologico e sviluppo territoriale e ciò rende indispensabile un deciso intervento di potenziamento infrastrutturale localiz-

zato soprattutto nelle regioni del Mezzogiorno. Lo sviluppo infrastrutturale del paese costituisce uno degli obiettivi principali del programma del Governo e la necessità del potenziamento infrastrutturale ferroviario è chiaramente rappresentata negli atti di programmazione del Governo, quali il primo programma delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale approvato dal CIPE il 21 dicembre dello scorso anno ed il primo *addendum* al contratto di programma.

In considerazione della lentezza nella realizzazione di investimenti, che ha caratterizzato finora il nostro paese, risulterà fondamentale per lo snellimento procedurale e l'accelerazione dello sviluppo infrastrutturale l'applicazione della legge obbiettivo che riporta la variabile tempo al centro dei processi di realizzazione degli investimenti così importanti nel settore ferroviario, sia per i riflessi sui livelli di sicurezza della circolazione, sia per lo sviluppo organico delle realtà meridionali, ancora così distanti dai livelli di infrastrutturazione presenti nelle altre parti del paese e dell'Europa.

Va dato atto a questo Governo che fin dal dicembre dello scorso anno, nell'identificare il primo piano degli investimenti di preminente interesse nazionale, aveva destinato oltre il 47 per cento degli investimenti al Mezzogiorno del paese. Tuttavia, non possiamo non sottolineare quanto negli ultimi vent'anni poco si sia fatto, non solo nell'infrastrutturazione del Mezzogiorno, non solo nell'infrastrutturazione della Sicilia, ma soprattutto nel raddoppio della linea Palermo-Messina. Purtroppo, dobbiamo andare molto lontano nel tempo, in particolare, nel 1981: con la legge n. 17, venne finalmente deciso il raddoppio della linea Palermo-Messina, attraverso un apposito piano integrativo previsto dalla legge stessa. Con i finanziamenti di tale piano, sempre nel 1981, furono appaltate con concessione di prestazioni integrate le tratte ferroviarie Messina-San Filippo del Mela, San Filippo del Mela-Sant'Agata di Militello e Sant'Agata di Militello-Fiumetorto. Con apposita nota informativa fornirò a questo Parlamento

lo stato dettagliato dei lavori. Tuttavia, sin da ora posso fornire sinteticamente i seguenti dati prodotti da RFI.

Per la tratta Messina-Villafranca Tirrena, lo stato è in fase di realizzazione e l'attivazione è prevista nel ottobre 2002. La tratta Villafranca Tirrena-Rometta è in fase di realizzazione e sarà attivata nel giugno del 2004. La tratta Rometta-San Filippo di Mela, in fase di realizzazione, sarà attivata nel luglio 2005. La tratta Terme Vigliatore-Patti, in fase di realizzazione, sarà attivata nel settembre 2004. La tratta Patti-Castelbuono è in studio nell'ambito degli interventi della legge obiettivo. La tratta Castelbuono-Cefalù è in progettazione definitiva e sarà attivata entro il 2008. La tratta Cefalù-Lascari, studio varianti Parco Imera, sarà attivata entro il 2009.

La tratta Lascari-Fiumetorto, in progettazione definitiva, sarà attivata entro il 2006. Purtroppo, stando a questi dati, la funzionalità completa della linea Palermo-Messina sarebbe possibile solo nel 2009. Questo testimonia come il nostro paese, con la logica dei lotti funzionali, con il continuo e perdurante sistema di autorizzazioni frantumate con l'assenza di soggetti responsabili nel processo realizzativo, non è in grado di offrire reti compiute, soprattutto in tempi certi. In questi mesi stiamo cercando di annullare questa triste eredità, vuoi attraverso l'adozione di nuovi strumenti legislativi — quali la legge obiettivo sopra richiamata —, vuoi attraverso una rivisitazione capillare dell'attuale stato di avanzamento progettuale di ogni tratta ferroviaria.

Sin dal novembre dello scorso anno, con il presidente della regione Sicilia, proprio in occasione della definizione degli interventi — di cui alla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001 — ci impegnammo a dare certezze sulla realizzazione del raddoppio della Palermo-Messina. In occasione dello svolgimento del *question time* di ieri alla Camera, mi è stato chiesto quali risorse sono previste per dare attuazione organica e concreta agli interventi nel Mezzogiorno e quali, in particolare, destinati alla Sicilia e a questo asse fer-

roviario Messina-Palermo. Ritengo utile riportare nelle linee generali tali importi. Per gli interventi ferroviari nel Mezzogiorno del paese si prevedono 13 mila 215 milioni di euro contenuti nel documento del CIPE; interventi per la rete siciliana per 2.680 milioni di euro, di cui 2.102 già disponibili; interventi lungo l'asse ferroviario Palermo-Messina per 1.068 milioni di euro, di cui 1.024 già disponibili. Purtroppo, questi dati si confrontano con due indicatori patologici: sia quelli relativi alla capacità di spesa prevista sia quelli relativi alla spesa storica. Con riferimento alla capacità di spesa prevista per i prossimi anni, nell'anno 2002 per la Sicilia la previsione è di 114 milioni di euro di cui, per l'asse Messina-Palermo, 83 milioni di euro; nel 2003 sono previsti per la Sicilia 165 milioni di euro, di cui 110 milioni di euro per la Messina-Palermo; nell'anno 2004 sono previsti 193 milioni di euro da spendere, di cui 93 milioni sull'asse Messina-Palermo.

Ricordo che la spesa storica negli ultimi vent'anni per la Palermo-Messina è stata di 341 milioni di euro e per l'intera regione siciliana di 443 milioni di euro. Ritengo, altresì, ricordare che le certezze dell'accesso alle risorse, non solo sono prospettate nel quadro economico allegato alla delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, ma anche in un articolato quadro di strumenti quali: il contratto di programma 2001-2005, il primo *addendum* al contratto stesso, il piano di priorità degli investimenti in corso di rivisitazione, il collegato sulla infrastrutture alla finanziaria 2002, il DPEF del 2002 e del 2003.

Ritengo, però, opportuno, a questo punto — per dimostrare la vera soluzione di continuità tra le passate legislature e l'attuale — ricordare che, per la prima volta, il mio dicastero e il CIPE hanno ritenuto opportuno restituire alle Ferrovie dello Stato Spa il piano di priorità degli investimenti per adeguarlo in modo sostanziale alle linee strategiche definite nella più volte richiamata delibera del CIPE del 21 dicembre dello scorso anno. La motivazione di tale restituzione va ricercata proprio nella volontà del Go-

verno di garantire al Mezzogiorno due distinti risultati: un aumento rilevante di risorse da destinare all'ammodernamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno e un contenimento dei tempi di attuazione dei lavori programmati delle Ferrovie dello Stato Spa.

Per quanto riguarda il tema della sicurezza, fin dall'atto dell'insediamento l'abbiamo considerato in modo molto concreto individuando gli interventi cui destinare le risorse della legge finanziaria 2002. Infatti, nel primo *addendum* al contratto di programma 2001-2005 — che sarà sottoposto al CIPE il 1° agosto prossimo —, sono previsti per l'intera rete 630 milioni di euro per il piano straordinario di revisione della rete, 555 milioni di euro per interventi di miglioramento delle tecnologie asservite alla sicurezza della circolazione, 370 milioni di euro per interventi di manutenzione straordinaria.

Questa informativa testimonia l'impegno che, sin dal primo momento, ha caratterizzato l'azione del Governo. Si tratta di un impegno supportato dal Parlamento in quanto, sul tema della sicurezza, non sono ammissibili né sottovalutazioni né polemiche né posizioni precostituite (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

Signor Presidente, chiedo l'autorizzazione alla pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna dei prospetti sull'andamento annuale dell'incidentalità.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Pecoraro Scanio. Ne ha facoltà.

ALFONSO PECORARO SCANIO. Signor Presidente, signor ministro, colleghi, lei ci ha fornito tanti numeri, ma dobbiamo capire se questi numeri vengono confermati, come spesso accade nel vostro Governo, da Tremonti, che ve li taglia; pertanto ci venite a dare notizie che risultano infondate.

È certo che, secondo i dati riportati anche dalla senatrice Donati e che vi abbiamo già contestato al Senato, nel

cosiddetto primo *addendum* la quota per il Mezzogiorno è di appena l'11 per cento del totale; il 21,8 è destinato alla manutenzione straordinaria, mentre ben il 58,5 per cento dei fondi che vengono stanziati sono destinati all'alta velocità, per la linea Torino-Novara. Questi sono i dati. In merito ai medesimi lei continua a rispondere con una serie di proiezioni che, evidentemente, gli uffici le hanno elaborato (non dico che lei è in cattiva fede). Tuttavia, noi verificiamo una sorta di disattenzione pesante nei confronti delle ferrovie.

Certo, questa tragedia ha imposto anche a questo Governo, totalmente disattento sul versante delle ferrovie, una certa disponibilità. All'epoca, i Verdi insistettero per istituire il ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, adesso, dobbiamo rimpiangere il fatto che non esista un ministero dei trasporti a parte, perché si presta grande attenzione per la progettazione di grandi infrastrutture. Lo abbiamo detto e lo continuiamo a dire: riteniamo sbagliato e controproducente continuare a concentrarsi sul megaponte sullo stretto (vi è un'ipotesi di 10 mila miliardi); non so se lei potrà venire in aula per dirci chi siano questi mitici investitori stranieri, emigranti italiani all'estero che vogliono buttare soldi in un'opera che tutti gli *advisor* internazionali reputano non conveniente, dal punto di vista economico, per un privato. È evidente che saranno benefattori. Se sono tali, almeno che questi soldi li destinino, visto che sono amanti del nostro Mezzogiorno, al completamento delle vie ordinarie poiché il Governo non stanziava fondi!

Resta, pertanto, una pesante preoccupazione. È evidente che non è questo il momento per un dibattito (possiamo fare un dibattito attento sulla vicenda delle ferrovie). Auspichiamo che possiate proporre alcune modifiche, in senso sostanziale, a favore del Mezzogiorno e degli impegni assunti. Lei afferma, ad esempio, che lavorerete per completare la tratta Messina-Palermo, ma poi parla di una linea dedicata veloce Palermo-Catania; i fondi sono destinati prioritariamente alla tratta Messina-Catania (che pure va rea-

lizzata) mentre, in pratica, l'impegno economico sostanziale a favore della linea ferroviaria Messina-Palermo risulta largamente disatteso.

Questi sono i dati che abbiamo verificato e che non sono stati contestati al Senato. Chiediamo un dibattito attento su tale questione e che vi sia il tempo necessario per un confronto, con domande e risposte; auspico che vi sia una vera e propria sessione in Parlamento sui trasporti e sulle ferrovie. Siamo rimasti allibiti; speravo che fosse presente anche Miccichè, ma quest'ultimo ha dovuto presentare le sue scuse sui giornali per un'improvvida accusa assurda ai Verdi, dicendo che eravamo stati noi ad essere contrari al raddoppio della tratta Messina-Palermo. Poi ha capito di aver completamente preso una mega cantonata (forse per l'agitazione del momento).

È evidente che i Verdi, da anni, insistono perché si migliorino le linee ferroviarie. Siamo fortemente favorevoli a tutto ciò, ma occorre terminare prima le linee ferroviarie ed in Sicilia anche le autostrade e gli acquedotti. Le chiediamo, in merito a ciò, un confronto, un dibattito serio in Parlamento con domande e risposte, non come avviene in un'informativa nella quale noi possiamo rispondere, senza che lei abbia la possibilità di replicare. Ce ne rendiamo conto.

Faccio un'ultima considerazione sull'incidente e concludo. Ci attendevamo di sapere qualcosa in più sul mancato collaudo. Ricontriamo che, purtroppo, non avete questi elementi. Riteniamo che vada compiuta una verifica sulle altre manutenzioni che sono in corso d'opera, soprattutto in alcune realtà, perché ciò ci allarma ancora di più della vicenda del doppio binario; se realizziamo due binari, ma non ci preoccupiamo delle manutenzioni alla fine i disastri sono gravissimi (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Verdi-l'Ulivo*).

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

GIUSEPPE NARO. Signor Presidente, lo spaventoso disastro ferroviario di Rometta

Marea ha determinato la morte di otto persone e il ferimento di altre 47 (a loro ed alle loro famiglie ovviamente va il nostro pensiero) e, per la prima volta, forse, nella storia ferroviaria dell'Italia, l'interruzione totale della circolazione dei treni in una tratta Messina-Milazzo. L'interruzione è ancora in atto.

L'evento è stato motivo di allarme generale perché nell'isola si rafforza il convincimento, per nulla infondato, che il settore dei trasporti ferroviari, come altri di fondamentale importanza per la Sicilia, sia stato negli ultimi anni relegato negli ultimi comparti degli investimenti sociali.

Io che, a poche ore dal disastro, ho raggiunto la località ubicata nel territorio del collegio ove sono stato eletto, posso testimoniare che l'incidente occorso è ancora più raccapricciante di quanto si sia potuto percepire dalle immagini televisive diffuse.

Il fatto che maggiormente inquieta è la consapevolezza che quanto avvenuto sia l'effetto inevitabile di una rete ferroviaria vetusta, dimenticata ed abbandonata al suo destino per troppi decenni. Anche ella, signor ministro, recandosi a Rometta Marea per portare la solidarietà del Presidente della Repubblica Ciampi e del Presidente del Consiglio dei ministri Berlusconi e per valutare insieme al Viceministro Miccichè e al presidente della regione Cuffaro quali provvedimenti prendere nell'immediato e quali nel medio e lungo periodo, ha detto che la tratta Messina-Palermo è una linea di vecchia concezione.

Qualunque sia l'esito delle inchieste avviate, nelle cui ipotesi non entro, il problema dell'ammodernamento dei servizi ferroviari è assolutamente prioritario. Per modernizzare la rete al fine di renderla più sicura e per velocizzarla onde favorire lo sviluppo della comunità isolana, or sono oltre vent'anni, si pensa al raddoppio della tratta Messina-Palermo e anche della tratta Messina-Catania-Siracusa. Gli interventi per raggiungere tali obiettivi sono stati peraltro ancora marginalmente contenuti nei programmi del

Governo, ma la loro realizzazione sino ad oggi ha subito incomprensibili sospensioni, pause e discontinuità.

Il raddoppio, una volta completata la tratta Messina-Patti, in fase di realizzazione, avrebbe dovuto interessare gli altri 80 chilometri che la separano dalla tratta Castelbuono-Palermo, ma la decisione del suo finanziamento è stata rimandata nel tempo, attraversando così le responsabilità dei governi precedenti. Ma si è pensato che si frapponessero ostacoli anche ora, quando in sede regionale si disse che rispetto al potenziamento del collegamento ferroviario Messina-Palermo sarebbe stata privilegiata una tratta veloce Catania-Palermo.

Il coordinamento dei sindaci dei comuni della fascia tirrenica siciliana, costituito da anni proprio per sollecitare il raddoppio della linea ferroviaria che collega il capoluogo dell'isola a Messina e al futuro ponte sullo stretto, ha chiesto alla regione e allo Stato di assumere impegni precisi, soprattutto finanziari, per realizzare il secondo binario della tratta.

Vero è che certa comunicazione mediatica vorrebbe attribuire responsabilità a questo Governo per avere anteposto ad una politica di ammodernamento e potenziamento delle strutture esistenti la realizzazione del ponte. Vorrei però assicurarle che nel Messinese la gente si riconosce nelle posizioni del suo vescovo, monsignor Marra, che vede nel ponte un'importante occasione di sviluppo la cui realizzazione va coniugata con la perfetta messa a punto delle strutture viarie e ferroviarie, nonché con quella di tutte le opere relative all'indotto.

Dopo l'assicurazione data a Rometta Marea, assieme al presidente della regione, sulla priorità dello stanziamento per il completamento del raddoppio della tratta Patti-Castelbuono, lei, signor ministro, in sede di risposta al *question time* nella giornata di ieri, ha anzitutto premesso che le strutture ferroviarie e il ponte sullo stretto non collidono perché totalmente diverse sono le loro fonti di finanziamento. Ha inoltre confermato per l'ennesima volta che si trattava di una rete

ferroviaria da tanto tempo trascurata — non si erano infatti operati interventi per tanti anni — e che il Governo in carica ha già dimostrato di operare concretamente, non soltanto per realizzare nuove strutture, ma prima di tutto per integrare ed ammodernare quelle esistenti.

Abbiamo bisogno di certezze perché siamo stanchi di contrastare con logiche che con il riscatto del Mezzogiorno d'Italia non hanno nulla da spartire. Questa volta, signor ministro, *pacta servanda sunt*; pretendiamo che questo Governo formalizzi in una agenda tutto ciò che ha deciso e deciderà di fare.

Una tale agenda sarà il nostro breviario da consultare quotidianamente per verificare se effettivamente il Mezzogiorno d'Italia sia effettivamente avviato verso un avvenire diverso, più aperto alle speranze.

Concludendo, sento il dovere di esprimere un apprezzamento alle forze dell'ordine, all'esercito, ai presidi sanitari comprensoriali, alle strutture della protezione civile allertate, alle associazioni di volontariato, che coordinate efficacemente dal prefetto Marino hanno operato con spirito di abnegazione per affrontare un'emergenza particolarmente drammatica e certamente difficile da gestire. Particolari sentimenti di ammirazione vanno rivolti ai cittadini di Rometta e dei paesi vicini, immediatamente e spontaneamente accorsi per prestare la loro solidale e partecipata collaborazione in una gara di generosità che resta per noi una lezione di vita. In questa occasione abbiamo potuto sperimentare quanto preziosa e incisiva sia stata la macchina dei soccorsi e quanto corale sia stata la partecipazione della gente. Certamente, però, avremmo voluto che questa sperimentazione non fosse mai avvenuta.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Naro. Ha chiesto di parlare l'onorevole Duca. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA. Grazie signor Presidente. Esprimo, a nome dei Democratici di sinistra, il cordoglio per le vittime, per il mio collega ferroviere, il macchinista Na-

nia, per i sette passeggeri e i quarantasette feriti, la solidarietà ai loro familiari, un ringraziamento ai ferrovieri e ai soccorritori che hanno lavorato duramente per alleviare le sofferenze dei feriti e dei viaggiatori. Confidiamo che le indagini, prontamente avviate dalla magistratura, dalle ferrovie e dal ministero, individuino le cause, le eventuali responsabilità e impediscano il ripetersi di simili incidenti. Confidiamo, altresì, che le indagini si svolgano a tutto campo senza trascurare alcuna ipotesi. L'incidente è grave, molto grave, anche se non ci sfugge che le ferrovie italiane sono tra le più sicure al mondo e che per questo si è lavorato a fondo, soprattutto dopo il grave incidente di Piacenza. Vede, signor Presidente, se fosse stata accolta tempestivamente la richiesta dell'onorevole Violante di venire a riferire in Parlamento già lunedì scorso, il ministro Lunardi, il Presidente del Consiglio Berlusconi, il presidente della regione Sicilia Cuffaro avrebbero evitato di trasformare un evento luttuoso, che io credo non possa non dispiacere a tutti noi, che va affrontato con senso istituzionale e con rispetto, in una strumentalizzazione politica e, in alcuni casi, in uno sciacallaggio, che non fa onore a chi lo ha attuato e diventa offensivo per i familiari e per le vittime. Signor Presidente, ella ricorderà che tra il 1996 e il 1999 ad ogni incidente ferroviario dai banchi del centrodestra partivano attacchi e strumentalizzazioni inammissibili verso il Governo e verso il ministro dei trasporti. Con questo Governo è avvenuto di tutto in Italia, dal gravissimo incidente di Linate, la più grave tragedia dell'aviazione civile, il più alto numero di vittime sulle strade, oltre 6 mila, proprio ieri sono stati forniti i dati precisi, i più tragici fine settimana, con punte di 80 morti per volta, insomma vere e proprie sciagure, eppure da parte nostra si è stati con il cordoglio per le vittime.

Abbiamo dovuto leggere, invece, dichiarazioni a dir poco sfrontate, oltre che false, del ministro e di altri esponenti del Governo. È stato sostenuto dopo l'incidente, quindi a ferita aperta, che i precedenti governi non hanno stanziato i fondi

per la Palermo-Messina, che questo Governo da un anno ha stanziato i fondi e che in cinque anni il raddoppio sarà completato. Eppure, l'11 luglio del 2002, nove giorni prima dell'incidente, proprio dal Ministero dei trasporti è giunta risposta ad una nostra interrogazione sulle linee ferroviarie trasversali e sulla Palermo-Messina. Signor Presidente, leggo dal resoconto delle cose dette l'11 luglio 2002: il contratto di programma 2001-2005, quello appunto approvato dal precedente Governo, prevede il raddoppio della Palermo-Messina, tratta Messina-Patti, attraverso il completamento delle tratte Messina-Villafranca-Rometta e Rometta-San Filippo del Mela-Terme Vigliatore-Patti, compresa la realizzazione del fabbricato dell'apparato centrale di stazione di Messina scalo, l'avvio del raddoppio della tratta Fiume Torto-Cefalù, il sistema comando e controllo della Palermo-Messina. Il costo complessivo è stimato in 1.847 megaeuro, interamente finanziati. Stato di avanzamento lavori al 31 dicembre 2001: 1.125 megaeuro, pari a circa il 61 per cento dei lavori. Data prevista: secondo trimestre 2009. Non è previsto l'ulteriore completamento per Messina; ciò è stato dichiarato nove giorni prima.

Dopo l'incidente, invece, le carte sono cambiate; prima, infatti, si sosteneva che il precedente Governo non aveva finanziato ciò quello attuale sì — la verità è che l'*addendum* al contratto di programma, prodotto da questo Governo — che proprio in questi giorni abbiamo discusso alla Camera e al Senato —, su 8.600 miliardi di vecchie lire, non prevede una lira per la Palermo-Messina, anzi, il completamento non è più strategico. Nel corso di una riunione in Sicilia è stata discussa di un'altra priorità, tanto che il comitato dei sindaci richiamato in questa sede...

PRESIDENTE. Onorevole Duca...

EUGENIO DUCA.ha espresso vibrante proteste e chiesto anche il sostegno di tutti i gruppi parlamentari. Dopo l'incidente, sostenete il contrario, mentendo ai citta-

dini, senza farvi scrupoli nel sostenere il falso.

Sull'altro elenco, per l'itinerario Messina-Catania, è previsto il completamento del raddoppio con 26 miliardi di lire, ma non la Palermo-Messina. Ieri, in aula, rispondendo all'onorevole Pisicchio, ha affermato che la delibera CIPE del dicembre 2001 prevede le linee Palermo-Messina-Catania, invece la delibera CIPE prevede il ponte sullo stretto, la stazione ferroviaria di Palermo e la metropolitana di Messina, ma non l'ulteriore raddoppio della Palermo-Messina.

Il contratto di programma 2001-2005, signor ministro — come lei ci ha riferito l'11 luglio 2002 —, prevede infrastrutture per 93 mila miliardi di lire e al 2001 sono state già finanziate opere per 58 mila miliardi di lire. Altro che senza soldi! Lo ripeto: 58 mila miliardi di lire! È un *trend* degli investimenti. Rispetto al 1994, anno a cui ha governato il centrodestra (e il foglio che le mostro, signor ministro, è un grafico), si è passati da meno di 3 mila miliardi all'anno a 4.500 miliardi, 5.000, 6.000, 7.000, 9.000, con la prospettiva, per il 2005, di arrivare a 12 mila miliardi di lire. Le vorrei dare un consiglio, signor ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Duca...

EUGENIO DUCA. Sto concludendo, Presidente. Un piano generale dei trasporti è stato approvato. Prevedeva risorse da destinare per il 56 per cento alle ferrovie e per il 28 per cento alle strade. Voi avete modificato anche questo. Siete scesi al 35 per cento per le ferrovie e al 43 per cento per la strada.

Al sud abbiamo destinato il 42 per cento; voi, con l'*addendum*, siete scesi al 16 per cento. Credo che vi siano elementi di riflessione ma soprattutto l'invito a proseguire nell'ambito del piano generale dei trasporti e della logistica, senza ricorrere ad atteggiamenti che sicuramente non qualificano questo Governo.

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

NICHI VENDOLA. Signor Presidente, signor ministro, non dirò nulla sulle cifre che ella ha fornito al nostro dibattito, sulla lettura che ci ha offerto su questo incidente. Non farò neanche facili battute sulle grandi opere e sul ponte sullo stretto.

In cinque minuti cercherò, naturalmente sotto forma di indice, di porle alcune domande. La prego di consegnare alcune di esse anche alla Commissione di inchiesta che ella ha costituito presso il suo Ministero.

Lei forse non sa, signor ministro, poiché è un tecnico, che la storia del raddoppio della ferrovia Palermo-Messina è una storia di mafia lunga trent'anni. Lei forse non sa che, dopo il 1981, quando furono stanziati quei 1.800 miliardi di vecchie lire, partì un conflitto tra cosche, per la precisione tra il gruppo criminale guidato Giuseppe Chiofalo di Terme Vigliatore e il gruppo mafioso di Barcellona Pozzo di Gotto.

Glielo dico, ministro, perché può essere interessante per lei: il gruppo mafioso di Barcellona Pozzo di Gotto è un pezzo della famiglia mafiosa di Nitto Santapaola; e sul raddoppio della Palermo-Messina gli interessi erano dei cavalieri del lavoro di Catania Graci e Costanzo e di Nitto Santapaola, che era rappresentato, diciamo così, dai barcellonesi. La guerra di mafia tra barcellonesi e, quindi, catanesi ed il gruppo di Chiofalo ha prodotto, pensi — in una terra in cui si dice che mafia non ce n'è — 150 morti ammazzati! Dietro l'appalto ferroviario di cui stiamo parlando c'è questa infinita storia di morti ammazzati, una lunga scia di sangue!

Se le mie parole dovessero essere poste in dubbio, la invito a chiedere gli atti del processo Mare Nostrum, il cui dibattimento è in corso di celebrazione presso il tribunale di Catania. Da quegli atti potrà appurare quali siano, perché se ne sta discutendo attualmente, le estorsioni consumate per accaparrarsi proprio il controllo degli appalti ferroviari. In quegli atti c'è anche la deviazione istituzionale dei vertici della procura di Messina, che indagarono soltanto in direzione del gruppo criminale di Giuseppe Chiofalo e non

anche sugli interessi dei gruppi criminali di Barcellona Pozzo di Gotto e dei loro complici catanesi. Questo è lo scenario.

Le domande, semplici e prosaiche, che voglio rivolgerle e che ho rivolto anche al presidente della Commissione antimafia per sollecitare indagini specifiche, sono piccole piccole; poi le porrò una domanda finale proprio sul problema dell'appalto per la manutenzione.

Signor ministro, dove sono finiti i milioni di metri cubi di terra argillosa estratta lungo gli 11 chilometri di quella galleria, inaugurata nella scorsa primavera, che congiunge Messina e Villafranca? Sono finiti, forse, in mare? E chi ha lucrato le somme che lo Stato, pagando circa 8.000 lire al metro cubo, ha erogato per smaltire ciò che non è stato smaltito?

Da dove è stata estratta la terra servita per costruire il rilevato ferroviario nel tratto Rometta-Barcellona? Forse dal greto di ciascuno dei tre torrenti che scorrono in quel territorio? E quale dissesto idrogeologico si è determinato?

Come mai un'intera galleria, appena completata al prezzo di svariati miliardi, crollò, un anno fa, a due passi dal luogo in cui è accaduto l'incidente senza che ciò destasse alcuna attenzione (anche perché i giornali locali tendono a « coccolare » l'immagine della provincia « babba », cioè di una città e di un distretto quieto e senza problemi)? Eppure, quella galleria era già un monito ed un emblema dei rischi legati al contenuto criminale ed antiambientale di quegli appalti ferroviari!

Si può conoscere quali siano le ditte che hanno operato, attraverso il nolo a freddo, nella movimentazione di terra? E chi, nei fatti e non solo con nomi di copertura, ha eseguito gli sbancamenti, l'apertura di nuove cave e la perforazione di rilievi montuosi? E cosa c'è in quelle cave? Signor ministro, cosa c'è? Forse l'amianto di Milazzo? Cos'è finito dentro quelle cave? Si può sapere, poi, quali siano le ditte che hanno assicurato le forniture di gasolio ai mezzi che hanno eseguito i suddetti lavori?

Non sono domande naïf! Gliene faccio un'altra, quella finale che le avevo prean-

nunciato: chi sono questi casertani che hanno l'appalto per la manutenzione del tratto ferroviario su cui è avvenuto il disastro? Possiamo avere notizie su questa ditta? Possiamo leggere il capitolato di appalto, considerato che esso viene invocato? Signor ministro, i lavori di cui si parla sono stati eseguiti effettivamente da questa ditta o sono stati eseguiti, magari in subappalto, da qualche microazienda, magari di Barcellona Pozzo di Gotto?

Vi sono anche in questa vicenda, dietro l'espressione neutra di incidente, da un lato, qualcosa che ha a che fare con un disastro ambientale incalcolabile — che potremo misurare, di volta in volta, quando ci sarà il sangue, quando ci saranno i morti — e, dall'altro, una trama di mafia che non è archeologia, ma interessi attuali, un giro di migliaia di miliardi?

Vede, signor ministro, fuori da questa Assemblea non troverà nessuno disposto a parlare di quello che io le sto dicendo; non troverà nessun grande inviato disponibile ad essere inviato su quel territorio; nessun grande quotidiano parlerà di queste cose, perché i signori che controllano il monopolio dell'informazione in Sicilia, che ha un grande problema — lo dico anche ai colleghi del centrosinistra — di legalità e di democrazia, controllano anche tutta la raccolta pubblicitaria, che riguarda l'intero sistema informativo italiano, attraverso la *Publikompass*. Questo rende difficile anche al *Corriere della sera*, a la *Repubblica*, alla *Stampa* mandare un inviato per raccontare, non le lacrime di una vedova, che pure ci commuovono, o semplicemente qual è il bullone che si è svitato o il pezzettino di ferrovia che è saltato, ma questi trent'anni di mafia che hanno il loro prodotto e che avranno ancora prodotti insanguinati in quel territorio martoriato (*Applausi del deputato Zanella*).

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Milioto, che aveva chiesto di parlare s'intende vi abbia rinunciato.

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

GABRIELLA PISTONE. Signor Presidente, signor ministro, noi del gruppo dei

Comunisti italiani sicuramente porgiamo il nostro cordoglio alle vittime, le cui famiglie sono state colpite da questa tragica vicenda di Rometta Marea. Penso che questo disastro ferroviario, che si è verificato pochi giorni fa, porti alla ribalta dell'opinione pubblica lo stato di degrado in cui versa l'intera tratta ferroviaria siciliana.

Vede, ho sentito il suo intervento, ho conoscenza del fatto che le ferrovie italiane sono sicuramente quelle che hanno un maggior livello di sicurezza, tuttavia, le statistiche e, in ogni caso, i livelli di sicurezza, probabilmente, non sono omogenei su tutta la rete ferroviaria nazionale. Questo è un problema particolarmente grave che affligge il Mezzogiorno, già estremamente martoriato da tante vicende certamente non positive.

Sono rimasta colpita dall'intervento del collega Vendola e da altri interventi, perché, evidentemente, so che la Sicilia è una splendida terra che, però, vive una realtà particolare: la presenza di criminalità organizzata che, negli ultimi quarant'anni, ha sicuramente inciso profondamente sull'aggiudicazione degli appalti che hanno coinvolto quest'isola.

Queste sono realtà che bisogna guardare in faccia con grande coraggio, per affrontarle con altrettanto coraggio perché altrimenti ci si piange addosso e non si affrontano realmente i problemi. Allora, ritengo che ciò sia dovuto alle vittime, ai cittadini siciliani, che non si meritano tutto questo.

Signor ministro, lei ha fornito tante cifre, ma anch'io avevo seguito l'interrogazione dell'11 luglio, e devo esprimere il mio rammarico, perché non si possono a distanza di 13 o 14 giorni dare cifre così diverse. Delle due, l'una. Questo ci dispiace.

Quindi vorremmo capire quali siano poi le cifre vere e, soprattutto, se dovessimo considerare vere le cifre che lei, oggi, ha fornito al Parlamento, quale effettiva certezza di risorse vi sia nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze. Sappiamo tutti, infatti, che i singoli ministri, a volte, hanno buonissime intenzioni

ma sappiamo anche che poi c'è il capestro del Ministero dell'economia e delle finanze.

PRESIDENTE. Onorevole Pistone, la invito a concludere

GABRIELLA PISTONE. Ho capito, Presidente, ma con quattro minuti è molto difficile fare un discorso che vorrebbe essere compiuto e non demagogico.

PRESIDENTE. Ma io glielo lascio fare.

GABRIELLA PISTONE. No, Presidente, non me la prendo con lei.

PRESIDENTE. Solo che devo, ogni tanto, avvertirla che il tempo è scaduto.

GABRIELLA PISTONE. Ha perfettamente ragione.

Concludo dicendo che probabilmente tutto ciò è molto complicato, ma in tanti settori assistiamo — mi lasci dire questa cosa che non è molto offensiva — un po' al gioco delle tre carte: ci sono i soldi, poi i soldi non ci sono più, oppure vengono spostati da un capitolo all'altro e ciò sulla pelle della gente, sul sistema di sicurezza (che io vorrei fosse allargato al sistema aereo ed al sistema stradale) e sugli investimenti che, a mio parere, dovrebbero assolutamente essere ribaltati più a favore della ferrovia e meno a favore della gomma, come è nella logica ed anche per ragioni ambientali e di sicurezza. Sappiamo, infatti, che il settore ferroviario è, senza dubbio, il più sicuro rispetto agli altri. Vorremmo, però, anche un momento di dibattito, di incontro e di scambio, dove, in maniera franca e netta, si dica al cittadino italiano ed anche al Parlamento, ma soprattutto ai cittadini, una verità che sia reale e non sia, come, purtroppo, spesso accade, propaganda (ci dispiace dirlo).

Credo che il paese possa crescere senza demagogia e senza propaganda ma con fatti concreti ed opere reali. Il ponte sullo stretto può aspettare. Dal suo intervento ho colto questo e spero non solo che

questo progetto non confligga ma che sia messo in secondo piano rispetto a queste grandi tragedie che, sicuramente, impongono delle priorità.

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

GIORGIO BORNACIN. Signor Presidente, onorevole ministro, colleghi, vorrei innanzitutto esprimere la solidarietà di Alleanza nazionale ed il nostro sentito e commosso cordoglio per le vittime: mi riferisco sia ai passeggeri, che andavano in vacanza, a trovare i loro parenti ed hanno incontrato la morte, come è accaduto in tante altre vicende dei trasporti, sia ai ferrovieri i quali svolgono il loro lavoro, quasi sempre, con una grandissima abnegazione e, in particolare, ai ferrovieri siciliani che, proprio in questi giorni, in occasione dello sciopero, hanno manifestato particolare sensibilità offrendo la loro solidarietà ai parenti delle vittime ed ai colleghi caduti nell'adempimento del loro dovere.

Signor ministro, io voglio anche ringraziarla per la sua esauriente relazione svolta in quest'aula ed anche per la tempestività — qualcuno aveva chiesto di svolgere l'informativa lunedì scorso ma, a mio avviso, non era possibile anche perché era necessario conoscere i fatti (ci sono 4 commissioni di inchiesta che stanno lavorando!) — ed anche per il monito che ha lanciato dalle pagine dei giornali e dalle televisioni a non strumentalizzare questa vicenda. Io credo, al di là dei toni, in alcuni casi polemici, di alcuni interventi dei colleghi, che ciò sia stato rispettato un po' da tutti; credo che nessuno abbia voluto strumentalizzare questa vicenda. È vero quanto lei dice a proposito dello standard di sicurezza delle ferrovie italiane che è uno dei più alti d'Europa; questo si deve anche un po' al lavoro delle ferrovie che in questi anni, sicuramente è migliorato. Purtroppo, in questa occasione, non possiamo imputare l'incidente né all'errore umano, come diceva lei, né tanto meno alla velocità eccessiva, perché così pare non fosse, né alla scarsa manutenzione del mezzo o della linea ferroviaria.

Ho ascoltato l'intervento del collega Duca, e ben diverso è certo l'episodio accaduto a Piacenza quando, purtroppo, sia la linea sia il locomotore presentavano particolari motivi di preoccupazione. Voglio ricordare, parlando di sensibilità rispetto a questi problemi, che allora ero membro del Senato e che, come Commissione trasporti, chiedemmo la costituzione di una Commissione di inchiesta sulla sicurezza del trasporto ferroviario. È inutile che le dica, signor ministro, che quella Commissione d'inchiesta ci venne negata e che venne avviata una indagine conoscitiva che, dopo mesi e mesi di lavoro, non portò praticamente ad alcun risultato.

Signor ministro, quando qualcuno parla dell'*addendum* recentemente approvato in Commissione, dovrebbe anche considerare che, se è pur vero che vengono ridotti in parte gli stanziamenti previsti per il Mezzogiorno, questi vengono comunque garantiti sia da parte del CIPE sia da parte del Governo; voglio ricordare che quell'*addendum* è uno strumento che si collega al contratto di programma 2001-2005, firmato il 2 maggio 2001. Certamente, mi consentano i colleghi, quel contratto di programma non è stato certo presentato e firmato dal Governo Berlusconi.

Quanto al piano generale dei trasporti, esso rappresentava un po' una *summa theologica* ed elettorale, nel quale vi era tutto ed il contrario di tutto; l'ho letto con attenzione e, mi dispiace per i colleghi, credo di non avervi scorto questa sorta di preferenza a favore della ferrovia rispetto alla gomma. Era un piano che cambiava ogni cinque minuti: ne conservo alcune versioni nelle quali, a seconda del mese in cui venivano presentate, si trovano aggiunte alcune tratte, forse perché si risentiva di un periodo elettorale.

A nome anche dei colleghi siciliani, vorrei chiederle, signor ministro, alcune garanzie, che mi sembra nel suo intervento lei abbia già dato; voglio comunque esprimerle, come rappresentante di Alleanza nazionale e, lo ripeto, anche a nome dei colleghi siciliani: innanzitutto, è necessario il completamento dell'intera tratta Paler-

mo-Messina (credo che l'importanza di tale opera non sfugga a nessuno); in secondo luogo, l'attenzione deve essere posta sui tempi di realizzazione (mi sembra che lei abbia parlato del 2009 come termine ultimo) che, comunque, oltre ad essere brevi, dovranno prevedere il completamento dell'opera prima della costruzione del ponte; infine, sottolineo la necessità di finanziamenti certi per quanto riguarda quest'opera che Alleanza nazionale ritiene strategica, come del resto tutte le altre opere, soprattutto ferroviarie e soprattutto nel sud dell'Italia. In cinque anni di lavoro al Senato in seno alla Commissione trasporti ho sempre sentito i colleghi meridionali lamentare la lentezza del trasporto ferroviario nel sud. Credo che in questi anni le ferrovie abbiano svolto il proprio lavoro, ed anche il raggiungimento del pareggio di bilancio ritengo rappresenti un fatto positivo.

Signor ministro, vogliamo avere garanzie sulle tre cose che le abbiamo chiesto. Ritengo che, da parte di Alleanza nazionale, vi sarà l'appoggio al suo operato, soprattutto per quanto riguarda le ferrovie, che consideriamo essere una scelta strategica per il paese e per lo sviluppo di tutta l'Italia.

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

GIOVANNI MARIO SALVINO BURTONE. Signor Presidente, onorevole ministro, nell'esprimere a nome dei deputati del gruppo della Margherita il doveroso cordoglio ai familiari delle vittime del tragico incidente ferroviario, desidero sottolineare in premessa che, per un rispetto dovuto ai morti, noi non daremo fiato alle polemiche che si sono aperte. Tenteremo, invece, di sostenere un impegno forte del Parlamento per accertare i fatti, per individuare le cause e le responsabilità. Da alcune notizie di stampa delle ultime ore, confermate anche da quanto è stato detto nell'informativa del Governo, abbiamo appreso che dovrebbe essere esclusa l'ipotesi dell'errore umano, del guasto del locomotore o dell'eccesso di velocità.

L'ipotesi più probabile, che emergerebbe dalle prime perizie, sarebbe quella del cedimento dei binari. Sotto accusa sembrerebbero essere stati posti l'azione di manutenzione ed il mancato collaudo.

Signor ministro, lei si renderà conto che è un'ipotesi molto grave. Noi non siamo soliti anticipare sentenze né vogliamo trovare colpevoli. Il nostro compito oggi è quello di svolgere, pur nell'emotività indotta da una dolorosa tragedia, un'analisi più attenta, tentando anche di formulare alcune proposte operative conseguenti.

Signor ministro, me lo consenta, da questo punto di vista non le è permesso tirarsi fuori, dal momento che anche a lei competono alcune responsabilità: la responsabilità oggettiva per essere ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ma anche le responsabilità di colui il quale deve poi attivare una serie di azioni rispetto alle questioni che rimangono aperte.

Una prima questione concerne la richiesta di sicurezza dei cittadini che utilizzano i mezzi di trasporto pubblico. Al di là delle statistiche da lei citate, un paese è civile e moderno se non rinuncia a garantire gli standard accettabili di sicurezza a livello individuale e collettivo. Da qui le nostre proposte operative: nuovi investimenti, riqualificazione dei servizi, incremento dell'azione manutentiva.

La seconda proposta non può che essere quella formulata dal nostro presidente di gruppo in Commissione trasporti, onorevole Giorgio Pasetto: avviare un'indagine conoscitiva sullo stato di manutenzione delle vie ferroviarie e sui problemi della sicurezza del trasporto ferroviario in genere.

Vengo ora alla seconda questione. L'incidente ha messo in evidenza la carenza infrastrutturale dei trasporti nel Mezzogiorno e, al di là delle sterili polemiche, mi permetto di dire che da parte sua non sono venute alcune indicazioni.

Signor ministro, lei sa che la legge obiettivo non dà priorità al trasporto ferroviario né dà priorità alla realizzazione di opere nel Mezzogiorno. Signor ministro,