

## COMUNICAZIONI

---

### **Missioni valevoli nella seduta del 16 gennaio 2012.**

Albonetti, Alessandri, Bindi, Bratti, Caparini, Cenni, Cicchitto, Colucci, Gianfranco Conte, D'Alema, D'Amico, Della Vedova, Donadi, Giancarlo Giorgetti, Leone, Lupi, Mecacci, Migliori, Milanato, Moffa, Leoluca Orlando, Pecorella, Proietti Cosimi, Reguzzoni, Stefani, Stucchi, Volpi.

### **Annuncio di proposte di legge.**

In data 12 gennaio 2012 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

CODURELLI: « Modifiche alla legge 3 dicembre 1999, n. 493, in materia di assicurazione contro gli infortuni domestici » (4879);

GALLI: « Disciplina dell'attività di relazione istituzionale svolta nei confronti dei componenti delle Assemblee legislative e dei titolari di pubbliche funzioni » (4880);

GALLI: « Istituzione di una zona franca nel territorio della provincia del Verbano-Cusio-Ossola e di punti franchi presso lo scalo merci ferroviario di DOMO 2 e presso il centro intermodale merci di Novara » (4881);

OLIVERI: « Istituzione della Festa nazionale della famiglia » (4882).

In data 13 gennaio 2012 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

MANCUSO: « Modifica all'articolo 182 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di uso del casco protettivo da parte dei conducenti di velocipedi » (4883);

JANNONE: « Modifica all'articolo 87 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, in materia di azione di regresso del fideiussore nel caso di insolvenza dello spedizioniere doganale » (4884).

Saranno stampate e distribuite.

### **Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, i seguenti progetti di legge sono assegnati, in sede referente, alle sottoindicate Commissioni permanenti:

*I Commissione (Affari costituzionali):*

GASBARRA ed altri: « Modifica all'articolo 80 del testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di attribuzione degli oneri per permessi retribuiti spettanti ai componenti dei consigli e delle giunte degli enti locali » (1163) *Parere delle Commissioni V e XI;*

SANTELLI: « Norme in materia di trasparenza dell'attività amministrativa »

(4848) *Parere delle Commissioni II, V, VIII, X, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

**PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE DAL LAGO** ed altri: « Abrogazione del secondo comma dell'articolo 59 della Costituzione, concernente la nomina dei senatori a vita » (4853).

*III Commissione (Affari esteri):*

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Kazakistan di cooperazione nel contrasto alla criminalità organizzata, al traffico illecito di sostanze stupefacenti e psicotrope, di precursori e sostanze chimiche impiegate per la loro produzione, al terrorismo e ad altre forme di criminalità, fatto a Roma il 5 novembre 2009 » (4866) *Parere delle Commissioni I, II e V.*

*VI Commissione (Finanze):*

MOFFA ed altri: « Disposizioni per la riduzione del debito e per la promozione degli investimenti e dello sviluppo mediante la dismissione del patrimonio immobiliare pubblico » (4843) *Parere delle Commissioni I, V, VII, VIII, XI, XII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

*VII Commissione (Cultura):*

OLIVERIO ed altri: « Norme per la salvaguardia, il restauro e la valorizzazione del percorso storico-artistico denominato "Itinerario basiliano" » (4777) *Parere delle Commissioni I, V, VIII, X, XIII e della Commissione parlamentare per le questioni regionali;*

OLIVERIO ed altri: « Norme per la valorizzazione e la salvaguardia dell'area della Magna Grecia » (4782) *Parere delle Commissioni I, V, VIII, X, XI e della Commissione parlamentare per le questioni regionali.*

*XI Commissione (Lavoro):*

POLI e RUGGERI: « Norme in materia di gestione della previdenza complemen-

tare da parte dell'Istituto nazionale della previdenza sociale » (4851) *Parere delle Commissioni I e V.*

*Commissioni riunite III (Affari esteri) e IV (Difesa):*

DI STANISLAO: « Istituzione di una Commissione parlamentare per l'elaborazione di un nuovo modello di difesa e di sicurezza nazionale » (4839) *Parere delle Commissioni I, V, X e XIV.*

### **Trasmissione dal Comitato interministeriale per la programmazione economica.**

La Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, in data 13 gennaio 2012, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, comma 4, della legge 31 dicembre 2009, n. 196, la delibera CIPE n. 78/2011 del 30 settembre 2011, concernente « Individuazione ed assegnazione di risorse a favore di interventi di rilevanza strategica nazionale e regionale per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud. Priorità strategica « innovazione, ricerca e competitività ».

Tale delibera è trasmessa alla VII Commissione (Cultura).

### **Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea**

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 12 gennaio 2012, ha trasmesso, ai sensi degli articoli 3 e 19 della legge 4 febbraio 2005, n. 11, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi.

Tali atti sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del regolamento, alle Commissioni competenti per materia, con il parere, se non già assegnati alla stessa in sede primaria, della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea).

Nell'ambito dei predetti documenti, il Governo ha richiamato l'attenzione sul documento n. 5065/2012 – Consiglio europeo – Tabella di marcia per il semestre europeo, che è assegnato in sede primaria alla V Commissione (Bilancio).

Con la medesima comunicazione, il Governo ha altresì richiamato l'attenzione sui seguenti documenti, già trasmessi dalla Commissione europea e assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Proposte di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativi ai fondi europei di *venture capital* (COM(2011)860 definitivo) e ai fondi europei per l'imprenditoria sociale (COM(2011)862 definitivo), che, in data 11 gennaio 2012, sono state assegnate in sede primaria alla VI Commissione (Finanze), nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà;

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alle gravi minacce per la salute a carattere transfrontaliero (COM(2011)866 definitivo), che, in data 11 gennaio 2012, è stata assegnata in sede primaria alla XII Commissione (Affari sociali), nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà;

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sugli appalti pubblici (COM(2011)896 definitivo), che è stata assegnata, in data 11 gennaio 2012, in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente), nonché, in data 12 gennaio 2012, alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà;

Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'aggiudicazione dei contratti di concessione (COM(2011)897 definitivo), che, in data 11 gennaio 2012, è

stata assegnata in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente), nonché alla XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea) ai fini della verifica della conformità al principio di sussidiarietà;

Comunicazione della Commissione – Meccanismi di *governance* e d'incentivazione per la realizzazione di SESAR, pilastro tecnologico del cielo unico europeo (COM(2011)923 definitivo), che, in data 30 dicembre 2011, è stata assegnata in sede primaria alla IX Commissione (Trasporti);

Relazione della Commissione – Quarta relazione annuale relativa all'attuazione del Fondo europeo per la pesca (2010) (COM(2011)927 definitivo), che, in data 10 gennaio 2012, è stata assegnata in sede primaria alla XIII Commissione (Agricoltura).

La Commissione europea, in data 12 e 13 gennaio 2012, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che sono assegnati, ai sensi dell'articolo 127 del regolamento, alle sottoindicate Commissioni, con il parere della XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea):

Parere della Commissione a norma dell'articolo 294, paragrafo 7, lettera *c*), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea sugli emendamenti del Parlamento europeo alla posizione del Consiglio riguardante la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio recante modifica della direttiva 78/660/CEE del Consiglio relativa ai conti annuali di taluni tipi di società per quanto riguarda le microentità (COM(2012)1 definitivo), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo a norma dell'articolo 294, paragrafo 6, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea riguardante la posizione del Consiglio sull'adozione di una decisione del Parlamento europeo e

del Consiglio che istituisce un programma strategico pluriennale in materia di spettro radio (COM(2012)3 definitivo), che è assegnata in sede primaria alla IX Commissione (Trasporti);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Una disciplina di qualità per i servizi di interesse generale in Europa (COM(2011)900 definitivo), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite I (Affari costituzionali) e X (Attività produttive);

Proposta di regolamento del Consiglio che estende agli Stati membri non partecipanti l'applicazione del regolamento (UE) che istituisce un programma di azione in materia di scambi, assistenza e formazione per la protezione dell'euro contro la contraffazione monetaria (programma « Pericle 2020 ») (COM(2011)910 definitivo), che è assegnata in sede primaria alla VI Commissione (Finanze);

Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio riguardante il programma Hercule III per la promozione di azioni nel settore della tutela degli interessi finanziari dell'Unione europea (COM(2011)914 definitivo) e relativo documento di accompagnamento — Documento di lavoro dei servizi della Commissione — Sintesi della valutazione d'impatto (SEC(2011)1611 definitivo), che sono assegnati in sede primaria alle Commissioni riunite II (Giustizia) e VI (Finanze);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni — Iniziativa « Opportunità per i giovani » (*Youth Opportunities Initiative*) (COM(2011)933 definitivo), che è assegnata in sede primaria alle Commissioni riunite VII (Cultura) e XI (Lavoro);

Proposta di decisione del Parlamento europeo e del Consiglio su un meccanismo unionale di protezione civile (COM(2011)934 definitivo) e relativo do-

cumento di accompagnamento — Documento di lavoro dei servizi della Commissione — Sintesi della valutazione d'impatto (SEC(2011)1630 definitivo), che sono assegnati in sede primaria alla VIII Commissione (Ambiente).

### **Comunicazioni di nomine ministeriali**

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettera in data 12 gennaio 2012, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 19, comma 9, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, le comunicazioni concernenti il conferimento, ai sensi dei commi 4, 5-*bis* e 6 del medesimo articolo 19, di incarichi di livello dirigenziale generale nell'ambito del Ministero del lavoro e delle politiche sociali, che sono trasmesse alla I Commissione (Affari costituzionali), nonché alle Commissioni sottoindicate:

*alla XI Commissione (Lavoro) la comunicazione concernente i seguenti incarichi:*

alla dottoressa Concetta Ferrari, l'incarico di direttore della direzione generale per le politiche del personale, l'innovazione, il bilancio e la logistica;

al dottor Natale Forlani, l'incarico di direttore della direzione generale dell'immigrazione e delle politiche di integrazione;

al dottor Edoardo Gambacciani, l'incarico di direttore della direzione generale per le politiche previdenziali ed assicurative;

al dottor Angelo Raffele Marmo, l'incarico di direttore della direzione generale per la comunicazione e l'informazione in materia di lavoro e politiche sociali;

al consigliere Paola Paduano, l'incarico di direttore della direzione generale per le politiche attive e passive del lavoro;

*alla XII Commissione (Affari sociali) la comunicazione concernente il seguente incarico:*

al dottor Danilo Giovanni Festa, l'incarico di direttore della direzione generale per il terzo settore e le formazioni sociali.

**Atti di controllo e di indirizzo.**

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

**ERRATA CORRIGE**

Nell'*Allegato A* al resoconto della seduta del 28 maggio 2008, a pagina 3, seconda colonna, diciannovesima e ventesima riga, deve leggersi: « Modifiche all'articolo 80 » e non: « Modifica all'articolo 80 », come stampato.

Nell'*Allegato A* al resoconto della seduta dell'11 gennaio 2012, a pagina 4, prima colonna, quarta riga, il numero: « VII » si intende sostituito dal seguente: « VIII ».

**MOZIONI GAROFALO ED ALTRI N. 1-00704, LO MONTE ED ALTRI N. 1-00699, BELCASTRO ED ALTRI N. 1-00697, DONADI ED ALTRI N. 1-00807, GALLETTI ED ALTRI N. 1-00812 E MOFFA ED ALTRI N. 1-00813 CONCERNENTI INIZIATIVE PER LO SVILUPPO DEL SISTEMA DEL TRASPORTO FERROVIARIO DI PERSONE E MERCI, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AL RIPRISTINO DELLA PRIORITÀ IN AMBITO COMUNITARIO DEL CORRIDOIO 1 BERLINO-PALERMO NELLA SUA CONFIGURAZIONE ORIGINARIA**

**Mozioni**

La Camera,

premesso che:

la Commissione europea, il 28 marzo 2011, ha adottato il nuovo libro bianco dei trasporti *Roadmap to a single European transport Area – towards a competitive and resource efficient transport system* contenente una complessa strategia di ampio respiro sino al 2050, con la quale perseguire l'obiettivo di creare uno spazio europeo unico dei trasporti che sia caratterizzato da una maggiore concorrenza, che si basi su di una rete di trasporti pienamente integrata che colleghi i diversi modi e permetta un profondo cambiamento nei modi di trasporto per passeggeri e merci;

tra i dieci obiettivi la Commissione europea prevede che la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri debba avvenire mediante ferrovia, per cui va completata la rete ad alta velocità a livello europeo, ed è necessario che venga creato il necessario collegamento tra reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

il regolamento (CE) n. 1370/2007, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nei «considerando» n. 4 e n. 5 individua l'obiettivo per gli Stati membri di «garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori», evidenziando che «molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri abbiano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi»;

ancora, il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel «considerando» n. 1 prevede che: «Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante

tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto»;

il raggiungimento dei sopra menzionati obiettivi, sanciti a livello europeo, in Italia appare assai remoto, considerando che, al contrario, si assiste all'interno del Paese ad un aumento del divario in termini di infrastrutture e di servizi tra il Nord ed il Sud, con notevole aggravio delle problematiche della mobilità, in particolare nella regione Sicilia;

l'inasprimento delle suddette problematiche in Sicilia, in special modo nell'area dello Stretto di Messina, che ledono gravemente il diritto alla mobilità, quale strumento di coesione sociale, dei cittadini di fronte allo svantaggio dell'insularità, nonché lo sviluppo economico e sociale di un territorio per il quale dovrebbe essere garantita la continuità territoriale per un principio di equità, deriva principalmente dal perpetuarsi di politiche di dismissione messe in atto dal gruppo *Ferrovie dello Stato*, che di recente, nonostante, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo dirigano la propria azione solo verso una parte del Paese, hanno assunto la nuova denominazione di *Ferrovie dello Stato italiane*;

negli anni si è registrata, infatti, per la Sicilia la costante e graduale riduzione del servizio di trasporto viaggiatori, soprattutto a lunga percorrenza, nonché del trasporto merci, la scarsità di ammodernamento dei servizi e della flotta navale, l'insufficienza di investimenti nella rete, la dismissione di attività ferroviarie ancora produttive, con ricadute negative sui flussi di traffico passeggeri e merci, sulla competitività delle aree, sull'occupazione e sui flussi turistici, in nome di un progetto di complessiva razionalizzazione dei servizi e della rete finalizzato unicamente alla contrazione dei costi;

il descritto quadro trova conferma nel nuovo piano industriale di *Ferrovie*

*dello Stato italiane* per gli anni 2011-2015, presentato il 22 giugno 2011 dall'amministratore delegato Mauro Moretti, che prevede investimenti di ammontare complessivo pari a 27 miliardi di euro, di cui solo il 2 per cento destinato al trasporto ferroviario regionale siciliano, a fronte di ben 24,5 miliardi finalizzati, nell'arco di 4 anni, al potenziamento dell'alta velocità;

in una delle tabelle illustrative del piano contenente le « principali opere in corso » sono indicati, unicamente, il raddoppio della tratta Palermo-Messina (Fiumetorto-Castelbuono) – in particolare, tra le attivazioni tra il 2011 e il 2015), il raddoppio Fiumetorto-Ogliastrillo ed il raddoppio Messina-Catania (nodo Catania);

le citate opere, insieme all'asse ferroviario Palermo-Punta Raisi-Trapani, il nodo di Palermo, l'asse ferroviario Catania-Siracusa, fanno parte di una serie di interventi progettati, nessuno dei quali, in un arco temporale che va dal 1981, anno in cui vennero trasferiti alle *Ferrovie dello Stato* 12.000 miliardi di lire per il rilancio dell'intera rete ferroviaria italiana, ad oggi è stato ultimato;

sono, infatti, rimasti incompiuti in trent'anni i 250 chilometri della rete ferroviaria della regione Sicilia a fronte di 1050 chilometri di nuova rete ad alta velocità, all'interno dei quali ci sono, ad esempio, addirittura 90 chilometri di galleria nella relazione Firenze-Bologna, portati a compimento in 14 anni;

a dimostrazione di questo perdurante ed iniquo ordine di priorità del gruppo, vengono destinate nel piano cifre ingenti per la realizzazione delle nuove stazioni dell'alta velocità come Torino Porta Susa, Firenze, Reggio Emilia, Napoli Afragola e Vesuvio Est, Roma Tiburtina, mentre nulla è previsto per la nuova stazione di Messina, che dovrebbe essere prevista nell'ambito del progetto delle opere ferroviarie connesse alla costruzione del ponte sullo Stretto, nonostante il gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* un anno fa avesse esplicitato la necessità del

collegamento delle più importanti città siciliane con linee dotate delle stesse caratteristiche delle principali linee nazionali;

occorre, altresì, rilevare l'assenza nel piano industriale di linee programmatiche riferite all'area dello Stretto di Messina riguardanti il segmento della navigazione, quali, ad esempio, l'implementazione dei volumi di traffico Metromare ed il segmento gommato-pendolare;

in linea con la ben nota logica aziendale di *Ferrovie dello Stato italiane* tesa al perseguimento di obiettivi economico-finanziari che premia solo i servizi ferroviari maggiormente remunerativi, non si riscontra nel piano alcun riferimento al servizio ferroviario di lunga percorrenza da e verso la Sicilia, in quanto servizio in perdita, nonostante svolga un ruolo fondamentale date le peculiarità geografiche e morfologiche del territorio, per garantire ai cittadini la mobilità tra i diversi territori per fini di lavoro, di studio e turistici, servendo diverse regioni e centri urbani medio-grandi, non interessati dall'alta velocità;

la suddetta logica della redditività, applicata indiscriminatamente, contrasta in maniera vistosa con il ruolo di concessionario di un servizio pubblico universale rivestito da *Ferrovie dello Stato italiane*, la cui strategia aziendale dovrebbe essere coerente con un rapporto domanda-offerta legato al contratto di servizio con lo Stato, finalizzato a garantire quei servizi di trasporto ferroviario che, indipendentemente dal loro equilibrio finanziario, sono ritenuti di utilità sociale e i cui obblighi non possono essere puntualmente disattesi a causa di incapacità gestionale;

occorre, inoltre, sottolineare l'assenza di ogni programmazione finalizzata non solo all'incremento, ma anche alla competitività e produttività del servizio attualmente offerto attraverso investimenti finalizzati alla modernizzazione delle rete, nonché alla messa in circolazione di carrozze nuove, stante il fatto che in Sicilia molte linee ferroviarie sono vetuste e prive

di doppi binari e su queste viaggiano treni lenti e con carrozze vecchie e malridotte;

le descritte assenze nella programmazione industriale recentemente illustrata da *Ferrovie dello Stato italiane* costituiscono, dunque, l'ultimo segnale di un'opera che, lungi dall'essere un progetto chiaro di complessiva razionalizzazione ed efficientamento delle peculiari attività ferroviarie nell'area dello Stretto, dal traghettamento alle realtà manutentive esistenti, si sta traducendo da anni in una serie di disorganiche operazioni di smantellamento;

in particolare, ciò viene mostrato dall'annunciata chiusura dell'officina grandi riparazioni di Gazzi, la più grande realtà manutentiva di vetture ferroviarie della Sicilia, sempre in linea con gli obiettivi aziendali, che dovrebbe avvenire entro i prossimi 30 mesi, in conseguenza del ridisegno del reticolo manutentivo nazionale dal quale verrebbe esclusa proprio la realtà del messinese con l'utilizzo esclusivo delle infrastrutture industriali del Nord, ufficialmente motivata dalla necessità di liberare le aree indispensabili per la costruzione del ponte sullo Stretto, sebbene non vi sia chiarezza su quali siano le superfici realmente interessate dai futuri lavori e su quale sia la specifica destinazione d'uso delle aree in questione;

ulteriore segnale della suddetta opera di dismissione delle attività esistenti è la chiusura, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo immotivata, prevista entro il 2011, della sede di Messina della *Italferr s.p.a.*, società che espleta da anni con successo compiti di progettazione ed esecuzione delle linee ad alta velocità/capacità e degli itinerari e nodi ferroviari, che comporterà notevoli disagi nonché danni economici ai qualificati soggetti che vi operano e alle loro famiglie costretti al trasferimento;

nel piano, inoltre, non si riscontra alcun riferimento all'alta velocità/alta capacità per la Sicilia, nonostante il gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* abbia preso precisi impegni per il completamento del



corridoio 1 Berlino-Palermo e per il miglioramento della rete ferroviaria siciliana, secondo quanto esplicitamente dichiarato dall'amministratore delegato di *Ferrovie dello Stato italiane* in occasione della presentazione del progetto per il ponte sullo Stretto;

con riferimento al citato corridoio 1, tra l'altro, la Commissione europea si è espressa per la modifica dell'asse di scorrimento del traffico merci e passeggeri, non più secondo la direttrice nord-sud, ma sul nuovo corridoio 5 Helsinki-La Valletta, che a Napoli devierebbe verso Bari per congiungersi al porto di La Valletta mediante un sistema di trasporto integrato, non solo ferroviario ma anche marittimo;

in particolare, infatti, il 29 giugno 2011 la Commissione europea ha presentato al Parlamento e al Consiglio un pacchetto di proposte legislative e relativi allegati [COM(2011)500 definitivo], che rappresenta un quadro politico di riferimento di medio termine e che esprime in termini finanziari le priorità politiche dell'Unione europea;

nella parte II della comunicazione COM (2011), alla voce «Tratti da finanziare fino al 2020», per quanto riguarda l'Italia meridionale, compaiono solo quelli relativi al suddetto corridoio 5;

nel contesto del suddetto quadro finanziario pluriennale della Commissione europea si inserisce la nuova proposta di regolamento elaborata dal Commissario europeo per i trasporti Siim Kallas relativa alla rete transeuropea dei trasporti, che prevede, accanto ad una rete globale di base, costituita da tutte le infrastrutture per i trasporti di rilevanza europea, una rete principale costituita dalle parti più importanti della rete transeuropea dei trasporti, cosiddetto *core network*;

nella definizione della suddetta proposta di regolamento, che sostituirà la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei

trasporti, si sta valutando l'opportunità politica relativa alla realizzazione dei singoli progetti ed è proprio in quest'ambito che urge riaffermare la priorità del corridoio 1 Berlino-Palermo;

se così non fosse, si concretizzerebbe il rischio concreto di vanificare gli investimenti già sostenuti dal Governo e di minare l'intero progetto infrastrutturale per il rilancio del Sud, che comprende l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'alta velocità ferroviaria nella medesima tratta, il ponte sullo Stretto di Messina, l'alta velocità Messina-Catania-Palermo ed il rilancio dei porti di Gioia Tauro e di Palermo,

impegna il Governo:

ad intervenire, in qualità di azionista unico del gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* e di decisore strategico, in modo risolutivo e tempestivo per assicurare servizi di mobilità uniformi in tutto il territorio nazionale e per ripristinare il servizio universale del trasporto ferroviario in Sicilia;

a rafforzare il ruolo di indirizzo e di programmazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella politica industriale nel settore dei trasporti ferroviari passeggeri e merci, al fine di impedire lo smantellamento indiscriminato delle attività ferroviarie gestite da *Ferrovie dello Stato italiane* e dalle società del gruppo in Sicilia e, in particolare, nell'area dello Stretto di Messina;

ad attivare strumenti di interlocuzione col Parlamento in merito alla suddetta politica industriale per il trasporto ferroviario passeggeri e merci, attraverso i quali rendere noti e trasparenti i parametri essenziali, in base ai quali si compongono costi e remunerazioni del servizio ferroviario universale, nonché i criteri utilizzati per l'individuazione delle priorità e delle conseguenti dismissioni di servizi;

a definire una precisa e chiara strategia di sostegno e di sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari di persone e merci che contemperino le esigenze di risanamento e di razionalizzazione con la necessità di rilancio dell'offerta ferroviaria in Sicilia, con particolare riguardo all'area dello Stretto di Messina, con la salvaguardia delle attività produttive esistenti, in modo da garantire l'efficienza, in termini quantitativi e qualitativi, dei servizi ai cittadini;

ad adottare strumenti di pianificazione per la gestione degli investimenti programmatici tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria dotati di obbligatorietà, anche sotto il profilo dell'impegno di spesa, in modo da consentire che le opere ferroviarie di cui sia avviata la fase della programmazione possano giungere in tempi certi alla progettazione esecutiva ed alla relativa realizzazione;

ad intervenire tempestivamente in sede europea, in particolare in seno al Consiglio, per quanto riguarda l'adozione del quadro finanziario generale, e già nella fase precedente all'adozione della proposta legislativa finale del regolamento relativo alla rete transeuropea dei trasporti, al fine di ripristinare la priorità del corridoio 1 Berlino-Palermo nell'ambito della rete TEN-T, al fine di scongiurare il pericolo del definitivo isolamento della Sicilia dal resto d'Europa e di riconsiderare le regioni del Meridione il futuro baricentro della zona di libero scambio euromediterraneo.

(1-00704) « Garofalo, Antonio Martino, La Loggia, Valducci, Laffranco, Santelli, Bernardo, Catanoso, Cristaldi, Dima, D'Ippolito Vitale, Vincenzo Antonio Fontana, Antonino Foti, Galati, Germanà, Giammanco, Gibiino, Golfo, Marinello, Minardo, Misuraca, Pagano, Palumbo, Scapagnini, Torrisi, Traversa, Versace ».

La Camera,

premessi che:

la Commissione europea, il 28 marzo 2011, ha adottato il nuovo libro bianco dei trasporti *Roadmap to a single European transport Area - towards a competitive and resource efficient transport system* contenente una complessa strategia di ampio respiro sino al 2050, con la quale perseguire l'obiettivo di creare uno spazio europeo unico dei trasporti che sia caratterizzato da una maggiore concorrenza, che si basi su di una rete di trasporti pienamente integrata che colleghi i diversi modi e permetta un profondo cambiamento nei modi di trasporto per passeggeri e merci;

tra i dieci obiettivi la Commissione europea prevede che la maggior parte del trasporto di medie distanze dei passeggeri debba avvenire mediante ferrovia, per cui va completata la rete ad alta velocità a livello europeo, ed è necessario che venga creato il necessario collegamento tra reti ferroviarie, aeroportuali, marittime e fluviali;

il regolamento (CE) n. 1370/2007, del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia, nei « considerando » n. 4 e n. 5 individua l'obiettivo per gli Stati membri di « garantire servizi di trasporto passeggeri sicuri, efficaci e di qualità grazie a una concorrenza regolamentata, che assicuri anche la trasparenza e l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, o nell'offrire condizioni tariffarie specifiche a talune categorie di viaggiatori », evidenziando che « molti servizi di trasporto terrestre di passeggeri che rappresentano una necessità sul piano dell'interesse economico generale non possono essere gestiti secondo una logica meramente commerciale. Occorre che le autorità competenti degli Stati membri ab-

biano la possibilità di intervenire per garantire la prestazione di tali servizi »;

ancora, il regolamento (CE) n. 1371/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, nel « considerando » n. 1 prevede che: « Nel quadro della politica comune dei trasporti, è importante tutelare i diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto »;

il raggiungimento dei sopra menzionati obiettivi, sanciti a livello europeo, in Italia appare assai remoto, considerando che, al contrario, si assiste all'interno del Paese ad un aumento del divario in termini di infrastrutture e di servizi tra il Nord ed il Sud, con notevole aggravio delle problematiche della mobilità, in particolare nella regione Sicilia;

l'inasprimento delle suddette problematiche in Sicilia, in special modo nell'area dello Stretto di Messina, che ledono gravemente il diritto alla mobilità, quale strumento di coesione sociale, dei cittadini di fronte allo svantaggio dell'insularità, nonché lo sviluppo economico e sociale di un territorio per il quale dovrebbe essere garantita la continuità territoriale per un principio di equità, deriva principalmente dal perpetuarsi di politiche di dismissione messe in atto dal gruppo *Ferrovie dello Stato*, che di recente, nonostante, ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo dirigano la propria azione solo verso una parte del Paese, hanno assunto la nuova denominazione di *Ferrovie dello Stato italiane*;

negli anni si è registrata, infatti, per la Sicilia la costante e graduale riduzione del servizio di trasporto viaggiatori, soprattutto a lunga percorrenza, nonché del trasporto merci, la scarsità di ammodernamento dei servizi e della flotta navale, l'insufficienza di investimenti nella

rete, la dismissione di attività ferroviarie ancora produttive, con ricadute negative sui flussi di traffico passeggeri e merci, sulla competitività delle aree, sull'occupazione e sui flussi turistici, in nome di un progetto di complessiva razionalizzazione dei servizi e della rete finalizzato unicamente alla contrazione dei costi;

il descritto quadro trova conferma nel nuovo piano industriale di *Ferrovie dello Stato italiane* per gli anni 2011-2015, presentato il 22 giugno 2011 dall'amministratore delegato Mauro Moretti, che prevede investimenti di ammontare complessivo pari a 27 miliardi di euro, di cui solo il 2 per cento destinato al trasporto ferroviario regionale siciliano, a fronte di ben 24,5 miliardi finalizzati, nell'arco di 4 anni, al potenziamento dell'alta velocità;

in una delle tabelle illustrative del piano contenente le « principali opere in corso » sono indicati, unicamente, il raddoppio della tratta Palermo-Messina (Fiumetorto-Castelbuono) - in particolare, tra le attivazioni tra il 2011 e il 2015), il raddoppio Fiumetorto-Ogliastrillo ed il raddoppio Messina-Catania (nodo Catania);

le citate opere, insieme all'asse ferroviario Palermo-Punta Raisi-Trapani, il nodo di Palermo, l'asse ferroviario Catania-Siracusa, fanno parte di una serie di interventi progettati, nessuno dei quali, in un arco temporale che va dal 1981, anno in cui vennero trasferiti alle *Ferrovie dello Stato* 12.000 miliardi di lire per il rilancio dell'intera rete ferroviaria italiana, ad oggi è stato ultimato;

sono, infatti, rimasti incompiuti in trent'anni i 250 chilometri della rete ferroviaria della regione Sicilia a fronte di 1050 chilometri di nuova rete ad alta velocità, all'interno dei quali ci sono, ad esempio, addirittura 90 chilometri di galleria nella relazione Firenze-Bologna, portati a compimento in 14 anni;

a dimostrazione di questo perdurante ed iniquo ordine di priorità del gruppo, vengono destinate nel piano cifre

ingenti per la realizzazione delle nuove stazioni dell'alta velocità come Torino Porta Susa, Firenze, Reggio Emilia, Napoli Afragola e Vesuvio Est, Roma Tiburtina, mentre nulla è previsto per la nuova stazione di Messina, che dovrebbe essere prevista nell'ambito del progetto delle opere ferroviarie connesse alla costruzione del ponte sullo Stretto, nonostante il gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* un anno fa avesse esplicitato la necessità del collegamento delle più importanti città siciliane con linee dotate delle stesse caratteristiche delle principali linee nazionali;

occorre, altresì, rilevare l'assenza nel piano industriale di linee programmatiche riferite all'area dello Stretto di Messina riguardanti il segmento della navigazione, quali, ad esempio, l'implementazione dei volumi di traffico Metromare ed il segmento gommato-pendolare;

in linea con la ben nota logica aziendale di *Ferrovie dello Stato italiane* tesa al perseguimento di obiettivi economico-finanziari che premia solo i servizi ferroviari maggiormente remunerativi, non si riscontra nel piano alcun riferimento al servizio ferroviario di lunga percorrenza da e verso la Sicilia, in quanto servizio in perdita, nonostante svolga un ruolo fondamentale date le peculiarità geografiche e morfologiche del territorio, per garantire ai cittadini la mobilità tra i diversi territori per fini di lavoro, di studio e turistici, servendo diverse regioni e centri urbani medio-grandi, non interessati dall'alta velocità;

proprio a riguardo del servizio di media e lunga percorrenza, addirittura con l'entrata in vigore della nuova offerta ferroviaria 2011-2012 di Trenitalia, il 12 dicembre 2011 sono stati soppressi tutti i treni notturni da e per la Sicilia e, precisamente, le tre coppie di collegamenti giornalieri notturni che circolavano sulle relazioni Palermo-Torino/Milano/Venezia, con sezioni da/per Siracusa, e che viceversa oggi si attestano a Roma con interscambio con i servizi di alta velocità per le citate destinazioni;

il disastroso intervento, nato allo scopo di « riorganizzare » l'offerta considerata la mancata redditività del servizio, sta provocando enormi disagi all'utenza sia in termini economici poiché i prezzi dei biglietti per la percorrenza delle suddette tratte sono lievitati sia per l'oggettiva difficoltà e scomodità di effettuare in piena notte trasbordi da un treno all'altro;

tale decisione aziendale ha comportato, altresì, una grave crisi occupazionale essendosi registrati circa 1700 esuberanti, 900 tra il personale di Trenitalia e oltre 800 tra i dipendenti delle ditte in appalto o in subappalto, di questi 85, solo a Messina, sono dipendenti della Servirail ex-Wagon Lits;

la suddetta logica della redditività, applicata indiscriminatamente, contrasta in maniera vistosa con il ruolo di concessionario di un servizio pubblico universale rivestito da *Ferrovie dello Stato italiane*, la cui strategia aziendale dovrebbe essere coerente con un rapporto domanda-offerta legato al contratto di servizio con lo Stato, finalizzato a garantire quei servizi di trasporto ferroviario che, indipendentemente dal loro equilibrio finanziario, sono ritenuti di utilità sociale e i cui obblighi non possono essere puntualmente disattesi a causa di incapacità gestionale;

occorre, inoltre, sottolineare l'assenza di ogni programmazione finalizzata non solo all'incremento, ma anche alla competitività e produttività del servizio attualmente offerto attraverso investimenti finalizzati alla modernizzazione delle rete, nonché alla messa in circolazione di carrozze nuove, stante il fatto che in Sicilia molte linee ferroviarie sono vetuste e prive di doppi binari e su queste viaggiano treni lenti e con carrozze vecchie e malridotte;

le descritte assenze nella programmazione industriale recentemente illustrata da *Ferrovie dello Stato italiane* costituiscono, dunque, l'ultimo segnale di un'opera che, lungi dall'essere un progetto chiaro di complessiva razionalizzazione ed efficientamento delle peculiari attività ferroviarie nell'area dello Stretto, dal traghet-

tamento alle realtà manutentive esistenti, si sta traducendo da anni in una serie di disorganiche operazioni di smantellamento;

in particolare, ciò viene mostrato dall'annunciata chiusura dell'officina grandi riparazioni di Gazzi, la più grande realtà manutentiva di vetture ferroviarie della Sicilia, sempre in linea con gli obiettivi aziendali, che dovrebbe avvenire entro i prossimi 30 mesi, in conseguenza del ridisegno del reticolo manutentivo nazionale dal quale verrebbe esclusa proprio la realtà messinese con l'utilizzo esclusivo delle infrastrutture industriali del Nord, ufficialmente motivata dalla necessità di liberare le aree indispensabili per la costruzione del ponte sullo Stretto, sebbene non vi sia chiarezza su quali siano le superfici realmente interessate dai futuri lavori e su quale sia la specifica destinazione d'uso delle aree in questione;

ulteriore segnale della suddetta opera di dismissione delle attività esistenti è la chiusura, secondo i firmatari del presente atto di indirizzo immotivata, prevista entro il 2011, della sede di Messina della *Italferr s.p.a.*, società che espleta da anni con successo compiti di progettazione ed esecuzione delle linee ad alta velocità/capacità e degli itinerari e nodi ferroviari, che comporterà notevoli disagi nonché danni economici ai qualificati soggetti che vi operano e alle loro famiglie costretti al trasferimento;

nel piano, inoltre, non si riscontra alcun riferimento all'alta velocità/alta capacità per la Sicilia, nonostante il gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* abbia preso precisi impegni per il completamento del corridoio 1 Berlino-Palermo e per il miglioramento della rete ferroviaria siciliana, secondo quanto esplicitamente dichiarato dall'amministratore delegato di *Ferrovie dello Stato italiane* in occasione della presentazione del progetto per il ponte sullo Stretto;

con riferimento al citato corridoio 1, si registra la nuova proposta di regolamento elaborata dal Commissario euro-

peo per trasporti Siim Kallas relativa alla rete trans-europea dei trasporti, che prevede, accanto ad una rete globale di base, costituita da tutte le infrastrutture per i trasporti di rilevanza europea, una rete principale costituita dalle parti più importanti della rete trans-europea dei trasporti, cosiddetto *core network*;

la suddetta proposta di regolamento, che sostituirà la decisione n. 661/2010/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione europea per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, è stata presentata dal vice Presidente della Commissione europea nella seduta del 19 ottobre 2011 e comprende il corridoio Berlino-Palermo che, nella nuova programmazione, ha assunto la denominazione di corridoio Helsinki-La Valletta;

tale corridoio, oltre ad estendersi a sud-est con la diramazione Napoli-Bari-Taranto, si sviluppa nel territorio della regione Sicilia secondo la direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo, per consentire di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorare i collegamenti ferroviari con i porti di Catania, Augusta e Palermo;

tale previsione risulta indispensabile per riaffermare l'intero progetto infrastrutturale per il rilancio del Sud, che comprende l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'alta velocità ferroviaria nella medesima tratta, il ponte sullo Stretto di Messina, l'alta velocità Messina-Catania-Palermo ed il rilancio dei porti di Gioia Tauro e di Palermo,

impegna il Governo:

ad intervenire, in qualità di azionista unico del gruppo *Ferrovie dello Stato italiane* e di decisore strategico, in modo risolutivo e tempestivo per assicurare servizi di mobilità uniformi in tutto il territorio nazionale e per ripristinare il servizio universale del trasporto ferroviario in Sicilia, anche con riferimento alle recenti

scelte che hanno inopinatamente penalizzato il servizio dei treni notturni, con gravi ricadute occupazionali;

a rafforzare il ruolo di indirizzo e di programmazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nella politica industriale nel settore dei trasporti ferroviari passeggeri e merci, al fine di impedire lo smantellamento indiscriminato delle attività ferroviarie gestite da *Ferrovie dello Stato italiane* e dalle società del gruppo in Sicilia e, in particolare, nell'area dello Stretto di Messina;

ad attivare strumenti di interlocuzione col Parlamento in merito alla suddetta politica industriale per il trasporto ferroviario passeggeri e merci, attraverso i quali rendere noti e trasparenti i parametri essenziali, in base ai quali si compongono costi e remunerazioni del servizio ferroviario universale, nonché i criteri utilizzati per l'individuazione delle priorità e delle conseguenti dismissioni di servizi;

a definire una precisa e chiara strategia di sostegno e di sviluppo del sistema dei trasporti ferroviari di persone e merci che contemperi le esigenze di risanamento e di razionalizzazione con la necessità di rilancio dell'offerta ferroviaria in Sicilia, con particolare riguardo all'area dello Stretto di Messina, con la salvaguardia delle attività produttive esistenti, in modo da garantire l'efficienza, in termini quantitativi e qualitativi, dei servizi ai cittadini;

ad adottare strumenti di pianificazione per la gestione degli investimenti programmatici tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il gestore dell'infrastruttura ferroviaria dotati di obbligatorietà, anche sotto il profilo dell'impegno di spesa, in modo da consentire che le opere ferroviarie di cui sia avviata la fase della programmazione possano giungere in tempi certi alla progettazione esecutiva ed alla relativa realizzazione;

a svolgere presso le istituzioni europee una costante azione di monitoraggio delle fasi per l'adozione del nuovo regolamento relativo alla rete trans-europea

dei trasporti affinché all'interno del corridoio Helsinki-La Valletta sia rimarcata la centralità dello sviluppo dell'estensione da Napoli a Palermo, al fine di scongiurare ogni pericolo d'isolamento della Sicilia dal resto d'Europa, con la previsione per l'isola delle stesse garanzie di collegamento alla terraferma concesse ad altri Paesi europei, e di riaffermare il Meridione quale futuro baricentro della zona di libero scambio euromediterraneo.

(1-00704) (*Nuova formulazione*) « Garofalo, Antonio Martino, La Loggia, Valducci, Laffranco, Santelli, Bernardo, Catanoso, Cristaldi, Dima, D'Ippolito Vitale, Vincenzo Antonio Fontana, Antonino Foti, Galati, Germanà, Giammanco, Gibiino, Golfo, Marinello, Minardo, Misuraca, Pagano, Palumbo, Scapagnini, Torrisi, Traversa, Versace ».

(3 agosto 2011)

La Camera,

premesso che:

il Mezzogiorno riveste oggi un ruolo strategico per l'intero Paese, grazie alla posizione strategica al centro del Mediterraneo;

il Meridione è il termine naturale della realizzazione delle reti transeuropee TEN (*trans european network*), in un quadro sistemico europeo di trasporto integrato;

il progetto TEN corridoio 1 rappresenta un asse fondamentale di trasporto per i collegamenti a livello comunitario, poiché attraversa da nord a sud l'intera Germania, l'Austria e l'Italia. Oltre un terzo dell'intero traffico transalpino interessa il passo del Brennero, il valico alpino a quota più bassa, che riveste, quindi, un'importanza cruciale nell'ambito del trasporto persone e dell'interscambio tra il nord e il sud del continente europeo;

la Commissione europea, nell'analisi del progetto di bilancio comunitario

per il 2020, presentato il 29 giugno 2011, ha proposto, cambiando la geografia europea delle grandi infrastrutture, di cancellare il suddetto progetto TEN corridoio 1 Berlino-Palermo, per sostituirlo con un nuovo corridoio 5 Helsinki-La Valletta, di fatto confinando la Sicilia ad una dimensione interregionale, trascurando anche la sua funzione di *gateway* verso l'Africa;

la novità, che potrebbe apparire marginale e che prevede un allungamento del tracciato per includere nuovi territori che sono entrati a far parte dell'Unione europea, tra i quali Malta, nella realtà non si limita a modificare solo i capilinea del corridoio, spostandoli rispettivamente più a nord, da Berlino ad Helsinki, e più a sud, da Palermo a Malta, ma anche l'asse di « scorrimento » del traffico di merci e passeggeri, che non si muoverebbe più secondo la direttrice nord-sud, ma interromperebbe a Napoli il suo percorso naturale verso il confine meridionale d'Europa per deviare verso Bari, da dove, attraverso una nuova « autostrada del mare », si collegherebbe al porto di La Valletta;

ad avviso dei firmatari del presente atto di indirizzo, tale ridisegno del tracciato, oltre ad essere illogico dal punto di vista geografico ed economico, viola i principi di coesione territoriale, sociale ed economica, sui quali si fonda il Trattato dell'Unione europea;

la proposta contrasta, inoltre, in maniera stridente con il regolamento (CE) n. 913/2010 che disciplina il traffico delle merci e che ha disegnato, in virtù delle nuove adesioni all'Unione europea di Paesi del Nord Europa, un corridoio speciale per le merci – il numero 4 – che nasce a Stoccolma e termina a Palermo, secondo una logica completamente diversa, che adesso si vorrebbe abbandonare;

la decisione sul nuovo percorso del corridoio 1 non è solo di rilevanza europea, ma ha un immediato risvolto a livello nazionale, con ripercussioni assai gravi che riguardano il piano nazionale dei trasporti;

senza un collegamento di primo livello nessuna infrastruttura progettata a sud di Napoli avrebbe più un fondamento economico. L'esclusione delle due regioni Calabria e Sicilia dall'asse principale dei trasporti nord-sud escluderebbe anche la finanziabilità di tutte le infrastrutture connesse, facendo saltare tutto il sistema dei trasporti dell'Italia meridionale, l'alta capacità ferroviaria fra Napoli e Reggio Calabria, la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, l'ammodernamento delle ferrovie tra le aree metropolitane di Catania, Messina e Palermo, il collegamento ferroviario ad alta capacità con i porti di Augusta e Pozzalla;

si vanificherebbero grossi investimenti già fatti per la realizzazione di opere previste dalla « legge obbiettivo », da quelle già realizzate a quelle appaltate o solo progettate, che diverrebbero antieconomiche per definizione, delineando uno scenario antitetico rispetto alla programmazione nazionale, che prevede di dotare il Mezzogiorno di un livello adeguato di infrastrutture;

con riferimento alla nuova autostrada del mare che collegherebbe Bari con La Valletta, si tratta di un lungo e improbabile collegamento navale lungo circa 420 miglia, per oltre 24 ore di navigazione, pari a dieci volte, in termini di tempi e di distanza, quello che separa la Sicilia dall'isola di Malta;

la Commissione europea avrà tempo fino al 21 settembre 2011 per ufficializzare la sua proposta ed affidarla al lungo processo di codecisione che coinvolge il Parlamento europeo, il Comitato delle regioni, il Comitato economico e sociale ed infine il Consiglio dei ministri europei,

impegna il Governo:

ad intervenire presso le autorità europee affinché il corridoio n. 1 Berlino-Palermo sia ripristinato nella sua configurazione originaria, al fine di scongiurare il