

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
ROSY BINDI

La seduta comincia alle 16.05.

MICHELE PISACANE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta dell'11 gennaio 2012.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Albonetti, Alessandri, Bratti, Caparini, Cenni, Cicchitto, Colucci, Gianfranco Conte, D'Alema, Della Vedova, Donadi, Giancarlo Giorgetti, Leone, Lupi, Milanato, Moffa, Leoluca Orlando, Pecorella, Proietti Cosimi, Reguzzoni, Stefani, Stucchi e Volpi sono in missione a decorere dalla seduta odierna.

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

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Sull'ordine dei lavori (ore 16,10).

ROBERTO GIACHETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROBERTO GIACHETTI. Signor Presidente, non è questo il luogo per parlare della vicenda accaduta nei giorni scorsi e nelle ore scorse presso l'isola del Giglio: mi pare che siano già in corso due inchieste (una della magistratura ed una della capitaneria di porto) che ci faranno – spero rapidamente – sapere cosa è successo perché si realizzasse un evento così folle, credo che sia questo il giudizio che tutti noi esprimiamo avendo davanti agli occhi le immagini che le televisioni di tutto il mondo trasmettono. Quello che possiamo fare – e credo che questo lo potrà fare lei e il Parlamento nelle sue forme – è esprimere il nostro cordoglio per le vittime.

C'è un punto, tuttavia, sul quale credo che adesso sia utile, necessario e indispensabile intervenire per evitare che tale tragedia, che è già una tragedia, diventi una tragedia a tutto tondo: sappiamo bene che questa enorme nave affondata davanti all'isola del Giglio ha una quantità di carburante che non è fuoriuscita perché era stato fatto il pieno prima di partire da Civitavecchia, che è ancora tutto all'interno della nave. Noi, signor Presidente, chiediamo al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – e nella fattispecie approfittiamo della presenza del sottosegretario Improta – tramite gli uffici della Presidenza, che venga in Aula a riferire su tutto quello che il Governo sta facendo per evitare che a questa tragedia si aggiunga anche una tragedia ambientale, che sarebbe certa se le notizie, che sono al momento vaghe, venissero confermate. Abbiamo sicuramente compreso che qualcosa è stato fatto, ma non abbiamo certezza del fatto

che quell'aspetto sia effettivamente circoscritto e che la nave sia stata messa in sicurezza da quel punto di vista.

Quindi, la pregherei, signor Presidente, se è possibile, di chiedere al Governo di far sapere al più presto all'Assemblea che tipo di intervento è stato fatto e quale sia la situazione da questo punto di vista.

MARIO TASSONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, intervengo su questo stesso argomento. Anche noi, signor Presidente, chiediamo che il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare venga in Aula per farci conoscere le azioni messe in atto per evitare il disastro ambientale. Certamente il cordoglio, anche del gruppo dell'Unione di Centro, va alle vittime e ai loro familiari per una vicenda che ha dei risvolti un po'strani anche se qualche notizia è pervenuta e se qualche elemento chiarificatore — se così si può chiamare — ci è stato dato da parte dei *mass-media*.

Non c'è dubbio che, accanto al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ci dovrebbe essere anche il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per riferire quali siano state le dinamiche che hanno provocato questo grande disastro, quali siano state le misure di prevenzione e soprattutto come sono state articolate e costruite le misure di soccorso anche per darci qualche notizia in più sullo stato dell'arte in ordine a tutti gli accertamenti tecnici (certamente verrà istituita un'apposita commissione) che vengono ad essere effettuati per avere un quadro preciso della dinamica del disastro.

Pertanto, signor Presidente, accanto alla richiesta della presenza del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, competente per una certa realtà, formulo anche la richiesta della presenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, visto e considerato che c'è stata una grande azione da parte della capita-

neria di porto, della guardia costiera, dei vigili del fuoco e di tutte le forze di polizia.

Vorremmo capire, attraverso le dinamiche ma soprattutto le strumentazioni di accertamento di cui dispongono sia a bordo che a terra, perché si è determinata una situazione di questo genere.

PRESIDENTE. Riferirò al Presidente che non mancherà di sollecitare il Governo affinché venga in Aula a riferire sia per gli aspetti sottolineati dall'onorevole Giachetti che per quelli sottolineati dall'onorevole Tassone.

Discussione delle mozioni Garofalo ed altri n. 1-00704, Lo Monte ed altri n. 1-00699 e Belcastro, Moffa ed altri n. 1-00697 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 (ore 16,15).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni Garofalo ed altri n. 1-00704, Lo Monte ed altri n. 1-00699 e Belcastro, Moffa ed altri n. 1-00697 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 (*vedi l'allegato A — Mozioni*).

Ricordo che lo schema recante la ripartizione dei tempi per la discussione delle mozioni è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

Avverto che sono state presentate le mozioni Donadi ed altri n. 1-00807 e Galletti ed altri n. 1-00812 che, vertendo su materia analoga a quella trattata dalle mozioni all'ordine del giorno, verranno svolte congiuntamente. I relativi testi sono in distribuzione (*vedi l'allegato A — Mozioni*).

Avverto che sono state altresì presentate una nuova formulazione della mozione Garofalo ed altri n. 1-00704 e una nuova formulazione della mozione Belcastro ed altri n. 1-00697, che è stata sottoscritta anche dall'onorevole Brugger. I relativi testi sono in distribuzione (*vedi l'allegato A – Mozioni*).

Avverto inoltre che gli onorevoli Moffa, D'Anna, Grassano, Gianni, Lehner, Marmo, Milo, Mottola, Nola, Orsini, Pionati, Pisacane, Razzi, Ruvolo, Sardelli, Scilipoti, Siliquini, Soglia, Stasi e Taddei hanno ritirato la propria firma dalla mozione Belcastro ed altri n. 1-00697 e contestualmente è stata presentata la mozione Moffa ed altri n. 1-00813, il cui testo in distribuzione (*vedi l'allegato A – Mozioni*).

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

È iscritto a parlare l'onorevole Garofalo, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00704 (*Nuova formulazione*). Ne ha facoltà.

VINCENZO GAROFALO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, assistiamo da anni all'interno del Paese all'aumento del divario in termini di infrastrutture e di servizi tra il nord e il sud, con notevole aggravio delle problematiche della mobilità in particolare nella regione Sicilia e nell'area dello stretto di Messina.

Il punto di partenza degli impegni che chiediamo a gran voce al nuovo Governo di assumere ed enucleati nell'atto di indirizzo che ci troviamo a discutere oggi è di intervenire in maniera energica e risoluta nei confronti del gruppo Ferrovie dello Stato Spa, di cui è azionista unico, per sospendere l'innegabile perpetuarsi di politiche di dismissione messe in atto in una parte del Paese. Il gruppo Ferrovie dello Stato Spa di recente, nonostante diriga vistosamente la propria azione solo verso

una parte del Paese, ha assunto la derivatoria denominazione di Ferrovie dello Stato italiane.

La costante e graduale riduzione, in termini quantitativi e qualitativi, del servizio di trasporto ferroviario viaggiatori a media e lunga percorrenza, diurno e notturno, dal nord verso il sud e viceversa, registratasi negli ultimi anni in funzione del progetto del gruppo Ferrovie dello Stato Spa di complessiva razionalizzazione ed efficientamento dei servizi e della rete, finalizzato alla contrazione dei costi, si sta, purtroppo, traducendo in un'operazione di vero e proprio smantellamento: 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 sono irrazionalmente portate avanti in nome di un progetto di complessiva razionalizzazione dei servizi e della rete finalizzato unicamente alla contrazione dei costi.

Solo per citare alcuni esempi, affatto limpide sono le ragioni sottese dall'annunciata chiusura dell'Officina grandi riparazioni di Messina, la più grande realtà manutentiva di vetture ferroviarie della Sicilia, sempre in linea con gli obiettivi aziendali, che dovrebbe avvenire entro i prossimi trenta mesi, in conseguenza del ridisegnamento 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.

Ancora l'immotivata chiusura, realizzata alla fine del 2011, della sede di Messina della Italferr spa, società che espleta da anni con successo compiti di progettazione ed esecuzione delle linee ad alta velocità e capacità e degli itinerari e nodi ferroviari, ha comportato e conti-

nuerà a comportare notevoli disagi nonché danni economici ai qualificati soggetti che vi operano e alle loro famiglie costrette al trasferimento o a spostamenti continui.

Da ultimo, vi è la decisione, con l'entrata in vigore della nuova offerta ferroviaria 2011-2012 di Trenitalia, di riorganizzare l'offerta a media e lunga percorrenza notturna da e per la Sicilia, sopprimendo tutti i treni notte. È un tema che ha suscitato interventi critici da parte di amministratori di regioni e comuni, sia del nord sia del sud. Nelle varie risposte fornite nelle ultime settimane dal Governo, interrogato sulla questione, dalle rilevantissime ricadute sociali, è stato costantemente sottolineato che, negli ultimi dieci anni, in Italia la domanda relativa ai treni notturni è scesa del 66 per cento, con un picco del 20 per cento solo nell'ultimo anno, per effetto soprattutto delle vantaggiose condizioni e delle offerte concorrenziali delle compagnie aeree *low cost* e della velocizzazione dei servizi giorno a seguito dell'attivazione dell'alta velocità, che porta l'utenza a preferire questi ultimi, sia per il *comfort* di viaggio, sia per i tempi di percorrenza.

Tuttavia, riparandosi dietro lo scudo della logica aziendale e della mancata redditività di alcuni servizi, si finge di non considerare le reali cause che hanno condotto di fatto a tale situazione. Perché non si valuta l'assenza di ogni programmazione effettuata finora da Ferrovie dello Stato, finalizzata non già all'incremento, ma anche solo alla competitività e produttività del servizio ferroviario offerto in questi anni in Sicilia? Perché non si riflette sul fatto che l'offerta ferroviaria di media e lunga percorrenza da e per l'isola, ovviamente mai pubblicizzata — sfido a trovare una pubblicità — è stata solo di treni lenti, anche a causa delle spesso inutili fermate programmate, e che su molte linee ferroviarie, vetuste e prive di doppi binari, viaggiano convogli con carrozze vecchie e malridotte? Perché quindi non si dice chiaramente che Ferrovie dello Stato non ha fatto altro che scoraggiare indirettamente l'utenza? Perché non sono stati effettuati né pianificati interventi finaliz-

zati alla modernizzazione della rete e tutti gli ingenti investimenti negli ultimi anni si sono concentrati solo sull'alta velocità e quindi solo fino a Napoli? Perché non si ragiona sul fatto che, se fossero state impiegate maggiori risorse per il miglioramento della rete e per il miglioramento del servizio, si sarebbe incentivato lo sviluppo del traffico passeggeri e, quindi, risolto il problema del bilancio? Ancora, il Ministro Passera ha dichiarato che si è provveduto ad una parziale rimodulazione dei servizi offerti, senza pregiudicare la possibilità da parte dell'utenza di raggiungere le destinazioni finali, assicurando il servizio sulle direttrici nord-sud del Paese con l'attestazione a Roma dei treni notturni provenienti o diretti in Sicilia, con il proseguimento del viaggio ad alta velocità e stabilendosi una speciale tariffa per l'utenza proveniente dalle regioni meridionali d'Italia, senza nessuna sostanziale variazione rispetto al costo attualmente sostenuto dagli utenti del servizio notte tradizionale e con indubbio vantaggio in termini di riduzione dei tempi di percorrenza.

Il risultato che oggi si registra, con l'offerta di tre relazioni di viaggio analoghe attestata a Roma, con treni di sole otto vetture a distanza di un'ora l'uno dall'altro, è, purtroppo, assai diverso da quello appena descritto: confermando le preoccupazioni paventate dai passeggeri e più volte denunciate, i prezzi dei biglietti per la percorrenza delle tratte sono lievitati, come anche i disagi per l'utenza, per lo più composta dai viaggiatori anziani, costretti, in piena notte a trasbordare, con bagagli al seguito, da un treno all'altro. Tali condizioni sarebbero di indubbio vantaggio? Per ciò che attiene alla riduzione dei tempi di percorrenza, come già detto, sarebbe stato sufficiente, ad esempio, ridurre il numero delle fermate dei treni notte soppressi. Purtroppo — lo ribadisco — ciò che sta accadendo dimostra che l'azione pubblica è ben lungi dal perseguire con ogni mezzo lo scopo della garanzia effettiva del diritto alla mobilità, quale strumento di coesione sociale, dei cittadini siciliani di fronte allo svantaggio

dell'insularità, nonché della finalità dello sviluppo economico e sociale di un territorio per il quale dovrebbe essere garantita la continuità territoriale per un principio di equità. Purtroppo, si dimentica quanto affermato anche in sede europea nel 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, che impone la tutela dei diritti dei passeggeri in quanto utenti del trasporto ferroviario, nonché il miglioramento della qualità e l'efficienza dei servizi di trasporto ferroviari di passeggeri per aiutare il trasporto su rotaia ad aumentare la sua quota di mercato rispetto ad altri modi di trasporto.

L'ultima questione, non certo per importanza, legata alla decisione di sopprimere i treni notte da e per la Sicilia, è quella relativa alla grave crisi occupazionale generata da tale scelta.

Dal comunicato diramato ufficialmente il 16 dicembre da Trenitalia Spa si legge di circa 1.700 esuberanti, 900 tra il personale di Trenitalia Spa e oltre 800 tra i dipendenti delle ditte in appalto o in subappalto. Di questi, 85 solo a Messina, dipendenti della Servirail, ex Wagon lits, tuttora in forte mobilitazione.

Secondo quanto denunciato dalla FIT CISL e da Orsa Sicilia, la proposta di reintegro dei lavoratori licenziati da parte dal nuovo gestore dell'appalto, Angel service Srl, è del tutto insufficiente a risolvere i problemi occupazionali in quanto propone soluzioni temporanee e precarie che interessano poco più del 30 per cento del personale e da cui gli ottantacinque lavoratori messinesi sembrano comunque assolutamente esclusi.

Inoltre, si apprende che l'impiego di parte dei suddetti lavoratori nei servizi notte tra Francia e Italia sta avvenendo senza gara, ma con affidamento diretto, e che il personale finora riassorbito è stato scelto senza alcuna procedura selettiva che abbia tenuto conto di una graduatoria formata sulla base di requisiti oggettivi

quali, ad esempio, il carico familiare, l'anzianità di servizio, ma dietro semplice chiamata telefonica diretta.

Dall'ultima risposta fornita dal sottosegretario Martone all'interpellanza urgente n. 2-01277 presentata dal collega Stagno D'Alcontres, Ferrovie dello Stato Spa pare abbia reso noto di volere garantire, entro i prossimi ventiquattro mesi, la progressiva ricollocazione dell'eventuale personale che non troverà utile collocazione con Angel service Srl e che, per quanto riguarda, in particolare, il personale operante nelle regioni Sicilia, sono stati calendarizzati una serie di incontri finalizzati alla soluzione del caso.

Ma come mai sul tavolo delle trattative non viene presa affatto in considerazione la ragionevole proposta, avanzata al fine di porre rimedio alla iniqua situazione descritta con la conseguente e necessaria salvaguardia dei livelli occupazionali, di ripristinare il servizio a lunga percorrenza dei treni notte dalla Sicilia al Nord e viceversa, certamente razionalizzando i costi rispetto al passato, con la messa in circolazione di treni dalla composizione di un numero di carrozze maggiori (quattordici carrozze) che a Bologna si dividono in più sezioni, per consentire all'utenza, senza cambiare treno ed a prezzi sostenibili, di raggiungere Torino, Milano e Venezia?

Ritengo che, come da più parti ed a gran voce sottolineato, la vertenza Servirail sia solo uno dei tasselli del mosaico della problematica della garanzia del diritto dei cittadini siciliani alla continuità stabilito dalla Costituzione che sta subendo continue lesioni.

Consentitemi un'ultima breve riflessione sulla questione del Corridoio Berlino-Palermo.

A seguito della paventata esclusione del suddetto corridoio dalla rete TEN-T, all'interno della nuova proposta di regolamento del Commissario europeo dei trasporti Siim Kallas, relativa proprio alla rete transeuropea dei trasporti, grazie alla grande mobilitazione portata avanti a tutti i livelli, è stato confermato, all'interno del Corridoio Helsinki-La Valletta, proprio il

percorso Berlino-Palermo. 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, che il gruppo Ferrovie dello Stato Spa non potrà di certo ignorare nella pianificazione aziendale per i prossimi anni, 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.

È proprio per tale motivo che chiediamo al nuovo Governo di svolgere presso le istituzioni europee una costante azione di monitoraggio delle varie fasi per l'adozione del nuovo regolamento affinché, all'interno del Corridoio Helsinki-La Valletta, sia rimarcata la centralità dello sviluppo, per l'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.

Auspico, dunque, alla luce delle considerazioni svolte, l'accoglimento dei puntuali impegni contenuti nella mozione in discussione e nella piena disponibilità al confronto, anche nella sede parlamentare, una nuova, seria ed approfondita riflessione sulle discutibili scelte portate avanti fino ad oggi dal gruppo Ferrovie dello Stato Spa ed un'immediata inversione di tendenza rispetto ad una situazione che, beffardamente in concomitanza al centocinquantesimo dell'unità d'Italia, sta solcando maggiormente i confini tra il nord ed il sud del Paese.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Messina, che illustrerà la mozione Donadi ed altri n. 1-00807, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

IGNAZIO MESSINA. Signor Presidente, l'illustrazione della mozione credo sia essenziale per comprenderne il significato nonché l'importanza che per il nostro Paese, e soprattutto per il sud di esso, riveste l'originario Corridoio Berlino-Palermo, che ha subito una modifica significativa portando invece ad un Corridoio diverso. Il Corridoio 5 è infatti stato modificato, introducendo delle varianti con il Corridoio Helsinki-La Valletta. Al riguardo abbiamo presentato, come gruppo dell'Italia dei Valori, un'interrogazione della quale è primo firmatario Antonio Di Pietro e alla quale il Ministro Passera, recentemente, in data 10 gennaio 2012, ha fornito una risposta. C'è da dire che l'importanza di questo Corridoio determina sostanzialmente l'ingresso in Europa e il collegamento con tutti i principali snodi europei del Meridione d'Italia. La modifica che invece è stata apportata sostanzialmente, con il Corridoio Helsinki-La Valletta, fermando tutta la rete stradale, autostradale e ferroviaria a Napoli, con un collegamento su Bari e il collegamento finale con La Valletta attraverso le autostrade del mare, alla fine escluderebbe una modifica infrastrutturale e quindi un miglioramento delle infrastrutture sul territorio del nostro Meridione.

Occorre dire che i diversi interventi, come riportato anche da parte del Ministro Passera nella risposta da me citata del 10 gennaio scorso, avrebbero portato a una nuova modifica e quindi a una presa in considerazione delle esigenze che abbiamo rappresentato riguardo alla reintroduzione di un corridoio che arriva fino in Sicilia, coinvolgendo quindi le realtà siciliane, anche perché in realtà oggi i collegamenti con La Valletta e con Malta avvengono esclusivamente attraverso i porti siciliani, pertanto interromperli avrebbe creato dei notevoli ed ulteriori disagi.

Quello che ci allarma — ed è il motivo della mozione in esame, nella quale insistiamo sulla presa d'impegno da parte del Governo, affinché si faccia sentire e confermi a livello europeo questi nostri impegni — è che anche nel contenuto della risposta del Ministro Passera si fa un riferimento — e speriamo che ciò venga immediatamente chiarito dal Governo nel rispondere a questa mozione — alla necessità che il nostro Meridione, peraltro insulare, venga collegato e abbia lo stesso grado di libertà di collegamento alla terraferma di altri Paesi europei, facendo espresso riferimento al collegamento fisso costituito dal ponte di Malmo che collega la Danimarca con la Svezia. Questo ha suscitato in noi qualche perplessità, considerato che esso sembrerebbe un riferimento alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, per il quale noi riteniamo invece che debba essere fatto un discorso a parte, esterno al Corridoio in questione, e che quindi per noi l'efficienza del Corridoio medesimo non sia collegata alla realizzazione del ponte, nel quale noi abbiamo sempre detto che non crediamo, o meglio non crediamo che sia l'opera infrastrutturale necessaria per mettere in moto il nostro Meridione d'Italia. In merito al ponte, volevo evidenziare alcuni elementi, in primo luogo riguardo ai costi registrati fino ad oggi. Il ponte, o meglio la Società Stretto di Messina, è nata nel 1969. Il Ponte è quindi una sorta di sogno da realizzare che, trascorsi tanti decenni, non vede la luce. Al contrario, ed ecco il motivo delle nostre grandi perplessità, ha implicato dei costi significativi: sono stati spesi oltre 300 milioni di euro fino ad oggi, per la realizzazione di un Ponte che non c'è. Sono stati pagati consulenti, ingegneri e architetti per progettare un qualcosa che non ha nessuna copertura finanziaria.

Cito solo alcuni dati, più che altro per rendere evidente, qualora qualcuno avesse perplessità in questo senso, lo spreco di denaro pubblico che fino ad oggi è stato effettuato nel tentativo di progettare (realizzare, ad oggi, sicuramente no) un'opera di questo tipo, quando invece tali risorse (ed ecco il motivo della nostra perplessità,

che ribadisco) potevano essere opportunamente utilizzate per intervenire sui dissesti idrogeologici che si ravvisano proprio nelle zone limitrofe ai territori in cui dovrebbe realizzarsi il ponte. Cito solo alcuni dati per memoria. Sono stati spesi solo nell'anno 2005, per esempio, 5 milioni e 719 mila euro per consulenze. Immaginatevi! Ma di che consulenze stiamo parlando? Di quelle per progettare o realizzare il ponte sullo Stretto? Ma quando mai! Una di queste consulenze era affidata ad un istituto di ricerca che doveva accertare quale sarebbe stato l'impatto emotivo sugli abitanti di Reggio Calabria e di Messina una volta che il ponte sullo Stretto li avesse uniti sempre; è stata nominata e catalogata come indagine psicosocioantropologica sulla percezione del ponte presso le popolazioni residenti nell'area interessata alla sua costruzione.

Ne cito altre due solo a titolo esemplificativo. Al Dipartimento di biologia animale dell'Università di Messina sono stati affidati uno studio e un monitoraggio sulle caratteristiche chimico-fisiche delle acque dello Stretto (e fin qui ci poteva stare), e sulle possibili relazioni con i flussi migratori dei cetacei. Cito l'ultima, sempre per memoria: all'Istituto ornitologico svizzero è stato dato l'incarico per un'investigazione radar delle specie di uccelli migratori notturni e per catalogare con la massima precisione le loro quote di volo, le loro planate e le loro picchiate.

Non mi dilungo oltre sulla questione «ponte dello Stretto». Noi non siamo concettualmente contrari al ponte, ma se è così conveniente costruire questo ponte (come il Governo precedente voleva dimostrare, e non sappiamo quale sia la posizione in proposito dell'attuale Esecutivo), che se lo facciano i privati, lascino da parte i fondi pubblici, lo realizzino, ci guadagneranno pure, e saremmo contenti di questo; ma, in caso contrario, sprecare risorse pubbliche per realizzare un'opera infrastrutturale, che tra l'altro sorgerebbe in territorio fortemente sismico e sottoposto a dissesti idrogeologici, creerebbe più rischi che altro.

Voglio evidenziare un ulteriore elemento riguardo alla questione ferroviaria, per poi avviarmi alle conclusioni. Lo citava chi mi ha preceduto nel suo intervento: c'è un'attività delle Ferrovie dello Stato, in questo momento, che sembrerebbe portare sostanzialmente alla dismissione di tutta una serie di reti ferroviarie. Quello che colpisce nel passaggio alle Ferrovie dello Stato, RFI, delle reti ferroviarie, è che in ogni amministrazione dotata di buon senso, e che dovrebbe portare alla fine i bilanci al pareggio o addirittura in attivo, si penserebbe a dismettere le tratte ferroviarie meno significative e al contrario a mantenere quelle più redditizie.

In questi giorni si discute con foga di società private che vadano a realizzare, in concorrenza con le Ferrovie dello Stato, la gestione delle tratte ferroviarie più importanti del nostro paese, le più frequentate (Roma-Milano, Roma-Torino, Roma-Venezia), quelle che chiaramente portano i pochi utili che arrivano alle nostre Ferrovie dello Stato. Ebbene, non siamo (anche in questo caso) concettualmente contrari a questo, ma riteniamo che le Ferrovie dello Stato non possano cedere in concessione le tratte migliori per mantenere quelle in perdita. Se c'è qualche privato che vuole acquisire le tratte ferroviarie del nostro Paese, che le acquisisca tutte, e non soltanto quelle che conven-gono, perché è troppo semplice fare l'imprenditore nel momento in cui si gestisce soltanto ciò che rende, quando invece è l'intero Paese che deve essere servito dalla rete ferroviaria.

È il motivo per cui in questo ultimo periodo la Sicilia e il Meridione sono stati isolati, con disagi notevolissimi, proprio perché le Ferrovie dello Stato hanno ritenuto di tagliare tutta una serie di tratte, di corse, impedendo in tal modo alle popolazioni siciliane e calabresi di raggiungere Roma e il nord d'Italia, costringendo i passeggeri a cambi continui di treno creando oltre che maggiori costi, anche notevoli disagi.

Questi sono degli elementi che porterebbero ad affermare quanto sia fondamentale che il corridoio Helsinki-La Val-

letta, così come viene denominato, abbia la necessaria estensione al territorio siciliano e che poi, dal territorio siciliano, esso proceda verso Malta e La Valletta; è fondamentale che il Governo italiano faccia valere tutte queste ragioni per fare in modo che ciò venga realizzato nel più breve tempo possibile.

Aggiungo, inoltre, che è fondamentale, anche per una migliore affermazione dell'economia del nostro Paese e del nostro Meridione, che questo Governo non si faccia condizionare da precedenti sogni o precedenti idee, accantonandoli, visto che poi alla fine non avevano alcun supporto economico, e che chiarisca una volta per tutte se ci sono opere infrastrutturali che non portano alcun beneficio, ma che, al contrario, rappresentano solo un costo. I costi dei *business plan* presentati per il ponte sullo Stretto, portano ad un pareggio di bilancio dopo quarant'anni; immaginate se ciò può tornare utile al nostro Paese. Alcune opere le lascino fare ai privati e, al contrario, si concentrino su quelle opere essenziali che possano consentire una reale viabilità da tutto il nostro territorio, facendo diventare anche il Meridione d'Italia parte della nostra Europa.

In questi giorni — e concludo — sono in corso delle proteste significative a cavallo dello Stretto: stanno protestando gli autotrasportatori e gli agricoltori. Essi si rendono conto, infatti, che senza infrastrutture il nostro Meridione è totalmente isolato. I costi maggiori sostenuti sono determinanti nel mettere l'economia meridionale fuori gioco rispetto al mercato europeo. Ecco perché riteniamo che investire su una rete ferroviaria efficiente e sulle autostrade del mare, costituisca un presupposto fondamentale per il rilancio della nostra economia. I nostri prodotti agricoli e industriali, che partono dal Meridione, sono costretti a transitare esclusivamente su gomma, dovendo così attraversare l'autostrada della Calabria, con i disagi che ne derivano: tale autostrada viene interrotta anche per una banale nevicata, così com'è accaduto l'anno scorso. Tutto ciò, ovviamente, blocca l'in-

tera economia. Aggiungeteci pure il costo dei carburanti, dovuto agli aumenti delle accise, che dovevano essere assolutamente scongiurati, ma che di fatto, invece, sono stati inopportunamente applicati, e vediamo come questo corridoio, originariamente tracciato e che oggi porta il nome di Helsinki-La Valletta, sia uno snodo determinante per il rilancio e per l'economia del nostro Meridione. Il Governo, però, oltre alle enunciazioni di principio e alle affermazioni contenute all'interno della risposta del Ministro Passera, riteniamo debba fornire una volta per tutte anche la sua posizione rispetto a quali infrastrutture debbano essere realizzate per poter completare quest'opera e poter fare in modo che il nostro Meridione sia nuovamente, come ribadisco, parte dell'Europa e non un margine economicamente disastroso di un'Italia che, al contrario, credo con forza che abbia bisogno di avere un supporto dal Sud.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tassone, che illustrerà anche la mozione Galletti ed altri n. 1-00812, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

MARIO TASSONE. Signor Presidente, noi ci troviamo ancora una volta di fronte ad un significativo atto di indirizzo parlamentare. Stiamo cercando di costruirlo e mi auguro che vi sia anche una posizione univoca, così come si evince dalle mozioni presentate, quelle rivisitate. Alcune mozioni, infatti, come si ricorderà, signor Presidente, sono datate, nel senso che hanno avuto origine ed hanno visto la luce in un periodo in cui non erano ancora avvenuti determinati fatti nuovi, che poi si sono verificati, nell'ambito dell'Unione europea. Ho ascoltato i colleghi che mi hanno proceduto e non posso che rifarmi alle valutazioni che essi facevano. Noi ci troviamo in presenza di una politica a volte altalenante per quanto riguarda l'Unione europea.

Negli anni che vanno dal 2002 al 2005, fu indicato — soprattutto nel 2005 — il Corridoio 1, che andava da Berlino a Palermo. Esso fu anche messo in evidenza

come momento importante e strategico nella politica di collegamento tra il nord e il sud dell'Europa, nell'ambito di una politica, molto seria e attenta, di raccordo con il Mediterraneo. Pertanto, il nostro Paese, e soprattutto il Mezzogiorno, doveva recitare un ruolo importante all'interno di una progettualità e di una strategia relative alle infrastrutturazioni trasportistiche nell'ambito, come dicevo poc'anzi, del Mediterraneo.

Successivamente, com'è stato ricordato, nello scorso mese di luglio è stata presentata una proposta di bilancio dell'Unione europea per il 2020 in cui il Corridoio 1 assumeva la denominazione di Corridoio 5. Ricordo che la numerazione indica il momento in cui è stato proposto il progetto. Pertanto, il Corridoio 5 dovrebbe andare da Helsinki, passando per Bari, fino a La Valletta, ed essere collegato con le cosiddette autostrade del mare. Si cambia, dunque, strategia e, in questo caso, si cambia anche politica, perché, in questo modo, dal Mezzogiorno d'Italia si tagliano fuori la Calabria e la Sicilia, con tutti i problemi che emergono per quanto riguarda — com'è stato ricordato — l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina attraverso il ponte sullo Stretto.

È necessario, quindi, chiarire una cosa importante e fondamentale. Nel luglio dello scorso anno è stata presentata una proposta di regolamento; ebbene, bisogna capire a quale tipo di azione e di conclusione arrivi anche la Commissione europea per avere un quadro definitivo. Vorrei ricordare che, nella proposta dell'originario Corridoio 1, erano coinvolte anche realtà come la Francia, le coste iberiche e la Sardegna, con una direttrice tracciata in modo da non isolare dai traffici quest'area molto ampia. Io ritengo che la modifica della proposta di luglio, che recupererebbe la Sicilia e, quindi, anche la portualità calabrese con Gioia Tauro e i porti siciliani, vada verso il recupero di quello che era il progetto iniziale del Corridoio 1.

Noi vorremmo capire, signor Presidente — e credo che questo sia il significato dell'atto di indirizzo parlamentare in oggetto —, se ci troviamo di fronte a semplici

righe tracciate sulle mappe e sulle carte geografiche, oppure se vi siano intenzioni e politiche serie da parte dell'Europa, e qual è il ruolo del nostro Paese affinché esse si realizzino. Vorrei ricordare che il Corridoio 5 dovrebbe essere concluso nel 2050, proprio al fine di coinvolgere tutti gli Stati membri e tutte le regioni, e per assicurare a queste realtà una grande mobilità e il trasporto di merci e persone. Stiamo parlando del 2050: ma prima del 2050, signor Presidente, cosa facciamo? Credo che questo sia l'interrogativo e vorrei interloquire direttamente con il signor sottosegretario che è presente in quest'Aula, cioè con il sottosegretario Improta: cosa facciamo?

I segnali che stiamo dando, infatti, non sono esaltanti e non solo non vanno in direzione di un'integrazione europea nel campo delle infrastrutture, dei trasporti, dell'integrazione e dell'intermodalità dei trasporti e delle politiche della logistica, ma vanno in una direzione, a mio avviso, opposta. Ciò se è vero, com'è vero, che ventuno treni di lunga percorrenza sono stati soppressi in Calabria; se è vero, com'è vero — com'è stato anche detto —, che i treni notturni non ci sono più; se è vero, com'è vero, che il personale di questi treni è in grande mobilitazione e sta manifestando continuamente.

Abbiamo avuto anche un confronto con il Governo, durante lo svolgimento di uno strumento di sindacato ispettivo, proprio su questa problematica, e la risposta, in quella sede, al di là della buona volontà del sottosegretario, è stata certamente deludente e non è stata rassicurante.

C'è allora da capire il significato di questi grandi arretramenti, anche nazionali, rispetto a quelle che dovrebbero essere le condizioni da costruire, da prospettare per determinare queste svolte; occorre, soprattutto, capire questa politica europea dell'integrazione europea nel campo trasportistico, perché se questi sono i segnali, allora stiamo parlando semplicemente di righe sulle carte geografiche, non stiamo parlando di altro, signor Presidente.

L'unico dato che emerge è questo ponte sullo Stretto che appare e scompare a seconda dei Governi, a seconda delle stagioni, a seconda delle culture e a seconda dei convincimenti. Quello che rimane, come variabile indipendente, è la società Stretto di Messina; questa, ovviamente, è un elemento fisso, imm modificabile, un fatto ormai di fede, acquisito nella storia. Ci possono essere tutti i più grandi sconvolgimenti, i più grandi cambiamenti delle politiche, ma rimarrà il suo presidente, rimarrà la società Stretto di Messina; società che certamente non ha lavorato in termini « leggeri » sul piano dei costi e delle risorse consumate su questo progetto che è il ponte sullo Stretto. Anche se ci fossero nuove tecnologie che potrebbero indicare un abbattimento dei costi, se ci fosse la possibilità di fare il ponte con progetti diversi, e ci sono ovviamente delle proposte e delle indicazioni in tal senso, tuttavia la società Stretto di Messina non le prende assolutamente in considerazione.

Noi dobbiamo capire che il ponte sullo Stretto non può realizzarsi in un ambito di desertificazione quale quello presente in queste realtà; o ci sono i lavori e gli impegni che vengono fuori nel campo delle infrastrutture, oppure, certamente, sarà un'opera ciclopica, una cattedrale, come si suol dire, nel deserto. Tutto questo sempre se ci sarà, perché ho i miei dubbi che tutto questo possa realizzarsi e possa venir fuori.

C'è poi un dato, per alcuni versi, mortificante: questa fuga delle Ferrovie dello Stato. Nell'esperienza che ho avuto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ferrovie dello Stato aveva iniziato un progetto di collegamento tra il porto di Gioia Tauro e le grandi direttrici di comunicazione. Qui, invece, non c'è nessuno sforzo; non c'è uno sforzo per introdurre e inserire Gioia Tauro in una politica articolata nel campo della portualità, ma soprattutto non c'è un collegamento con altre infrastrutture trasportistiche in una visione di intermodalità.

Ritengo che una valutazione, ovviamente, bisogna farla, per evitare, signor

Presidente e signor sottosegretario, che questi atti di indirizzo parlamentare, così come anche questa discussione sulle linee generali, possano cadere in un momento particolare della storia o nella vicenda di una settimana di vita parlamentare, senza nessuna conseguenza: non facendo storia e non dando nessuna indicazione. Allora, non so se adesso, nell'ambito del proseguo dell'esame delle mozioni e soprattutto del parere che vorrà rassegnare oggi o domani il Governo, si possa avere un percorso certo, ma soprattutto occorre capire oggi cosa si fa. Perché questi tagli, questo rilassamento, questa assenza di politiche, anche per quanto riguarda le infrastrutture trasportistiche, devono essere colmati; non voglio dare responsabilità a questo Governo — ritengo che le responsabilità siano antiche — né al precedente e nemmeno al precedente ancora, forse c'è stata una disattenzione, tanto per usare un eufemismo, ma tutto ciò deve essere risolto.

C'è poi un'altra problematica che riguarda queste grandi direttrici e che potrebbe essere ovviamente importanti anche per il discorso che facevamo poc'anzi rispetto alla tragedia della nave *Concordia*, e riguarda la costruzione e il futuro posizionamento del deposito nazionale delle scorie radioattive, presso il quale convergeranno non soltanto le scorie derivanti dallo smantellamento delle centrali nucleari ma, anche e soprattutto, tutte le scorie radioattive di provenienza sanitaria e industriale di tutto il territorio nazionale.

Infatti, non vi è dubbio che, quando parliamo di questi problemi, di un'articolazione, di logistica e di infrastrutture, dobbiamo anche mantenere ben presente quali sono i veri problemi sempre più impellenti che riguardano il territorio ma, soprattutto, riguardo la qualità della vita, la sicurezza ed il futuro, ovviamente, del nostro Paese.

Ritengo, signor Presidente, che abbiamo degli esempi mortificanti, per alcuni versi. Vorrei soltanto fare un esempio al sottosegretario, citando le ferrovie della Calabria, che oggi non hanno alcuna pos-

sibilità di incidenza, vivono una crisi profonda e sono lasciate ad un dirigente, un bravo direttore generale, Lo Feudo, pur essendo lì una presidente. Vorrei capire di cosa parliamo; parliamo del 2050. Nel 2050 molti di noi ci saranno, ma io, ovviamente, non ci sarò, e allora ci siamo presi in giro.

Tra l'altro, auguro a tutti voi di esserci, nel 2050. Io vi precederò per l'appuntamento finale. Avrò il piacere e l'onore di potervi precedere e metterò per voi anche una buona parola, con l'affetto che ho nei vostri confronti, e voi mi darete anche una dedica, non remunerativa, ma forte e impegnativa. Non vi è dubbio, tuttavia, che con queste politiche dell'Europa, con questi lunghi programmi, viviamo nell'irreale, viviamo nel fantastico. Quello che serve oggi è capire che cosa facciamo adesso rispetto ai treni che vengono tagliati e alle lungaggini della Salerno-Reggio Calabria, bloccata dalle infiltrazioni mafiose. Soltanto Ciucci aveva negato, in Commissione antimafia, che vi potessero essere infiltrazioni mafiose. Allora, vorrei capire: oggi, il Governo che fa?

PRESIDENTE. La prego di concludere.

MARIO TASSONE. Concludo, signor Presidente. Inoltre, vi sarà il problema dell'autorità delle infrastrutture e dei trasporti. Non si capisce bene — almeno per quanto riguarda il decreto-legge — che fine farà questa autorità, perché, poi, ovviamente, andremo a modificarla. Infatti, come posto dal Governo, se l'autorità non vedrà la luce in un certo periodo di tempo, le competenze saranno riassorbite dal Ministero.

GUIDO IMPROTA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Sono due cose diverse.

MARIO TASSONE. Sì, ma vorrei capire, signor sottosegretario, anche perché in quel punto il provvedimento non è molto chiaro. Chiarezza, dottore, non credo che ve ne sia moltissima. Tuttavia, stiamo presentando delle proposte emen-

dative, che credo serviranno a chiarire la nostra posizione e, soprattutto, quella del Governo.

Non vi è dubbio che vogliamo una risposta rispetto al corridoio Helsinki-La Valletta, anche riferimento alla diramazione verso la Calabria e la Sicilia. Ma vogliamo anche capire, allo stato attuale, se il Governo è impegnato a rivedere la politica seria delle infrastrutture, per evitare che gli abbandoni di oggi, ovviamente, possano impegnarsi in un futuro, per fede, che verrà ad essere, certamente, per le nuove generazioni. Ma non credo che questo sia bastevole, perché se oggi non si creano le premesse, le nuove generazioni non vedranno nemmeno i grandi risultati che oggi si prefigura questo nuovo regolamento dell'Unione europea (*Applausi dei deputati del gruppo Unione di Centro per il Terzo Polo*).

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni.

(Intervento del Governo)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Guido Improta.

GUIDO IMPROTA, *Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signor Presidente, vorrei cogliere questa occasione per fare anche un aggiornamento rispetto a delle osservazioni che erano state fatte prima dell'estate e che poi, oggi, in seduta, sono state oggetto di un aggiornamento da parte degli onorevoli proponenti.

Il riesame della politica in materia di rete transeuropea di trasporto si innesta nell'alveo del processo di crescita, competitività e sviluppo cristallizzata nella comunicazione della Commissione europea «*A budget for Europe 2020*», nella quale vengono enunciate le linee direttive delle prospettive finanziarie per il periodo 2014-2020, arco temporale nel quale, in base

alle stime, occorreranno circa 200 miliardi di euro per completare le reti transeuropee dell'energia, 250 miliardi di euro per le reti dell'informazione e della comunicazione e 540 miliardi di euro per i trasporti.

La maggior parte di reti ed investimenti dovrebbero essere garantiti dal mercato, e faccio riferimento alla preoccupazione che esprimeva prima l'onorevole Messina.

Pur tuttavia, in ragione dell'esperienza accumulata nell'ultimo quindicennio – che ha dimostrato che i bilanci nazionali non hanno attribuito e non attribuiranno, in ragione dell'attuale congiuntura economica sfavorevole, una priorità elevata agli investimenti plurinazionali e transfrontalieri per dotare il mercato unico dell'infrastruttura di cui ha bisogno – la Commissione ha proposto la creazione del meccanismo *Connecting Europe Facility* con il compito di finanziare infrastrutture prioritarie di interesse per l'intera Unione europea che rispettino i criteri di sviluppo compatibile.

La *Facility* verrà gestita a livello centrale e sarà finanziata da risorse di bilancio specifiche e mediante importi del Fondo di coesione destinati al trasporto. La Commissione propone di stanziare 40 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, da integrare con ulteriori 10 miliardi riservati a investimenti correlati ai trasporti nell'ambito del Fondo di coesione. Tale importo include: 9,1 miliardi per il settore energetico, 9,2 miliardi per le reti dell'informazione e della comunicazione e 31,7 miliardi per i trasporti e questo è lo stanziamento fino al 2020, non fino al 2050.

Per tale ultimo settore gli obiettivi dichiarati dalla Commissione sono stati quelli tesi all'ammodernamento della rete dei trasporti e alla creazione di collegamenti mancanti per eliminare le strozzature (da finanziarsi con i 10 miliardi di euro accantonati del Fondo di coesione per i progetti di trasporto) e con la rimanente quota di 21,7 miliardi messi a disposizione di tutti gli Stati membri per investimenti nelle infrastrutture di trasporto.

Detti obiettivi sono stati elaborati anche sulla scorta di opportuna valutazione critica circa l'insoddisfacente raggiungimento dei *target* posti negli ultimi due decenni di politica europea nei trasporti, laddove il ruolo dell'Europa è stato soprattutto quello di ente co-finanziatore dei progetti nazionali piuttosto che di soggetto in grado di determinare una coerente visione di sviluppo delle infrastrutture ad interesse europeo.

Il punto di approdo dell'elaborazione comunitaria ruota intorno ai due distinti livelli di reti di trasporto transeuropeo, una rete globale e una rete centrale che assolvono ad obiettivi diversificati, ma convergenti, laddove la rete globale è di competenza soprattutto dei singoli Stati e risponde alle esigenze di coesione territoriale, economica e sociale, mentre quella centrale individua i collegamenti essenziali a livello europeo, quelli in altri termini che servono a garantire la piena e libera circolazione di merci e passeggeri a livello di Europa a 27.

Dei dieci corridoi elencati nella proposta di regolamento approvata dalla Commissione il 19 ottobre scorso, 4 attraversano l'Italia: il corridoio Baltico-Adriatico, il corridoio Mediterraneo, il corridoio Helsinki-La Valletta e il corridoio Genova-Rotterdam. Ai progetti suddetti è destinato circa l'80 per cento della dotazione finanziaria che il meccanismo stanziava per la rete dei trasporti.

Con specifico riferimento proprio alle infrastrutture trasportistiche del Corridoio 5 che più direttamente interessano il Meridione d'Italia, occorre premettere che l'individuazione di detto corridoio prioritario tiene luogo dei flussi di traffico reali intercorrenti tra i principali nodi, ed infatti, nel processo di selezione adottato dall'Esecutivo comunitario, le infrastrutture di interesse europeo che appartengono alla rete globale sono state individuate a partire dai principali nodi urbani e dai relativi assetti infrastrutturali di collegamento.

Ad ogni nodo urbano è stato associato un aeroporto prioritario; per i porti e gli interporti prioritari la selezione è stata

condotta sulla scorta di specifiche soglie dimensionali riferite ai volumi di passeggeri e merci realmente movimentati. Ecco, quindi, che appare perfettamente coerente il disegno del Corridoio 5 elaborato per il Sud Italia secondo le seguenti direttrici: Napoli-Bari (rete ferroviaria); Napoli-Reggio Calabria (rete ferroviaria); Messina-Palermo (rete ferroviaria); Palermo-La Valletta (porti e autostrade del mare).

In tale contesto è stata rappresentata a livello comunitario l'assoluta necessità per l'Italia di inserire il nodo di Palermo e di Catania all'interno del citato corridoio Helsinki-La Valletta che si estende — è bene ricordarlo — a sud-est con la diramazione Napoli-Bari-Taranto per le seguenti argomentazioni: Palermo soddisfa i requisiti di città-nodo, in quanto la sua area metropolitana supera il milione di abitanti; il collegamento marittimo più diretto con l'isola di Malta avviene attraverso i porti della Sicilia; sono già stati sostenuti dall'Italia ingenti investimenti per dare realizzazione alla parte meridionale del progetto prioritario europeo con specifico riferimento alla rete ferroviaria.

Sempre in sede europea è stato inoltre richiesto che alla Sicilia, che annovera una popolazione di 5 milioni di abitanti, fosse garantito lo stesso grado di libertà di collegamento alla terraferma concesso ad altri Stati europei. Le motivazioni presentate, espressione della forte volontà dell'Italia di mantenere i criteri di conformazione dell'asse, sono stati recepiti con favore e riconosciute come oggettive dai rappresentanti della Commissione.

Pertanto, la conferma della Sicilia all'interno del tracciato dell'ex Corridoio 1 Berlino-Palermo è stato positivamente risolto, in quanto, grazie all'intervento del nostro Paese, la Commissione ha accolto la richiesta di comprendere nel corridoio Helsinki-La Valletta il tracciato Napoli-Messina-Catania-Enna-Palermo, come si evince dalla citata proposta di regolamento.

Mi preme, quindi, sottolineare che questo Governo rimane perfettamente consa-

pevole dell'importanza del potenziamento del sistema dei trasporti e delle relative opere infrastrutturali nel Mezzogiorno, tanto da aver confermato, nel corso delle numerose interrogazioni e mozioni presentate sul tema, anche nelle ultime settimane, gli impegni afferenti al miglioramento dei collegamenti da e per il Sud Italia, con particolare riguardo al completamento dell'asse viario Salerno-Reggio Calabria e alla direttrice Messina-Catania-Enna-Palermo, che consentirà di servire i principali nodi urbani dell'isola e di migliorarne i collegamenti ferroviari anche con i propri porti.

In merito alla tematica relativa al ponte sullo Stretto di Messina, ricordata nella mozione illustrata dall'onorevole Messina, si precisa che sono in corso i necessari approfondimenti istruttori sul progetto definitivo. L'ultima conferenza di servizi si è tenuta il 10 novembre ultimo scorso. Tuttavia, siamo lontani dal poter considerare conclusa una valutazione sugli aspetti di compatibilità tecnica, economica-finanziaria e di impatto sociale riguardante l'opera.

Mi sembrava di aver colto dall'illustrazione dell'onorevole Messina una certa inopportunità a collegare il Corridoio 5 con il ponte sullo Stretto. Laddove non mi fossi sbagliato, allora l'invito sarebbe quello di espungere poi dalla mozione del gruppo il riferimento al ponte sullo Stretto, proprio perché condividiamo questa inopportunità tra i due argomenti.

Sempre sul punto e ponendo, invece, attenzione alle problematiche sollevate dall'onorevole Garofalo e dall'onorevole Tassone sugli aspetti relativi al trasporto ferroviario, occorre ovviamente ribadire che i treni di media e lunga percorrenza che servono gran parte del Sud Italia rientrano nell'ambito del cosiddetto servizio universale teso a garantire il diritto alla mobilità e che, per poter essere effettuati, necessitano di una contribuzione pubblica definita nell'ambito di un contratto di servizio nazionale, in quanto presentano un conto economico negativo.

L'offerta ferroviaria assicurata dal contratto di servizio pubblico valido per il

2009-2014 garantisce i collegamenti necessari alla continuità territoriale di aree collegate nel sud del Paese con il territorio nazionale, caratterizzate da una domanda particolarmente debole e, quindi, da un elevato differenziale tra costi e ricavi. In tale ottica, il Governo e, segnatamente, il Ministero dell'economia e delle finanze, quale azionista di Ferrovie dello Stato italiane Spa, e il Ministero delle infrastrutture trasporti, quale ente vigilante, stanno procedendo ad una ripermimetrazione dei servizi contribuiti a Trenitalia Spa, dovendo necessariamente tener conto delle perdite evidenziate nell'ultimo periodo che si attestano a circa 134 milioni di euro per l'anno 2011.

In conseguenza di tale situazione e in assenza di risorse aggiuntive da parte dello Stato, considerata l'attuale congiuntura economica, con il nuovo orario in vigore dall'11 dicembre scorso è stato definito e attuato un programma di rimodulazione dei collegamenti di servizio universale che consente di avviare un percorso di riequilibrio economico del contratto e che prevede, in particolare, l'attestamento sull'*hub* di Roma degli attuali collegamenti notturni da e per il Nord Italia, le cui relative destinazioni possono essere raggiunte con interscambio con il servizio Alta velocità a prezzi agevolati per l'utenza del Sud Italia e con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza complessivi.

Occorre aggiungere, da ultimo, che sono attualmente al vaglio del Governo iniziative volte all'adozione di misure in materia di capacità, di utilizzo e di accesso all'infrastruttura trasportistica nazionale, nonché in tema di rapporti tra gestore dell'infrastruttura e lo Stato anche con riguardo alla determinazione dei costi e dei canoni, tutto ciò allo scopo di garantire condizioni di utilizzo efficaci ed efficienti del complessivo assetto infrastrutturale tali da tradursi in una migliore resa dei servizi a vantaggio dell'utenza. Parimenti, Governo e regioni sono impegnati a definire un nuovo standard di servizio per soddisfare le esigenze di mobilità Nord-Sud su ferro.

Per quanto riguarda la questione relativa al recepimento del regolamento (CE) n. 1371 del 2007, relativo ai diritti ed obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, si fa presente che lo schema di decreto legislativo di attuazione, approvato in via preliminare dal Consiglio dei ministri (Atto Governo n. 381) è attualmente al vaglio della Conferenza Stato-Regioni, con particolare riferimento alla ripartizione delle risorse economiche.

Spero di aver fornito, con questo mio intervento, degli elementi utili per lo sviluppo del dibattito sulle mozioni che sono state presentate.

PRESIDENTE. Sottosegretario, se la Presidenza ha ben compreso, il Governo si riserva comunque e in ogni caso domani di esprimere il parere sulle singole mozioni.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Discussione della mozione Binetti ed altri n. 1-00780 concernente iniziative in materia di malattie rare (ore 17,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della mozione Binetti ed altri n. 1-00780, concernente iniziative in materie di malattie rare (*vedi l'allegato A – Mozioni*).

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi riservati alla discussione della mozione è pubblicato in calce al vigente calendario dei lavori dell'Assemblea (*vedi calendario*).

Avverto che sono state altresì presentate le mozioni Laura Molteni ed altri n. 1-00808 e Miotto ed altri n. 1-00809 (*vedi l'allegato A – Mozioni*) che, vertendo su materia analoga a quella trattata dalla mozione all'ordine del giorno, verranno svolte congiuntamente. I relativi testi sono in distribuzione.

(Discussione sulle linee generali)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

È iscritta a parlare l'onorevole Binetti, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00780. Ne ha facoltà.

PAOLA BINETTI. Signor Presidente, il tema delle malattie rare è uno di quei temi che ci appassionano da tanti punti di vista. Il primo è quello del diritto: quando la nostra Costituzione proclama che siamo cittadini uguali, tutti, fa una affermazione di principio che in qualche modo sottolinea una uguaglianza potenziale, perché è evidente che per ognuno di noi le capacità, le competenze e, in questo caso specifico, anche lo stato di salute, possono essere diversi. Non a caso, quindi, il valore proprio di questa affermazione di principio dell'uguaglianza si formula subito dopo, al secondo comma dell'articolo 3, quando la nostra Costituzione afferma che è compito della Repubblica rimuovere tutti gli ostacoli che rendono questa uguaglianza un po' fittizia, un'uguaglianza di facciata e un'uguaglianza non di sostanza.

Da questo punto di vista, credo che il Parlamento abbia un obbligo molto «grave» di vegliare su tale aspetto e di avere una attenzione concreta e particolare affinché questi ostacoli vengano rimossi. Nel caso delle malattie rare direi che forse il primo ostacolo che va rimosso è quello intrinseco nel termine di rara, perché raro può far pensare che sia questione che riguarda poche unità. In realtà, se è vero che i malati compresi per ciascuna malattia rara possono essere pochi, i malati ricompresi sotto la dizione più generale e più complessa di malattie rare raggiungono la cifra di diversi milioni di unità, soprattutto se il nostro sguardo e il nostro cuore si allargano a comprendere la situazione europea. È stato calcolato che in Europa ci siano da 27 a 36 milioni di persone affette da malattie rare. Potremmo dire che ciò riguarda la sommatoria di diversi Paesi dell'Unione europea. Quindi, è evidente che per affrontare il tema delle malattie rare è necessaria una cultura della solidarietà, è necessaria una cultura della solidarietà a livello nazionale, ma è necessaria una cultura della solidarietà anche e soprattutto a livello europeo,

tenendo conto che io, come molti di noi, siamo convinti che l'Europa è la culla di una civiltà e di una cultura che poi dall'Europa si estendono al mondo intero. Quindi, noi vorremmo che venisse definito con molta più precisione il concetto di malattie rare e si facesse un esplicito riferimento al fatto che la rarità che vogliamo affrontare non è la rarità *sub specie* della singola malattia, ma è in un certo senso una vera e propria sindrome di tipo sociale che lascia sole un'infinità di famiglie e che fa gravare su queste famiglie dei costi notevolmente pesanti.

Ma c'è anche un altro problema che a mio avviso è importante: quando nel 2001 venne formulata la legge che riguardava le malattie rare, subito il legislatore, con grande attenzione e direi con grande prudenza definì la necessità, assoluta, che l'elenco delle malattie rare diventasse oggetto di una revisione periodica. Nel marzo 2008 era pronta questa revisione periodica, che avrebbe inserito nell'elenco delle malattie rare 200 patologie in più, permettendo ai pazienti affetti da tali malattie rare di godere di alcuni dei vantaggi previsti dalla normativa. Sennonché, l'elenco delle malattie rare non è stato mai aggiornato e noi abbiamo — insisto — ben 200 malattie che sono state analizzate, che sono state valutate, vagliate che potrebbero essere ricomprese, assicurando benefici concreti ai pazienti e alle loro famiglie, e di questo nulla si è fatto in questi anni.

Quindi, la mozione va anche nella linea di una interpretazione, positiva ed esauritiva, di una norma già presente in questo momento nel nostro Paese, perché non c'è dubbio che, davanti al concetto di malattie rare, le case farmaceutiche, ma anche i centri di ricerca a livello universitario, se non ricevono una serie di incentivi non sentono quello stimolo concreto alla ricerca e alla sperimentazione nell'ambito dei farmaci, che è il secondo aspetto importante di queste nostre riflessioni, perché molte volte a malattia rara corrisponde il cosiddetto farmaco orfano, e il

farmaco orfano è un farmaco che non ha un ritorno economico immediato per chi lo produce.

Quindi, per incoraggiare a produrre, a cercare e a sperimentare questi farmaci è necessario che ci sia quella dimensione di una etica della ricerca, che è un canale da mettere sullo stesso piano poi di un'etica del comportamento dei professionisti della salute, che dia veramente garanzia a un principio sancito dalla nostra Costituzione.

Detto questo, c'è un aggravante in più che la mozione cerca di mettere in evidenza. Quand'anche venissero identificati — e, quindi, stiamo parlando proprio di una serie di reazioni a catena, signor Presidente, colleghi — questi farmaci orfani e vi fosse una presunzione positiva della loro efficacia, questi farmaci non potrebbero essere somministrati e non possono essere messi a disposizione di questi pazienti finché non vengono inseriti negli appositi prontuari. Il passaggio dal risultato positivo della ricerca all'inserimento nel prontuario è un passaggio che richiede una serie di trafile, molte delle quali sono di natura esclusivamente burocratica. Alcune di queste sono sicuramente iniziative volte a garantire sicurezza nella somministrazione del farmaco, ma molte di queste non rispondono a questo criterio al punto tale che la Francia si è dotata di una struttura che si chiama ATU che è la somministrazione terapeutica di urgenza, per permettere l'utilizzazione temporanea del farmaco che permette di aggirare quello che è il limite della normativa e permette di mettere a disposizione di questi pazienti tempestivamente questi farmaci perché, d'altra parte, saranno loro stessi, negli effetti che in, qualche modo, potranno riscontrare — probabilmente effetti benefici di tali farmaci — ad essere poi le migliori conferme dell'efficacia del farmaco. Questo in Italia non accade.

Ci sono poi anche altri aspetti che mi sembrerebbe importante mettere in evidenza ed è questo un punto che potrebbe anche essere considerato un punto virtuoso, la regionalizzazione della nostra sanità. Ma in Italia accade anche che data