

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XVI LEGISLATURA —————

Giovedì 18 febbraio 2010

alle ore 9,30

338^a Seduta Pubblica

ORDINE DEL GIORNO

Interpellanza e interrogazioni (*testi allegati*).

INTERROGAZIONE SULLA SITUAZIONE DEI LAVORATORI DELLO ZUCCHERIFICIO DI CASEI GEROLA (PAVIA)

(3-01078) (9 dicembre 2009)

BOSONE, GHEDINI, ROILO, TREU. – *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

in data 14 febbraio 2006 è stato chiuso lo zuccherificio di Casei Gerola in provincia di Pavia;

i dipendenti sono stati posti in cassa integrazione straordinaria;

il sito di Casei Gerola era fra quelli inclusi nei piani di riconversione per i quali sono stati destinati appositi fondi dell'Unione europea, come disposto dal decreto-legge n. 2 del 2006, convertito con modificazioni dalla legge 11 marzo 2006, n. 81;

a quanto risulta agli interroganti ad oggi rimangono disoccupati 41 lavoratori, i quali godranno della cassa integrazione straordinaria fino al 31 dicembre 2009;

la riconversione dell'impianto ha subito rallentamenti tali per cui il reimpiego dei cassintegrati appare ancora lontano;

considerato comunque che nell'ambito del suddetto piano di riconversione è stata sottoposta all'*iter* autorizzativo una centrale energetica a biomasse in grado di riassorbire almeno parzialmente i lavoratori cassintegrati;

alla luce di ciò le organizzazioni sindacali hanno richiesto un'ulteriore proroga della cassa integrazione straordinaria almeno fino a dicembre 2010;

considerato altresì che nel corso dell'incontro del 1° dicembre 2009 tenutosi a Roma con l'Unionzucchero alla presenza del Coordinamento nazionale del settore saccarifero – con i delegati di tutti gli stabilimenti in funzione e di quelli chiusi –, delle organizzazioni sindacali, e dei delegati delle rappresentanze sindacali, non è stato possibile raggiungere l'accordo per l'inoltro della richiesta di proroga al Ministero,

si chiede di sapere:

quale sia il parere del Governo in merito alla suesposta situazione;

se, a fronte della riconversione industriale ancora in atto e delle difficoltà in cui versano i lavoratori, non si ritenga opportuno convocare un tavolo di confronto presso il Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali per giungere alla concessione della proroga degli ammortizzatori sociali almeno fino al 2010, al fine di evitare un danno materiale

e sociale ai lavoratori e alle loro famiglie in un momento di grave crisi occupazionale;

se il Ministro in indirizzo intenda quindi attivarsi affinché il processo di riconversione possa avere esito positivo in tempi brevi, restituendo il lavoro e con esso la dignità persa a quanti sono stati ingiustamente penalizzati dalla chiusura dello zuccherificio che a tutt'oggi appare inspiegabile, immotivata e comunque, anche alla luce della situazione del mercato dello zucchero in Italia, a giudizio degli interroganti, del tutto inopportuna.

INTERPELLANZA SULLE SPESE SOSTENUTE DAI COMUNI PER IL FUNZIONAMENTO DEGLI UFFICI GIUDIZIARI

(2-00145) (15 dicembre 2009)

PINZGER, PETERLINI, POLI BORTONE. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

la legge 24 aprile 1941, n. 392 dispone che sono obbligatorie per i Comuni le spese di funzionamento degli uffici giudiziari e trasferisce agli stessi Comuni la loro gestione e mantenimento;

la legge del 1941 pone in particolare a carico dei Comuni in cui ha sede l'ufficio giudiziario una serie di spese – sempre più gravose – riguardanti la custodia dei locali, la loro manutenzione, l'illuminazione, il riscaldamento, le provviste di acqua, la riparazione dei mobili, le spese per i registri e gli oggetti di cancelleria ed altro ancora. Per quanto, in particolare, attiene alla custodia degli uffici giudiziari è stato richiesto ai Comuni di disporre di un servizio di vigilanza esterna degli edifici. I Comuni hanno potuto far fronte a tale richiesta affidando, inevitabilmente, tali compiti ad organizzazioni private di guardie giurate autorizzate alla custodia e vigilanza di beni immobiliari, tenendo conto dell'esigenza straordinaria di tutela e di salvaguardia della magistratura stessa;

il decreto del Presidente della Repubblica 4 maggio 1998, n. 187, reca le norme riguardanti i procedimenti relativi alla concessione ai comuni di contributi per le spese di gestione degli uffici giudiziari a norma dell'articolo 20, comma 8, della legge 15 marzo 1997, n. 59, e prevede all'articolo 2 che il contributo è corrisposto in due rate: la prima è disposta in acconto all'inizio di ciascun esercizio finanziario, mentre la seconda, a saldo, è corrisposta entro il 30 settembre;

risulta agli interpellanti che i Comuni, sedi di uffici giudiziari, circa 850, denunciano l'insostenibile ritardo e insufficienza dei rimborsi previsti per i Comuni in base alla normativa ed ai regolamenti vigenti;

infatti, il pagamento degli acconti veniva effettuato negli anni passati tra aprile e ottobre dell'anno successivo e non nell'anno nel quale vengono sostenute le spese. Il pagamento del saldo avviene anch'esso con enormi ritardi. Il saldo del 2003 è stato erogato nel 2007 e il saldo del 2005 è stato erogato nell'anno 2009;

il problema fondamentale è l'ammontare del contributo. Per gli anni 2004 e 2005 sono stati rimborsati meno del 50 per cento delle spese sostenute. Solo nel 2003 sono stati rimborsati più del 90 per cento delle

spese. Per gli anni 2006 e successivi non è possibile calcolare la copertura, dato che il pagamento del saldo deve ancora avvenire,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda fare una stima circa l'ammontare effettivo del debito nei confronti dei Comuni sede degli uffici giudiziari;

se non intenda sanare al più presto il debito pregresso, oltre a prevedere una modifica dell'attuale normativa che reca numerose problematiche alle casse dei Comuni sede degli uffici giudiziari.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DI UNA FERMATA FERROVIARIA A GRUGLIASCO (TORINO)

(3-01068) (26 novembre 2009)

MARINO Mauro Maria. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la città di Grugliasco (Torino) conta una popolazione di circa 40.000 abitanti; è sede di numerose attività industriali e commerciali di rilevanza internazionale nonché di importanti facoltà universitarie frequentate da circa 3.000 studenti provenienti da diverse regioni italiane;

inoltre, nei prossimi anni il previsto insediamento dell'intero polo universitario scientifico torinese e la realizzazione di un vasto parco urbano rappresentano un'ulteriore possibilità di sviluppo culturale sociale ed ambientale della città Grugliasco che, a maggior ragione, necessita di un adeguato sistema di trasporto ferroviario;

il 22 luglio 2002 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa fra RFI, Regione Piemonte, Provincia di Torino e Comune di Grugliasco con cui le parti si sono impegnate ad attivarsi, ciascuna nell'ambito delle proprie competenze, per la realizzazione entro il 31 dicembre 2003 di una fermata ferroviaria a Grugliasco e per l'inserimento della stessa nell'ambito del servizio ferroviario metropolitano;

le intese raggiunte nell'ambito di tale protocollo hanno subito successivamente delle modificazioni sia in ordine alla località in cui sarebbe stata effettuata la fermata ferroviaria – prevista inizialmente nei pressi dell'insediamento del polo universitario e successivamente in Borgata Paradiso – sia in ordine ai tempi di realizzazione del progetto che hanno subito uno slittamento rispetto alla data inizialmente fissata;

tale progetto, comprensivo di interventi di viabilità e verde pubblico, redatto a cura del Comune in stretta collaborazione con RFI, è stato definitivamente approvato dallo stesso Comune con deliberazione n. 35 del 13 febbraio 2007, mentre i lavori di esecuzione dell'opera sono stati avviati nel mese di luglio 2007;

successivamente alla data di approvazione della suddetta deliberazione, su richiesta di RFI, il progetto ha subito numerose modifiche ed integrazioni, alle quali il Comune ha puntualmente ottemperato;

il costo complessivo dell'opera è stato fissato in 1,5 milioni di euro, di cui 1 milione a carico della Regione Piemonte e 500.000 a carico del Comune di Grugliasco;

a causa di numerosi ritardi nell'avanzamento dei lavori, imputabili a quanto risulta all'interrogante alla ditta esecutrice, la data di consegna dell'opera ha subito nel corso degli anni ulteriori slittamenti;

in particolare, tale data, inizialmente fissata per il mese di dicembre 2008, è stata prorogata prima a giugno 2009 e successivamente al 13 dicembre 2009, data di entrata in vigore del nuovo orario ferroviario;

negli ultimi mesi da parte del Comune di Grugliasco e di RFI sono stati definiti tutti gli aspetti convenzionali e ultimate le dotazioni tecnologiche ed impiantistiche necessarie al completamento dell'opera entro il termine prefissato;

considerato che contrariamente a quanto stabilito negli accordi precedenti e nonostante ricorrano tutte le condizioni tecniche per l'attivazione della fermata ferroviaria, come tra l'altro risulterebbe dall'ultimo sopralluogo effettuato il 3 novembre 2009 da RFI e dall'Agenzia metropolitana, sarà che per il prossimo 13 dicembre non sarà prevista l'effettuazione di nessuna fermata presso la stazione di Borgata Paradiso a Grugliasco,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario verificare con la massima urgenza se corrisponda al vero quanto denunciato in premessa in ordine alla mancata attivazione entro la data prefissata del 13 dicembre 2009 della fermata ferroviaria in Borgata Paradiso a Grugliasco e, in caso affermativo, quali provvedimenti intenda adottare nei confronti di coloro che si siano resi responsabili di tale grave decisione;

quali urgenti iniziative di competenza intenda adottare per assicurare l'attivazione entro i tempi prestabiliti della fermata ferroviaria, al fine di tutelare il diritto alla mobilità di migliaia di cittadini ed evitare le gravi ripercussioni economiche ed ambientali che l'assenza di un adeguato servizio ferroviario sta determinando in uno dei territori più «virtuosi» del Paese;

infine, se non ritenga che la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico efficiente ed efficace rappresenti la condizione inderogabile per conseguire l'obiettivo principe di una mobilità urbana ed interurbana sostenibile, al livello di quella europea.

INTERROGAZIONE SULLA REALIZZAZIONE DELL'ALTA VELOCITÀ IN ITALIA

(3-00801) (16 giugno 2009)

AMATI, FILIPPI Marco, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, SIRCANA, VIMERCATI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la realizzazione del progetto per l'Alta Velocità ferroviaria ha avuto il suo formale avvio il 7 agosto 1991 a seguito di una conferenza stampa alla quale, fra gli altri, erano presenti il Ministro dei trasporti, l'Amministratore straordinario dell'ente Ferrovie dello Stato (FS), il presidente dell'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), il presidente dell'Ente nazionale idrocarburi (ENI) e l'amministratore delegato di FIAT SpA;

l'Alta velocità nasce allo scopo di dotare il Paese di una nuova infrastruttura di collegamento ferroviario per il trasporto rapido di passeggeri fra le principali città (Torino, Milano, Roma, Napoli e così via), senza andare ad interferire con le linee esistenti di trasporto ferroviario;

la realizzazione dell'intero progetto prevedeva in origine un costo complessivo di 26.180 miliardi di lire (pari 14.156 miliardi di euro), coperto per un 40 per cento con risorse dello Stato e per il 60 per cento da soggetti privati;

in realtà i costi iniziali del progetto Alta Velocità, poi divenuto Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) allo scopo di utilizzare le nuove infrastrutture anche per il trasporto rapido di merci, sono lievitati per varie ragioni nel corso degli anni in misura consistente raggiungendo, secondo le ultime stime disponibili, cifre superiori ad 80 miliardi di euro;

l'AV/AC rappresenta per l'Italia l'opera pubblica di più ampia dimensione, ancora non ultimata, con cantieri aperti o ancora da aprire, alla quale si è provveduto, a differenza delle previsioni iniziali, esclusivamente con risorse pubbliche;

considerato che:

la società TAV SpA è stata costituita il 19 luglio 1991, come società per il 40 per cento pubblica e per il 60 per cento privata;

l'ente FS affidò, a trattativa privata, a TAV SpA la realizzazione delle infrastrutture a terra (tratte e nodi) con un contratto che aveva come oggetto la «Concessione della progettazione, costruzione e sfruttamento economico delle infrastrutture per il treno ad Alta Velocità»;

a quanto risulta agli interroganti, la TAV SpA successivamente ha affidato la realizzazione delle opere a trattativa privata e senza il controllo da parte di un qualsiasi organo pubblico (invero le procedure di evidenza pubblica attualmente in vigore all'epoca non erano state introdotte nell'or-

dinamento), a sette imprese o consorzi di imprese, per un importo complessivo di 9,203 miliardi di euro;

nel merito, vennero stipulati i seguenti contratti: per la tratta Torino-Milano con Fiat SpA per un importo di 1.074 miliardi di euro; per la tratta Milano-Bologna con Cepav Uno per un importo di 1.482 miliardi di euro; per la tratta Bologna-Firenze con Fiat SpA per un importo di 1.074 miliardi di euro; per la tratta Roma-Napoli con Ircav Uno per un importo di 1.994 miliardi di euro; per la tratta Milano-Verona con Ircav Due per un importo di 1.125 miliardi di euro; per la tratta Verona-Venezia con Cepav Due per un importo di 896 milioni di euro; per la tratta Milano-Genova con Cociv per un importo di 1.585 miliardi di euro;

nel 1998, a fronte di evidenti difficoltà da parte dei soggetti privati ad adempiere alle obbligazioni assunte, Ferrovie dello Stato acquisì il 60 per cento del capitale privato di TAV SpA, assumendo su di sé l'intero rischio finanziario di realizzazione dell'opera. Tale controllo è durato fino al 2003, anno in cui è passato a Rete ferroviaria italiana (RFI);

alla data del 31 dicembre 2006, in base ai dati ufficiali forniti da TAV SpA e da FS, il costo di realizzazione delle tratte è salito dagli iniziali 9.203 miliardi di euro a 43.296 miliardi di euro;

al momento, nessuno dei sette contratti è stato chiuso in via definitiva, ivi compresi quelli relativi alle tratte già in esercizio, con ciò prefigurando un ulteriore aumento dei costi per la conclusione dei lavori rispetto ai 43.296 miliardi di euro calcolati alla data del 31 dicembre 2006;

ai suddetti aumenti, che TAV SpA ha coperto interamente con finanziamenti e prestiti garantiti dallo Stato, devono essere sommati gli oneri finanziari, direttamente a carico dello Stato, per i prestiti attivati da o per TAV SpA (Ispra e RFI SpA). Nel progetto iniziale tali oneri erano stati quantificati in 770.000 euro, mentre oggi sono stimati in 8,7 miliardi di euro;

la realizzazione dei nodi, ossia delle tratte ferroviarie di penetrazione nelle stazioni ferroviarie delle città interessate, ha registrato un aumento dei costi dagli iniziali 1.064 miliardi di euro agli attuali 8,4 miliardi di euro;

nessuno dei nodi relativi alle stazioni delle città di Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Genova, Verona e Venezia è al momento completato in via definitiva;

il ritardo con il quale si è avviata questa parte del progetto dell'AV/AC è una delle cause principali dei disservizi indotti nel servizio ferroviario universale, e nello stesso servizio di alta velocità, in particolare nelle aree interessate dalle nuove linee dedicate di AV di Napoli-Roma, Bologna-Milano e Torino-Novara;

con l'entrata in esercizio delle nuove linee e senza la soluzione dei nodi, l'effetto «colli di bottiglia» nelle stazioni è diventato e resterà ancora per qualche anno particolarmente critico, impedendo il pieno ed efficiente utilizzo delle infrastrutture dell'Alta Velocità;

la realizzazione delle infrastrutture aeree, quali linee elettriche e segnaletica, di tutte le linee, tratte e nodi, è stata affidata ad un unico con-

consorzio di imprese, per un costo iniziale annunciato nel 1991 pari a 614 milioni di euro, successivamente lievitato a 3,2 miliardi di euro;

relativamente alla fornitura di materiale rotabile, nel progetto presentato nel 1991, i costi erano quantificati in 2.454 miliardi di euro. Anche in questo caso la fornitura è stata affidata ad un unico consorzio di imprese, e il contratto prevedeva la fornitura di 100 treni ETR 500 nella composizione *standard* di 11 carrozze passeggeri, una carrozza ristorante e due motrici;

alla data odierna, risultano forniti soltanto 72 treni nella composizione *standard*, mentre non si conoscono e non sono mai stati forniti dati completi e dettagliati sui costi effettivi sostenuti e da sostenere che sono stimati in complessivi 8,2 miliardi di euro;

del tutto sconosciuti, invece, sono gli altri costi sostenuti direttamente o indirettamente dallo Stato per la progettazione, la gestione delle relazioni contrattuali e altre opere strettamente correlate al progetto, i costi diretti e indiretti sostenuti o da sostenere fino alla chiusura dei cantieri da parte delle società interamente a capitale pubblico con gli enti partecipanti alle conferenze dei servizi e fuori dai contratti affidati ai consorzi di imprese per la realizzazione delle tratte ferroviarie;

la valutazione dei costi per la realizzazione delle infrastrutture non tiene conto degli oneri futuri che i prestiti attivati proietteranno nelle casse dello Stato e nelle tasche dei cittadini. I costi sostenuti e da sostenere fino alla chiusura dei cantieri sono in gran parte coperti da «prestiti» attivati o da attivare per il completamento delle tratte ferroviarie contrattualizzate nel 1991 e dunque da restituire alle banche con relativi ulteriori interessi; tenuto conto che:

la gestione del progetto è stata particolarmente complicata anche a causa dei tempi lunghi di realizzazione delle opere e del sovrapporsi in tale ambito di normative, atti, contratti e pareri, spesso contrastanti tra loro;

una puntuale e seria ricostruzione della vicenda AV/AC rappresenta non solo una utile e doverosa opera di trasparenza ma anche uno strumento essenziale per conoscere i caratteri fondamentali di un modello contrattuale e finanziario che ha portato ad una consistente lievitazione dei costi per la realizzazione delle opere dell'Alta Velocità;

la rete ferroviaria nazionale è interessata da un processo di liberalizzazione in atto che, senza gli opportuni accorgimenti, rischia di penalizzare il servizio universale di trasporto ferroviario, ed in particolare quello pendolare, in quanto meno remunerativo rispetto a quello dell'AV/AC, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda predisporre un prospetto dei costi sostenuti per la realizzazione del progetto per l'Alta Velocità, a partire dal 1991, completo e dettagliato in ogni singola voce di costo, nonché dei costi futuri a carico del bilancio dello Stato per il completamento dell'opera;

se intenda chiarire quali siano i tempi previsti per il completamento delle opere AV/AC e per il pieno utilizzo delle infrastrutture di Alta Velocità per il trasporto dei passeggeri e delle merci;

quali siano i cosiddetti «colli di bottiglia» che impediscono il pieno sviluppo dell'AV/AC e quali iniziative di competenza si intendano adottare nel breve e medio periodo per rimuovere le cause di inefficienza dell'infrastruttura AV/AC, che comportano rilevanti disservizi anche nel trasporto ferroviario locale;

se sia a conoscenza di quali siano le ragioni sottostanti al mancato pieno utilizzo, da parte di Trenitalia, delle tratte AV/AC già in esercizio e quali azioni di competenza intenda intraprendere per garantire ai consumatori e alle imprese maggiori frequenze nei collegamenti sulle tratte ad Alta Velocità e il potenziamento qualitativo e quantitativo dei servizi e dei collegamenti esistenti;

se non ritenga opportuno, in conseguenza del processo di liberalizzazione in atto della rete ferroviaria nazionale, promuovere l'istituzione di un'apposita autorità di vigilanza e regolazione per il settore del trasporto ferroviario a tutela dei passeggeri e delle imprese per quanto attiene al trasporto delle merci;

se, in vista della liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario, il gestore dell'infrastruttura ferroviaria intenda prevedere un canone di esercizio, dovuto dalle imprese private per lo svolgimento del servizio di trasporto ferroviario, commisurato alla profittabilità delle tratte e idoneo a garantire il mantenimento del servizio universale su tutta la rete nazionale;

se ritenga opportuno che gli operatori privati che intendano organizzare ed effettuare attività di trasporto viaggiatori esclusivamente sulla rete ferroviaria ad Alta Velocità, in ragione della redditività delle tratte, contribuiscano, e in che misura, al mantenimento del servizio universale e al finanziamento delle tratte non remunerative;

se intenda prevedere iniziative di competenza per disciplinare e rendere più trasparenti le modalità di formazione delle società che intendono avviare ed esercitare attività nel settore del trasporto ferroviario sulle tratte AV/AC, al fine di rilasciare licenze esclusivamente ad imprese in possesso dei requisiti patrimoniali ed industriali adeguati all'esercizio del trasporto ferroviario e in grado di contribuire al miglioramento complessivo del servizio universale;

se intenda garantire che le *partnership* tra imprese nazionali ed estere per l'organizzazione e l'esercizio di attività di trasporto viaggiatori e di trasporto merci sulla rete nazionale AV/AC siano sottoscritte nel rispetto delle norme comunitarie e nazionali ed in particolare nel rispetto del principio della reciprocità delle condizioni di accesso alle reti e alle infrastrutture ferroviarie comunitarie.

