



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

319^a seduta pubblica (pomeridiana)
giovedì 21 gennaio 2010

Presidenza della vice presidente Bonino

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-VI
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-6
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	7-14
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	15-31

I N D I C E

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		<i>ALLEGATO B</i>	
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		CONGEDI E MISSIONI	<i>Pag.</i> 15
INTERROGAZIONI		DISEGNI DI LEGGE	
Svolgimento:		Trasmissione dalla Camera dei deputati	15
MANTOVANI, <i>sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti</i>	<i>Pag.</i> 1	GOVERNO	
VICARI (PdL)	2	Progetti di atti comunitari e dell'Unione europea	15
FERRANTE (PD)	3	COMMISSIONE EUROPEA	
LANNUTTI (IdV)	4	Trasmissione di atti e documenti	16
ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 26 GENNAIO 2010	6	INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
<i>ALLEGATO A</i>		Annunzio	5
INTERROGAZIONI		Interpellanze	16
Interrogazioni sulla tratta ferroviaria Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono	7	Interrogazioni	17

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza della vice presidente BONINO

La seduta inizia alle ore 16,02.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni

PRESIDENTE. Saranno svolte le interrogazioni 3-00819 (già 4-01576), 3-01116 (già 4-02486) e 3-01122 (già 4-01733), sulla tratta ferroviaria Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono sulla linea Palermo-Messina rientra fra i progetti di Rete ferroviaria italiana per il miglioramento della capacità e della funzionalità della rete siciliana. A Cefalù è inoltre prevista la realizzazione della nuova stazione in galleria. L'attivazione della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo è programmata per il 2011. Con l'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011, siglato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete ferroviaria italiana per il progetto «Raddoppio Palermo-Messina», è stato programmato di anticipare la realizzazione del raddoppio della tratta oggetto delle interrogazioni e quindi di consentire l'affidamento dell'appalto principale entro il 2010.

VICARI (*PdL*). La risposta del Sottosegretario su un argomento molto sentito dalla popolazione locale e dai parlamentari che se ne sono

occupati è soddisfacente. Accoglie positivamente la notizia che entro il 2010 saranno espletate le procedure di appalto dei lavori per il raddoppio della tratta ferroviaria Cefalù-Castelbuono, a fronte dei forti ed ingiustificabili ritardi che si sono ad oggi registrati per l'avvio dell'opera, dalla quale sono state sistematicamente distolte risorse già stanziare. Il Comune di Cefalù, centro particolarmente vivo anche per l'affluenza turistica che registra, rischia di venire paralizzato da questa infrastruttura incompleta e non pienamente funzionante.

FERRANTE (*PD*). Il completamento di un'opera essenziale su una tratta importante come la Palermo-Messina è oggetto da anni di interrogazioni *bipartisan* e la risposta fornita dal Sottosegretario può essere accolta positivamente, anche se si deve rimarcare ancora una volta lo stato drammatico delle infrastrutture della Regione Sicilia e del Mezzogiorno, a fronte del quale pare insensato pensare alla realizzazione di un'opera ambiziosa come il ponte sullo Stretto. L'avvio del cantiere entro l'anno porrà fine al paradosso per cui un lotto della stessa tratta è ancora a monobinario.

LANNUTTI (*IdV*). La soddisfazione rispetto alla risposta del Sottosegretario sarà completa solo quando i lavori saranno avviati, considerando che altri progetti già finanziati non sono mai stati realizzati. La tratta oggetto dell'interrogazione è di particolare rilevanza, in quanto si inserisce nel collegamento fra Cefalù e le Madonie e l'aeroporto di Punta Raisi, oltre che per la corrispondenza con altri snodi fondamentali. Per il momento non si può che auspicare che si dia effettiva soluzione ad una carenza che crea gravi disagi agli abitanti e ai molti turisti che visitano la zona.

PRESIDENTE. Dà annuncio degli atti di indirizzo e di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno della seduta del 26 gennaio.

La seduta termina alle ore 16,23.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza della vice presidente BONINO

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,02*).
Si dia lettura del processo verbale.

BAIO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Svolgimento di interrogazioni (*ore 16,07*)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle interrogazioni 3-00819 (*già 4-01576*), 3-01116 (*già 4-02486*) e 3-01122 (*già 4-01733*) sulla tratta ferroviaria Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere congiuntamente a tali interrogazioni.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signora Presidente, con riferimento alle questioni evidenziate negli atti parlamentari in esame si evidenzia quanto segue.

Tra i vari progetti di Rete Ferroviaria Italiana nella Regione Sicilia, attualmente a diversi stadi di avanzamento e destinati ad aumentare e migliorare la capacità e la funzionalità della rete nella Regione, è da segnalare sulla linea Palermo-Messina il raddoppio della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo-Castelbuono.

Il raddoppio di circa 32 chilometri è previsto parte in affiancamento da Fiumetorto a Lascari e parte in variante in galleria da Lascari a Castelbuono (Lascari-Cefalù Ogliastrillo di circa 5,7 chilometri e Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono di circa 12 chilometri). A Cefalù è prevista la realizzazione della nuova stazione in galleria.

Per quanto riguarda lo stato di attuazione, Ferrovie dello Stato riferisce che nel 2005 sono state consegnate le prestazioni al *General Contractor* per la realizzazione degli interventi nella tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo.

Dopo lo sviluppo della progettazione esecutiva da parte del *General Contractor*, l'apertura dei cantieri è avvenuta il 13 maggio 2008.

L'attivazione della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo è invece programmata per il 2011.

Il contratto di programma 2007-2011 (aggiornamento 2008), siglato da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Rete Ferroviaria Italiana, include il progetto «Raddoppio Palermo-Messina» in tabella A04, «Opere in corso», con un costo complessivo di 1.672 milioni di euro circa.

Di questi, 728 milioni di euro sono previsti per il raddoppio della tratta Patti-Messina, compreso il sistema di comando e controllo della circolazione; 414 milioni di euro per la realizzazione della tratta Fiumetorto-Ogliastrillo e 530 milioni di euro per la realizzazione della tratta Ogliastrillo-Castelbuono, compresa la realizzazione della nuova fermata in galleria di Cefalù.

Il raddoppio, per carenze di finanziamenti in termini di cassa, nel citato contratto è previsto da realizzare oltre l'arco di Piano.

Per dare impulso a tale tratto di raddoppio, nell'ambito dell'aggiornamento 2009 del contratto di programma 2007-2011 è stato programmato di anticipare la realizzazione dell'opera e quindi di consentire l'affidamento dell'appalto principale entro il 2010.

VICARI (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VICARI (*PdL*). Signora Presidente, signor Sottosegretario, come avete avuto modo di leggere dalle diverse interrogazioni che sono state presentate in questa legislatura, l'argomento sta a cuore a tanti cittadini e senatori della Repubblica, che in tal senso hanno cominciato a interrogare i vari Governi che si sono succeduti già dal 2006. Anche il senatore Ferrante, che ha presentato un'altra interrogazione (in passato come oggi) sullo stesso tema, è presente per sapere, a distanza di poco tempo rispetto a un suo precedente atto di sindacato ispettivo, cosa sia avvenuto di nuovo.

Con questa comunicazione – che ci auguriamo corrisponda alla realtà effettiva – oggi apprendiamo, con grande sorpresa, che la consegna dei lavori avverrà entro il 2010. Nella presente interrogazione, in aggiunta a quelle che avevo presentato qualche mese fa, sono contenuti dati per un

verso veramente tristi e per l'altro sconcertanti su come una Regione d'Italia (quindi mi permetto di dire l'Italia) possa accettare una mancanza di collegamenti e di infrastrutture tra diversi centri a grande vocazione turistica, che sono ancora collegati con l'aeroporto del capoluogo con una linea a binario singolo. Chi gira il mondo sa che anche per le Nazioni più arretrate rispetto alla nostra il raddoppio del binario è equivalente ad avere strade a due corsie.

Purtroppo, ciò avviene anche in cittadine straordinarie come Cefalù, che registra ogni anno circa 60.000 presenze di turisti da tutto il mondo. Quel territorio è ancora carico di passaggi a livello telecomandati (quelli con le aste che si aprono e si chiudono) situati all'interno del centro abitato di questa cittadina italiana. Siccome non ci sentiamo diversi dagli altri, abbiamo fatto sì che non soltanto le amministrazioni locali, ma tutti gli enti potessero servire il territorio per quello che merita, ma poi, all'improvviso, ci siamo visti sottratti i finanziamenti.

Devo dire che oggi, rispetto alla precedente occasione, la comunicazione è assolutamente positiva; mi auguro quindi che tutti coloro che hanno combattuto per una zona così importante, per una cittadina come Cefalù di cui tanti italiani, anche se non sono siciliani, vanno orgogliosi, possano spendere una parola e mettere un bollo ufficiale affinché entro quest'anno ci possiamo ritrovare tutti in quel territorio ad aprire questo secondo cantiere. Poiché i passaggi a livello si trovano all'interno del centro abitato, il rischio era che la città fosse completamente paralizzata, perché il raddoppio arriva fino ad un certo punto e poi si prosegue con il monobinario: ciò avrebbe comportato un intasamento tale da mandare completamente in tilt la città.

Quindi, signor Sottosegretario, la ringrazio per la sua risposta e devo dire che forse questa volta ha avuto molto più peso l'azione del Governo che non quella delle Ferrovie dello Stato.

FERRANTE (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRANTE (PD). Signora Presidente, come diceva la collega Vicari, questo è un caso di azione *bipartisan* in senso positivo, perché è da qualche anno che, senza distinzioni di colore politico (all'epoca la collega Vicari era sindaco di Cefalù), stiamo premendo affinché si completi un'opera che è essenziale da ogni punto di vista.

Non abbiamo il tempo per ricordare per quale motivo ciò sia essenziale, ma va da sé per un Paese che si vuole tra i primi cinque o sette del mondo: che su una tratta importante come la Palermo-Messina ci sia un solo binario è un fatto che grida vendetta. Da questo punto di vista, mi distacco forse dal clima *bipartisan* per affermare che in una simile situazione mi appare del tutto fantasioso e fuori luogo pensare a ponti sullo Stretto senza avere prima adeguato le reti ferroviarie, non soltanto in Sicilia ma anche dall'altra parte dello Stretto.

Ciò premesso, signor Sottosegretario, accolgo molto positivamente la novità che lei ci ha comunicato, ossia l'avvio entro quest'anno del secondo cantiere. In questo modo si risolve, intanto, il problema e la situazione paradossale a cui aveva giustamente fatto cenno la collega Vicari: quello che avevamo richiesto da tanto tempo, ossia il raddoppio dell'intero tratto ferroviario, si stava trasformando in una beffa per Cefalù, la città più importante in quella parte di costa. Aver finanziato soltanto la prima parte e non la seconda avrebbe provocato disagi di gravissima portata a Cefalù: li ha ricordati prima la collega Vicari, e pertanto non ci tornerò. Accogliamo quindi tale notizia molto positivamente, senza distinzioni di schieramento.

Aggiungo che nell'anno in corso sorveglieremo affinché i lavori si facciano realmente. Purtroppo, su questa tratta, ma non solo, è nota ed è durata molto a lungo la questione dei denari che prima ci sono e poi spariscono. Lei stesso, Sottosegretario, nel suo pur sintetico riepilogo di quanto è avvenuto in questi anni, ha spiegato come il finanziamento fosse già previsto per l'intera tratta, ma che, per mancanza di cassa, era stato spostato, con un gioco un po' complicato, dopo la fine del triennio per il quale erano previsti tali finanziamenti. Oggi mi sembra di capire che le risorse siano state nuovamente reperite e quindi si può prevedere un inizio entro il 2010. Auspichiamo che ciò avvenga nel più breve tempo possibile, ma insieme sorveglieremo, per il bene sia di Cefalù che di tutta la Sicilia. Realizzare finalmente il raddoppio della Palermo-Messina sarebbe una risposta molto positiva e seria sia alle importanti questioni economiche legate al turismo e al trasporto delle merci che su quella tratta insistono, sia ad alcune migliaia di pendolari che ogni giorno in quel percorso – tanto verso Messina che verso Palermo – vivono grandi sofferenze.

In conclusione, accolgo positivamente la risposta che oggi il Governo ci ha dato, nella speranza di non dover nuovamente presentare un'interrogazione fra qualche mese per richiamarlo all'impegno che oggi si è così solennemente assunto in quest'Aula.

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signora Presidente, ringrazio il sottosegretario Mantovani per la risposta data. Naturalmente, quando ci sono notizie positive bisogna darne atto, però, prima di essere del tutto soddisfatti, bisogna anche verificare la realizzazione dei progetti. Lo dico perché ci sono stati anche altri progetti già finanziati.

Il problema delle infrastrutture e della rete ferroviaria del nostro Paese è molto antico e prescinde dai Governi: esistono tratte ferroviarie che collegano l'Adriatico al Tirreno che sono state realizzate dai Borboni. Mi riferisco alla Roma-Pescara, che interessa 190 chilometri, per percorrere la quale occorrono circa quattro ore e un quarto. Il precedente Governo aveva inserito, e dunque già deliberato, finanziamenti che, improvvisamente, sono spariti. Per raggiungere la capitale d'Italia da una città

importante come Pescara si impiegano, quindi, ancora quattro ore e un quarto. In compenso, esistono due autostrade quasi parallele: una va sotto il Gran Sasso (dove per fortuna c'è un grande laboratorio) e arriva poco prima di Teramo; l'altra va a raggiungere l'autostrada Ancona-Bari.

Signor Sottosegretario, anche noi ringraziamo l'ex sindaco di Cefalù. Voglio ricordare che questa è una tratta molto importante, non una semplice tratta, che è inserita nel collegamento metropolitano tra Cefalù e le Madonie, con Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi. È rilevante anche dal punto di vista delle infrastrutture per la Sicilia e l'Europa, perché questo stesso segmento ferroviario fa parte integrante ed è pertanto coincidente con il Corridoio transeuropeo dell'asse ferroviario n. 1 «Berlino-Palermo»; con il tracciato del Progetto n. 1 del Trans European Network Transport, stabilito con decisione della Commissione europea n. 884 del 2004, asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna/Messina-Palermo; con la linea ferrata che si sviluppa lungo la dorsale tirrenica Palermo-Messina; con il programmato nuovo doppio binario Palermo-Castelbuono-Catania-Messina.

Signor Sottosegretario, i lavori dovevano già iniziare, come dichiarato in data 17 giugno 2009. Conosciamo tutti i ritardi e il fatto che Rete Ferroviaria Italiana ha altre priorità. La ringraziamo in maniera *bipartisan*, ma bisogna vedere i fatti. Sono coinvolti paesi importanti, perle del turismo. Non sono siciliano, ma non ho alcuna difficoltà ad affermare che Cefalù è davvero una perla del turismo internazionale, e vederla congestionata – come ha ricordato anche il suo ex sindaco – soprattutto nel periodo estivo non fa onore all'Italia e ai turisti che arrivano da tutto il mondo per visitarla. Quindi, signor Sottosegretario, prima di dichiararci soddisfatti vogliamo vedere la realizzazione di quest'opera, e in maniera *bipartisan*: quando si fanno le infrastrutture – lo dico sempre – anche i diritti dei cittadini non devono avere un colore politico. Vigileremo per la realizzazione di quest'opera, nell'interesse della Sicilia e dell'Europa che sarà ad essa collegata.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

Interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza un'interpellanza e interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 26 gennaio 2010**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 26 gennaio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Seguito della discussione dei disegni di legge:

Disposizioni per garantire l'accesso alle cure palliative e alle terapie del dolore (1771) (*Approvato dalla Camera dei deputati in un testo risultante dall'unificazione dei disegni di legge d'iniziativa dei deputati Binetti ed altri; Polledri ed altri; Livia Turco ed altri; Farina Coscioni ed altri; Bertolini ed altri; Cota ed altri; Di Virgilio ed altri e Saltamartini ed altri*).

– TOMASSINI. – Disposizioni in materia di cure palliative domiciliari integrate per pazienti terminali affetti da cancro (66).

– BAILO ed altri. – Disposizioni per la realizzazione della rete di cure palliative (287).

– BIANCONI e CARRARA. – Disposizioni per l'assistenza globale dei pazienti in fase avanzata di patologia oncologica o degenerativa progressiva, necessitanti di cure palliative (305).

– MASSIDDA. – Disposizioni in materia di cure palliative domiciliari integrate per pazienti terminali affetti da cancro (477).

(Relazione orale).

La seduta è tolta (*ore 16,23*).

Allegato A

INTERROGAZIONI

Interrogazioni sulla tratta ferroviaria Cefalù Ogliastrillo–Castelbuono

(3-00819) (23 giugno 2009) (Già 4-01576) (09 giugno 2009)

VICARI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

la Sicilia oggi vanta il triste primato europeo della disoccupazione giovanile e quello complessivo (giovani e meno giovani) tra le regioni italiane;

a giudizio dell'interrogante la grave crisi economica generale, in Sicilia si avverte in maniera più pesante rispetto al resto d'Italia per una serie di carenze strutturali e per la mancanza di idonee infrastrutture;

le linee ferroviarie siciliane sono da molti decenni abbandonate a se stesse: ciò ne ha determinato la scarsa funzionalità e fruibilità e, pertanto, le ha rese improduttive, quasi a volerle forzatamente ridurre a «rami secchi»;

in Sicilia, per realizzare dei piccoli segmenti di doppio binario occorrono decenni di programmazione, progettazioni, varianti e promesse di finanziamenti che sistematicamente vengono dirottati in altre direzioni, comunque quasi sempre verso le regioni settentrionali;

per realizzare 32 chilometri di doppio binario prima da Fiumetorto a Cefalù prima e, successivamente, fino a Castelbuono, non è stato sufficiente oltre un ventennio, nonostante le reiterate promesse di finanziamento e di imminente appalto dei lavori;

con il citato raddoppio ferroviario, nella stazione di Castelbuono si attesteranno i treni metropolitani per migliorare gli inadeguati collegamenti metropolitani dei comuni dell'Ente parco delle Madonie e di Cefalù con Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi, agevolando considerevolmente i pendolari locali e i numerosi ospiti internazionali che gravitano nel vasto comprensorio turistico della cittadina normanna, secondo polo dell'industria delle vacanze della Sicilia;

nel comprensorio naturalistico e turistico-residenziale madonita vi sono circa 10.000 posti letto distribuiti in strutture ricettive rurali e nei centri storici, in pensioni, alberghi di tutte le categorie e in due rinomati villaggi turistici internazionali quali il Valtur e il Club Med, quest'ultimo prossimo a diventare – con l'imminente ristrutturazione – il primo villaggio europeo a cinque stelle dell'Organizzazione francese;

il previsto ammodernamento della tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono ridurrà a circa 80 chilometri – da Castelbuono a Patti – la linea ferroviaria a binario singolo, riducendo tra Palermo e Messina i tempi di percorrenza e di realizzazione del doppio binario lungo il Corridoio transeuropeo Berlino-Palermo, progetto n. 1 del Trans European Network Transports (TEN-T);

la realizzazione della Cefalù-Castelbuono e l'entrata in esercizio della Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo comporteranno un incremento dei collegamenti ferroviari metropolitani con Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi, con una cadenza – nei due sensi di marcia – del passaggio di un treno ogni 10 minuti circa;

il previsto incremento del numero di treni in transito da Ogliastrillo alla stazione di Cefalù comporterà – di fatto – la pressoché permanente chiusura dei quattro passaggi a livello, due dei quali ricadono nel centro abitato (Gallizza e Salvatorello) e due nelle zone turistico-residenziali (Ogliastrillo e Santa Lucia-Club Med);

allo scopo di prevenire i disagi dell'intreccio della circolazione viaria con quella ferroviaria Ferrovie dello Stato e l'Amministrazione comunale di Cefalù hanno stipulato una convenzione, approvata dal Consiglio comunale con delibera n. 124 del 3 settembre 1998, per la soppressione di ben sette passaggi a livello ricadenti nel territorio cefaludese;

la sopra citata convenzione è stata revocata con la delibera consiliare n. 103 del 19 settembre 2001 in quanto con delibera n. 101 del 17 settembre 2001 il Consiglio comunale di Cefalù ha approvato, all'unanimità, lo studio di fattibilità del raddoppio della linea ferroviaria Fiumetorto-Castelbuono, che prevede il quasi totale interrimento della tratta da Lascari a Castelbuono, ivi compresa la nuova «fermata» in sotterranea di Cefalù e, quindi, la dismissione dell'attuale linea, con la conseguente soppressione dei passaggi a livello;

in tale prospettiva, nella relazione, redatta dai progettisti dell'Italferr, che accompagna il citato «studio di fattibilità» e il «progetto definitivo» del più volte richiamato raddoppio ferroviario si stabilisce che: «Risulta evidente che il vantaggio sostanziale comune a tutte le soluzioni è quello che, a raddoppio ultimato, la Città di Cefalù verrà liberata dalla linea ferroviaria in superficie che attualmente costituisce una cesura tra la zona a valle e quella a monte e che risulterà possibile destinare gli spazi recuperati dalle dismissioni dei binari e della SSE ad usi pubblici»;

nella menzionata relazione progettuale dell'Italferr viene infine asserito che: «La realizzazione dell'intero raddoppio Lascari-Cefalù-Castelbuono, permetterà inoltre di eliminare i 10 passaggi a livello esistenti nella tratta; in tale maniera potrebbe non essere più necessario realizzare le opere sostitutive oggetto della convenzione stipulata tra le F.S. ed il Comune di Cefalù con il conseguente risparmio dei 5 miliardi previsti»;

il 15 luglio 2003, con la delibera n. 98 il Consiglio comunale di Cefalù, all'unanimità ha approvato il «progetto definitivo» del raddoppio dell'intera tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono;

il 3 ottobre 2003, nella Conferenza dei servizi (Atto di assenso n. 10), il Comune di Cefalù esprime un parere «favorevole-interlocutorio» e – si legge testualmente – «in particolare si reitera la condizione e prescrizione, che tra l'altro dà efficacia e legittimità al parere espresso dal Consiglio Comunale, che i lavori abbiano inizio prioritariamente da Castelbuono verso Cefalù, come concordato con RFI in sede di approvazione del progetto (la cosiddetta soluzione 6) e non da Fiumetorto verso Ogliastrillo-Cefalù. Diversa articolazione temporale delle suddette fasi esecutive – si legge ancora nell'Atto di assenso n. 10 – costituisce automaticamente, sin da ora, l'espressione di parere contrario sul progetto in esame e dunque l'inefficacia del presente assenso»;

il 26 luglio 2005, con la delibera n. 130, il Consiglio comunale di Cefalù ha approvato la variante al progetto definitivo, riproponendo peraltro, in maniera sempre più inequivocabile, tutti i vincoli e le prescrizioni riportate nelle precedenti delibere consiliari, ivi compreso il rispetto delle prescrizioni inserite nel citato Atto di assenso n. 10, sottoscritto a conclusione della Conferenza dei servizi del 3 ottobre 2003;

«alla fine del 2004» viene acquisita la «completa disponibilità economica» per realizzare la Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono (960 milioni di euro), e viene avviata l'attività negoziale del solo 1° lotto Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo, mentre, «il 2° lotto, Ogliastrillo-Castelbuono» – precisa (Rete ferroviaria italiana) nella nota del 17 giugno 2005 inviata al sindaco di Cefalù, onorevole Simona Vicari – «potrà andare in gara dal prossimo mese di luglio»;

l'11 ottobre 2005 viene affidato l'appalto della Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo (20 chilometri, 420 milioni di euro) al contraente generale, i cui lavori sono iniziati nel mese di settembre 2008;

dal 18 novembre 2005, per 30 giorni, Italferr e RFI – con un avviso pubblico – mettono a disposizione dei proprietari dei terreni attraversati dal programmato doppio binario da Cefalù Ogliastrillo a Castelbuono il progetto definitivo dell'infrastruttura, per ottemperare alle procedure di «espropriazione per pubblica utilità»;

il 28 settembre 2006, i senatori Ferrante e Fazio presentano un'interrogazione parlamentare al Ministro delle infrastrutture sulle incerte vicende del citato segmento ferroviario. Nella risposta alla citata interrogazione resa dal ministro Di Pietro (del 28 novembre 2006) viene ancora una volta assicurato: «che il costo del raddoppio dell'intera tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono, ammontante a 960 milioni di euro», è «interamente finanziato» e che, «per quanto riguarda la tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono l'avvio dell'attività negoziale è stato programmato entro gennaio 2007», come anche asserito da RFI a vari organismi interessati;

il 16 novembre 2006 il Ministero delle infrastrutture pubblica l'elenco delle «Infrastrutture prioritarie», nel quale – a pag. 103 – sono inseriti la Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo e il 2° lotto, Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, lavori, questi ultimi, «in appalto tramite Contraente Generale»;

l'entrata in esercizio della Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo e la mancata realizzazione del 2° lotto Ogliastrillo-Castelbuono determineranno – per l'intero centro abitato di Cefalù – pessime e dannose condizioni di vivibilità per residenti e turisti con grave inquinamento acustico e atmosferico e pericoli per la pubblica incolumità. Problemi, questi ultimi, che potranno derivare dalle pochissime ed inadeguate vie d'uscita della circolazione veicolare dal centro abitato, anche a causa dei passaggi a livello che, in casi di emergenza, diverrebbero delle pericolose trappole;

con tali prospettive, l'immagine della cittadina balneare, del comprensorio dell'Ente Parco delle Madonie e della stessa Sicilia sarà seriamente compromessa, con irreparabili ripercussioni sull'economia turistica non solo locale ma anche regionale, oltre che sull'indotto e sul terziario;

per quanto sopra esposto, alla crisi in atto e alla preoccupante disoccupazione che si registra in Sicilia si potrebbe aggiungere la prevedibile ulteriore chiusura di esercizi commerciali, di attività artigianali e di alcune strutture ricettive. Problemi questi che potrebbero diventare un incentivo al proliferare della mafia per il prevedibile espandersi del fenomeno dell'usura e per il facile reclutamento di giovani disoccupati da affiliare ad organizzazioni delinquenziali e criminali;

le cospicue risorse finanziarie comunitarie assegnate o da destinare alla Sicilia (Fas, fondi di Agenda 2000/2007 non interamente utilizzati e fondi di Agenda 2007/2013, ancora da assegnare) ammontano complessivamente a poco meno di 20 miliardi di euro;

sono da prendere in seria considerazione le reiterate sollecitazioni del Capo dello Stato e del Presidente del Senato per l'immediato e corretto impiego delle sopra indicate risorse comunitarie, da destinare prioritariamente ad interventi infrastrutturali;

constatato che:

sono ingiustificabili i ritardi nell'espletamento delle procedure di appalto dei lavori del raddoppio della tratta ferroviaria Cefalù-Castelbuono, infrastruttura – tra le pochissime in Sicilia – «cantierabile» dal 2005;

è inspiegabile quanto inaccettabile la diversa destinazione data ai fondi necessari (540 milioni di euro) destinati – dalla fine del 2004 – alla realizzazione della Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, lotto che solo se realizzato in continuità con il primo, da Fiumetorto a Ogliastrillo, renderebbe effettivamente «funzionale» la tratta Fiumetorto-Cefalù-Ogliastrillo,

si chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, se e in che modo intendano intervenire per rimuovere tutti gli ostacoli che si frappongono all'urgente realizzazione del raddoppio ferroviario della Cefalù-Castelbuono e, quindi, per rifinanziarie e appaltare urgentemente l'opera, anche attraverso un'efficace e proficua collaborazione con la Regione siciliana.

(3-01116) (19 gennaio 2010) (Già 4-02486) (22 dicembre 2009)

FERRANTE, LUMIA, VICARI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.*
– Premesso che:

il previsto raddoppio ferroviario della Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono è totalmente finanziato, con un investimento di 960 milioni di euro, e l'opera è «cantierabile» fin dal 2004. Nel mese di ottobre 2005 viene affidato l'appalto del 1° lotto, la Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo, 420 milioni di euro, i cui lavori sono in corso di realizzazione;

nel mese di novembre del 2005 Italferr procede agli espropri per pubblica utilità delle aree necessarie alla «realizzazione del tratto Ogliastrillo-Castelbuono tra il Km. 62+900 e il Km. 74+876 (lotto II)». Il comitato cittadino «Cefalù-Quale ferrovia», avendo constatato il mancato concreto avvio dei lavori del 1° lotto e i ritardi nell'espletamento delle procedure di appalto del 2° lotto, avvia una campagna di sensibilizzazione nei confronti degli organi preposti alla realizzazione dell'opera;

si evidenzia che sulla questione, nel tempo, l'interrogante e altri senatori hanno presentato al Ministro delle infrastrutture e trasporti più di un'interrogazione con le quali si sollecitava la realizzazione della Cefalù-Castelbuono e di fare piena chiarezza sulla vicenda,

in particolare, all'interrogazione 4-00604 presentata dal primo firmatario del presente atto di sindacato ispettivo nella XV Legislatura, il 28 novembre 2006 il Ministro delle infrastrutture tra le altre cose rispondeva che: il raddoppio della Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono è «interamente finanziato» (960 milioni di euro); per la tratta Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo «è prossima l'apertura dei cantieri»; «per quanto riguarda la tratta Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, l'avvio dell'attività negoziale è stato programmato entro gennaio 2007»; «in località Ogliastrillo, nel Comune di Cefalù, non sarà svolto alcun servizio né per i viaggiatori né per le merci e quindi non è previsto un conseguente incremento del traffico viario afferente agli impianti ferroviari»;

il 16 novembre 2006, il Ministero delle infrastrutture pubblica il nuovo Piano-Programma delle infrastrutture da realizzare in via «prioritaria», nel quale risulta inserito, a pag. 103, la velocizzazione della tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono. Viene inoltre specificato che l'intervento riguarda un'estesa complessiva di oltre 32 chilometri e comporta il raddoppio della tratta e l'interramento della nuova stazione di Cefalù. Il costo complessivo è di 960 milioni di euro, interamente finanziati. L'opera è suddivisa in due tratte: Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo: i lavori sono stati affidati al contraente generale Maire Engineering SpA ed è in corso la progettazione definitiva;

dal 10 dicembre 2008, a seguito dei ritardi nell'avvio delle procedure di appalto dei lavori del 2° lotto, il comitato cittadino «Cefalù-Quale ferrovia» riprende la campagna di sensibilizzazione nei confronti di Ferrovie dello Stato, di Rete ferroviaria italiana, del Governo e della Regione Sicilia e degli enti locali interessati, chiedendo il finanziamento dell'opera

anche attraverso i fondi ancora non interamente spesi di Agenda Sicilia 2000-2007, quelli da utilizzare di Agenda 2007-2013 ed i Fondi per le aree sottoutilizzate (Fas);

il 10 marzo 2009 il Sindaco di Cefalù, i Sindaci interessati e all'ente Parco delle Madonie, congiuntamente al comitato cittadino cefaludese, scrivono una lettera-appello ai vertici di Ferrovie dello Stato, al Governo e al Presidente della Regione Sicilia, chiedendo il sollecito finanziamento dell'opera e sottolineando i danni che la cittadina subirà dai differenti tempi di realizzazione dei due lotti;

è importante sottolineare che, in questi anni, dalle risposte ricevute ad altrettante interrogazioni presentate sulla questione si evince chiaramente che l'opera è finanziata ma non viene appaltata per la mancanza di disponibilità di «cassa»;

si continua pertanto ad annunciare la realizzazione di nuove infrastrutture, quasi tutte dotate solo di progetti di fattibilità o di massima, quindi senza avere la necessità, nell'immediato, di utilizzare risorse finanziarie «vere». Di contro, si ignorano e si differiscono le assegnazioni di fondi per le opere «cantierabili», per le quali occorrono «soldi veri», quelli FAS che, magari inizialmente assegnati al Sud, vengono di fatto stornati e spesi nel Settentrione;

a tal proposito si evidenzia che il Ministro dello sviluppo economico è stato recentemente incaricato dal presidente Berlusconi di individuare le opere da realizzare prioritariamente e quindi da inserire nel redigendo «Piano straordinario per il Sud»,

si chiede di conoscere:

quanto, viste tutte le assicurazioni, dovrà ancora durare questo inconcepibile differimento nell'appalto della Cefalù-Castelbuono e, quindi, nella sua realizzazione, ritardo che sta creando notevoli disagi ai cittadini e allo sviluppo socio-economico di quel territorio;

se i Ministri in indirizzo non intendano urgentemente inserire la tratta ferroviaria Cefalù-Castelbuono, da anni «cantierabile», tra le opere prioritarie da realizzare utilizzando le risorse del «Piano per il Sud».

(3-01122) (21 gennaio 2010) (Già 4-01733) (08 luglio 2009)

GIAMBRONE, LANNUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'economia e delle finanze e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

la rete ferroviaria siciliana, pur costituendo ancora la più estesa rete ferroviaria insulare del Mediterraneo e dell'Italia, ha un tracciato che è nella sostanza ancora quello degli anni '50, per la gran parte a binario unico e con strutture obsolete interessate finora solo da singoli e limitati interventi;

le recentissime dichiarazioni del Capo dello Stato circa l'utilizzo delle risorse finanziarie comunitarie destinate alla Sicilia e la forte richiesta di lotta e prevenzione del fenomeno mafioso si legano ad un ritardo

drammatico nelle infrastrutture della regione dove vanno immediatamente ridefinite le priorità di intervento;

la linea ferroviaria Palermo-Messina è un'infrastruttura fondamentale per lo sviluppo dell'isola, poiché collega direttamente il capoluogo con tutti i Comuni della costa e con il territorio continentale;

considerato che:

il mancato finanziamento da parte del Consiglio dei ministri e dal Cipe attraverso le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate del secondo lotto (Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, 12 chilometri, 540 milioni di euro) della tratta ferroviaria Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono ha provocato un crescente malumore e disappunto tra la popolazione di Cefalù e delle Madonie, disappunto di cui si sono fatti interpreti i Sindaci e i Presidenti dei Consigli comunali della zona unitamente al comitato cittadino «Cefalù-Quale Ferrovia» che da 10 anni segue l'*iter* progettuale e realizzativo per l'inserimento del raddoppio ferroviario nel territorio della cittadina normanna;

come risulta nel programma varato dal Ministero delle infrastrutture il 16 novembre 2006, tale opera sarebbe «cantierabile» ed inoltre inserita tra quelle da realizzare «prioritariamente» e, a dimostrazione di ciò, sarebbero già in corso i lavori per la realizzazione del primo lotto Fiumetorto-Cefalù Ogliastrillo (20 chilometri, 420 milioni di euro);

la totale copertura finanziaria della tratta ferroviaria Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono (32 chilometri, 960 milioni di euro) si fa risalire alla fine del 2004, come ripetutamente asserito da Rete ferroviaria italiana (RFI) e come ha ribadito il Ministro delle infrastrutture *pro tempore* rispondendo all'interrogazione 4-00604 presentata dai senatori Ferrante e Fazio in data 28 novembre 2006;

si sono registrati ripetuti e incomprensibili rinvii nell'espletamento della gara di appalto e quindi nell'inizio dei lavori della Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, nonostante le reiterate assicurazioni da parte di RFI circa l'avvio dell'attività negoziale, prima prevista per il mese di luglio 2005 e, successivamente, «entro gennaio 2007»;

la mancata contemporanea realizzazione della nuova linea a doppio binario sull'intero territorio della cittadina balneare costituisce di fatto una palese e ingiustificata violazione delle prescrizioni volute dalle amministrazioni e dai Consigli comunali *pro tempore* di Cefalù e inserite nella delibera 17 settembre 2001, n. 101, di approvazione del parere sul progetto di massima - studio di fattibilità, e nella delibera 15 luglio 2003, n. 98, relativa al progetto definitivo;

le sopraindicate prescrizioni sono state condivise da Italferr e da RFI e fatte proprie anche nella Conferenza dei servizi del 3 ottobre 2003, con la sottoscrizione dell'Atto di assenso n. 10 - Comune di Cefalù e peraltro interamente reiterate dal Consiglio comunale di Cefalù nella delibera 26 luglio 2005, n. 130, di approvazione della variante al progetto definitivo;

i rinvii nella realizzazione del secondo lotto rispetto al primo non rendono immediatamente e pienamente funzionale e fruibile la tratta Fiu-

metorto-Cefalù-Castelbuono, con considerevoli ulteriori disagi per le popolazioni delle Madonie, creando inoltre insostenibili condizioni per i residenti e per i turisti che gravitano su Cefalù e dintorni;

la Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono non è un semplice, anche se importantissimo, collegamento metropolitano tra Cefalù e le Madonie con Palermo e l'aeroporto di Punta Raisi, ma è una tratta di fondamentale rilevanza infrastrutturale ed economica per la Sicilia e l'Europa, in quanto lo stesso segmento ferroviario fa parte integrante ed è pertanto coincidente con: *a)* il Corridoio transeuropeo n. 1 Berlino-Palermo; *b)* il tracciato del Progetto n. 1 del TEN-T (Trans European Network Transports), stabilito con decisione della Commissione europea 884/2004/EC, asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Messina-Palermo; *c)* la linea ferrata che si sviluppa lungo la dorsale tirrenica Palermo-Messina; *d)* il programmato nuovo doppio binario Palermo-Castelbuono-Catania-Messina;

l'inizio dei lavori della Cefalù Ogliastrillo-Castelbuono, come dichiarato in data 17 giugno 2009 anche dal Sottosegretario di Stato per le infrastrutture e trasporti Mantovani in risposta all'interrogazione 3-00642, nel corso della seduta dell'Assemblea del Senato n. 223, in pratica non potrà realizzarsi prima del 2011 perché, ad oggi, vi sarebbero «carenze di finanziamenti in termini di cassa», carenze che, nella pratica, sarebbero dovute al fatto che gli stessi finanziamenti vengono sistematicamente destinati ad infrastrutture da realizzare altrove,

si chiede di sapere in quale modo il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, intendano intervenire al fine di accertare l'entità dei fondi stanziati e la destinazione di essi e al fine di rimuovere gli eventuali ostacoli che impediscono la realizzazione della tratta ferroviaria Cefalù-Castelbuono.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Benedetti Valentini, Caliando, Ciampi, Comincioli, Davico, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Mazzatorta, Palma, Pera e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Caruso, De Sena, Garraffa, Leddi, Li Gotti, Lumia, Musso, Pisanu, Serra, Vallardi e Valli, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali, anche straniere; De Gregorio, per attività della delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare NATO; Del Vecchio, per attività dell'Unione interparlamentare; Giaretta e Saro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa – UEO.

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro affari esteri

Ministro giustizia

Ministro pari opportunità

(Governo Berlusconi-IV)

Ratifica ed esecuzione della Convenzione del Consiglio d'Europa per la protezione dei minori contro lo sfruttamento e l'abuso sessuale, fatta a Lanzarote il 25 ottobre 2007, nonché norme di adeguamento dell'ordinamento interno (1969)

(presentato in data 21/1/2010);

C.2326 approvato dalla Camera dei deputati.

Governo, progetti di atti comunitari e dell'Unione europea

Il Ministro per le politiche europee, con lettere in data 22 e 29 dicembre 2009 nonché 8, 12, 14 e 19 gennaio 2010, ha trasmesso – ai sensi degli articoli 3 e 19 della legge 4 febbraio 2005, n. 11 – progetti di atti comunitari e dell'Unione europea.

I predetti atti si intendono trasmessi alle Commissioni, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento.

Il testo degli atti medesimi è disponibile presso il Servizio affari internazionali – Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea.

Commissione europea, trasmissione di atti e documenti

Nel periodo dal 22 dicembre 2009 al 19 gennaio 2010 la Commissione europea ha inviato atti e documenti di interesse comunitario.

I predetti atti e documenti si intendono trasmessi alle Commissioni, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento.

Il testo degli atti e documenti medesimi è disponibile presso il Servizio affari internazionali – Ufficio dei rapporti con le istituzioni dell'Unione europea.

Interpellanze

BELISARIO, LI GOTTI, PARDI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che:

in data 26 maggio 2009, circa alle ore 20, è stato ucciso il signor Petru Burladeanu, un cittadino di nazionalità romena, che si guadagnava da vivere suonando la fisarmonica sui treni. Egli è stato colpito mentre era nei pressi della stazione della Cumana di Montesanto, nel cuore della città di Napoli, da un proiettile sparato da alcuni soggetti inizialmente ignoti;

il signor Burladeanu è rimasto ferito e, dopo quasi un'ora di agonia all'interno della stazione, è deceduto sotto gli occhi della moglie, a soli 50 metri dal Commissariato di Polizia «Dante»;

la Procura della Repubblica di Napoli si è occupata del caso e, nell'ambito delle indagini, sono stati indagati alcuni soggetti;

la trasmissione televisiva «Le Iene», nella puntata di mercoledì 20 gennaio 2010, ha dedicato alla vicenda un dettagliato servizio, con cui si dà notizia di numerosi attacchi e minacce ai danni di un magistrato della Procura napoletana, che si sta occupando, fra le altre cose, del predetto omicidio;

a quanto risulta agli interroganti il Ministero dell'interno – sempre nel medesimo servizio televisivo – si è dimostrato assolutamente refrattario ad ogni tipo di legittimo commento sulle problematiche esposte da parte dei giornalisti intervistatori;

appare agli interroganti opportuno assicurare ai magistrati esposti a rischio livelli di protezione adeguati, nella consapevolezza che l'imparzialità, l'indipendenza e la serenità degli stessi nell'esercizio delle proprie funzioni sono intimamente correlate alle richiamate esigenze ed evitare, quindi, che possano restare privi di qualsivoglia forma di protezione pur essendo stati concretamente minacciati in ragione dell'attività svolta,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti in premessa;

se il Governo non ritenga necessario assumere le opportune determinazioni affinché siano effettivamente garantite – con somma urgenza –

condizioni di sicurezza e di incolumità personale al magistrato di cui in premessa e, più in generale, alla totalità dei magistrati operanti nelle zone caratterizzate da elevati tassi di criminalità diffusa ed organizzata o che si trovano oggettivamente esposti a rischio per essere stati concretamente minacciati;

quali iniziative amministrative, ordinarie e straordinarie, siano state predisposte – ovvero stiano per avere luogo – al fine di porre rimedio alla grave situazione criminale che caratterizza la città di Napoli oltre che l'intera area suburbana, alla luce del fatto che il crimine di cui in premessa, anche per le modalità di esecuzione, fa presumere, in capo ai responsabili, il convincimento di poter disporre del controllo del territorio, situazione, a giudizio degli interroganti, intollerabile in un ordinamento democratico e di diritto.

(2-00154 p. a.)

Interrogazioni

GHEDINI, SANGALLI, VITALI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

i firmatari del presente atto di sindacato ispettivo nelle interrogazioni 3-00493 del 27 gennaio 2009 e 3-00782 del 27 maggio 2009, alle quali non è stata fornita risposta, hanno posto questioni di grosso peso relative al carcere «Dozza» di Bologna, in ordine ai seguenti principali argomenti:

gravissima ed ormai cronica situazione di sovraffollamento della struttura, che a fronte di una capienza regolamentare per 423 detenuti, vede ormai stabilmente presenti circa 1200 detenuti, il triplo rispetto alla capienza prevista;

seri problemi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli ambienti destinati alla detenzione, ai servizi ed agli alloggi del personale e degli impianti di servizio agli ambienti medesimi;

assoluta esiguità ed insufficienza delle risorse destinate ai progetti trattamentali con conseguente accesso al lavoro di meno del 10 per cento dei detenuti;

preoccupanti carenze nell'organico di Polizia penitenziaria, coperto per meno del 70 per cento dell'organico definito, peraltro con riferimento alla capienza regolamentare;

presenza di un numero elevato di persone tossicodipendenti, pari a circa il 30 per cento della popolazione detenuta e di persone con forte disagio psichico;

inoltre, ormai da mesi è stato annunciato, a mezzo stampa, un Piano straordinario per l'edilizia carceraria, al quale, per quanto risulta agli interroganti, non corrisponde ad oggi alcun documento formale, né alcun provvedimento del Governo di cui il Parlamento abbia conoscenza e documentazione;

infine, a seguito della deliberazione dello stato di emergenza – ai sensi della legge n. 225 del 1992 – assunta dal Consiglio dei ministri nella seduta del 13 gennaio 2010 relativa all'eccessivo affollamento degli istituti penitenziari, è stata resa nota l'intenzione di edificare 18 nuovi padiglioni e/o istituti di detenzione (di cui otto in «aree strategiche»); tra le sedi di nuova edificazione notizie di stampa identificano anche Bologna, si chiede di sapere:

se fra le sedi individuate per la realizzazione di nuove strutture di detenzione vi sia, effettivamente, Bologna;

se, in caso affermativo, il Governo ritenga che la realizzazione dei nuovi posti di detenzione a Bologna sia una risposta adeguata e sufficiente alle questioni poste in premessa e, in particolare, se e con quali risorse ritenga che debbano essere affrontati i gravissimi problemi di manutenzione e ripristino della struttura esistente;

quali iniziative si intendano adottare rispetto alla definizione ed alla copertura degli organici di Polizia penitenziaria destinati al carcere di Bologna;

quali interventi intenda disporre circa la cronica mancanza di risorse destinabili al finanziamento del lavoro dei detenuti internamente alla Casa circondariale;

come ritenga, infine, di voler affrontare i problemi di gestione e trattamento posti dalla presenza di una vastissima popolazione di detenuti tossicodipendenti e/o sofferenti psichici presso la casa circondariale di Bologna.

(3-01123)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

BERTUZZI, BALBONI. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.*

– Premesso che:

a quanto risulta all'interrogante le rigidità nella gestione delle risorse finanziarie dei Comuni rendono sempre più ridotti i margini di disponibilità necessari ad affrontare imprevisti;

le condizioni meteorologiche, negli ultimi anni, hanno di fatto reso il Paese esposto ad eventi atmosferici intensi e dagli effetti pesanti nella mobilità dei cittadini, causando spesso danni anche alle cose;

molti Comuni della provincia di Ferrara, della regione Emilia Romagna e di buona parte del centro-nord hanno dovuto affrontare situazioni di emergenza onerose per il ripristino della normalità,

si chiede di sapere se, per far fronte alle spese che si rendono necessarie a seguito dell'eccezionale emergenza climatica, il Ministro in indirizzo ritenga opportuno rivedere le stringenti disposizioni contenute nel Patto di stabilità interno per il triennio 2009-2011 che impediscono l'utilizzo delle risorse già disponibili nei bilanci dei rispettivi enti locali.

(4-02580)

DE ECCHER. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e per i rapporti con le Regioni.* – Premesso che:

all'interno della legge provinciale 28 dicembre 2009, n. 19, recante «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale 2010 e pluriennale 2010-2012 della Provincia autonoma di Trento (legge finanziaria provinciale 2010)», all'articolo 13, al seguito dell'accoglimento di uno specifico emendamento, è stato inserito il seguente comma: «nel comma 3-bis dell'articolo 15 della legge provinciale n. 26 del 1988, dopo le parole: »rapporto di lavoro a tempo« sono inserite le seguenti: »determinato e«»;

si tratta in sostanza di estendere a due dipendenti l'opportunità, al di fuori delle procedure concorsuali, di essere inquadrati, su sua domanda, nel ruolo unico dei dipendenti provinciali, nel profilo professionale di vigile del fuoco« (art. 15 della legge provinciale 22 agosto 1988, n. 26, in materia di protezione civile e servizio antincendi);

gli stessi quotidiani locali hanno commentato la notizia con questi titoli: «Pompieri, la Cisl non ci sta, No al passaggio a Trento è anticostituzionale», «No a discriminazioni tra pompieri, Leopardi a Dellai e Corte dei conti: concorso obbligatorio», «La Cgil condanna la modifica proposta da Giovannazzi: Emendamento incostituzionale», «Impossibile assumere i pompieri precari, anche la Uil prende le distanze dall'emendamento Giovannazzi»,

si chiede di sapere:

se, a fronte di questo che all'interrogante appare come l'ennesimo esempio di malcostume amministrativo e di politica palesemente clientelare, vi siano gli spazi per una specifica impugnazione;

se ai provvedimenti legislativi della Provincia autonoma di Trento, tesi da un lato ad assumere ambiti sempre nuovi di competenza al mero fine di potenziare il già capillare controllo del territorio e dall'altro ad evitare momenti di verifica nei livelli istituzionalmente superiori, venga riservata in modo sistematico la necessaria attenzione.

(4-02581)

DE ECCHER. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

risulta all'interrogante che una minore con problemi di «ritardo mentale» sia stata curata con il farmaco Risperdal;

alla bimba in questione, di 7 anni, nel 2007 era stato diagnosticato un «disturbo generalizzato dello sviluppo altrimenti specificato, disturbo oppositivo provocatorio e ritardo mentale»;

la bambina era in custodia presso una casa famiglia di Mirandola, in provincia di Modena, dal gennaio 2008;

il 17 settembre 2008 i genitori, per iniziativa dell'avvocato Francesco Miraglia del foro di Modena, sono stati informati che alla figlia veniva somministrato lo psicofarmaco Risperdal;

considerato che:

il farmaco Risperdal, immesso in commercio dall'azienda Jassen-Cilag SpA, viene utilizzato per la cura delle «psicosi schizofreniche acute e croniche»;

nella posologia del farmaco è specificato che «Risperdal iniettabile non è stato studiato nei soggetti al di sotto dei 18 anni»;

dopo la denuncia dell'avvocato Miraglia, la somministrazione del farmaco Risperdal è stata interrotta;

considerato, infine, che:

è timore dell'interrogante che la somministrazione dei cosiddetti «psicofarmaci» possa celare un'operazione commerciale della casa farmaceutica tesa ad accrescere il consumo degli stessi;

in questi anni, negli Stati Uniti e in Inghilterra si sarebbero verificati casi in cui sono state diagnosticate nuove forme di presunto disturbo psichico, tutto da definire, specialmente nelle fasce giovanili più deboli, al solo scopo di somministrare gli psicofarmaci;

tali «somministrazioni arbitrarie» si sono verificate soprattutto in assenza dei genitori e con la complicità, evidentemente interessata, del personale sanitario,

l'interrogante chiede di sapere:

se risulti condiviso il timore di un possibile abuso di psicofarmaci sui minori, al pari di quanto verificatosi in passato ed oggi unanimemente riconosciuto in altre nazioni quali gli Stati Uniti e l'Inghilterra;

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei criteri in base ai quali alla minore in custodia presso la casa famiglia di Mirandola sia stato somministrato il farmaco Risperdal;

se risultino casi analoghi a quello descritto;

se l'utilizzazione di psicofarmaci sui minori sia oggetto di monitoraggio a livello nazionale e/o regionale e, in caso affermativo, da parte di quale ente o istituzione e con quali risultati;

se, sulla base degli elementi allo stato conosciuti, risultino variazioni significative sull'uso di psicofarmaci e, in caso affermativo, a quale fascia di età appartengano i soggetti interessati.

(4-02582)

PISANU, SANCIU, MASSIDDA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

dopo la crisi della Montedison, la maggior parte degli impianti del petrolchimico italiano è stata rilevata da Eni che ha diviso la produzione in due grandi entità: Syndial e Polimeri Europa;

il principale cliente di Syndial è sempre stata Ineos, una multinazionale inglese, terza al mondo per la produzione di cvm (cloruro di vinile monomero) e pvc (cloruro di polivinile) presente dal 2005 a Porto Torres (Sassari), Assemini (Cagliari) e Porto Marghera (Venezia);

nel mese di giugno 2008 Ineos, nonostante la dichiarazione di progetti di investimento nel ciclo del cloro soda e derivati (che prevedevano anche l'acquisizione dell'impianto di proprietà Eni non appena ottenute le autorizzazioni), annunciava la propria intenzione di ritirarsi dall'Italia e dalla Sardegna;

il 4 novembre 2008 la multinazionale inglese siglava un protocollo d'intesa con il gruppo Safi finalizzato al suo ingresso nel capitale sociale

di Ineos Vinyls Italia, garantendo in questo modo la continuità delle produzioni e lo sviluppo della filiera cloro-cvm-pvc in Italia;

la trattativa per l'ingresso del gruppo Safi chiamava in causa anche Eni, le cui società, Syndial e Polimeri Europa, forniscono le materie prime (l'etilene e il dicloroetano), e con il quale Ineos ha un consistente debito, pari a circa 60 milioni di euro;

il contenzioso sui debiti contratti da Ineos verso Eni rende particolarmente problematica la trattativa, sulla quale è intervenuto anche il Governo, tramite il Ministero dello sviluppo economico;

tra febbraio e marzo 2009, si giungeva ad un accordo fra Ineos e il gruppo Safi che diventava il nuovo proprietario di Ineos Vinyls Italia;

in seguito all'accordo di vendita emergevano rilevanti criticità inerenti ai debiti contratti dalla multinazionale inglese e non onorati e alle nuove forniture di materie prime;

alla fine del mese di aprile 2009, sorgevano nuove problematiche per le difficoltà legate al mancato accordo con Eni sul prezzo di fornitura delle materie prime;

a fine maggio 2009 Ineos Vinyls Italia avanzava al Tribunale di Venezia la richiesta di ammissione all'amministrazione straordinaria in seguito agli elevati prezzi applicati da Eni sulle materie prime;

a giugno 2009 la richiesta veniva accolta e nominati i commissari giudiziari per gli stabilimenti di Porto Torres e Porto Marghera, con il compito di mantenere l'attività degli impianti e individuare rapidamente una soluzione industriale per la continuità aziendale;

considerato che:

il 9 novembre 2009 il Ministero dello sviluppo economico diffondeva un comunicato ufficiale in cui si dichiarava: «Accordo al Ministero dello Sviluppo Economico per il riavvio degli impianti della VINYLS di Ravenna, Porto Marghera e Porto Torres. Sulla base di una intesa definita oggi al ministero di via Veneto tra i commissari di Vinyls e i rappresentanti dell'ENI già domani martedì 10 novembre verrà convocato un incontro tra le parti per concordare in modo conclusivo la data e le modalità di avviamento degli impianti. Il Ministro Claudio Scajola ha detto che «con l'accordo raggiunto oggi ci sono tutte le condizioni per il riavvio degli impianti nella prospettiva di dare un assetto definitivo al ciclo del cloro»»;

il 12 novembre 2009 il Ministero emetteva un nuovo comunicato ufficiale in cui si affermava: «Intesa raggiunta tra Eni e la Vinyls Italia. L'accordo è stato siglato oggi al Ministero dello Sviluppo Economico, nel corso della riunione della *task force* convocata dal Ministro Claudio Scajola, alla presenza di tutte le parti interessate alla soluzione della vicenda. L'accordo conferma ed amplia l'intesa già raggiunta lo scorso lunedì, risolvendo tutte le difficoltà legate alla fornitura di materie prime, ai servizi ed alle utilities». «Il risultato raggiunto oggi», ha dichiarato il Ministro Scajola, «costituisce il riferimento fondamentale per la definizione delle intese sindacali propedeutiche alla riapertura degli impianti. Auspico pertanto che l'incontro tra le organizzazioni sindacali e i commissari della Vinyls, previsto per le prossime ore, si svolga in maniera costruttiva con-

sentendo la conclusione di accordi positivi per la chimica nazionale e i territori coinvolti»;

nel testo dell'accordo siglato il 12 novembre 2009 presso il Ministero è riportato che: «Vynilis ha comunicato che procederà al progressivo riavvio degli impianti a partire dal 15 dicembre»;

rilevato che:

il 15 dicembre 2009 gli impianti non venivano riavviati e detto riavvio sarebbe slittato per la mancanza di garanzie economiche sulla fornitura di materie prime;

il 26 dicembre la Regione Sardegna, attraverso la finanziaria Sfirs, aveva garantito una fideiussione di 20 milioni di euro per la ripresa delle attività, ma il provvedimento è subordinato al parere favorevole della Commissione europea la quale entro due mesi dovrà stabilire se la garanzia fideiussoria debba essere considerata un aiuto di Stato, e quindi bloccata;

i tempi lunghi della decisione potrebbero portare ad un pronunciamento negativo del Tribunale di Venezia con effetti devastanti a cascata per l'intero polo chimico sardo e le conseguenti ricadute in termini occupazionali;

gli accordi sottoscritti hanno sempre condizionato la ripresa produttiva ad aspetti finanziari provocando di fatto un continuo stallo della situazione;

è invece determinate il riavvio immediato degli impianti in grado di generare interesse reale sugli impianti stessi e sulle loro produzioni;

i 140 lavoratori della Vinyls di Porto Torres hanno ripreso la mobilitazione per denunciare il mancato rispetto degli impegni e da più di dieci giorni occupano la Torre aragonese sita sul porto di Porto Torres;

il perdurare della drammatica situazione non appare più sostenibile e in mancanza di novità i commissari saranno costretti ad operare nuove scelte ancora più restrittive,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno convocare con somma urgenza le parti per individuare le cause e i responsabili del mancato rispetto degli impegni già sottoscritti in sede ministeriale;

se non ritenga di dover disporre attraverso i commissari l'immediata e non procrastinabile ripresa produttiva degli impianti di Porto Torres attraverso un intervento diretto con le parti, indicando una dilazione dei tempi di pagamento dei debiti e delle rispettive garanzie ad una data successiva alla ripresa produttiva che garantirebbe la possibile formalizzazione di nuove e più serie offerte di mercato per gli impianti sardi;

se non ritenga di dover intervenire con Eni perché favorisca il riavvio degli impianti di Porto Torres;

se non ritenga di dover intervenire con l'Unione europea al fine di valutare positivamente la compatibilità della proposta fideiussoria avanzata dalla Sfirs che, seppur di durata limitata a sei mesi, consentirebbe una temporanea risoluzione delle questioni finanziarie.

(4-02583)

FERRANTE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

con la morte di un giovane detenuto nel carcere di Spoleto si allunga sempre più la drammatica lista dei suicidi in carcere, essendo già ben sette dall'inizio dell'anno, in vari istituti distribuiti su tutto il territorio nazionale. Si chiamava Ivano Volpi, aveva 29 anni ed era originario di Norcia, in provincia di Perugia;

a questo punto si può affermare che è in corso una strage silenziosa che rende non più differibile, oltre alla realizzazione di nuove strutture carcerarie, l'avvio immediato di un piano per il disaffollamento delle carceri e il ricorso, ove possibile, a pene alternative;

per far fronte a quella che è una vera e propria emergenza c'è bisogno di fondi adeguati e volontà politica, di certo non di un piano carceri, che giunge, a giudizio dell'interrogante, colpevolmente in ritardo, che si intende realizzare in spregio delle procedure ordinarie;

le direttive che sarebbero allo studio dell'amministrazione penitenziaria per supportare psicologicamente alcuni detenuti sono sicuramente da considerare positivamente, ma sono misure che appaiono palliative quando si fanno i conti con il *trend* che porterà presto la popolazione carceraria a 70.000 detenuti, mentre nella metà del 2012 potrebbe toccare le 100.000 unità;

l'interrogante ha già presentato quattro atti di sindacato ispettivo, 3-01079, 4-02449, 4-02254 e 4-02496, e firmato una mozione, 1-00227, nei quali si denuncia lo stato di degrado, di mancanza di diritti umani e di suicidi sospetti nelle carceri e nei Centri di identificazione ed espulsione (CIE) italiani, nei quali si chiede quanti suicidi ancora debbano avvenire affinché il Presidente del Consiglio dei ministri si decida a riferire sulla reale consistenza del fenomeno delle morti in carcere e nei CIE, in modo che possano essere concretamente distinti i suicidi dalle morti per cause naturali e da quelle, invece, avvenute per cause sospette,

si chiede di conoscere:

se il Governo non intenda urgentemente attuare iniziative per supportare ed aiutare concretamente, anche attraverso l'avvio di un'indagine interna al carcere, il lavoro della Procura di Spoleto;

se non si ritenga oramai indifferibile riferire sulla reale consistenza del fenomeno delle morti in carcere e nei CIE in modo che possano essere concretamente distinti i suicidi dalle morti per cause naturali e da quelle, invece, avvenute per cause sospette;

se si ritenga indifferibile, proprio per garantire i diritti fondamentali delle persone, la necessità di creare un «osservatorio» per il monitoraggio delle morti che avvengono in situazioni di privazione o limitazione della libertà personale al di fuori del sistema penitenziario e che in tale osservatorio siano presenti anche le associazioni per i diritti dei detenuti e degli immigrati;

se non si intenda immediatamente stanziare fondi per migliorare la vita degli agenti penitenziari e dei detenuti in modo che il carcere, anche attraverso pene alternative, non sia solo un luogo di espiazione e di dan-

nazione ma diventi soprattutto un luogo, attraverso attività culturali, lavorative e sociali, in cui i detenuti possano avviare un percorso concreto per essere reinseriti a pieno titolo nella società;

se si ritenga che all'interno delle carceri e dei CIE siano garantiti i diritti fondamentali della persona.

(4-02584)

LANNUTTI, BELISARIO, GIAMBRONE. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

si apprende da notizie di stampa che, su richiesta delle autorità di mercato, il gruppo Burani ha reso noti attraverso un comunicato i dati finanziari relativi a quattro società quotate: Mariella Burani, Antichi Pellettieri, Greenvision Ambiente e Bioera. L'indebitamento finanziario netto aggregato delle quattro società quotate è pari a 633,1 milioni di euro, così suddiviso: Mariella Burani, 492,6 milioni (dato comprendente anche la società consolidata Antichi Pellettieri); Antichi Pellettieri, 140,2 milioni; Greenvision Ambiente, 98,9 milioni; Bioera, 41,6 milioni;

il gruppo emiliano è *leader* nell'abbigliamento e nell'ambito degli moda. I Burani, soci di maggioranza, nel mese di dicembre 2009 avevano annunciato una ricapitalizzazione per 50 milioni solo nel caso in cui fossero riusciti a raggiungere un accordo con le banche. Ora si attendono sviluppi per una crisi finanziaria che sembrava annunciata;

l'11 gennaio 2010 è stata depositata presso il tribunale di Milano la richiesta fallimentare della olandese Bdh, Burani Designer Holding, con sede ad Amsterdam, società che sta a monte del gruppo Burani, anch'essa indebitata per 20 milioni di euro. Un disavanzo immenso, tutto mentre le conquistavano Russia e i mercati orientali;

il gruppo era già in difficoltà nel 2008: nel mese di agosto 2009 arrivò la sospensione del titolo, ma prima di questo la famiglia Burani, fuori dal mercato, vendette azioni per il 6 per cento del capitale incassando solamente 4,2 milioni;

i dipendenti, in seguito alla crisi che ha investito il gruppo, hanno proclamato lo stato di agitazione: nei giorni scorsi si è tenuto un incontro fra sindacati e azienda che si è concluso con un nulla di fatto;

l'amministratore delegato di Mariella Burani Fashion Group non ha fornito garanzie sul versamento dei 50 milioni sopra indicati da parte della famiglia, necessari alla ricapitalizzazione, e i dipendenti del gruppo, che finora erano rimasti relativamente tranquilli, si sono molto preoccupati per il futuro dell'azienda;

considerato che:

la situazione attuale è la seguente: la società al vertice della catena di controllo, Burani Private Holding, è stata messa in liquidazione; sotto c'è Burani Designer Holding, di cui la Procura di Milano chiede il fallimento: il 53 per cento delle azioni è in pegno alle banche, per garantire in parte debiti della finanziaria olandese, in parte debiti della sua controllata Mariella Burani Family Holding. Anche il 100 per cento del capitale di questa società è stato dato in pegno alle banche dalla società domiciliata

ad Amsterdam. Poi c'è Mariella Burani Fashion Group: anche qui azioni in pegno (per il 26 per cento del totale) e quasi 500 milioni di euro di debiti con le banche. Infine, la più importante fra le società controllate, Antichi Pellettieri: anche in questo caso il 42 per cento delle azioni è stato dato in pegno a garanzia di un finanziamento di Bnl e della banca francese BNP Paribas;

a giudizio degli interroganti, in uno Stato di diritto dove funzionano i contrappesi, le *Authority* finanziarie – nel caso di specie la Consob – avrebbero il dovere di prevenire *crack* finanziari e industriali ed evitare sia la spogliazione dei beni aziendali sia l'intervento della magistratura a presidio dei diritti dei risparmiatori e dei lavoratori,

si chiede di sapere:

se il Governo sia a conoscenza di un eventuale intervento della Consob presso il gruppo Burani, al fine di evitare l'ennesimo *crack* finanziario di un gruppo quotato in borsa, e di chiedere trasparenza societaria e dei piani industriali prima del precipitare della situazione aziendale;

quali iniziative urgenti intenda assumere il Governo al fine di salvaguardare i diritti dei lavoratori, perché non siano penalizzati dalla gestione del gruppo Burani descritta in premessa, e anche quelli degli investitori, vista la situazione delle società quotate.

(4-02585)

PINZGER, PETERLINI, THALER AUSSERHOFER. – *Ai Ministri della difesa e della salute.* – Premesso che:

dal 12 gennaio 2010 l'Esercito, i Carabinieri e la Guardia di finanza hanno ripreso le esercitazioni notturne e diurne con gli elicotteri nell'aeroporto di Bolzano;

ogni giorno a partire dalle ore 17 ad un'altezza di 30 metri fino ad un massimo di 150 metri, gli elicotteri sorvolano la zona sud della conca di Bolzano. Ininterrottamente, fino alle ore 20.30, gli elicotteri atterrano e decollano in aeroporto;

nell'anno 2008 a Bolzano si contavano 3.125 voli civili e 3.481 voli militari, nell'anno passato, per fortuna, il numero dei voli si è ridotto a 2.366 per quelli civili ed a 2.812 per quelli militari. A questi però si devono aggiungere circa 12.000 voli «sportivi»;

tali esercitazioni determinano un forte inquinamento acustico per i cittadini che vivono nelle zone limitrofe i quali hanno iniziato a muovere delle proteste,

si chiede di sapere:

se, ad avviso del Ministro della difesa tali addestramenti siano da considerarsi permanenti o temporanei;

se non ritenga che le esercitazioni militari evidenziate siano pericolose per il traffico aereo ordinario;

se il Ministro della salute non ritenga che i numerosi voli che insistono presso l'aeroporto di Bolzano non provochino gravi danni alla salute dei cittadini per il forte inquinamento acustico.

(4-02586)

SCANU, SANNA. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

dopo 22 anni dai *referendum* del 1987, con i quali gli italiani dissero «no» alle centrali atomiche, il Governo Berlusconi ha deciso di riaprire la strada del nucleare, tecnologia energetica che, a giudizio degli interroganti, presenta enormi costi economici e presenta ancora problematiche ambientali e di sicurezza. In quella occasione, si recò a votare il 65,1 per cento degli elettori, con i seguenti risultati: l'80,6 per cento contrario alla costruzione di centrali nucleari in Italia; il 71,9 per cento contrario alla partecipazione dell'Enel a impianti nucleari all'estero; il 79,7 per cento contrario ai contributi per incentivare le centrali nucleari;

il Parlamento ha approvato, col voto contrario del Partito Democratico, il complesso di norme che consentono il ritorno al nucleare in Italia (legge 23 luglio 2009, n. 99, cosiddetta «legge sviluppo»), indicato da molti esponenti del centrodestra, in particolare dal ministro Scajola, come la panacea per i problemi energetici del Paese;

i siti per la costruzione delle future centrali nucleari potranno sorgere in aree già sedi di centrali o che comunque abbiano una buona capacità di trasmissione elettrica e disponibilità di acqua, secondo quanto prevede il decreto legislativo attuativo della «legge sviluppo» (legge 23 luglio 2009, n. 99), che fisserà i criteri per la localizzazione dei nuovi impianti. Secondo indiscrezioni di stampa, di cui sono venuti a conoscenza gli interroganti, sulla base dei contenuti del suddetto decreto legislativo, il Governo avrebbe individuato dieci aree candidate ad ospitare i nuovi impianti per la produzione di energia nucleare e per lo smaltimento delle scorie: Trino Vercellese (Vercelli) in Piemonte, Caorso (Piacenza) in Emilia Romagna, Monfalcone (Gorizia) in Friuli Venezia Giulia, Chioggia (Venezia) in Veneto, Montalto di Castro (Viterbo) nel Lazio, l'area alla confluenza tra l'Umbria e il Lazio del Tevere e del Nera tra Orte (Viterbo) e Magliano Sabina (Rieti), Oristano in Sardegna, Termoli (Campobasso) in Molise, Scanzano Jonico (Matera) in Basilicata, Termini Imerese (Palermo) e Palma (Agrigento) in Sicilia;

la localizzazione definitiva delle centrali nucleari, secondo quanto più volte dichiarato dal ministro Scajola, sarà affidata ai soggetti privati che realizzeranno gli impianti. Infatti il Ministero, ricevute le richieste degli operatori, provvederà a trasmettere alla Conferenza Stato-Regioni e all'Agenzia per la sicurezza nucleare l'elenco completo delle aree per una valutazione di merito. L'Agenzia avrà 60 giorni per esprimere il proprio parere;

sempre in base alla legge sviluppo, i siti delle nuove centrali e i luoghi, per la gestione delle scorie potranno essere localizzati anche contro il parere della Regione che dovrà ospitarli, e inoltre gli impianti potranno essere equiparati ad installazioni militari e le informazioni sul loro funzionamento saranno in questo caso inaccessibili ai cittadini;

anche per questo motivo, ben undici Regioni italiane, tra le quali il Lazio, hanno presentato ricorso alla Corte costituzionale contro la norma

che consentirebbe di realizzare le centrali anche contro la volontà delle amministrazioni regionali coinvolte;

il Governo, rispondendo a un'interrogazione presentata alla Camera dei deputati dal Partito Democratico, non ha ritenuto di indicare l'elenco dei siti nucleari, ad avviso degli interroganti poiché preoccupato per gli effetti sulle prossime elezioni regionali, ma non ha smentito che la lista in via di predisposizione ricalchi quella definita a suo tempo dal Comitato nazionale per l'energia nucleare (Cnen); tutto ciò significa semplicemente che degli oltre 40 siti della mappa nucleare dell'Italia, uno di questi si trova in Emilia-Romagna, a Caorso, già sede di una storica centrale. Inoltre altri siti saranno valutati in zone costiere prossime alla medesima regione;

tutto ciò significa, molto semplicemente che degli oltre 40 siti della mappa nucleare dell'Italia, uno si trova nel Lazio e l'altro al confine tra l'Umbria e il Lazio: il primo è la zona costiera di Montalto di Castro (Viterbo), già scelta trent'anni fa per costruire una centrale atomica, il secondo è l'area alla confluenza del Tevere e del Nera tra Orte e Magliano Sabina. In base alla mappa stilata a suo tempo dal Cnen, questi due siti soddisfano i requisiti richiesti dal nucleare, a cominciare dall'ampia disponibilità di risorse idriche;

mentre ai cittadini viene tenuto nascosto dove nasceranno gli impianti nucleari, secondo gli interroganti, la lista è perfettamente nota, non solo al Governo, ma anche alle imprese interessate all'affare, come avrebbe ammesso candidamente lo stesso amministratore dell'Enel Fulvio Conti, dichiarando testualmente nel corso di una trasmissione televisiva («Effetto domino», andata in onda su La7 il 6 dicembre 2009) che «nemmeno sotto tortura avrebbe rilevato la lista»;

a fronte di vantaggi incerti e discutibili, il ritorno al nucleare comporta rischi certi: i problemi irrisolti del nucleare legati allo smaltimento delle scorie, ai costi esorbitanti per la realizzazione degli impianti, ai pericoli di proliferazione; procedure quasi militari per la localizzazione e la gestione di siti e impianti; estromissione delle Regioni dalle scelte localizzative;

mentre l'Italia sceglie di ritornare dopo vent'anni all'energia nucleare, nel mondo i grandi Paesi industrializzati incentrano le proprie politiche di innovazione energetica sul risparmio, sulle fonti rinnovabili, sulla ricerca, vedendo in tali opzioni le strade maestre per fronteggiare i problemi ambientali legati ai cambiamenti climatici e per rendere le proprie economie più moderne e competitive;

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia in grado di escludere che tra le aree dove prevedibilmente sorgeranno le future centrali nucleari vi sia la zona di Oristano, Sardegna;

se intenda riferire urgentemente sui criteri e le modalità di scelta adottati per la realizzazione delle centrali nucleari, nonché sul numero

dei siti individuati per la localizzazione degli impianti e dei depositi per le scorie nucleari.

(4-02587)

AMATO. – *Ai Ministri per la pubblica amministrazione e l'innovazione, per i rapporti con le Regioni e per i beni e le attività culturali.*
– Premesso che:

nell'estate del 2006, il noto intellettuale Asor Rosa si espresse con una denuncia sul quotidiano «la Repubblica» per segnalare alla pubblica opinione l'edificazione di un nuovo insediamento abitativo a ridosso delle mura del borgo medioevale di Monticchiello (Siena), sito in un'area dichiarata patrimonio universale dell'Unesco, definendo il progetto un «eco-mostro»;

il «caso» Monticchiello, che suscitò un amplissimo dibattito a tutti i livelli politici ed istituzionali, divenne immediatamente l'emblema di una vasta campagna contro la cementificazione della Toscana;

tale discussione influì sostanzialmente sulla predisposizione e sul percorso di formazione del Piano di indirizzo territoriale (PIT) con valore di Piano paesaggistico, adottato dalla Regione Toscana nel 2009, tanto che, in sede di presentazione di tale strumento, l'assessore regionale all'urbanistica e programmazione territoriale, Riccardo Conti, si preoccupò di precisare che «con il PIT casi come quello di Monticchiello non saranno più possibili»;

a pochi mesi dall'adozione del piano, in occasione della Giornata di studi sul monitoraggio del PIT, tenutasi in data 18 dicembre 2009, l'assessore regionale Conti ha, improvvisamente e pubblicamente, espresso l'opportunità di rivedere il PIT prima della sua definitiva approvazione perché giudicato «troppo prescrittivo»;

a tal fine, l'assessorato toscano ha quindi immediatamente promosso due specifici incontri pensati per definire l'anima paesaggistica del PIT, ossia gli Stati generali del paesaggio in programma il 18 febbraio 2010 a Firenze, ed un «town meeting» sullo stato del paesaggio, previsto per l'8 febbraio 2010 sempre a Firenze;

sul piano formale, a quanto risulta all'interrogante, l'assessore Conti avrebbe addirittura predisposto un incarico di 30.000 euro per la revisione del Piano paesaggistico del PIT destinato ad un architetto esterno all'amministrazione regionale, ed intrapreso un piano di smantellamento della struttura della Giunta regionale fin qui incaricata della redazione del Piano paesaggistico, al fine di far confluire il personale e le competenze in altra struttura organizzativa;

considerato che:

il Piano paesaggistico, contenuto nel PIT adottato dalla Regione Toscana, che lo stesso promotore Conti vorrebbe ridisegnare prima della sua definitiva approvazione, risulta all'interrogante già uno strumento di politica territoriale scarsamente prescrittivo che, se ulteriormente depotenziato, risulterebbe del tutto inadatto ad evitare il ripetersi dello sviluppo di progetti simili a quello di Monticchiello;

la struttura regionale che ha redatto lo strumento paesaggistico, che si vorrebbe ridisegnare mediante il conferimento di un incarico di 30.000 euro ad un architetto esterno alla pubblica amministrazione, può già contare su un ufficio tecnico a pieno organico di una decina di architetti,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano, nell'esclusivo interesse di un'efficace tutela del paesaggio, così come prescritto dal decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modifiche, e dall'intesa tra Ministero per i beni e le attività culturali e la Regione Toscana del 23 gennaio 2007, di verificare presso l'assessorato di cui sopra quali siano gli effettivi intendimenti della Regione Toscana in termini di tutela e programmazione territoriale;

se ritengano che la predisposizione da parte dell'assessorato toscano all'urbanistica e programmazione territoriale di un incarico per la modifica dello strumento paesaggistico regionale ad un professionista esterno all'ente regionale – passibile di danno erariale nei confronti della pubblica amministrazione – sia pienamente conforme alle restrizioni introdotte in materia di incarichi professionali esterni alle amministrazioni pubbliche dal decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, recante «Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria», convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

(4-02588)

BENEDETTI VALENTINI. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

recenti analisi, condotte da Confagricoltura, Coldiretti ed altre primarie organizzazioni agricole, sulla base dei dati ISTAT ed ISMEA relativi all'anno 2009, ribadite, come si apprende dalla stampa, anche in occasione della convocazione dei produttori di pasta da parte del garante dei prezzi Roberto Sambuco, fanno constatare un impressionante incremento della forbice dei prezzi tra produzione di grano e consumo della pasta alimentare (ben il 3,4 per cento di aumento) a fronte del calo *record* nel costo dei cereali (addirittura del 28,2 per cento);

secondo il dettaglio di tali analisi, nel corso del 2009 il prezzo della pasta è ulteriormente aumentato del 3,4 per cento, cioè portandosi in media a 1,4 euro al chilo, mentre il grano duro viene pagato ai produttori in media 0,18 euro al chilo, risultandone un ricarico superiore al 400 per cento se si tiene conto delle rese di trasformazione;

nonostante il consumo di pasta in Italia sia rimasto pressoché stabile (con un aumento dello 0,1 per cento), peraltro enormemente superiore e anzi multiplo di quello rilevato in ogni altro Paese, dando luogo ad 1,5 milioni di tonnellate di pasta consumata, per un controvalore di 2,8 miliardi di euro, si assiste ad un crollo verticale dei prezzi pagati per il grano ai produttori, che in queste condizioni sono costretti a ridurre le semine di grano duro, le quali quest'anno si calcola che interesseranno non più di circa un milione di ettari, con un calo intorno al 25 per cento;

non mancano le iniziative promosse dalle organizzazioni più direttamente interessate, come il «Progetto Filiera agricola tutta Italiana» per combattere distorsioni e anomale speculazioni, mercati diretti degli agricoltori con la formula «Kilometro zero», cooperative e consorzi agrari che hanno varato la *holding* «Consorzi agrari d'Italia», ed altre ancora, considerato che in realtà le distorsioni hanno interessato l'intero sistema agroalimentare, con prezzi riconosciuti agli agricoltori in campagna ridotti in media dell'11,1 per cento nel 2009;

tutte queste e simili iniziative non hanno avuto però che un effetto meramente lenitivo della situazione che resta gravissima per i produttori, mentre poco o niente possono incidere sullo specifico settore dei grani duri e della filiera di trasformazione, produzione, distribuzione e vendita di pasta alimentare, filiera nella quale, oltre tutto, non vanno a scaricarsi gli oneri e gli inconvenienti propri di generi a breve conservazione e rapido deterioramento;

a giudizio dell'interrogante l'oggettività di questi dati, che suscitano un allarme altissimo per la stessa sopravvivenza di un intero settore dell'economia agricola italiana, non deve dare luogo affatto ad una sommaria polemica frontale contro l'industria alimentare e pastaria, che svolge un ruolo importante nello scenario produttivo italiano e nella valorizzazione delle eccellenze e tipicità nell'offerta alimentare del nostro Paese, verso l'interno e verso l'estero; ma impone nondimeno immediati, robusti e percepibili interventi di correzione e durevole riequilibrio se non si vuole che scompaiano dall'Italia intere produzioni di grano e cereali, e con esse gli agricoltori che ancora resistono in un comparto che, contro sbrigativi e sbagliati profeti, costituisce ancora una delle componenti più vive e identitarie della nostra economia e dell'interscambio commerciale,

si chiede di sapere quali iniziative siano state adottate nel corso del 2009 e saranno adottate nel 2010 per affrontare la descritta emergenza, e quali ulteriori e più risolutive misure si intendano attuare per correggere le distorsioni reddituali che puniscono duramente i produttori agricoli nel settore dei cereali, e dei grani in particolare, e comunque per propiziare quelle razionalizzazioni possibili della filiera che consentano una durevole sopravvivenza ed operatività delle aziende agricole che non hanno ancora abbandonato, e magari non vorrebbero abbandonare, queste produzioni.

(4-02589)

NESPOLI. – *Ai Ministri per la pubblica amministrazione e l'innovazione e dell'interno.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il Comune di Napoli, a mezzo di disposizione dirigenziale prot. 295 del 29 dicembre 2009, emetteva un bando relativo alla copertura, mediante progressione verticale, di 100 posti di categoria «D», I livello economico, per il profilo professionale di istruttore direttivo di vigilanza;

tale bando, in dispregio del decreto del Presidente della Repubblica n. 487 del 1994, richiede il possesso dei requisiti alla partecipazione non alla data dell'indizione, bensì alla data di scadenza del termine stabilito per la presentazione delle domande di ammissione;

lo stesso bando presenta una serie di anomalie rispetto al già citato decreto del Presidente della Repubblica anche in riferimento ai punteggi minimi da ottenersi alle prove sostenute ai fini dell'ammissione al colloquio successivo;

in difformità al CCNL ed al regolamento per la disciplina delle progressioni verticali, quale requisito di ammissione, è consentita la partecipazione per posti di categoria «D» al personale munito di licenza media inferiore mentre, per le progressioni dalla inferiore categoria «B» a quella «C», è invece previsto il possesso del diploma di scuola media superiore,

la pubblicazione del diario d'esame sarà effettuata, ed avrà valore di notifica, all'albo pretorio dell'ente e non già tramite il sito *Internet* del Comune, ma attraverso la rete *Intranet*, accessibile unicamente agli istruttori direttivi e non anche da parte di tutti i concorrenti di grado inferiore;

la prova selettiva, composta di due prove contestuali, non prevede una giusta penalizzazione per le risposte errate e si intenderebbe superata con il punteggio minimo di 12/20 e non quella di 14/20 sancita dal già citato decreto del Presidente della Repubblica;

anche in riferimento all'attribuzione del punteggio comparato all'anzianità di servizio ed ai titoli di studio vi è una profonda sperequazione, si tratterebbe, di fatto, di una barriera aritmetica insuperabile per i più giovani, a totale vantaggio degli anni di servizio prestati e non dei titoli di studio posseduti;

la pubblicazione della graduatoria provvisoria, avversa la quale i candidati potranno opporre ricorso, avverrà, anche questa, solo all'albo pretorio dell'ente e sulla rete *Intranet* con tutte le limitazioni della piena fruibilità già descritte,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di tale procedimento concorsuale indetto dal Comune di Napoli e, per quanto espresso in premessa, in considerazione delle innumerevoli e palesi illegittimità contenute nel bando, quali celeri iniziative di competenza intendano adottare affinché le procedure selettive previste siano bloccate.

(4-02590)

