

in precedenza il sottoscritto interpellò il Governo in riferimento alla posizione del Procuratore della Repubblica di Bologna che, in un comunicato apparso sui quotidiani locali il 3 giugno 2006, aveva dichiarato di far parte di un comitato per il no al referendum confermativo del 2006 assumendo così un comportamento obiettivamente esorbitante dalle proprie competenze. Anche in quell'occasione l'interpellante chiese al Governo, nell'ambito delle sue competenze, se esistessero i presupposti per promuovere un'azione disciplinare al fine di dimostrare all'opinione pubblica che l'imparzialità e obiettività nell'amministrazione della giustizia è un principio fondamentale della nostra legislazione e che il magistrato è tenuto in ogni circostanza ad un particolare dovere di sobrietà e riservatezza proprio per tutelare la dignità della sua alta funzione;

i casi summenzionati, a parere dell'interpellante, sono emblematici di una situazione generalizzata e molto più diffusa di quanto non appaia —:

se sussistano i presupposti per adottare iniziative ispettive, organi dell'esercizio di tutti i poteri di sua competenza;

se non intenda adottare iniziative normative per rafforzare l'indipendenza della magistratura, ristabilendo a tutti gli effetti con sanzioni precise il principio della apoliticità del magistrato. (4-05854)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

PILI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il sistema dei trasporti in Sardegna è ancora caratterizzato da condizioni di grave disagio e deficit infrastrutturale, gestionale ed organizzativo che producono non solo una bassa qualità del servizio

offerto ma costituiscono un ostacolo al decollo della crescita e dello sviluppo economico;

alle oggettive difficoltà derivanti dalla insularità, dalla conformazione prevalentemente montuosa del territorio regionale, dalla bassa densità insediativa, si somma uno storico deficit di infrastrutturazione complessiva, che incide negativamente sullo sviluppo « sistemico » dell'intera regione, costituendo un ostacolo al decollo della crescita e dello sviluppo economico;

al costo ed alle difficoltà proprie della condizione insulare, col conseguente basso livello di accessibilità alla rete nazionale ed europea, si unisce la debolezza delle connessioni interne all'isola, causate sia da forti carenze della rete stradale, sia dalla insufficiente dotazione infrastrutturale e dai mediocri livelli di servizio in particolare sulle linee ferroviarie;

nel futuro del sistema ferroviario in Sardegna permangono gravissimi motivi di preoccupazione, peraltro posti in maggiore evidenza dai recenti incidenti mortali:

in data 15 giugno 2007 lungo la tratta a scartamento ridotto Nuoro-Macomer, nel quale hanno perso la vita due passeggeri e un macchinista e in data 27 dicembre 2009 lungo la tratta a scartamento ordinario Chilivani-Sassari, nel quale ha perso la vita un macchinista. La tratta, interessata da fenomeni franosi, è a tutt'oggi chiusa all'esercizio;

nelle Ferrovie sarde persiste, da oltre un ventennio, una condizione di criticità grave, che rischia di condurre l'intera regione ad un assetto trasportistico monomodale (tutto strada) in totale controtendenza rispetto alle tendenze nazionali ed europee;

alcune carenze assimilabili ai contesti del Mezzogiorno e della Sardegna si riferiscono ai bassi livelli di accessibilità alla rete nazionale ed europea, nonché al proprio interno, causati da insufficienti dotazioni infrastrutturali ed ancora più da mediocri livelli di servizio sia delle linee che delle infrastrutture, ad una disomo-

genea distribuzione territoriale delle residenze e delle attività che evidenziano aree a bassa densità di popolazione;

l'infrastruttura regionale risulta essere collegata solo teoricamente alla direttrice tirrenica, afferente l'asse Ferroviario n. 1 Berlino-Verona/Milano Bologna-Napoli-Messina-Palermo, attraverso i collegamenti marittimi e il tratto ferroviario di connessione con il porto di Civitavecchia;

la necessità di un effettivo ammodernamento del sistema ferroviario della Sardegna, risulta ad avviso dell'interrogante a tutt'oggi non condivisa ed estranea alla pratica operativa, di RFI, Trenitalia, Cargo, confermandosi una situazione di *deficit* d'esercizio sintetizzabile a partire dal dato, antistorico, di una velocità media (lungo la rete ferroviaria nazionale) nell'ordine dei 70 chilometri all'ora;

la condizione di criticità prefigura un futuro di abbandono per un patrimonio costituito da 436 chilometri di tracciato a scartamento ordinario, non elettrificata, per grandissima parte a semplice binario, sin qui gestita da FS spa, e da altri 626 chilometri da linee a scartamento ridotto, passati alla gestione regionale con l'assenso secondo l'interrogante non giustificabile della precedente giunta regionale, ma in assenza di qualsiasi risorsa sufficiente ad una seppur minima messa in sicurezza né tantomeno al suo adeguamento infrastrutturale;

la provincia di Cagliari, la più popolosa, per fare un esempio, risulta 98^a fra le province italiane, terzultima nel Mezzogiorno, ha un indice relativo alla rete ferroviaria di 24,7, leggermente superiore alla media regionale (24,5) ma comunque, nettamente al di sotto della media delle regioni del Mezzogiorno (84,7);

la dotazione regionale di infrastrutture ferroviarie, la rete di livello nazionale, gestita da RFI, è costituita da 437 chilometri di linea (2,6 per cento del totale nazionale) a scartamento ordinario, semplice binario e non elettrificata. Solo 16,6

chilometri sono a doppio binario (Cagliari-Decimomannu), cui s'aggiungono circa 8 chilometri nella nuova tratta in galleria a Bonorva;

la densità ferroviaria, indice d'accessibilità del territorio, rapporto tra estesa delle linee e superficie regionale, è di 18 metri/chilometro quadrato, contro un valore medio nazionale di 55; il grado di diffusione ferroviario della Sardegna è quindi un terzo di quello nazionale;

la rete è suddivisa in linee fondamentali (Cagliari-Chilivani-Olbia), complementari (Chilivani-P. Torres) e secondarie (Decimomannu-Iglesias; Villamassargia-Carbonia) con riferimento alla relativa funzione e all'entità del traffico;

il Piano regionale dei trasporti, ed il Piano regionale delle merci, come da ultimo approvato dalla giunta regionale con deliberazione n. 12/26 in data 16 aprile hanno indicato tra i progetti prioritari l'ammodernamento e velocizzazione della rete ferroviaria sarda;

L'Intesa generale quadro stipulata l'11 ottobre 2002 tra il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed il presidente della regione autonoma della Sardegna, nella quale sono indicate quali opere « di preminente interesse nazionale » ha individuato gli interventi ricadenti nel territorio sardo tra quelli inseriti nel 1° programma delle infrastrutture strategiche;

in tale Intesa le parti hanno convenuto che le risorse finanziarie occorrenti per la realizzazione degli interventi ivi previsti « saranno comunque rese disponibili fino alla completa realizzazione delle opere secondo gli importi che risulteranno dai quadri economici dei progetti approvati » e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti « si impegna fin d'ora a sostenere, con risorse proprie e/o delle aziende vigilate, gli oneri economici per la progettazione di specifiche opere rientranti fra quelle per le quali le parti determineranno di collaborare »;

il documento n. 161 del 22 gennaio 2003, sottoscritta, tra il capo del dipartimento coordinamento e sviluppo del territorio del Ministero delle infrastrutture e trasporti e il capo del dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione del Ministero dell'economia e delle finanze, è finalizzato ad armonizzare i contenuti delle intese istituzionali di programma e degli accordi di programma quadro con quanto previsto nelle intese generali quadro in ordine al 1° Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla citata delibera CIPE 21/2001 anche ai fini dell'appropriata gestione e rafforzamento delle attività di monitoraggio;

il programma attuativo, conseguente all'intesa del 2002 e all'accordo approvato dalla giunta regionale nel 2003, per quanto riguarda il trasporto ferroviario, prevedeva di:

a) ampliare, potenziare e velocizzare la rete ferroviaria, al fine di renderla idonea a garantire un adeguato livello di qualità nonché ad aumentare l'offerta del servizio esistente, anche attraverso una sostanziale riduzione dei tempi di percorrenza. A questo fine le parti concordano che gli interventi infrastrutturali previsti nel presente Accordo, con le risorse disponibili e quelle programmate, sono funzionali all'obiettivo di ridurre, entro il quadriennio 2004-2007, i tempi di percorrenza sulle due relazioni Cagliari-Sassari-Porto Torres e Cagliari-Chilivani-Olbia-Golfo Aranci, in misura tale da elevarne il livello di concorrenzialità con le altre modalità di trasporto;

b) potenziare le principali linee ferroviarie per realizzare un significativo spostamento modale di quote di traffico dal sistema su gomma a quello su ferro. Tale obiettivo, peraltro, dovrà essere realizzato anche attraverso un riordino dei sistemi su gomma diretto ad eliminare eventuali parallelismi nell'offerta e, viceversa, a favorire l'interscambio gomma/ferro in prossimità delle stazioni;

c) realizzare interventi di collegamento ai nodi urbani ed ai servizi portuali ed aeroportuali;

la definitiva attribuzione delle risorse del Programma operativo nazionale (PON) trasporti 2000-2006 registra una pesante penalizzazione subita dalla regione Sardegna, in particolare nel settore delle ferrovie, ove il responsabile nazionale delle misure 1.1 e 2.1 risulta non aver proceduto a sviluppare la progettualità necessaria all'attuazione di un complesso di intervento mirati alla velocizzazione della principale linea ferroviaria regionale (Cagliari/Porto Torres/Golfo Aranci);

il recente documento del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti « Selezione dei progetti per la realizzazione del PON Trasporti 2000/2006 – Lista Progetti CdS 25 maggio 2009 » mostra, per il settore delle ferrovie una situazione che emerge in tutta la sua gravità;

il Programma operativo nazionale trasporti 2000-2006 in Sardegna alla misura 1.1 – Miglioramento della rete e del servizio ferroviario attraverso l'adeguamento della linea – con una dotazione di euro 1.518.420.228 (il 33,6 per cento dell'intero PON trasporti) ha totalmente escluso dall'intervento la Regione Sardegna;

la misura 3.3 – Sviluppo delle infrastrutture finalizzate all'intermodalità delle merci, che ha avuto grosse difficoltà anche alla scala nazionale, per incertezze connesse al rispetto delle regole della concorrenza, ed alla conseguente impossibilità di finanziare infrastrutture destinate ad operatori privati ha anche in questo caso escluso la Sardegna;

nei bilanci di RFI, responsabile delle misure 1.1 e 2.1 del PON Trasporti 2000-2006, è effettivamente presente una assegnazione complessiva di euro 2.086.936.887. L'ammontare di risorse teoricamente destinato alla Regione, stimabile sulla base della quota dell'11,95 per cento, in euro 249 milioni circa, in ragione dell'assenza di progettazione, è stato distribuito sui territori delle altre regioni del Mezzogiorno;

nella programmazione 2007-2013 si rende necessario recuperare con somma

urgenza tali risorse, opportunamente rivalutate anche per non perseverare nella seguente, ad avviso dell'interrogante inaccettabile programmazione 2007-2013 in quanto:

a) il Programma nazionale «reti e mobilità», inizialmente destinato a tutte le regioni del Mezzogiorno non ha infatti ricompreso Abruzzo, Molise, Basilicata e Sardegna, risultando a tutt'oggi operativo solamente nella sezione finanziata del FERS, per le sole regioni rimaste nell'Obiettivo 1 (giòva al riguardo rilevare che lo sfioramento statistico di taluni indici economici non equivale ad un recupero del deficit infrastrutturale pregresso);

b) il programma di interventi relativo all'alta velocità e all'adeguamento infrastrutturale delle dorsali ferroviarie nazionali non ricomprende, tra le regioni destinatarie, la Sardegna;

c) gli interventi del Fondo infrastrutture sin qui definiti interessano solo marginalmente la regione sarda, comunque esclusa dagli interventi di adeguamento della rete ferroviaria;

d) gli interventi previsti dal decreto-legge 29 novembre 2008 n. 185 convertito con modificazioni dalla legge n. 2 del 2009, recante misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale, destinano una specifica sezione di intervento, per 2400 milioni di euro al sostegno delle ferrovie e del trasporto pubblico locale, utilizzando a tal fine le risorse del FAS 2007-2013;

e) l'articolo 25 della medesima disposizione, al comma due cita esplicitamente i soli contratti di servizio di Trenitalia con le sole regioni a statuto ordinario «Per assicurare i necessari servizi ferroviari di trasporto pubblico, al fine della stipula dei nuovi contratti di servizio dello Stato e delle Regioni a statuto ordinario con Trenitalia spa, è autorizzata la spesa di 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011»: una re-

strittiva applicazione di tale norma condurrebbe quindi ad una paradossale penalizzazione di tutte le regioni a statuto speciale, contraddicendo lo stesso principio ispiratore dell'omogeneità del sistema ferroviario italiano;

f) analoga perplessità riguarda la ripartizione delle risorse, al cui onere (1440 milioni di euro per l'anno 2009 e 480 milioni di euro per ciascuno degli anni 2010 e 2011), ai sensi dei commi 3 e 4 del citato articolo 25, «si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 61, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate, a valere sulla quota destinata alla realizzazione di infrastrutture ai sensi dell'articolo 6-*quinquies* del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133», (...) «Ferrovie dello Stato spa presenta annualmente al Ministro dell'economia e delle finanze una relazione sui risultati della attuazione del presente articolo, dando evidenza in particolare del rispetto del criterio di ripartizione, in misura pari rispettivamente al 15 per cento e all'85 per cento, delle quote di investimento riservate al nord e al sud del Paese.»;

risulta inaccettabile che tali risorse relative al fondo aree sottoutilizzate, all'interno del contesto nazionale, ed in particolare del Mezzogiorno contrastino con i criteri di ripartizione che non dovrebbero discostarsi per alcuna ragione da quelli assunti dal Quadro strategico nazionale 2007-2013, che hanno da tempo codificato, in favore della Sardegna, una quota di ripartizione pari al 12,61 per cento del totale delle risorse dedicate al Mezzogiorno (Delibera CIPE 166/2007, tabella 4);

un eventuale scostamento da tali criteri di ripartizione andrebbe adeguatamente motivato, ad esempio sulla base di una compensazione per il pregresso non assegnato, ovvero assumendo criteri specifici relativi al fabbisogno infrastruttu-

rale, misurabile attraverso fattori oggettivi quali l'estesa chilometrica, o l'insufficienza della velocità commerciale lungo linea: va detto sin d'ora che criteri di assegnazione delle risorse fondati sul riconoscimento dell'effettivo *deficit* infrastrutturale, condurrebbero a coefficienti di ripartizione delle risorse destinate al Mezzogiorno sensibilmente superiori al *quantum* sin qui solo teoricamente riconosciuto alla regione Sardegna. E di fatto comunque negato nell'ambito della richiamata programmazione;

i criteri di ripartizione di tali somme all'interno del contesto nazionale, ed in particolare del Mezzogiorno non devono discostarsi in alcun modo se non per incrementarli, ai fini di ulteriore compensazione del pregresso sottratto, da quelli che il quadro strategico nazionale utilizza per la distribuzione delle risorse alla scala regionale, com'è noto pari 12,61 per cento per ciò che attiene la regione Sardegna (delibera CIPE 166/2007, tabella 4);

i criteri di riparto dovrebbero essere sensibilmente superiori a tale quota, soprattutto se si prendesse in considerazione ad esempio il dato di fabbisogno infrastrutturale (rilevabile dalla estesa chilometrica, e dalla modesta velocità commerciale lungo linea);

la stima del *quantum* di risorse FAS, riparto nazionale, da assegnarsi alla regione Sardegna va comunque effettuata con la massima celerità al fine di recuperare i divari registrati e incrementati negli anni;

il citato comma due dell'articolo 25 del decreto-legge n. 185 del 2008, non ha esplicitamente inserito nel riparto le regioni a Statuto speciale, richiamando esclusivamente le sole regioni a statuto ordinario;

una restrittiva applicazione della norma costituirebbe una paradossale penalizzazione per tutte le regioni a statuto speciale, contraddicendo lo stesso principio ispiratore dell'omogeneità del sistema ferroviario italiano;

il sostanziale disimpegno di RFI ha condotto ad un progressivo abbattimento dei livelli di servizio sul sistema ferroviario della Sardegna:

come emerge dalla lettura degli orari riportati dal sito Trenitalia a velocità commerciale media sulla rete RFI s'aggira, in Sardegna, sui 65-70 chilometri orari;

soltanto uno dei 5 collegamenti Cagliari-Sassari (261 chilometri in ferrovia, 215 chilometri sulla strada statale 131) è infatti effettuato dal treno più veloce in 2 ore e 50 minuti (velocità commerciale 92 chilometri orari); gli altri quattro impiegano delle 3 ore e 30 minuti alle 4 ore, con una velocità commerciale media oscillante tra i 75 ed i 65 chilometri orari: tempo superiore del 50 per cento rispetto a quello « impiegabile » da un'autovettura di media cilindrata sulla strada statale 131;

il collegamento Sassari-Olbia (116 chilometri) è coperto in circa 1 ora e 50 minuti, alla velocità commerciale inferiore ai 65 chilometri orari;

la tratta « *inter-city* » a più alto traffico (Cagliari-Oristano, 94 chilometri), che si sviluppa su tracciato in piano, è percorsa da circa 18 treni giornalieri, ma solamente 2 corse/die effettuano la tratta in 56 minuti circa, alla velocità commerciale di oltre 100 chilometri orari: per le altre, i tempi di connessione giungono ai 70, 80, 110 minuti, segnate quindi da uno *standard* di esercizio che abbatte le velocità commerciali sino ai 60 e addirittura ai 47 chilometri orari;

a tale rete si aggiungono 620 chilometri di rete ferroviaria a scartamento ridotto, passata dalla gestione governativa alla gestione regionale in assenza di alcun progetto di ammodernamento, sulla quale la velocità di percorrenza oscilla tra i 60 chilometri orari della Sassari-Alghero e della Cagliari-Mandas, per ridursi ai 33 chilometri sulle tratte a valenza turistico e paesistica: Sorgono-Mandas-Arbatax, Palau-Arzachena-Tempio-Nulvi, Nuoro-Macomer-Bosa;

per tale sottosistema ferroviario regionale, sono necessari importanti momenti di riqualificazione:

sulle tratte a maggiore valenza urbana, per le quali si prospetta (con fondi regionali, nazionali e comunitari) il completamento delle azioni già avviate con le metropolitane leggere di Cagliari e Sassari, con la estensione delle tratte elettrificate, e la semplificazione degli attuali passaggi a livello, da ricondurre a normali intersezioni semaforiche;

per le tratte gravitanti sui centri urbani, per le quali occorre a ricondurre a *standard*, in particolare sulle tratte pianeggianti, le velocità di esercizio;

sulle tratte che attraversano i territori montani, segnandone paesaggio e storia, sulla quali la domanda di « turismo ambientale » ha mantenuto *trend* di crescita nell'ordine del 7-8 per cento all'anno, sino a lasciare invase quote elevate di domanda, per l'insufficienza dei treni (dedicati alla domanda pendolare) e per la carenza di figure rare quali quelle dei macchinisti, in favore dei quali sono state peraltro applicate le norme relative al prepensionamento degli addetti;

ai sensi del comma 837 dell'articolo 1 della legge Finanziaria per il 2007 tali linee sono passate alla gestione regionale. Senza alcuna risorsa aggiuntiva, e senza registrare, e quantificare, i danni conseguenti ad oltre un cinquantennio di sostanziale assenza di investimenti, all'interno di un accordo a tutt'oggi privo delle risorse necessarie alla messa in sicurezza ed all'ammodernamento dell'infrastruttura;

il « Corridoio plurimodale Sardegna continente » è privo del servizio di traghettamento ferroviario delle merci, sospeso da Trenitalia a partire dal luglio 2008;

risultano disattesi anche gli impegni assunti da Trenitalia per garantire almeno il transito delle carrozze ferroviarie destinate alla Keller di Villacidro: che sono invece a tutt'oggi ferme a Civitavecchia,

impossibilitate ad essere imbarcate, mentre per le maestranze dell'azienda, impossibilitata ad operare nonostante la presenza di specifiche commesse, si prospetta la cassa integrazione;

sulla tratta ferroviaria Nuoro-Macomer, dopo l'incidente del 15 giugno 2007 nel quale hanno perso la vita due passeggeri e un macchinista non è stato, a tutt'oggi, effettuato alcun intervento;

la tratta ferroviaria Chilivani-Sassari, sulla quale per un fenomeno franoso ha perso la vita, il 27 dicembre 2009, nel quale ha perso la vita un macchinista delle Ferrovie, non è a tutt'oggi riaperta all'esercizio, dimostrando in tutta la sua gravità lo stato di abbandono in cui versa la rete ferroviaria sarda, con particolare riferimento alle condizioni di sicurezza;

risulta evidente la penalizzazione subita dalla Sardegna sia in termini di mancata assegnazione di risorse pregresse, sia in termini di continuo decadimento del livello di servizio ferroviario;

appare impegno inderogabile la stima del *quantum* da assegnare alla Regione a valere sul riparto nazionale (e/o sul fondo infrastrutture) delle risorse FAS 2007-2013, risorse statali, riparto nazionale, da effettuarsi con la massima celerità, al fine di recuperare i divari registrati e incrementati negli anni, col concorso del Ministero dell'economia e delle finanze e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna;

la legge 5 maggio 2009, n. 42 « Delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'articolo 119 della Costituzione » pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 103 del 6 maggio 2009, all'articolo 22, prevede:

(Perequazione infrastrutturale)

1. In sede di prima applicazione, il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro per le riforme per il federalismo, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per i rap-

porti con le regioni e gli altri Ministri competenti per materia, predispone una ricognizione degli interventi infrastrutturali, sulla base delle norme vigenti, riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. La ricognizione è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

a) estensione delle superfici territoriali;

b) valutazione della rete viaria con particolare riferimento a quella del Mezzogiorno;

c) *deficit* infrastrutturale e *deficit* di sviluppo;

d) densità della popolazione e densità delle unità produttive;

e) particolari requisiti delle zone di montagna;

f) carenze della dotazione infrastrutturale esistente in ciascun territorio;

g) specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione.

2. Nella fase transitoria di cui agli articoli 20 e 21, al fine del recupero del *deficit* infrastrutturale, ivi compreso quello riguardante il trasporto pubblico locale e i collegamenti con le isole, sono individuati, sulla base della ricognizione di cui al comma 1 del presente articolo, interventi finalizzati agli obiettivi di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione, che tengano conto anche della virtuosità degli enti nell'adeguamento al processo di convergenza ai costi o al fabbisogno *standard*. Gli interventi di cui al presente comma da effettuare nelle

aree sottoutilizzate sono individuati nel programma da inserire nel Documento di programmazione economico-finanziaria ai sensi dell'articolo 1, commi 1 e 1-bis, della legge 21 dicembre 2001, n. 443 —:

se il Governo non ritenga urgente definire un piano di riequilibrio delle condizioni infrastrutturali e strutturali del sistema trasporti ferroviari della Sardegna a partire dalla definizione di progetti capaci di eliminare i consistenti divari su tutti i parametri di efficienza delle reti ferroviarie sarde;

se il Governo non ritenga di dover assumere decise iniziative nei confronti di Ferrovie dello Stato e RFI, prima di qualsiasi trasferimento di competenze alla regione, per un adeguamento strutturale dei tracciati delle principali dorsali ferroviarie, con il conseguente inserimento anche della Sardegna tra le regioni destinatarie degli interventi dedicati all'alta velocità ed all'effettivo ammodernamento della rete ferroviaria nazionale;

se il Governo non intenda, prima di qualsiasi attuazione di norme di trasferimento di competenze alla regione Sardegna, di attribuire apposite risorse tese al riequilibrio infrastrutturale e funzionale del sistema ferroviario sardo;

se il Governo non ritenga di dover ridefinire i mancati stanziamenti di risorse degli anni passati, per responsabilità diretta dei soggetti che non hanno definito adeguate progettazioni per l'ammodernamento e la velocizzazione della rete ferroviaria della Sardegna;

se il Governo non ritenga di dover imporre, prima di qualsiasi trasferimento di competenze alla regione, alle Ferrovie dello Stato e RTI un adeguamento strutturale dei tracciati delle principali dorsali ferroviarie della Sardegna con il conseguente inserimento anche della Sardegna tra le regioni destinatarie degli interventi dell'alta velocità considerato l'appartenenza della regione stessa allo Stato italiano;

se il Governo, alla luce della fallimentare esperienza del precedente governo regionale che aveva rinunciato al miglioramento della rete ferroviaria per affidare il miglioramento della rete ferroviaria a paventati « miracolistici » treni, non ritenga di dover valutare l'urgente necessità di definire una correzione dei rettifili dei tracciati ferroviari tali da poter favorire anche in Sardegna l'utilizzo di mezzi adeguati al parametro nazionale ed europeo;

se il Governo anche alla luce dei mancati stanziamenti di risorse degli anni passati, per responsabilità diretta di soggetti che non hanno definito adeguate progettazioni per l'ammodernamento e la velocizzazione della rete ferroviaria regionale, non ritenga di dover ridefinire, all'interno del contratto di programma RFI, gli stanziamenti in favore della Regione Sardegna;

se non ritenga di dover assumere le opportune iniziative, eventualmente normative, per applicare l'articolo 25, comma 2, del decreto-legge n. 185 del 2008 includendo anche le regioni a statuto speciale tra quelle destinatarie della ripartizione dei fondi destinati al miglioramento delle ferrovie;

se il Governo non ritenga necessario ed urgente coinvolgere la Sardegna nella procedura prevista al comma 1 dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009 n. 103, predisponendo quindi ai sensi del comma 2, dell'articolo 22 citato, d'intesa con la regione, un concreto piano attuativo per il recupero del *deficit* infrastrutturale progressivo. (5-02381)

Interrogazione a risposta scritta:

RAISI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

sono apparsi, all'indomani dell'elezione dell'onorevole Pier Luigi Bersani a Segretario del Partito Democratico, negli

spazi pubblicitari all'interno delle stazioni ferroviarie molti manifesti del Partito Democratico —:

quali siano state le condizioni economiche che la società Ferrovie dello Stato ha concordato con il Partito Democratico per l'affissione dei suddetti manifesti. (4-05856)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta scritta:

SARUBBI, COLOMBO, BINETTI, BUCCHINO, D'INCECCO, FARINA COSCIONI e TOUADI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il 31 luglio 2008 il comune di Roma ha presentato il cosiddetto « Piano nomadi » che, fra l'altro, prevedeva la costruzione di 6 campi autorizzati (7 sono già presenti) — ovvero dotati di prefabbricati, luce, fogne, acqua corrente, vigilanza e servizi — e lo smantellamento dei campi abusivi presenti sul territorio;

nel febbraio 2009 è stato adottato dal Commissario delegato per l'emergenza nomadi — nella persona del prefetto di Roma — un regolamento che prevede l'ammissione presso i campi nomadi soltanto di stranieri che hanno titolo a restare in Italia, ossia coloro che siano in possesso di regolare permesso di soggiorno, nelle varie tipologie previste dal testo unico sull'immigrazione. In applicazione di esso, negli ultimi due mesi, si è proceduto a sottoporre i nomadi presenti nei campi ad accertamenti individuali circa il possesso dei requisiti previsti dalla legge o, in mancanza del titolo, a verificare le condizioni che potessero consentire il rilascio del permesso di soggiorno per motivi umanitari. Coloro che sono risultati privi di documenti regolari hanno presentato richiesta di asilo;

lunedì 18 gennaio 2010 sono stati compiuti una serie di interventi finalizzati allo sgombero di un grande campo abusivo