

solo il ricorso diretto al Ministro della Giustizia ha avuto esito favorevole, considerando un terrorista responsabile di gravissimi delitti, pluriomicida conclamato, come vittima di persecuzione politica;

anche la Farnesina si è appellata al Presidente brasiliano Lula da Silva, affinché si mobiliti per rivedere la decisione adottata dal suo Ministro della giustizia;

in teoria la decisione potrebbe essere ancora ribaltata dalla Corte Suprema che dovrebbe pronunciarsi entro febbraio sull'estradizione —:

quali iniziative il Ministro intenda assumere contro una decisione vergognosa e inaccettabile che offende la memoria delle vittime del terrorismo, sconcerta e addolora i loro parenti e che sottrae un terrorista assassino ad una giusta condanna dalla quale fugge da un tempo immemorabile. (4-02092)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

il trasferimento di competenze in materia di navigazione interna alle Regioni, e da queste successivamente alle Province ed in alcuni casi a Consorzi di Comuni, ha generato una disparità di interpretazioni delle leggi e regolamenti vigenti, aggravata spesso anche dalle difficoltà operative degli Uffici Provinciali della Motorizzazione Civile, organi preposti alle visite iniziali e periodiche delle imbarcazioni non da diporto;

risulta che giungano infatti, sia al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, che agli Uffici succitati, continue lamentele ed inviti ad uniformare l'interpretazione delle leggi, normative e circolari, nonché

solleciti per l'effettuazione delle visite e per l'evasione delle pratiche amministrative, di cui si è fatta interprete anche ATENA, Associazione Italiana di Tecnica Navale, che ha creato nel 2006 il Gruppo acque interne e promiscue al fine di favorire lo sviluppo di tale settore e di contribuire a risolvere le disfunzioni di cui sopra e che riterrebbe indispensabile, a tale scopo, l'istituzione, presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di un « Ufficio Nazionale della Navigazione interna »;

l'entrata in vigore (30 dicembre 2008) della Direttiva europea sulla navigazione interna (2006/87/CE suggerisce la necessità di chiarire le modalità di applicazione pratica della Direttiva, di uniformare la sua interpretazione in tutto il territorio nazionale, anche in relazione alle seguenti ulteriori considerazioni:

a) a livello Europeo è stato avviato dal 2006 il programma NAIADES che intende incoraggiare gli stati della Comunità che hanno vie navigabili interne a sviluppare il trasporto per tale modalità allo scopo di ridurre il trasporto terrestre sia per ragioni ambientali che di sicurezza;

b) nell'attuale organizzazione ministeriale è solo prevista la denominazione di una « Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne », all'interno della quale, tuttavia, non sono riportate attribuzioni specifiche per la navigazione interna (« vie d'acqua interne » sembra essere solo nominale);

c) si aggrava la distorsione provocata dal decreto legislativo n. 112 del 1998 nel quale non si tratta del personale addetto alla navigazione interna, del suo stato giuridico, della sua formazione, della sua sicurezza;

d) nell'attuale organizzazione dello Stato, a livello centrale presso il Ministero preposto, manca una qualsiasi forma di organizzazione che si occupi, in modo integrale, della navigazione interna ed in particolare, solo a titolo di esempio: delle promozioni e dei possibili finanziamenti

disponibili a livello europeo; della promozione per lo sviluppo della navigazione interna; del coordinamento di intervento sulle infrastrutture; delle modalità del trasporto per le vie di navigazione interna; della sicurezza della unità navali adibite alla navigazione interna; della formazione del personale addetto alla navigazione interna; della tutela/sicurezza sui luoghi di lavoro del personale addetto alla navigazione interna;

gli interventi infrastrutturali per il sistema idroviario padano-veneto sono effettuati con fondi dello Stato, distribuiti dalla Direzione Generale Porti alle Regioni competenti, nell'ambito delle quali vengono gestiti da apposite strutture che si dovrebbero coordinare tra loro;

a seguito di una richiesta specifica da parte dell'Organizzazione Internazionale ONU-UNECE relativa alla conoscenza della grandezza delle navi in grado di percorrere le vie navigabili interne italiane, non è stato possibile fornire dati completi a causa dell'eccessiva frammentazione delle conoscenze;

ormai non è più realizzabile una Direzione Generale dedicata alla Navigazione Interna, in quanto le Direzioni Generali, già definite, sono la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e la Direzione Generale Porti e considerato che la Direzione Generale per il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne non ha più le attribuzioni relative alla sicurezza della navigazione marittima ed al personale marittimo, passate con lo stesso regolamento organizzativo al Comando Generale del Corpo delle capitanerie di porto —

quali siano gli intendimenti del ministero in merito alla situazione sopra richiamata;

se non ritenga necessario prevedere l'istituzione di una Divisione dedicata alla « Navigazione per vie d'acqua interne », che dovrebbe avere attribuzioni relative a infrastrutture, unità navali e personale navigante della navigazione interna. (5-00869)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

da anni la società Autostrada del Brennero SpA accantona risorse per partecipare alla spesa necessaria a realizzare il tunnel di base del Brennero;

la società in questione ha un capitale azionario prevalentemente pubblico (Regione Trentino Alto Adige, Province Autonome di Trento e Bolzano, Comuni di Bolzano e Trento, altri enti locali della provincia di Verona e Modena) e solo in minima parte di privati;

la partecipazione della società di gestione dell'autostrada all'opera da realizzare, fu alla base della trattativa con il Governo per il rinnovo della concessione per l'autostrada Brennero-Modena —

se sia ancora possibile una partecipazione diretta della società Autostrada del Brennero alla spesa per la realizzazione del tunnel di base del Brennero, compatibile con le normative europee;

se sia da considerarsi legittima, sempre secondo le norme europee, la proroga della concessione a suo tempo concessa alla società Autostrada del Brennero, proprio in virtù del previsto impegno finanziario a favore della realizzazione di un'importante opera pubblica. (4-02066)

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

da alcuni anni è attivo a Bolzano un aeroporto che non ha ancora raggiunto i volumi di traffico passeggeri, tali da consentirgli una gestione in pareggio e quindi necessita di continui interventi finanziari da parte degli enti locali;

uno dei fattori che incide negativamente è lo scarso bacino d'utenza, costituito da circa 900.000 abitanti nella regione, una parte dei quali trova più age-

vole raggiungere l'aeroporto di Innsbruck in Austria, mentre coloro che abitano la parte meridionale del Trentino possono raggiungere più comodamente l'aeroporto Catullo di Verona;

una soluzione certamente utile per consentire un maggiore volume di passeggeri sarebbe la realizzazione di una fermata del treno nell'aerostazione di Bolzano che dista circa 30 metri dal binario della linea del Brennero e renderebbe più comodo raggiungere l'aeroporto per coloro che sono comunque costretti ad utilizzare l'auto per raggiungere gli aeroporti di Verona ed Innsbruck;

la realizzazione della fermata presuppone la realizzazione di un terzo binario al fine di non costituire intralcio agli altri treni e naturalmente va concordato l'eventuale intervento con la Provincia Autonoma di Bolzano che, tra l'altro, sarebbe interessata alla realizzazione del terzo binario fino alla stazione di Ora per spostare sulla ferrovia i pendolari che quotidianamente raggiungono il capoluogo —

se le Ferrovie sono interessate ad un investimento, peraltro non eccessivamente oneroso, che avverrebbe comunque con il concorso finanziario degli enti locali, garantendo una maggiore competitività all'aeroporto di Bolzano che, senza aumentare il numero dei voli giornalieri bensì la capacità dei passeggeri, raggiungerebbe il pareggio nella gestione economica e dall'altro lato consentirebbe alle ferrovie un interessante incremento di passeggeri.

(4-02067)

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

dallo scorso settembre i pendolari del Basso Piemonte sono tornati ad essere vittime degli stessi inconvenienti concernenti i treni da loro quotidianamente utilizzati per recarsi a lavoro;

molti viaggiatori quotidianamente subiscono seri e gravi ritardi sui treni del mattino soprattutto lungo la direttrice per Asti/Torino e, anche se in misura minore, lungo la direttrice per Alessandria e Genova;

a causa di malfunzionamento dei passaggi a livello tra Nizza Monferrato e Castelnuovo Calcea (problema già verificatosi anche la settimana scorsa), tutti i treni della mattina della linea di Asti hanno spesso ritardi variabili tra i 20 e 30 minuti con il diretto per Torino arrivato a destinazione con circa 45 minuti di ritardo;

sulla linea di Alessandria, si segnala l'ormai cronico ritardo del treno 10270 in partenza da Acqui per Alessandria alle 7.03 arrivato a destinazione con 13 minuti di ritardo;

i treni tutti soffrono di ritardi cronici, incompletezza dei convogli e sporcizia —

se i Ministri essendo a conoscenza della situazione non ritengano opportuno adoperarsi affinché Trenitalia si impegni a svolgere in modo soddisfacente la propria missione industriale cioè trasportare in condizioni dignitose, di sicurezza e puntualmente i pendolari, cioè i propri clienti, che quotidianamente percorrono la tratta del sud del Piemonte. (4-02074)

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

i pendolari della linea ferroviaria Milano-Como-Chiasso sono sul piede di guerra, e dopo l'ennesimo disservizio ai danni dei viaggiatori — che ha lasciato a terra o ferme sui treni per circa un'ora e mezza quasi 5mila persone, di cui 2mila in attesa al freddo nelle stazioni di Lissone, Desio e Seregno — il Comitato che li rappresenta ha scritto una dura lettera a Trenitalia, Rfi e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli;

nella lettera viene segnalato l'accaduto e si chiedono spiegazioni sullo stato della linea e del servizio, ritenuto non più tollerabile;

disagi e problemi si susseguono in continuazione ormai da anni, e stavolta all'origine delle proteste c'è la paralisi della linea avvenuta, in uno degli orari di massimo afflusso, 4 giorni fa, a causa del guasto ad un treno che, verificatosi poco dopo le 7, ha di fatto stoppato la linea fin quasi alle 9;

i pendolari non sono contenti del nuovo orario ferroviario e a protestare sono soprattutto gli utenti della fascia oraria che va dalle 20 alle 24. Sono per lo più studenti che frequentano istituti serali, o lavoratori che sono impegnati in quei settori che richiedono il doppio turno;

proteste giungono anche da altre parti, soprattutto dal comasco, dove i 15 mila pendolari che ogni giorno fanno spola tra il capoluogo lariano e la metropoli devono pagare il supplemento su *intercity*. Infatti la scelta è tra un *intercity*, che impiega poco più di 30 minuti a percorrere i 45 chilometri che separano Como da Milano, oppure treni locali, con tempo di percorrenza attorno all'ora e 20 minuti —:

se i Ministri, essendo a conoscenza della situazione, non ritengano opportuno adoperarsi affinché Trenitalia si impegni a rivedere sia gli orari che la composizione dei convogli al fine di limitare i disagi dei propri clienti, che quotidianamente percorrono una delle tratte più trafficate e redditizie della Lombardia. (4-02084)

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

dal 16 giugno 2008 la linea S6 Milano-Novara è stata prolungata fino alla stazione di Rogoredo e questo ha evidenziato ancora una volta lo stato di degrado in cui versa il sistema di trasporto ferroviario a servizio dei pendolari. Numerose

sono le segnalazioni e le sollecitazioni che vengono evidenziate da mesi da pendolari per i frequenti disservizi: ritardi, soppressioni, composizione ridotta dei treni rispetto allo *standard* previsto dal Contratto di servizio tra Regione Lombardia e Trenitalia (7 a doppio piano o 8 a piano ribassato), carrozze chiuse, sporche e fatiscenti;

con il prolungamento della linea a Rogoredo i pendolari si sono trovati in una situazione simile a Dicembre 2004, quando entrò in funzione il Passante: Trenitalia e Regione Lombardia si impegnarono a garantire un servizio estremamente impegnativo in totale assenza di mezzi (treni e personale). La soluzione adottata fu semplice: ridurre il numero di carrozze di ogni singolo treno per avere più treni a disposizione. Fu il caos. Ci vollero tre mesi perché la situazione si assestasse senza mai tornare minimamente accettabile;

ripetendo gli interventi del passato dall'inizio dell'estate appena trascorsa Trenitalia ha unilateralmente tagliato la composizione dei treni della linea S6 per i medesimi motivi;

a titolo di esempio, il treno 10657, da sempre composto da 7 carrozze a doppio piano (ne servirebbero 8, essendo il treno con maggiore affluenza di pendolari), viaggia abitualmente con una composizione di 6 carrozze, e talvolta è addirittura ridotta a 5. Il risultato è che il 15 ottobre scorso una signora è stata colta da malore mentre viaggiava stipata con altre centinaia di pendolari sull'ultima carrozza del treno 10657;

durante questi anni, i pendolari hanno sopportato disservizi di ogni genere (riscaldamento guasto, condizionamento inesistente, la pulizia dopo anni di proclami è rimasta ai livelli di indecenza che sono sotto gli occhi di tutti, la sicurezza è da tempo immemore una non-priorità di Trenitalia, informazione carente e pressapochista) e beffe (aumento dei biglietti senza miglioramento del servizio, abolizione del bonus mensile) ma ora che l'afflusso di viaggiatori è tornato ai livelli

consueti non è più immaginabile viaggiare con treni in queste condizioni, a composizione ridotta soprattutto quando la composizione minima è stata concordata in un contratto di servizio;

all'inizio del 2007 a seguito di un esposto del Comitato dei pendolari, l'Azienda Sanitaria Locale di Novara si pronunciò circa le condizioni di pulizia dei nostri treni. Dopo una serie di ispezioni vennero rilevate «carenti condizioni di pulizia», «servizi igienici in carenti condizioni di manutenzione», «degrado igienico», «odori molesti» il tutto dovuto a «scarsa attenzione nella pulizia delle carrozze, che vengono utilizzate diverse volte nella tratta, senza probabilmente sottoporle ad adeguati interventi di pulizia: lo testimoniano le carenti condizioni di pulizia rilevate già nelle ore del mattino». Trenitalia non ha fatto nulla, neanche dopo l'intervento dell'ASL;

il 10 gennaio 2009, si è svolto un incontro presso la sede della Provincia di Novara, ove erano presenti sia le istituzioni sia i comitati dei pendolari e sia Trenitalia con il dirigente regionale Claudio Teti;

nell'occasione sono stati portati all'attenzione dell'Azienda tutti i problemi che quotidianamente vivono i pendolari sulla tratta Novara-Milano, situazioni verificate dalle stesse Istituzioni locali, nel corso di viaggi sui treni della tratta;

nell'occasione il rappresentante di Trenitalia ha evitato di proporre soluzioni, anzi oltre a silenzi prolungati, al limite della reticenza ha solo presentato una serie di problematiche burocratiche, per la cui soluzione basterebbe solo un minimo impegno, unito alla volontà di cambiamento di prassi aziendale —:

se i ministri, essendo a conoscenza della situazione, non ritengano opportuno adoperarsi affinché Trenitalia si impegni a svolgere in modo soddisfacente la propria missione industriale cioè trasportare in condizioni dignitose, di sicurezza e puntualmente i pendolari, cioè i propri clienti,

che quotidianamente percorrono la tratta Milano-Novara e se non ritenga altresì opportuno segnalare formalmente a Trenitalia l'inadeguatezza dei dirigenti citati a fronte di un problema così delicato, proprio allo scopo che l'azienda possa correttamente rispondere alle esigenze dei suoi clienti. (4-02088)

\* \* \*

### INTERNO

#### Interpellanza:

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

in riferimento a quanto successo a Bologna sabato 3 gennaio 2009 il sottoscritto interpellante ha presentato l'interpellanza urgente n. 2-00260, firmata da numerosissimi colleghi, e che è stata svolta il 15 gennaio;

al termine della risposta del Governo, l'interpellante si è dichiarato «parzialmente soddisfatto», giacché pur condividendo l'impostazione complessiva della risposta governativa, l'interpellante stesso rilevava che alcuni elementi, dallo stesso esplicitati, mancassero nella risposta. L'interpellante chiedeva pertanto un supplemento di indagine e una verifica ulteriore presso la questura di Bologna in merito a detti elementi;

le perplessità dell'interpellante appaiono ora trovare un riscontro giacché in data 19 gennaio 2009 la procura di Bologna ha aperto una nuova inchiesta sulla preghiera islamica in piazza Maggiore, ipotizzando la violazione dell'obbligo di dare preavviso alla questura in caso di manifestazioni da tenersi in luogo pubblico;

su tale elemento, appunto, l'interpellante aveva ritenuto elusiva la risposta del Governo, anche perché — riguardo alla asserita «spontaneità» della manifestazione, sorgono interrogativi inquietanti in