



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

458^a seduta pubblica (pomeridiana)
giovedì 11 novembre 2010

Presidenza del vice presidente Chiti

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-VII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-10
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	11-16
<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>	17-31

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>			
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>			
INTERROGAZIONI			
Svolgimento:			
PRESIDENTE	Pag. 1, 3, 5 e <i>passim</i>		
CRAXI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri	2		
GRANAIOLA (PD)	3		
MANTOVANI, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti	5, 6, 7		
* FIORONI (PD)	5		
BODEGA (LNP)	7		
LATRONICO (PdL)	8		
ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI MARTEDÌ 16 NOVEMBRE 2010	9		
<i>ALLEGATO A</i>			
INTERROGAZIONI			
Interrogazione sulla morte di Daniele Franceschi	11		
Interrogazione sul ridimensionamento dell'aeroporto S. Egidio di Perugia	13		
		Interrogazione sulla normativa relativa al trasporto aereo di munizioni nel bagaglio da stiva	Pag. 14
		Interrogazione sulla possibile chiusura di alcuni stabilimenti delle «Officine Grandi Riparazioni»	15
		<i>ALLEGATO B</i>	
		CONGEDI E MISSIONI	17
		COMMISSIONI PERMANENTI	
		Richieste di osservazioni su atti	17
		GOVERNO	
		Trasmissione di atti per il parere	17
		MOZIONI, INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI	
		Apposizione di nuove firme a mozioni	18
		Interpellanze	18
		Interrogazioni	19
		Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	20
		<hr/>	
		N. B. - <i>L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.</i>	

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Futuro e Libertà per l'Italia: FLI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Io Sud, Movimento Repubblicani Europei): UDC-SVP-Aut:UV-MAIE-Io Sud-MRE; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente CHITI

La seduta inizia alle ore 16,03.

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 ai Resoconti della seduta.

Svolgimento di interrogazioni

PRESIDENTE. Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01699 sulla morte di Daniele Franceschi. Esprime i sentimenti di vicinanza del Senato della Repubblica alla signora Cira Antignano, madre di Daniele Franceschi, presente nelle tribune.

CRAXI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Ministero degli esteri è impegnato ad ottenere che la giustizia francese faccia piena chiarezza sulla morte di Daniele Franceschi, detenuto in attesa di giudizio nel carcere di Grasse per il presunto uso di una carta di credito falsa presso un casinò della Costa azzurra. Fin dall'inizio il console generale a Nizza si è adoperato per assistere la famiglia perché potesse vedere la salma prima dell'autopsia, e chiedendo alle autorità francesi che un medico di fiducia della famiglia potesse assistere all'autopsia, istanza però rigettata. Nonostante il ministro Frattini abbia segnalato all'omologo francese l'esigenza che il corpo venisse mantenuto in condizioni tali da rendere possibile un nuovo esame autoptico in Italia, al momento del rimpatrio si è appreso che la salma non era stata conservata ad una temperatura idonea ad assicurare la piena efficacia del secondo esame, all'esito del quale non sono state riscontrate lesioni traumatiche. Tuttavia, non sono

state neanche ottenute indicazioni certe sulle cause della morte per l'assenza degli organi interni, che non potranno tornare in Italia prima della metà di dicembre, a seguito dell'espletamento degli esami anatomo-patologici e tossicologici connessi all'inchiesta francese. Per quanto concerne la restituzione degli effetti personali di Daniele, il giudice istruttore francese ha ordinato alla polizia giudiziaria di cercare il diario e tutto il materiale che può contribuire allo sviluppo delle indagini. Dopo essere intervenuto per il rilascio della signora Antignano, fermata mentre manifestava di fronte al carcere di Grasse, il console generale ha anche chiesto chiarimenti in merito al provvedimento di fermo. Il ministro Frattini continuerà ad assistere la famiglia Franceschi affinché sia fatta piena luce sulla vicenda.

GRANAIOLO (*PD*). Pur apprezzando l'operato del console generale a Nizza, che si è molto adoperato per assistere la famiglia di Daniele Franceschi, nonché l'intenzione manifestata dal ministro Frattini di voler seguire personalmente l'evoluzione della vicenda, le risposte finora fornite non appaiono soddisfacenti. L'intervento del Governo non è stato sufficientemente incisivo verso le autorità francesi, che non hanno consentito ad un medico di fiducia della famiglia di assistere all'autopsia, non hanno conservato la salma in condizioni tali da consentire un nuovo esame medico in Italia e non hanno ancora restituito gli organi mancanti, prelevati per esami tossicologici tuttora in corso. Inadeguata è stata altresì l'azione del Governo italiano nei confronti della polizia della città di Grasse, che ha fermato e maltrattato la madre di Daniele mentre manifestava di fronte al carcere, nonché verso le autorità carcerarie che non hanno prestato le cure necessarie a soccorrere il ragazzo e non hanno ancora restituito il diario su cui Daniele annotava tutto ciò che accadeva durante la sua detenzione. Invita pertanto il Governo ad intervenire nuovamente presso le autorità francesi affinché gli organi siano restituiti in condizioni adeguate. La Commissione straordinaria per la tutela e la promozione dei diritti umani ha deliberato di svolgere un'indagine conoscitiva sulla situazione degli italiani detenuti all'estero.

PRESIDENTE. Passa all'interrogazione 3-01465 sul ridimensionamento dell'aeroporto S. Egidio di Perugia.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Ipotesi di chiusura o ridimensionamento di scali nazionali, tra cui quello di Perugia, non sono oggetto dello studio che è stato realizzato al fine di valutare i nodi del trasporto aereo nazionale in maniera interconnessa con gli altri sistemi di trasporto. Future scelte strategiche definiranno la missione di ciascuna realtà aeroportuale in un'ottica di valorizzazione delle strutture esistenti.

FIORONI (*PD*). Si rallegra del fatto che sia fugata ogni ipotesi di chiusura dell'aeroporto di Perugia. Si augura che anche nelle future scelte

strategiche sia tenuta nella dovuta considerazione l'importanza strategica dello scalo aeroportuale di S. Egidio per la regione umbra e per l'intero Centro Italia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01284 sulla normativa relativa al trasporto aereo di munizioni nel bagaglio da stiva.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Contestualmente all'entrata in vigore del Regolamento comunitario n. 300 del 2008 relativo alla sicurezza dell'aviazione civile ed applicando le norme in esso contenute, l'ENAC ha emanato una direttiva con la quale si esplicita la possibilità di trasportare munizioni nel bagaglio da stiva a condizione che siano rispettate specifiche norme di sicurezza.

BODEGA (*LNP*). La sicurezza è ovviamente una priorità per la Lega Nord che quindi accoglie favorevolmente l'indicazione di misure specifiche di prevenzione dei rischi connessi al trasporto di munizioni nel bagaglio aereo: l'interrogazione è nata dall'esigenza di non penalizzare l'attività venatoria o quella sportiva.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01380 sulla possibile chiusura di alcuni stabilimenti delle «Officine Grandi Riparazioni».

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. La chiusura da parte della società Trenitalia delle Officine di Melfi è dettata da esigenze di risanamento aziendale e di razionalizzazione produttiva e tecnologica. Lo stabilimento di Melfi, infatti, è caratterizzato da elevati costi fissi e da bassa produttività. Il personale sarà reimpiegato presso altri impianti e il volume complessivo delle attività di manutenzione e riparazione delle locomotive rimarrà costante.

LATRONICO (*PdL*). Si dichiara parzialmente soddisfatto della risposta. Pur comprendendo le ragioni che sono alla base della riorganizzazione aziendale, chiede che si realizzi un supplemento di indagine. In primo luogo, infatti, l'ammodernamento delle reti e della qualità dei servizi ferroviari costituisce un nodo centrale per il rilancio del Mezzogiorno. In secondo luogo, gli indici di produttività e di redditività dello stabilimento di Melfi sono di recente aumentati.

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 16 novembre.

La seduta termina alle ore 16,36.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CHITI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,03*).

Si dia lettura del processo verbale.

STIFFONI, *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 di interrogazioni.

Sarà svolta per prima l'interrogazione 3-01699 sulla morte di Daniele Franceschi.

Prima di dare la parola per la risposta al Sottosegretario di Stato per gli affari esteri, onorevole Stefania Craxi, vorrei salutare, perché è presente in tribuna, la signora Cira Antignano, madre del povero Daniele. Voglio rivolgerle, a nome mio e dei colleghi del Senato, il saluto più affettuoso ed esprimerle sentimenti di vicinanza al suo dolore e commozione per quello che è successo, cui anche noi ci sentiamo davvero di partecipare. La abbracciamo, dunque, con tutto il nostro affetto.

La rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere all'interrogazione.

CRAXI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Signor Presidente, anche il Governo desidera significare la sua vicinanza alla famiglia Franceschi, della quale possiamo solo intuire l'angoscia.

Il Ministero degli affari esteri, e il ministro Franco Frattini in prima persona, seguono con la massima attenzione la vicenda di Daniele Franceschi, deceduto nel penitenziario di Grasse, in Francia, lo scorso 25 agosto. Il ministro Frattini ha ricevuto in due occasioni, pochi giorni dopo l'episodio e il 20 ottobre scorso, la madre, signora Antignano, e ha ribadito l'impegno affinché venga fatta piena luce sulla morte di Daniele. «Vogliamo ascoltare tutta la verità dal giudice istruttore» ha dichiarato il Ministro, auspicando che la giustizia francese assicuri un chiarimento definitivo su questo caso così doloroso. Da parte sua, il Ministro della giustizia francese ha fatto sapere di aver impartito puntuali istruzioni affinché la questione venga trattata con la più grande trasparenza.

Fin dall'inizio, la Farnesina si è adoperata per assistere la famiglia e sensibilizzare le autorità francesi. Appreso del decesso del connazionale, detenuto in attesa di giudizio per il presunto uso di carta di credito falsa presso un casinò della Costa azzurra, il console generale a Nizza ha subito informato i familiari di Daniele a Viareggio. Egli ha chiesto al procuratore di Grasse di essere aggiornato sulle indagini e sul procedimento avviato per accertare le cause del decesso.

La famiglia Franceschi si è costituita parte civile, avvalendosi di un avvocato locale suggerito dallo stesso consolato generale.

Grazie all'intervento del console generale, i familiari hanno potuto vedere il corpo di Daniele prima degli esami disposti dalle autorità locali. L'ambasciata a Parigi e il consolato generale a Nizza erano intervenuti affinché un medico di fiducia della famiglia fosse presente all'autopsia, istanza purtroppo rigettata dal procuratore di Grasse.

Nel successivo referto è stata affermata l'assenza di tracce di violenza fisica, segnalando che gli organi interni erano ancora sottoposti ad esame.

La madre di Daniele ha chiesto il rimpatrio della salma per procedere ad un esame autoptico in Italia, richiesta ribadita anche a fronte della segnalazione delle autorità francesi che gli organi interni sarebbero stati resi disponibili solo a dicembre.

Lo stesso ministro Frattini, in una lettera al suo omologo francese Bernard Kouchner, ha sottolineato l'esigenza che il corpo venisse mantenuto in condizioni tali da consentire un nuovo esame in Italia. Il ministro Kouchner ha risposto di aver immediatamente interessato il Ministro della giustizia francese e ha assicurato di aver rimarcato la necessità di restituire la salma in maniera consona.

Avendo però appreso, nella fase di definizione del volo di rimpatrio, che la salma, scongelata per la prima autopsia, era stata conservata ad una temperatura superiore a zero gradi (condizione, a detta dello specialista patologo italiano contattato al riguardo, non idonea ad assicurare la piena efficacia del secondo esame), il consolato generale a Nizza è subito intervenuto sulle autorità francesi per ottenere delucidazioni in merito.

I legali della famiglia, in occasione dell'audizione della signora Antignano al tribunale di Grasse del 3 novembre, hanno ribadito che le spoglie avrebbero dovuto essere conservate in stato di congelazione.

Il corpo di Daniele è tornato in patria, grazie all'intervento del nostro Ministro degli esteri, con un volo militare ed è stato finalmente sottoposto ad autopsia in Italia. Questa ha potuto constatare l'assenza di lesioni traumatiche, senza però poter fornire, data l'assenza degli organi interni, un'indicazione definitiva sulle cause del decesso.

Su istruzione del ministro Frattini, la nostra ambasciata a Parigi ha ribadito ai Ministeri francesi degli esteri e della giustizia l'esigenza che gli organi interni, *in primis* il cuore, siano mantenuti in condizioni tali da permettere un ulteriore esame in Italia e siano restituiti alla famiglia il più celermente possibile. Medesima richiesta è stata ribadita dal nostro consolato generale a Nizza al procuratore di Grasse. Il Ministro degli esteri francese ha scritto al ministro Frattini indicando che gli esami anatomico-patologici e tossicologici connessi all'inchiesta non consentiranno di restituire gli organi prima di metà dicembre. Dai Ministeri francesi della giustizia e degli esteri si è però assicurato l'impegno a far sì che ciò avvenga in condizioni tali da permettere nuove indagini.

Per quanto riguarda la restituzione degli effetti personali, in particolare del diario di Daniele, il console generale a Nizza è intervenuto sul procuratore di Grasse affinché l'istanza della famiglia venga accolta quanto prima. Il giudice istruttore francese ha ordinato alla polizia giudiziaria di cercare il diario e altri scritti di Daniele che possano contribuire allo sviluppo delle indagini.

Il console generale ha inoltre chiesto chiarimenti circa il fermo della signora Antignano, avvenuto il 13 ottobre mentre manifestava di fronte al carcere di Grasse. Il console generale era tempestivamente intervenuto per ottenere il rilascio della mamma di Daniele, che ha poi lamentato maltrattamenti della polizia. Il ministro Frattini ha personalmente assicurato ai familiari che la Farnesina continuerà ad essere al loro fianco affinché sia accertata la verità. Se ci sono state irregolarità o colpe gravi, dentro o fuori dal carcere, è giusto che chi le ha commesse ne paghi le conseguenze. È compito della magistratura francese fornire precisi riscontri affinché sia fatta piena luce sulla dinamica della vicenda, che continuerà ad essere attentamente monitorata dal Governo italiano.

GRANAIOLA (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRANAIOLA (PD). Signor Presidente, ringrazio la sottosegretaria di Stato per gli affari esteri, onorevole Stefania Craxi, per essere venuta in Aula a rispondere alla mia interrogazione. Apprezzo molto che il ministro Frattini abbia manifestato l'intenzione di seguire di persona e con la massima attenzione la vicenda di Daniele Franceschi. Purtroppo – e credo di interpretare il pensiero della madre, alla quale sono vicina con tutto il mio

affetto – le risposte che fino ad oggi ci sono state date non possono essere ritenute soddisfacenti.

Mentre apprezziamo l'operato del console generale a Nizza, che ha immediatamente avvisato la famiglia e che ha molto agevolato la madre nel tentativo di vedere il corpo prima degli esami disposti d'ufficio dalle autorità carcerarie, non possiamo non rilevare che l'intervento del Governo italiano non è stato sufficientemente incisivo, in primo luogo, verso le autorità francesi, che non hanno consentito che un medico di fiducia della famiglia fosse presente all'autopsia (diniego opposto, così si dice, in base alla normativa locale); in secondo luogo, verso il Ministro della giustizia francese, che non si è attivato finché la salma fosse conservata in maniera consona, in condizioni tali cioè da consentire il nuovo esame autoptico in Italia, autorizzato dalla procura di Lucca; in terzo luogo, verso polizia di Grasse, per il modo indegno con cui è stata fermata, arrestata e maltrattata la madre di Daniele il 13 ottobre mentre manifestava di fronte al carcere di Grasse (un ringraziamento va comunque al console generale per essere intervenuto immediatamente ottenendo il rilascio della signora, che ne è uscita con le costole rotte, e non metaforicamente); in quarto luogo, verso la magistratura francese che non ha ancora restituito, come l'onorevole Craxi ha detto, gli organi mancanti prelevati per esami tossicologici che risultano tuttora in corso, a causa di una lentezza imperdonabile e ingiustificabile; infine, verso le autorità carcerarie di Grasse che, oltre a non aver prestato le giuste cure e il necessario soccorso al ragazzo – ci fa molto pensare anche il sequestro del defibrillatore, che ora sembra essersi inceppato – non hanno ancora restituito alla madre gli effetti personali e, soprattutto, il diario, che anche l'onorevole Craxi citava, sul quale Daniele scriveva ed annotava tutto, quasi in modo maniacale, delle sue giornate, e che è sparito. Ci viene da dubitare e da domandarci: forse è sparito perché conteneva tutte le risposte?

Detto questo, vigileremo affinché queste e le altre interrogazioni non vengano dimenticate, ma soprattutto affinché sia fatta piena luce sulla morte di un ragazzo che era in carcere dal febbraio 2010 con l'accusa di falsificazione di carte di credito in un casinò e che non è mai stato processato. E vigileremo anche affinché gli organi siano restituiti al più presto all'Italia ed in condizioni tali da permettere gli esami autoptici, perché quello che noi temiamo fortemente è che anche questi organi possano giungere in condizioni disastrose, come è giunta la salma.

Invitiamo dunque, di nuovo e fortemente, il Governo ad intervenire con fermezza sulle autorità competenti francesi perché un fatto così grave, tra l'altro avvenuto in un carcere, quello di Grasse, dove non è la prima volta che vengono svolte indagini per fatti simili, non abbia più ripetersi.

A questo proposito, affinché Daniele non sia morto invano, ho chiesto e ottenuto dalla Commissione per i diritti umani di svolgere un'indagine conoscitiva sulla situazione dei nostri connazionali detenuti nelle carceri all'estero: cominciano ad essere davvero troppi i casi e le segnalazioni di detenuti all'estero maltrattati e tenuti in condizioni disumane.

Per me, ma soprattutto per il Partito Democratico, la difesa della persona, la tutela dei diritti umani è un'azione irrinunciabile che perseguiremo sempre e comunque, in qualsiasi circostanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01465 sul ridimensionamento dell'aeroporto S. Egidio di Perugia.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, lo Studio per il sistema aeroportuale italiano costituisce la conclusione dell'indagine tecnica basata sull'analisi dello stato attuale degli scali nazionali al fine di offrire delle ipotesi di lavoro non solo per le future scelte di politica di trasporto aereo ma anche per le altre modalità di trasporto. Sarà pertanto a tale livello di sistema che potranno essere definite le scelte strategiche.

La finalità dello studio è stata, tra l'altro, quella di offrire uno strumento valido ed aggiornato relativo al sistema aeroportuale nazionale per gli opportuni confronti con le realtà degli altri Paesi europei.

In sintesi, l'obiettivo dello studio è stato quello di valutare, in maniera adeguata ed interconnessa con gli altri sistemi di trasporto, i nodi fondamentali del trasporto aereo nazionale, cercando di valorizzare la funzione dei singoli scali aeroportuali nell'ottica di un sistema di rete, coerentemente con la situazione storica, attuale e ragionevolmente prevedibile, ed evidenziando le criticità del sistema del trasporto nazionale nel suo complesso in relazione all'ottimale sviluppo degli aeroporti stessi, con l'offerta di uno strumento di supporto alla pianificazione, non solo per il settore aereo, ma anche per le altre modalità di trasporto.

In conclusione, si intende assicurare che ogni ventilata ipotesi riguardante chiusure o ridimensionamenti di scali nazionali – tra cui quello di Perugia – non è oggetto dello studio in questione, in quanto solo concrete strategie successive potranno definire la vocazione e la missione di ciascuna realtà aeroportuale in un'ottica di valorizzazione delle infrastrutture esistenti.

* FIORONI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FIORONI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il Sottosegretario per la risposta, che fugò ogni dubbio circa la chiusura dello scalo aeroportuale di Sant'Egidio. Mi auguro che anche per la strategia che dovrà essere posta in essere in futuro non si abbia riguardo all'aeroporto di Sant'Egidio, che riveste un'importanza strategica per la regione Umbria e fondamentale per l'intero Centro-Italia, in quanto può costituire un punto strategico di collegamento, e ha un'importanza fondamentale anche per lo sviluppo economico della Regione nel suo complesso.

Naturalmente mi auguro che la strategia non terrà conto del criterio base sul quale si è fondato lo studio di Nomisma, che guarda al numero di passeggeri in transito piuttosto che all'importanza strategica di uno scalo aeroportuale rispetto al territorio di riferimento, soprattutto in un contesto in cui vi è una notevole carenza infrastrutturale, viaria e ferroviaria. L'aeroporto diventa, quindi, elemento determinante.

Le istituzioni locali, la Regione *in primis*, stanno scommettendo sul futuro di questo aeroporto, con somme importanti per investimenti volti al completamento dell'area aeroportuale, con servizi ulteriori. I lavori sono in corso per rendere l'aeroporto più moderno e adeguato a ricevere fino a 500.000 passeggeri in transito.

D'altra parte il Governo si è impegnato a finanziare questi investimenti con l'accordo di programma sottoscritto tra la Presidenza del Consiglio dei ministri, la Regione Umbria e l'ENAC. Mi auguro, quindi, che le strategie future non riguardino la chiusura dell'aeroporto di Sant'Egidio.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01284 sulla normativa relativa al trasporto aereo di munizioni nel bagaglio da stiva.

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione.

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, come correttamente riferito dagli interroganti, senatori Bodega, Mazzatorta, Mura e Valli, a partire dal 29 aprile 2010 è entrato in vigore il regolamento n. 300 del 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile (che abroga il regolamento della Comunità europea n. 2320 del 2002) e con esso anche alcuni regolamenti attuativi, fra i quali vi è il regolamento dell'Unione europea n. 185 del 2010.

Tale ultimo regolamento, nel disporre un elenco di articoli proibiti per il bagaglio da stiva (tra i quali vi sono anche le munizioni), prevede la possibilità di derogare a tale divieto sulla base di due condizioni: l'autorità competente deve basarsi su norme nazionali che permettono il trasporto degli articoli in questione; devono essere ottemperate le norme di sicurezza vigenti.

A tale riguardo, si evidenzia che in data 29 aprile ultimo scorso, quindi contestualmente all'entrata in vigore del regolamento n. 300 del 2008 e dei regolamenti collegati, l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) ha emanato una direttiva che contiene le relative disposizioni attuative. Tale direttiva include, al paragrafo 5.4, la deroga disciplinata dal punto 5.4.2 del regolamento dell'Unione europea n. 185 del 2010, esplicitando la possibilità di portare armi e munizioni nel proprio bagaglio di stiva purché vengano rispettate le procedure previste dalla legge n. 694 del 1974 e dal punto n. 10 - scheda 2 del piano nazionale di sicurezza. I passeggeri sono inoltre informati in merito agli articoli proibiti elencati nell'appendice 5-B del citato regolamento dell'Unione europea n. 185 del 2010 prima del completamento delle operazioni di registrazione.

Alla luce di quanto riportato, si rappresenta che le problematiche poste dagli onorevoli interroganti in riferimento all'adozione di una normativa nazionale che consenta il trasporto aereo di munizioni nel bagaglio di stiva sono state già tenute in considerazione dall'ENAC, in qualità di autorità competente.

BODEGA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BODEGA (*LNP*). Signor Presidente, signor sottosegretario Mantovani, la ringrazio per la puntualizzazione e la precisa risposta alla nostra interrogazione. Noi della Lega Nord siamo i primi a tenere alla sicurezza dei voli aerei: bisogna mettere in atto tutte le procedure necessarie in momenti particolari come questi, in cui il terrorismo, tra l'altro, imperversa con minacce ovunque nel mondo. Siamo noi i primi a dire che la sicurezza viene prima di ogni altra cosa.

In realtà, questo argomento aveva creato delle preoccupazioni – se si possono definire così – nel corso del tempo (la nostra interrogazione è del mese di aprile; oggi siamo a novembre) in tutti coloro che praticano l'attività venatoria o talune attività sportive (il tiro a segno piuttosto che altre discipline sportive). Siamo quindi soddisfatti della risposta, che fa chiarezza al riguardo.

Siamo consapevoli che, durante il corso di quest'anno, altre normative sono entrate in vigore, in modo particolare per quanto riguarda il rilascio dei permessi di porto d'armi e quant'altro.

Tengo a puntualizzare che consideriamo i cacciatori e la caccia una risorsa del nostro territorio. Quella della caccia è un'attività che sicuramente fa parte delle nostre tradizioni, in modo particolare dalle mie parti, al Nord; inoltre, è un settore che dà lavoro a migliaia e migliaia di famiglie e imprese. Viviamo una fase in cui questi argomenti sono molto dibattuti; però siamo convinti della bontà di queste persone, dei cacciatori, che sono i primi a volersi sedere intorno ad un tavolo per affrontare le problematiche che riguardano questo specifico settore, che noi sosteniamo completamente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione 3-01380 sulla possibile chiusura di alcuni stabilimenti delle «Officine Grandi Riparazioni».

Il rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere a tale interrogazione

MANTOVANI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, in relazione agli impianti di manutenzione del materiale rotabile di Trenitalia, con particolare riferimento all'Officina di Melfi, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che Trenitalia sta attuando un programma di riorganizzazione del settore della manutenzione, finalizzato a: migliorare la disponibilità all'esercizio e l'affidabilità del

materiale rotabile; incrementare i livelli di produzione e produttività del settore; reingegnerizzare i processi produttivi attraverso la specializzazione e ripartizione delle attività manutentive in base alla tipologia di materiale rotabile per migliorare la qualità; ridurre i costi mediante la concentrazione degli impianti, in linea con gli standard europei.

Tale programma prevede anche la razionalizzazione del reticolo manutentivo, con il trasferimento di una quota delle attività di manutenzione ciclica nell'ambito degli impianti che svolgono operazioni di manutenzione corrente. L'individuazione del nuovo reticolo manutentivo segue, pertanto, esigenze di ottimizzazione produttiva, organizzativa e tecnologica.

Nello specifico, le valutazioni sono state effettuate tenendo a riferimento le principali priorità alla base del piano di risanamento aziendale e cioè: concentrazione della manutenzione in poli specializzati; incremento della produttività di ciascun impianto e contenimento dell'incidenza dei costi fissi rispetto ai costi complessivi di produzione.

In tale ambito si colloca la programmata chiusura dal 2011 dell'Officina di Melfi citata dall'interrogante, senatore Latronico, che presenta indici di produttività sensibilmente inferiori alla media nazionale e una elevata incidenza dei costi fissi.

Per quanto concerne il personale impiegato nell'Officina, questo potrà essere utilizzato negli altri impianti manutentivi dei territori vicini e, comunque, l'attuazione dei relativi provvedimenti sarà gestita attraverso gli strumenti previsti dall'attuale normativa contrattuale e i protocolli di relazioni industriali.

Va, infine, sottolineato che, a seguito degli interventi di riorganizzazione in programma, il volume complessivo delle attività manutentive di Trenitalia, sia cicliche che correnti, rimarrà sostanzialmente costante.

LATRONICO (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LATRONICO (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Mantovani e, per suo tramite, il Governo per la risposta, anche se la stessa mi lascia parzialmente soddisfatto, visto che è stata annunciata la chiusura di un impianto storico, pur se nel quadro di un programma di razionalizzazione le cui ragioni sono comprensibili: ottimizzazione dei costi, incremento di produttività, abbattimento dei costi fissi. Insomma, una necessaria operazione di riorganizzazione aziendale. Tutto questo, quindi, si comprende.

Nel ringraziare nuovamente il Sottosegretario, mi permetto di approfittare della sua disponibilità per chiedergli di svolgere, se possibile, un supplemento di indagine su tale questione. Stiamo parlando di un'officina che ha un capitale di esperienze, di competenze e di specializzazione: sono 50 le unità lavorative impegnate nello stabilimento di Melfi, un'area industriale strategica nel sistema della logistica meridionale, e lei sa, si-

gnor Segretario, quanto sono decisivi il sistema della logistica, il tema dell'ammodernamento delle reti nel Mezzogiorno, il tema del miglioramento della qualità dei servizi che la mobilità, in generale, e il sistema ferroviario, in particolare, devono garantire per il rilancio del Mezzogiorno.

Colgo quindi questa occasione, nel prendere atto di una notizia non buona, perché conferma uno smantellamento a suo tempo già annunciato da Trenitalia, per pregare, per il suo tramite, il Governo di valutare, seppure nel rispetto del quadro di razionalizzazione del sistema produttivo di Trenitalia, se il comparto di Melfi possa essere utile e, quindi, non essere smantellato.

Peraltro, mi sono stati forniti alcuni elementi di valutazione – che poi le girerò – dai quali risulterebbe che, di recente, proprio in questo impianto sia stato registrato un incremento dei valori relativi alla produttività e alla redditività che ha permesso alla società del gruppo Ferrovie dello Stato di attribuire, convenendo con le rappresentanze sindacali, un premio di risultato alle maestranze.

Se questa notizia dovesse essere confermata, probabilmente anche quelle esigenze di produttività, magari nel frattempo, potrebbero essere state recuperate.

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

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di martedì 16 novembre 2010

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

Seguito della discussione dei disegni di legge:

GIULIANO. – Modifiche al regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36, in materia di riforma dell'accesso alla professione forense e raccordo con l'istruzione universitaria (601).

– CASSON ed altri. – Disciplina dell'ordinamento della professione forense (711).

– BIANCHI ed altri. – Norme concernenti l'esercizio dell'attività forense durante il mandato parlamentare (1171).

– MUGNAI. – Riforma dell'ordinamento della professione di avvocato (1198).

La seduta è tolta (*ore 16,36*).

Allegato A**INTERROGAZIONI****Interrogazione sulla morte di Daniele Franceschi**

(3-01699) (28 ottobre 2010)

GRANAIOLA. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

Daniele Franceschi di 31 anni, padre di un figlio di 9 anni, originario di Viareggio (Lucca), arrestato nel mese di marzo 2010 con l'accusa di falsificazione e uso improprio di carte di credito, mai processato, è morto lo scorso 25 agosto in una cella del carcere di Grasse, nell'entroterra di Cannes, per un presunto arresto cardiaco, in circostanze che devono essere chiarite;

da una prima ricostruzione dei fatti emerge che il decesso è stato registrato alle ore 19,15 del 25 agosto nella cella della prigione di Grasse, che le autorità consolari italiane sono state avvertite la mattina del 26 alle ore 11 e che alle 12,50 la stazione dei carabinieri di Viareggio, messa al corrente via fax ha immediatamente convocato il fratello della vittima;

le autorità carcerarie e giudiziarie francesi hanno fornito versioni discordanti sull'ultimo giorno di vita di Daniele Franceschi, il Direttore del carcere ha infatti sostenuto che alle ore 13,30 il giovane stava bene, mentre al controllo seguente svoltosi alle 17 era stato trovato morto;

la vicenda ha numerosi risvolti poco chiari compreso il fatto che la madre ha potuto vedere il figlio solo due volte durante il periodo di carcerazione ed è stata sottoposta a controlli umilianti;

Daniele ha inviato lettere alla madre nelle quali denunciava di aver subito soprusi, maltrattamenti, minacce di essere messo in cella con elementi pericolosi e di non essere stato curato quando aveva la febbre molto alta;

inoltre, il giorno prima di morire, aveva scritto, in corretto francese, al medico della prigione, che sentiva un forte dolore al cuore e alla spalla sinistra e che chiedeva di essere visitato in un ospedale esterno;

il medico ha visitato il ragazzo ma ha sottovalutato la situazione e lo ha rispedito in cella, dove è morto solo e inascoltato; le testimonianze dei compagni di detenzione lasciano pensare a un'omissione di soccorso;

le autorità francesi hanno effettuato l'esame autoptico, al quale non ha potuto partecipare nessun medico di fiducia della famiglia, né italiano, né francese, con la motivazione ufficiale che la procedura di nomina sarebbe stata troppo complessa;

i familiari hanno potuto vedere il corpo grazie all'intervento del Console generale d'Italia a Nizza, soltanto poco prima dell'autopsia, ed hanno dichiarato che il giovane era irriconoscibile, che aveva il volto gonfio, segni rossi sulla guancia e sul naso una macchia scura;

il 13 ottobre la mamma di Daniele Franceschi, che si era recata in Francia per dare l'ultimo saluto alla salma del figlio, è stata malmenata dalla polizia francese, gettata a terra con un calcio, perché aveva osato protestare con forza davanti al carcere di Grasse, e ha riportato la frattura di alcune costole;

quello che resta del corpo di Daniele Franceschi – dopo l'asportazione di numerosi organi, compreso il cuore – è stato inviato in Italia per essere sottoposto a una nuova autopsia, ottenuta con difficoltà dai legali della famiglia e infine disposta dalla Procura di Lucca;

la nuova autopsia – peraltro difficile da eseguire in quanto buona parte degli organi è ancora a disposizione dell'autorità giudiziaria francese – sembra escludere il pestaggio in carcere come causa della morte, ma restano ancora da chiarire la riscontrata frattura del setto nasale, mai refer-tata in Francia, e da acquisire le analisi del sangue eseguite sul giovane detenuto che segnalavano la possibile presenza di un infarto in corso, lasciando intravedere l'incuria di chi poteva intervenire e non lo ha fatto;

negli ultimi anni la giustizia francese è stata condannata numerose volte dalla Corte europea per aver leso i diritti della difesa,

si chiede di sapere:

quali misure di competenza il Ministro in indirizzo intenda adottare affinché si giunga alla verità sulle reali cause della morte tragica e sospetta di un italiano in un carcere francese, e sulla eventuale omissione di soccorso da parte dei responsabili del carcere;

quali ulteriori passi intenda fare presso le autorità francesi riguardo al fatto che dette autorità – nonostante le assicurazioni offerte al Consolato italiano – non abbiano provveduto a conservare il corpo di Daniele Franceschi alla giusta temperatura per consentire la seconda autopsia in Italia;

quali misure intenda assumere affinché siano restituiti alla madre gli organi e gli effetti personali del figlio, compreso il diario sul quale, in maniera sistematica, il ragazzo annotava tutti gli eventi delle sue terribili giornate di detenzione;

quali passi diplomatici intende effettuare presso le autorità francesi per protestare riguardo ai maltrattamenti subiti dalla madre da parte della polizia francese e quali misure urgenti intenda intraprendere per garantire l'incolumità e la sicurezza dei cittadini italiani all'estero.

Interrogazione sul ridimensionamento dell'aeroporto S. Egidio di Perugia

(3-01465) (29 luglio 2010)

FIORONI, AGOSTINI, FERRANTE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

da fonti di informazione nazionali e regionali abbiamo appreso che l'Ente nazionale aviazione civile (ENAC) ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il «Rapporto sulle strategie di programmazione per il sistema aeroportuale italiano», che il Ministro Altero Matteoli ha definito, secondo quanto riportato dal «Sole 24 Ore», il «nocciolo del futuro piano nazionale degli aeroporti»;

secondo la medesima stampa nazionale e regionale il Rapporto prevede la chiusura o il drastico ridimensionamento di 24 scali aeroportuali, tra i quali figura anche l'aeroporto Sant'Egidio di Perugia, unico scalo aeroportuale della regione Umbria;

negli ultimi tempi l'aeroporto di Sant'Egidio ha incrementato notevolmente i flussi di passeggeri (124.000 nel 2009, con un incremento dell'8,2 per cento rispetto all'anno precedente) e, secondo quanto affermato dalla Regione Umbria, obiettivo degli enti e della società di gestione è di arrivare a quota 500.000 all'anno;

nel 2009 Regione Umbria, ENAC e Presidenza del Consiglio dei ministri hanno firmato la Convenzione per l'aeroporto di Sant'Egidio, che stanziava un ammontare di 42 milioni di euro (di cui 6 a carico di ENAC, 12 della Regione Umbria e 24 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) per lavori di potenziamento e ampliamento infrastrutturale, il cui termine è previsto entro la fine del 2011;

le previsioni di ridimensionamento o chiusura dei 24 scali presumibilmente proposte da ENAC al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti corrispondono alla più ampia strategia prevista da qui al 2030 dalla Commissione europea e da Eurocontrol per concentrare l'incremento di traffico aereo nei grandi *hub* aeroportuali;

se le indicazioni del Rapporto saranno accolte dal Ministro, l'Umbria si troverà tagliata fuori dalle opportunità offerte dal previsto flusso di viaggiatori e riceverà un grave danno economico al settore turistico, che ha fino adesso consentito anche a zone deboli e marginali di conservare la possibilità di produrre redditi, tutelare tradizioni, paesaggi, produzioni agricole di qualità e risorse ambientali di grande pregio. Inoltre sarà tagliata fuori dalle opportunità offerte dal previsto aumento dei flussi di viaggiatori,

si chiede di sapere:

se i contenuti del Rapporto ENAC corrispondono effettivamente a quelli anticipati dalla stampa, con particolare riguardo all'ipotesi di drastico ridimensionamento dell'aeroporto di Sant'Egidio di Perugia;

quali siano le intenzioni del Ministro in indirizzo circa il futuro dell'aeroporto di Perugia, in considerazione della recente firma della convenzione tra Regione Umbria, ENAC e Presidenza del Consiglio per il relativo potenziamento.

Interrogazione sulla normativa relativa al trasporto aereo di munizioni nel bagaglio da stiva

(3-01284) (27 aprile 2010)

BODEGA, MAZZATORTA, MURA, VALLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

a partire dal 29 aprile 2010 si applicherà il regolamento (CE) n. 185 del 2010 della Commissione europea, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile;

l'appendice 5-B del regolamento individua, nell'elenco di articoli proibiti per il bagaglio da stiva, anche le munizioni; le ragioni di tale esclusione sono legate, secondo quanto riportato nella stessa appendice 5-B, all'esigenza di evitare che i passeggeri trasportino nel proprio bagaglio «dispositivi esplosivi ed incendiari in grado, o che sembrano in grado, di venir utilizzati per provocare ferite gravi o per minacciare la sicurezza degli aeromobili»;

si conferma, peraltro, all'appendice 4-C allegata al regolamento, il divieto di trasportare nel bagaglio a mano armi da fuoco di ogni tipo e tutte le componenti di armi da fuoco;

fino ad oggi, il trasporto di munizioni nel bagaglio da stiva è sempre stato consentito senza compromettere né la sicurezza dei passeggeri né quella dell'aeromobile;

l'unica deroga è disciplinata nel paragrafo 5.4.2 recato in allegato al regolamento, la quale prevede che un articolo proibito possa essere trasportato nel bagaglio da stiva a condizione che: a) l'autorità competente si basi su norme nazionali che permettono il trasporto degli articoli in questione; b) siano ottemperate le norme di sicurezza vigenti;

nelle premesse del regolamento si afferma (al quarto «considerando») che: «con il tempo saranno sviluppati metodi e tecnologie per il rilevamento di esplosivi liquidi», precisando che: «la Commissione presenterà proposte, ove opportuno, per rivedere le disposizioni di natura tecnologica e operativa in materia di controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel»;

è necessario intervenire tempestivamente al fine di evitare che l'attesa nei confronti del consolidamento di questi nuovi sviluppi tecnologici possa impedire il trasporto aereo di munizioni da parte di tutti coloro che, per interesse personale (prima fra tutti l'attività venatoria), ovvero per attività professionale (come gli atleti di tiro a volo), normalmente viaggiano con armi e componenti di armi da fuoco al proprio seguito;

a tal fine, è necessario che, a livello nazionale, trovino applicazione le deroghe consentite dal citato paragrafo 5.4.2, confermando quindi le regole vigenti sull'obbligo, per chi intenda trasportare munizioni nel bagaglio da stiva, di denunciarne il possesso alla polizia aeroportuale per i dovuti controlli; ovviamente, si dovrebbero confermare anche le regole relative al trasporto in sicurezza dei suddetti articoli, collocati in appositi contenitori atti a garantire la sicurezza dell'aeromobile;

molte compagnie aeree internazionali consentono il trasporto di munizioni nel bagaglio da stiva, purché opportunamente dichiarate e confezionate; anche la Transportation Security Administration americana ritiene legittimo il trasporto di munizioni, purché siano rispettate le fondamentali regole di sicurezza,

si chiede di sapere:

quale sia l'orientamento del Ministro in indirizzo in merito alla questione di cui in premessa;

se non ritenga opportuno, attraverso la deroga ammessa dal citato paragrafo 5.4.2 dell'allegato al regolamento (CE) n. 185 del 2010, adottare una normativa nazionale che consenta il trasporto aereo di munizioni nel bagaglio da stiva.

Interrogazione sulla possibile chiusura di alcuni stabilimenti delle «Officine Grandi Riparazioni»

(3-01380) (29 giugno 2010)

LATRONICO. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

le Officine manutenzione ciclica (OMC) sono strutture attrezzate per la manutenzione, il rinnovamento e la riparazione di locomotive o carrozze ferroviarie danneggiate da incidenti o avarie;

attualmente in Italia sono attivi diversi impianti tra cui quello dislocato nell'area di San Nicola di Melfi in Basilicata che impiega oltre 50 unità lavorative;

il gruppo delle Ferrovie dello Stato ha annunciato di voler chiudere entro la fine dell'anno le Officine di Melfi;

tale decisione avrebbe conseguenze gravissime sul territorio e sui lavoratori, che difficilmente potrebbero trovare nell'immediato una diversa collocazione;

oltre alla perdita di posti di lavoro, non solo per i lavoratori direttamente impiegati nell'impianto ma anche per le unità lavorative legate all'indotto (fornitori, pulizie, eccetera), si assisterebbe alla dispersione di professionalità e specializzazione di operai che da anni garantiscono la sicurezza dei trasporti su rotaie;

la dismissione dell'impianto azzererebbe, altresì, la presenza di Trenitalia in Basilicata e comporterebbe l'ulteriore indebolimento dell'area industriale di Melfi;

è necessario pertanto adottare ogni utile iniziativa per garantire i livelli occupazionali del sito lucano e un futuro produttivo ad una struttura che opera in un settore significativo per il territorio regionale quale quello ferroviario,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di competenza, siano a conoscenza di quale sia la strategia di Trenitalia in merito alle officine di riparazione in Italia e nello specifico alla struttura di San Nicola di Melfi;

se e quali iniziative intendano assumere per scongiurare la chiusura dell'impianto lucano e garantire i livelli occupazionali e la sicurezza del posto di lavoro;

se ritengano opportuno aprire un tavolo di confronto con i vertici di Trenitalia per ricercare soluzioni per un rilancio produttivo delle OMC di San Nicola di Melfi.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Augello, Caliendo, Castelli, Ciampi, Davico, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Palma, Pera e Viceconte.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Ignazio Marino, per attività della Commissione parlamentare d'inchiesta sull'efficacia e l'efficienza del Servizio sanitario nazionale; Santini, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa – UEO; Amoruso, per attività dell'Unione interparlamentare.

Commissioni permanenti, richieste di osservazioni su atti

Con riferimento allo schema di decreto legislativo recante: disposizioni in materia di federalismo fiscale municipale (n. 292), le Commissioni permanenti 1ª e 6ª potranno esprimere le proprie osservazioni alla Commissione parlamentare per l'attuazione del federalismo fiscale in tempo utile affinché quest'ultima possa esprimere il parere entro il termine assegnato dell'8 gennaio 2011.

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 10 novembre 2010, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi degli articoli 1, comma 3, e 3 della legge 7 luglio 2009, n. 88, – lo schema di decreto legislativo recante «Disposizioni sanzionatorie per le violazioni del regolamento (CE) n. 504/2008 del 6 giugno 2008 recante attuazione delle direttive 90/426/CEE e 90/427/CEE sui metodi di identificazione degli equidi, nonché gestione dell'anagrafe da parte dell'UNIRE» (n. 293).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito, in data odierna, alla 2ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 21 dicembre 2010. La 14ª Commissione permanente potrà formulare osservazioni alla Commissione di merito entro l'11 dicembre 2010.

Mozioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Musso ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00302 *p.a.* della senatrice Ghedini ed altri;

il senatore Pinzger ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00320 *p.a.* della senatrice Soliani ed altri;

la senatrice Mongiello ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00339 dei senatori Scanu ed altri;

i senatori Zanoletti, Papania, Mongiello e Fioroni hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00341 della senatrice Baio ed altri.

Interpellanze

DELLA MONICA, CAROFIGLIO, CASSON, CHIURAZZI, D'AMBROSIO, GALPERTI, MARITATI, PERDUCA. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

in relazione alla grave situazione di sovraffollamento delle carceri, il Consiglio dei ministri del 13 gennaio 2010 ha dichiarato lo stato di emergenza nazionale, che durerà fino al 31 dicembre 2010 (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 13 gennaio 2010, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 23 del 29 gennaio 2010) e ha deliberato un Piano straordinario penitenziario;

il Piano prevede tra l'altro l'adozione di interventi di edilizia penitenziaria per i quali il Commissario straordinario potrà procedere in deroga alle ordinarie competenze, velocizzando procedure e semplificando le gare d'appalto per la costruzione di 47 nuovi padiglioni, utilizzando il modello adottato per il dopo-terremoto a L'Aquila. L'attribuzione di poteri speciali al Commissario straordinario per la realizzazione del Piano carceri e le disposizioni per prevenire infiltrazioni della criminalità organizzata nei relativi interventi sono contenuti negli artt. 17-ter e 17-quater del decreto-legge n. 195 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 26 del 2010;

il 19 marzo 2010 è stata emanata l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri che ha dettato nuove disposizioni urgenti di protezione civile dirette a fronteggiare la situazione di emergenza conseguente al sovraffollamento penitenziario. Il provvedimento prevede, in particolare, che il Capo del Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria, nominato Commissario delegato per «l'emergenza carceri», debba predisporre entro 30 giorni un apposito Piano di interventi, indicandone i tempi e le modalità di attuazione. L'ordinanza istituisce un Comitato di indirizzo e controllo presieduto dal Ministro della giustizia, cui spetta l'approvazione del Piano nonché la vigilanza sull'azione del Commissario delegato;

il Commissario straordinario all'edilizia penitenziaria, Franco Ionta, ad oggi risulta aver presentato il Piano al Comitato di sorveglianza

costituito dal Ministro della giustizia, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e dal Capo del Dipartimento della protezione civile, che dovrebbe averlo approvato il 29 giugno 2010. Nonostante le ripetute richieste formalizzate in 2ª Commissione permanente (Giustizia) del Senato il Ministro non ha mai fornito risposte alla richiesta di illustrazione delle linee portanti e dello stato di attuazione del Piano;

la sintesi riprodotta dal sito *Internet* del Ministero della giustizia fornisce alcuni dati palesemente generici: si parla di 20 nuovi padiglioni (in ampliamento di istituti esistenti): importo totale 231 milioni di euro; 11 nuovi istituti: importo totale euro 430 milioni di euro;

in particolare è prevista la costruzione di un nuovo padiglione per 200 posti a Sulmona, con tempi di ultimazione lavori a giugno 2012 con la spesa di 11.000.000,

si chiede di sapere:

se per tale nuovo padiglione, ai sensi dell'articolo 17-ter del decreto-legge n. 195 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 26 del 2010, si sia derogato ai vigenti strumenti urbanistici, e, in caso affermativo, quale sia esattamente l'area individuata e a chi fosse intestata la proprietà;

se sia stata già effettuata la progettazione, ad opera di chi, e quale sia l'importo previsto, e, in caso di risposta negativa, se e come si intenda procedere;

se sia stata già effettuata la scelta dell'impresa contraente, in base a quale procedura, per quale importo, se siano o meno iniziati i lavori, chi sia il direttore dei lavori, quale sia lo stato di avanzamento dei lavori e, in caso di risposta negativa, se e come si intenda procedere;

se, in deroga alla legislazione vigente, si intenda consentire il subappalto delle lavorazioni della categoria prevalente fino al 50 per cento;

se il Ministro in indirizzo ritenga ancora valida la data indicata nel sito del Ministero per la ultimazione dei lavori;

se non ritenga di dover riferire in merito ad un'esatta e puntuale rendicontazione relativa alle spese fino ad adesso imputabili allo stanziamento complessivo previsto per il piano carceri.

(2-00281)

Interrogazioni

MASCITELLI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 9 novembre 2010 a L'Aquila, nella caserma della Guardia di finanza ex sede del Dicomac, Direzione comando e controllo della protezione civile, si è svolta la cerimonia di consegna delle onorificenze alla Protezione civile, alla presenza del Presidente del Consiglio dei ministri;

il sindaco Cialente ha definito la consegna delle benemerenze una festa, ma gli aquilani mancavano: i rappresentanti dei comitati, i parenti delle vittime, i sopravvissuti, gli «eroi per caso» sono stati tutti lasciati

fuori, sotto una pioggia battente e guardati a vista perché non si avvicinasero troppo alla sede della cerimonia;

comitati e cittadini hanno manifestato il loro dissenso con striscioni e carriole piene di macerie nei pressi della rotonda di Coppito, circondati dalle Forze dell'ordine;

al momento del passaggio dell'auto del vice commissario alla ricostruzione Antonio Cicchetti e, successivamente, le Forze dell'ordine hanno respinto in malo modo i manifestanti, innescando tafferugli che si sono poi susseguiti durante tutto il pomeriggio e di cui esistono filmati realizzati dai presenti e visionabili *on line* (dal sito internet www.youreporter.it);

durante la cerimonia una benemerenda è stata consegnata anche al Presidente dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia Enzo Boschi, questo mentre si attende la fine dell'inchiesta aperta dalla Procura sull'operato della Commissione Grandi rischi, che rassicurò tutti la sera del 31 marzo 2009 e di cui Boschi faceva parte,

si chiede di sapere:

se il Governo sia al corrente dei fatti sopra descritti;

se non si ritenga opportuno chiarire per quali ragioni la cittadinanza aquilana sia stata esclusa da tale cerimonia e accertare se sia stato rispettato il diritto dei presenti a manifestare pacificamente il proprio dissenso, considerando che dai filmati apparirebbe il coinvolgimento diretto di alti funzionari della polizia;

se non si consideri opportuno approfondire e riferire le motivazioni della benemerenda consegnata ad Enzo Boschi, visto che tale consegna è avvenuta prima della fine dell'inchiesta che lo coinvolge.

(3-01748)

Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento

BELISARIO, GIAMBRONE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, MASCITELLI, PARDI, PEDICA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

risulta agli interroganti che sia in fase di cospicuo avanzamento il complesso ed articolato *iter* autorizzativo per la realizzazione del gasdotto denominato «Rete Adriatica», avente lunghezza complessiva di 687 chilometri lungo un tracciato che da Massafra (Taranto) conduce fino a Minerbio (Bologna), nel quale rientrano il terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) di Brindisi e la centrale di compressione di Sulmona. Si tratta di un'opera strategica e di pubblica utilità la quale viene funzionalmente realizzata sulla base di cinque tratte, connesse tra loro in modo inscindibile e tali da costituire un'unica struttura di attraversamento di parte rilevantissima della dorsale appenninica, interessando dieci

regioni, tre parchi nazionali, uno regionale ed oltre venti siti di rilevanza comunitaria;

la valenza strategica del metanodotto e la connessione delle singole tratte di cui esso è composto alla Rete Adriatica, espressamente rivendicate dalla società SNAM Rete Gas SpA che ha presentato nel 2005 il relativo progetto, e pacificamente riconosciute da numerosi atti ministeriali adottati nella fase autorizzativa, costituiscono elementi tali da definire inequivocabilmente il rilievo ultraregionale della infrastruttura in oggetto, che è infatti inserita nella Rete nazionale gasdotti, ai fini dell'approvvigionamento di gas. In particolare, la più ampia finalità complessiva di tale progetto – e, quindi, delle sue singole tratte – quale condizione essenziale per la copertura del fabbisogno energetico del Paese nonché la sua valenza strategica ai fini del trasporto nazionale di gas sono chiaramente evidenziate nel provvedimento autorizzativo del progetto da parte del Ministero delle infrastrutture e trasporti;

a sancire oltre ogni ragionevole dubbio la rilevanza ultraregionale del metanodotto interviene la constatazione, da parte della società proponente e delle diverse autorità ministeriali intervenute nel corso dell'*iter*, secondo la quale le opere in questione collegano metanodotti esistenti alla Rete nazionale, conferendo flessibilità al sistema di trasporto globale, di cui potenziano le capacità di compressione e riconnettono il nodo di Minerbio, dove convergono i metanodotti esistenti del Transmed e dell'importazione dalla Russia, ai terminali del trasporto dei volumi di gas attualmente immessi nei punti di entrata da Sud (Mazara del Vallo e Gela), in interconnessione con i metanodotti internazionali da Algeria e Libia, quindi anche indipendentemente dal rigassificatore di Brindisi, che pure consente il collegamento dall'Est Europa;

la scelta di procedere attraverso la suddivisione in singole tratte è funzionale ai collegamenti realizzabili alle strutture esistenti, e dovuta alla necessità di assicurare almeno parzialmente il servizio anche in caso di indisponibilità di uno o più lotti in fase realizzativa o di esercizio. Ciò conferma, ove ve ne fosse ulteriore bisogno, che la realizzazione delle singole tratte è parte di un piano o programma complessivo più ampio;

alla luce delle caratteristiche suesposte e della rilevanza assunta progressivamente dal progetto nelle sue interconnessioni internazionali, appare viepiù irragionevole ed inadeguata la scelta di non procedere a preventivo procedimento di valutazione ambientale strategica (VAS) del metanodotto nel suo complesso quale «piano» o «programma» ai sensi della direttiva 42/2001/CE, ovvero ad un unico procedimento di valutazione di impatto ambientale (VIA) ai sensi delle direttive 85/337/CEE e n. 97/11/CE in quanto «opera» unitaria, suscettibile di avere effetti sensibili sull'ambiente ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, con la conseguenza di una pluralità di frammentarie e scoordinate valutazioni di impatto ambientale sulle singole frazioni, limitando la valutazione degli enti locali alla compatibilità con gli strumenti urbanistici vigenti sul territorio;

tale situazione configura un tentativo di aggiramento dell'obbligo di valutazione ambientale strategica di progetti che, considerati nel loro insieme, possono avere un notevole impatto ambientale esplicitamente richiamato dalla legislazione nazionale di recepimento della normativa comunitaria, ed altresì ribadito da costante giurisprudenza europea, laddove sarebbe doveroso assicurare, nel prosieguo dell'*iter*, una valutazione complessiva degli interventi proposti, anche per ridurre il contenzioso ed offrire le necessarie informazioni alla cittadinanza ed alle istituzioni locali coinvolte;

considerato che:

numerose amministrazioni locali, comitati di cittadini e primarie associazioni di protezione ambientale, in data 25 giugno 2010, hanno promosso sollecitazioni alla Commissione europea per l'attivazione del ricorso ai sensi e per gli effetti di cui all'ex articolo 226 del Trattato CE – rilevando numerosi profili di incompatibilità del progetto in parola con la normativa comunitaria. Si contesta, fra le altre cose, che non si sia provveduto ad una valutazione dell'opera finale, risultante dalla somma di quelle esistenti con quella nuova, dal momento che è l'opera finale nel suo complesso che, incidendo sull'ambiente, deve essere sottoposta a valutazione, come espressamente richiesto anche dalla Corte di Giustizia europea. Diversi enti locali hanno altresì espresso avviso contrario sull'opera e sulle modalità procedurali con le quali si è inteso pervenire alla sua realizzazione, come da ultimo ha fatto il consiglio comunale de L'Aquila in data 25 ottobre 2010, occasione in cui ha deliberato all'unanimità un parere contrario alla realizzazione dell'opera (con riferimento anche alla centrale di compressione gas nel Comune di Sulmona, che ricade in zona sismica di primo grado), così come progettata dalla Snam, proponendo che per la stessa non venga concessa la dichiarazione di pubblica utilità;

il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare – Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – con parere n. 535 del 7 ottobre 2010 ha espresso parere favorevole riguardo alla compatibilità ambientale del progetto Metanodotto Sulmona-Foligno e Centrale di compressione di Sulmona presentato dalla società proponente Snam Rete Gas SpA, a condizione che si ottemperi a numerose prescrizioni che paiono per certi versi contraddittorie con la stessa espressione del parere favorevole,

si chiede di sapere:

se, alla luce di quanto sopra esposto ed in particolare delle più recenti novità, in applicazione del principio di precauzione di cui all'ex art. 174 del trattato istitutivo della Comunità Europea, non si intenda nell'immediato sospendere cautelativamente l'*iter* procedurale in corso al fine di acquisire, sul complesso dell'opera e non soltanto sulle singole frazioni della medesima, una preventiva VAS, con l'obiettivo anche di: *i*) rivalutare, nel suo insieme, le criticità del progetto in ordine al rischio sismico ed idrogeologico dei territori interessati dal progetto e alla pericolosità del prodotto trasportato; *ii*) assicurare una più adeguata informazione, parteci-

pazione e consapevole scelta delle comunità locali, in ossequio alle disposizioni comunitarie sulle informazioni pubbliche ambientali in ordine all'uso del territorio; *iii*) valutare in un'ottica complessiva gli effetti dell'opera sullo sviluppo turistico ed agricolo delle zone coinvolte dal tracciato, con particolare riferimento all'interferenza dello stesso con aree naturali protette, ecosistemi, biodiversità e, più specificamente, con il corridoio appenninico del progetto Appennino Parco d'Europa, che va ben oltre i singoli confini regionali; *iv*) consentire una più approfondita revisione dell'impatto dell'infrastruttura sul paesaggio, delle alterazioni prodotte dal tracciato sulle aree boscate percorse, sulle risorse idriche e sul consumo del suolo; *v*) tenere effettivo conto di tutte le possibili opzioni alternative di progetto, nell'ottica di minimizzazione degli impatti che non sembrano finora essere state esaustivamente studiate;

quali siano le tempistiche procedurali future delle singole tratte ancora oggetto di valutazione o autorizzazione, quali siano i pareri degli enti gestori di aree protette nazionali acquisiti, i pareri delle autorità preposte ai diversi vincoli o misure di conservazione che interessano i territori attraversati dal tracciato, nonché le valutazioni circa la corretta applicazione delle procedure per il rinnovo di dichiarazioni di pubblica utilità avverso le quali è stato parimenti promosso ricorso, per la conseguente adozione degli opportuni provvedimenti che, nell'immediato, possano garantire la corretta osservanza del quadro normativo comunitario e nazionale posto a tutela dell'ambiente, assicurando in ogni caso che sia esperita una valutazione ambientale strategica o unitaria sul complesso del metanodotto di cui in parola.

(3-01749)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

SAIA, VIESPOLI, CONTINI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

lo Sportello unico per l'immigrazione, istituito in base all'art. 22 del testo unico di cui al decreto legislativo n. 286 del 1998 (cosiddetta legge Bossi-Fini), ha il compito di curare il disbrigo delle pratiche relative alle procedure di prima assunzione di lavoratori stranieri e di ricongiungimento familiare;

sin dalla loro creazione gli uffici dello Sportello unico per l'immigrazione hanno potuto funzionare grazie al gran numero di lavoratori interinali ivi impiegati, che hanno permesso l'espletamento di un volume di istanze che sarebbe stato altrimenti fuori portata per i normali organici di prefetture e questure;

i dati sulle pratiche espletate parlano di circa 703.000 istanze per la sanatoria del 2003, circa 100.000 ingressi all'anno per ricongiungimenti familiari dal 2005 in poi, centinaia di migliaia di nulla-osta per lavoratori comunitari e stagionali, quasi un milione di nulla-osta previsti dai decreti flussi dal 2006 al 2009 ed infine le 300.000 pratiche d'emersione del de-

creto-legge n. 78 del 2009, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 102 del 2009 dalle quali sono pervenuti alle casse dello Stato circa 150 milioni di euro;

questi importanti risultati sono stati conseguiti nonostante le obiettive difficoltà che in diverse fasi sono emerse a causa della precarietà dei rapporti di lavoro instaurati in seno al Ministero dell'Interno e della conseguente discontinuità dei periodi di occupazione;

nel marzo del 2003, per fare fronte ad una più efficace gestione delle procedure di regolarizzazione, la protezione civile, con propria ordinanza, autorizzava il Ministero dell'interno ed il Ministero del lavoro ad utilizzare prestazioni di lavoro temporaneo per la conclusione delle operazioni connesse alle predette procedure fino a un massimo di 1.250 unità complessive per entrambi i Ministeri;

tale ordinanza si tradusse con l'assunzione iniziale di 650 impiegati di livello B3 per il solo Ministero dell'Interno, e tale assunzione veniva prorogata di anno in anno attraverso contratti di somministrazione di lavoro temporaneo di durata però inferiore a 12 mesi lavorativi causando così ripetute interruzioni dell'attività lavorativa;

solo a partire dal gennaio 2005 e fino al 2007 tali prestazioni lavorative sono divenute finalmente continue perché sono stati sottoscritti due contratti annuali di somministrazione sempre con posizione economica B3 rinnovati senza alcun periodo d'interruzione infrannuale;

solo con l'ordinanza n. 3603 del Presidente del Consiglio dei ministri del 30 luglio 2007 il Ministero dell'interno veniva autorizzato ad espletare una selezione di personale alla quale ammettere coloro che avevano già lavorato in precedenza alle procedure di regolarizzazione;

con la predetta ordinanza del Consiglio dei ministri, considerata la necessità di rafforzare immediatamente l'organico dello Sportello unico per l'immigrazione degli uffici di Questura per garantire efficacia e continuità alle procedure di regolarizzazione, il Ministero dell'interno bandiva un concorso per la copertura dei 650 posti con contratti a tempo determinato per la durata di tre anni con qualifica di coadiutore amministrativo-contabile, posizione economica B1;

a gennaio 2008, tuttavia, i contratti di lavoro sottoscritti avevano una durata biennale e non triennale, e successivamente, a gennaio 2010 veniva sottoscritto un contratto annuale con scadenza 31 dicembre 2010 non rinnovabile;

secondo le indicazioni provenienti dall'Amministrazione interessata, i 650 addetti vincitori del concorso del 2007 sono da ritenersi indispensabili per assicurare la prosecuzione delle attività nel rispetto dei volumi e degli *standard* attuali del servizio, nonché la riservatezza degli archivi coperti dal segreto d'ufficio e ai quali il suddetto personale ha potuto in questi anni accedere in via esclusiva e ininterrotta,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo abbia valutato le possibili conseguenze derivanti dall'interruzione di un servizio importante come quello assicu-

rato dal personale civile in oggetto attualmente impiegato a tempo determinato;

se abbia intenzione di provvedere alla stabilizzazione del personale civile attualmente con contratto a tempo determinato presso gli uffici dello Sportello unico per l'immigrazione;

se, dopo il 31 dicembre 2010, data a decorrere dalla quale verranno nei fatti a mancare le figure professionali necessarie allo svolgimento di tali importanti mansioni, intenda sopperire alla mancanza di personale civile negli uffici per mezzo del personale di Polizia;

se abbia allo studio altre soluzioni definitive e strutturali per garantire la continuità nello svolgimento delle procedure di regolarizzazione, al fine sia di non disperdere la professionalità maturata dagli addetti allo Sportello Unico, sia di avviare quel processo di stabilizzazione che consentirebbe al sistema di continuare ad erogare i servizi con l'efficienza e l'efficacia proprie delle più avanzate democrazie occidentali.

(4-04076)

TOTARO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 16 novembre 2010 alle ore 15.30 presso la sede CGIL di Livorno si terrà il convegno «Giustizia, Diritti, Legalità, Sicurezza ed Integrazione per la democrazia e lo sviluppo» organizzato da Silp – CGIL Livorno;

la Questura di Livorno ha inviato una nota a tutti i dirigenti nella quale specifica che «in considerazione dei temi trattati di particolare interesse professionale, le SSLL sono pregate di dare massima diffusione tra il personale, avendo cura di segnalare alla preposta Sezione aggiornamento professionale i nominativi di coloro che vorranno partecipare all'iniziativa, per i quali la stessa verrà considerata quale giornata di aggiornamento professionale»;

tra i partecipanti a detto convegno, prima delle conclusioni, figura l'onorevole Luigi De Magistris, europarlamentare dell'Italia dei Valori;

considerato che la partecipazione alla citata iniziativa quale giornata di aggiornamento professionale comporterebbe un'inevitabile diminuzione del personale in servizio,

l'interrogante chiede di sapere:

se al Ministro in indirizzo risulti quanto sopra riportato e, in caso affermativo:

a) se la procedura adottata dal Questore di Livorno in tema di convegni sia regolare;

b) se l'aggiornamento e l'addestramento professionale del personale della Polizia di Stato sia demandato alle organizzazioni sindacali;

c) se risulti che l'onorevole De Magistris abbia conseguito una qualche specializzazione in tema di «formazione e aggiornamento delle forze di polizia» come ipotizzato dagli organizzatori del convegno;

se, alla luce di quanto sopra riportato e fatta salva la libertà di chiunque di organizzare qualsivoglia convegno, intenda intervenire nei modi e con i mezzi che riterrà più opportuni al fine di evitare qualunque

tipo di strumentalizzazione nei confronti degli appartenenti alla Polizia di Stato nel rispetto del loro impegno, spesso profuso a rischio della vita.

(4-04077)

LANNUTTI. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in un articolo di Antonio Beccadelli pubblicato sul quotidiano «Il Secolo XIX», dal titolo: «Il cda: 66 mila euro con la carta di credito. Il direttore del Tg1: ridicolo», vengono avanzate dure critiche sulle allegre spese di Augusto Minzolini alla Rai;

nel medesimo articolo si afferma: «Sessantaseimila euro in un anno, 5.500 euro al mese: più o meno cinque volte la paga mensile di un operaio metalmeccanico. Ammonterebbero a tanto le spese che il direttore del Tg1, Augusto Minzolini, avrebbe fatto utilizzando la carta di credito aziendale della Rai. Delle "spese pazze" di rappresentanza del "dirtorissimo" dell'ammiraglia dell'informazione Rai, come lo chiama il presidente del consiglio Silvio Berlusconi, si è occupato ieri pomeriggio il Consiglio di amministrazione di Viale Mazzini. Con qualche forte imbarazzo manifestato dai membri nominati nel cda dalla maggioranza di centrodestra, che fino a ora hanno sempre difeso a spada tratta l'ex notista politico della Stampa, voluto direttamente da Palazzo Chigi alla guida del Tg1. Minzolini ha subito in dodici mesi attacchi quotidiani di "faziosità" da parte del centrosinistra e dal cda si era sempre alzato un muro di gomma. Il direttore del telegiornale dichiara al Secolo XIX di non saperne nulla. "Mi sembra una cosa campata in aria, ridicola: tutte le mie spese sono motivabili". Ma ora il fatto rischia di diventare un caso, perché riguarda il bilancio in crisi, un saldo negativo nei conti pubblici della Rai che ha convinto la Corte dei conti a mettere il naso nelle riunioni del cda, come consente la legge. E le cose si complicano. È noto che la Rai mette a disposizione dei propri direttori di testata e di rete una carta di credito aziendale per affrontare le spese di rappresentanza. Una prassi, questa, seguita da tante grandi aziende private e pubbliche, dell'editoria come dei servizi o dell'industria, con i loro dirigenti apicali. Funziona così, per esempio, anche nello Stato, al governo per i ministri. A Viale Mazzini il "plafond" per pagare pranzi e cene o fare dei regali a ospiti, fonti o autorità istituzionali sarebbe fissato tra i sei ed i settemila euro all'anno, più o meno 500 euro al mese»;

considerato che:

ad avviso dell'interrogante la vicenda, che prefigura uno spreco di denaro pubblico, si aggiunge ad una grave situazione complessiva, caratterizzata dall'irrefrenabile crollo degli ascolti, degli introiti pubblicitari e soprattutto della credibilità, da epurazioni, menzogne e omissioni, nonché quotidiane irrisioni al servizio pubblico, alla deontologia professionale e all'intelligenza dei telespettatori;

il limite sul *plafond* è sempre stato nei fatti storicamente rispettato da (quasi) tutti gli interessati. Invece, secondo quanto riferisce una fonte interna alla Rai di cui è a conoscenza l'interrogante, Minzolini avrebbe

pagato con la carta di credito a propria disposizione dieci volte tanto il consentito;

del profilo contabile della vicenda ora potrebbe però occuparsi la magistratura contabile, che tiene sott'occhio i disastrosi conti dell'azienda radiotelevisiva di Stato. Luciano Calamaro, il magistrato della Corte dei conti che, in base alla legge n. 259 del 1958 relativa alle sedute dei consigli di amministrazione degli enti pubblici che ricevano un apporto statale al patrimonio, da qualche settimana partecipa infatti alle sedute del Consiglio di amministrazione della Rai;

Luciano Calamaro si è puntualmente presentato alla seduta del Consiglio di amministrazione del 10 novembre 2010, dove, a quanto risulta all'interrogante, avrebbe ascoltato il rendiconto, annotando lo stupore dei consiglieri di amministrazione alla lettura del «conto» a carico della carta di credito di Minzolini, e avrebbe immediatamente chiesto gli atti della pratica al direttore generale Mauro Masi;

toccherà adesso a Calamaro accertare se Minzolini abbia speso correttamente o meno il denaro prelevato con la carta di credito e, nell'eventualità, sollevare ufficialmente il caso dinanzi alla Corte dei conti;

ad avviso dell'interrogante la somma di 66.000 euro in un anno, 5.500 euro al mese, più o meno cinque volte la paga mensile di un operaio metalmeccanico, spesa dal direttore del TG1, Augusto Minzolini, per necessità di rappresentanza è spropositata e malamente giustificata dallo stesso,

si chiede di sapere:

quale sia la valutazione della vicenda da parte del Governo, anche alla luce dell'impegno della Rai ad assicurare una gestione finanziaria efficiente, come previsto dal Contratto di servizio;

se sia a conoscenza dei motivi per cui il consiglio di amministrazione dell'azienda non si è ancora espresso su questa ingente uscita di denaro nonostante i dissesti finanziari dell'azienda pubblica che non sembra in grado di controllare l'utilizzo delle carte di credito affidate a Minzolini;

quali iniziative di competenza intenda assumere al fine di tutelare i cittadini dal dispendio di cifre folli come quelle di cui con leggerezza si avvale il «direttorissimo», considerato che l'ingente somma è palesemente incongrua rispetto al disavanzo del bilancio societario e va sommata alla retribuzione, pari a circa 700.000 euro annui, di Minzolini.

(4-04078)

BELISARIO. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il Mezzogiorno riveste oggi, grazie alla sua posizione nel Mediterraneo, un ruolo strategico per l'Italia, per cui è di fondamentale importanza la modernizzazione del sistema dei trasporti che è oggi antiquato e disagiata;

a tal fine, il potenziamento della rete ferroviaria e l'adeguamento tecnologico rappresentano obiettivi irrinunciabili. Contrariamente a tali necessità, tutte le tratte ferroviarie che percorrono l'intero Mezzogiorno

d'Italia e le isole versano in una situazione di degrado divenuto intollerabile, rappresentando ormai da tempo un vero e proprio calvario a cui sono costrette a sottoporsi le migliaia di persone che, per motivi di studio, lavoro o turismo, si affidano al trasporto pubblico ferroviario;

in Calabria risulta che la flotta dei treni attivi sia ormai vetusta, che i collegamenti, nonché i servizi ai passeggeri si qualificano come palesemente inefficienti se non proprio inesistenti. Tale situazione critica sembra essere imputabile al progressivo abbandono del sistema ferroviario calabrese da parte di Trenitalia SpA e nel complesso dal Gruppo Ferrovie dello Stato (FS), concretizzatosi nell'assenza di significativi programmi d'investimento oltre che di scelte aziendali strategiche per rilanciare il territorio;

si iscrive pienamente nel quadro delle scelte a giudizio dell'interrogante scellerate adottate dal gruppo FS la decisione con cui, solo dopo pochissimi mesi di esercizio, Trenitalia ha deciso di sopprimere i due treni 'Frecciargento', lamentando l'insostenibilità economica del servizio per la carenza di passeggeri, evidentemente misurata solo sull'arco temporale estivo, senza considerare che quei treni sono utilizzati soprattutto da lavoratori e studenti, oltre che da chi, in ragione di differenti motivi, è costretto a raggiungere la capitale velocemente;

oltre agli aumenti delle tariffe e dei disservizi, si evidenzia che i treni da e per la Calabria, e soprattutto quelli che svolgono il servizio regionale, sono lasciati in condizioni igieniche estremamente precarie, viaggiano costantemente sovraffollati e, non di rado, presentano gravi problemi ai dispositivi di sicurezza;

la Calabria continua dunque ad essere fortemente penalizzata nel settore dei trasporti, ove il treno, con l'autostrada A3 ridotta ad un eterno cantiere, rappresenta l'unica possibilità alternativa all'aereo per raggiungere il centro-nord Italia;

anche nella Regione Basilicata il trasporto ferroviario è divenuto sempre più precario. Il 1° novembre 2010 il treno Eurostar Taranto-Roma delle 7.30, a causa di un guasto tecnico verificatosi nei pressi della stazione di Grassano – in provincia di Matera – è stato cancellato, causando innumerevoli disagi ai viaggiatori i quali, dopo quasi un'ora di attesa nella suddetta stazione, si sono visti costretti a ricorrere agli autobus sostitutivi, che, secondo le comunicazioni rese da Trenitalia, sarebbero dovuti arrivare dopo circa 50 minuti dal relativo annuncio: secondo quanto riportato da «Il Quotidiano della Basilicata», sono trascorse due ore e diciotto minuti prima che giungesse il primo mezzo utile per coloro che erano diretti a Napoli, di tre ore, invece, l'attesa per i viaggiatori diretti a Roma;

la situazione ha ormai superato la soglia della tollerabilità, per cui vi sono interventi non più procrastinabili mirati a ristabilire *standard* normali di puntualità ed informazione all'utenza, lasciata troppo spesso all'oscuro sulle anomalie che di volta in volta si verificano – comprese quelle relative alla soppressione di treni ed alla loro sostituzione con eventuali *bus*, proprio come accaduto nell'episodio citato –, al fine di risolvere il

perdurante stato di irregolarità dell'esercizio che, con continui ritardi dei treni, accentua lo scadimento della qualità del servizio, favorendo la perdita di utenza e la penalizzazione dei cittadini-utenti;

già da tempo sono state inviate a Trenitalia segnalazioni sui disservizi che si verificano sulle tratte a lunga percorrenza che attraversano la regione, tra condizioni igieniche precarie e manutenzione dei mezzi pressoché inesistente. Nel mese di agosto 2010, l'Assessorato alle infrastrutture e ai trasporti della Regione Basilicata, in seguito ad un'ispezione nelle stazioni e a bordo di alcuni convogli regionali, ha riscontrato e denunciato numerose carenze, *in primis* relativamente a pulizia, aria condizionata, sala d'aspetto e servizi igienici;

con un accordo del 2007, Trenitalia, a seguito di un finanziamento della regione Basilicata pari a 3 milioni di euro, già erogato per 300.000 euro, si impegnava a mettere in esercizio sulla rete ferroviaria lucana tre treni nuovi nei due anni successivi, cosa che non solo non è avvenuta, ma che è stata al centro, poco più di due mesi fa, di una «disdetta» da parte di Trenitalia che ha addotto come motivazione gli ultimi tagli ai trasferimenti da parte del Governo centrale. Una motivazione respinta dalla Regione Basilicata, che ha evidenziato che la fornitura doveva riguardare le annualità precedenti e quindi non suscettibile di gravare su bilanci attuali. Da qui la richiesta di incontro da parte del Presidente della Regione all'amministratore delegato di Trenitalia, durante il quale è emerso come proprio rispetto ai treni sia possibile parlare di una «questione meridionale», per cui ad effettuare il trasporto sul territorio regionale ed interregionale siano solo convogli datati e malandati;

a fronte di ciò non si può non rilevare che l'entrata in esercizio di un treno, il Minuetto, peraltro non nuovo come doveva essere da convenzione, destinato al trasporto ferroviario locale, per il quale si è dovuto mobilitare l'intero Esecutivo regionale, non esonera Trenitalia dal dare risposte in merito al completamento della fornitura attesa e già in parte pagata, nonché di affrontare responsabilmente il problema del trasporto ferroviario in Basilicata, gravata da un *deficit* infrastrutturale suscettibile di incidere in termini fortemente negativi sulle potenzialità di sviluppo della Regione;

nei giorni scorsi, l'assessore alla mobilità della Regione Puglia, in seguito al verificarsi di tre disservizi nell'arco di pochi giorni, ha scritto alla direzione del trasporto regionale di Trenitalia per evidenziare le carenze e avviare i procedimenti sanzionatori previsti dal contratto. Alla carenza di manutenzione si affianca la denuncia di un'offerta assolutamente non proporzionata alla normale domanda, che si trasforma in disagio ai viaggiatori in termini di *comfort* e ritardi e, non ultimo, l'impossibilità di usufruire, da parte di molti abbonati, del servizio programmato; inoltre, la gestione del servizio sostitutivo solleva evidenti dubbi sulla inadeguata coordinazione delle strutture del gruppo FS. Notevoli sono stati in passato gli sforzi della Regione sull'adeguamento e il rinnovo del materiale rotabile, come rappresentato da accordi sottoscritti e dal contenuto del contratto di servizio, ma anche su questo argomento Trenitalia ha mostrato,

e continua a mostrare, un ritardo che, alla luce di quanto sta avvenendo, non può essere ulteriormente tollerato;

rilevato che:

nel settembre 2009 Trenitalia ha presentato e avviato un consistente piano di investimenti, indirizzati al rinnovo e al miglioramento del materiale rotabile, con oltre due miliardi di investimento destinati all'acquisto di 840 nuovi locomotori, carrozze e convogli, e la ristrutturazione di oltre 2.500 carrozze; nonostante iniziative di questo tipo i margini di miglioramento della qualità, soprattutto per quanto concerne il servizio universale di media e lunga percorrenza risultano ancora ampi e distanti. Tali miglioramenti dovranno riguardare i parametri di puntualità, il decoro del servizio e l'assistenza alla clientela;

il trasporto passeggeri, a fronte di un miglioramento dei servizi attuato con il recente rilancio e ammodernamento delle linee ad alta velocità, presenta ancora evidenti difficoltà nella gestione dei collegamenti regionali e di interscambio con le linee locali, provocando notevoli disagi a quelle fasce di cittadini più deboli che utilizzano il trasporto ferroviario come strumento essenziale per svolgere le proprie principali attività lavorative e sociali;

quanto appena detto costituisce un elemento ulteriormente grave se abbinato al fatto che, a decorrere dal 13 dicembre 2010, con l'entrata in vigore delle nuove «condizioni generali di trasporto delle persone», con un'attuazione unidirezionale dello spirito del regolamento (CE) 1371/07, sono stati notevolmente ridimensionati gli indennizzi per i ritardi, rispetto a quanto riconosciuto in precedenza, per cui a fronte di disservizi costanti, gli utenti non potranno neppure trovare congrua soddisfazione nel loro diritto ad essere risarciti;

considerato inoltre che:

con questa operazione Trenitalia sta operando una discriminazione nei riguardi del Sud ed una vera penalizzazione forte, soprattutto in termini di costi, anche nei riguardi del tessuto economico di piccole e medie imprese che caratterizza l'area meridionale e ne rappresenta la vivacità imprenditoriale;

secondo quanto disposto dal disegno di legge di stabilità per il 2011, attualmente all'esame della Camera dei deputati (Atto Camera n. 3778), non vi è spazio per la costruzione di infrastrutture nel territorio lucano, in quanto le risorse con cui si sarebbero dovuti finanziare tali progetti, ossia quelle provenienti dal fondo per le aree sottoutilizzate (FAS), saranno in parte utilizzate per sostenere la spesa corrente, in particolare per il trasporto pubblico urbano e per l'edilizia sanitaria, spostando così in capo alle regioni l'onere di trovare la copertura per molti di quei servizi a cui lo stesso Governo, con la manovra contenuta nel decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, ha tagliato i fondi,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare nei confronti del *management* di Trenitalia e, più in generale, nei confronti dei

vertici del gruppo FS, al fine di porre rimedio al disinteresse generale che ha caratterizzato sinora l'azione del Governo dinanzi alle decisioni assunte da Trenitalia, senza dubbio gravemente penalizzanti per i cittadini del Mezzogiorno, a fronte delle risorse che lo Stato destina al gruppo FS per garantire il diritto alla mobilità soprattutto nelle aree più svantaggiate del Paese;

se risulti che i disservizi lamentati siano oggetto di valutazione dei dirigenti di Trenitalia e del Gruppo FS, al fine della eventuale revoca degli incarichi confermati;

quali iniziative di competenza intenda assumere il Ministro in indirizzo al fine di ripristinare un servizio fondamentale per le attività economiche, sociali, di lavoro e di studio di tutti i residenti delle regioni Calabria, Basilicata e Puglia;

quali iniziative si intendano adottare al fine di evitare che Calabria, Puglia e Basilicata rimangano estranee dai collegamenti tra il Nord e il Sud del Paese, considerato che, se è vero che l'approccio ai problemi meridionali non deve essere più di tipo assistenzialista, è senza dubbio ingiustificabile che il Mezzogiorno continui ad essere fortemente penalizzato con scelte di Governo a giudizio dell'interrogante sostanzialmente antimeridionaliste;

se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno procedere a:

1) l'ammodernamento della linea ferroviaria Foggia-Potenza – affetta da gravose criticità quali la mancanza di elettrificazione oltre che di un doppio binario, assolutamente necessario in diversi punti, nonché la presenza di un parco rotabili parecchio obsoleto fonte di guasti e ritardi – che rappresenta un corridoio nodale preferenziale, lungo il quale il settore ferroviario può svolgere un ruolo non trascurabile nell'ambito della mobilità regionale;

2) riferire al Parlamento sul completamento e la realizzazione dell'itinerario ferroviario Ferrandina-Matera al fine di integrare e chiudere con lo stesso la relazione ferroviaria Napoli-Potenza, considerato che la città di Matera, nonostante alcuni *spot* del passato commissionati dalle stesse ferrovie, è l'unico capoluogo di provincia non servito dalla rete ferroviaria nazionale;

3) rinnovare e potenziare la flotta dei treni attivi in Calabria e Puglia.

(4-04079)

