

a quale ente il ministero dell'economia e delle finanze intenda eventualmente delegare le procedure idonee a rendere efficace quanto disposto dall'articolo 21-bis legge n. 341 del 1995 in materia di cessione in proprietà degli alloggi prefabbricati, in favore degli aventi diritto. (4-02306)

* * *

GIUSTIZIA

Interrogazioni a risposta scritta:

TANZILLI. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

con decreti del direttore generale del ministero della giustizia del 5 ottobre 2000, pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale* del 10 ottobre 2000, 4 serie speciale, n. 79, sono stati indetti due concorsi per titoli: a trecentoventi posti di ausiliario, area funzionale A, e a cinquanta posti di operatore giudiziario, area funzionale B, del personale del ministero della giustizia-amministrazione giudiziaria;

sia in ragione dei tempi adottati sia in relazione alla trasparenza delle operazioni concorsuali, violando, ad avviso dell'interrogante, le norme in materia di procedimento amministrativo, ancora oggi non si è chiusa la procedura concorsuale —:

se risponda al vero che molti candidati hanno allegato dichiarazione sostitutiva sui titoli richiesti per l'ammissione ai concorsi non rispondente al vero e, in caso positivo, se di ciò è stata informata l'autorità giudiziaria —:

se siano stati rispettati nella formazione della graduatoria i criteri sulla valutazione dei titoli così come previsto nei bandi di concorso;

se sia stata già approvata la graduatoria finale dei due concorsi e quali motivi

ritardano l'avviso di pubblicazione della graduatoria nella *Gazzetta Ufficiale*.

(4-02274)

COSTA. — *Al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

è stato inviato alle organizzazioni sindacali del Corpo di polizia penitenziaria il decreto relativo agli organici degli istituti penitenziari italiani e relative a ciascun istituto penitenziario;

le tabelle per il Piemonte evidenziano un totale di 244 unità fra ispettori, sovrintendenti, agenti e assistenti per il carcere di Cuneo (di cui 23 ispettori, 24 sovrintendenti, 197 agenti o assistenti);

tale assegnazione non tiene conto del numero assai rilevante, ben 104, di detenuti « speciali » (ad elevata pericolosità e strettamente vigilati) ospitati nello stesso carcere di Cuneo nonché di 205 detenuti ordinari (di cui 130 extracomunitari) —:

quali misure s'intenda adottare in proposito per modificare organici che appaiono — fin dal loro nascere — inadeguati. (4-02285)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per sapere — premesso che:

la politica dei trasporti nel nostro Paese va profondamente modificata. Il numero degli incidenti e dei morti causati sulle nostre strade è esponenziale ed intollerabile. Oltre ai problemi di sicurezza i riverberi negativi sull'ambiente sono devastanti per la qualità della vita non solo nelle città;

il potenziamento e lo sviluppo del trasporto su rotaia e l'attivazione delle

cosiddette vie del mare devono essere prioritarie nei programmi del settore;

la elettrificazione della tratta Taranto-Potenza-Battipaglia-Salerno, realizzata dopo un decennio di chiusura della linea ferroviaria, ha comportato una spesa di oltre 800 mila euro. Però non vi è stato alcun miglioramento dei tempi di percorrenza, in quanto non è stata adeguata e rettificata, com'era necessario, la tratta Potenza-Battipaglia, che ha un percorso inadeguato. Va considerato che il tempo di percorrenza tra la città di Potenza e la città di Salerno, anche se si usa il cosiddetto Pendolino, è ancora di un'ora e quarantacinque per una distanza di circa 100 km;

certamente vi sono anche delle responsabilità dei tecnici e degli amministratori delle Ferrovie che, a fronte di una notevole spesa per la elettrificazione, avrebbero dovuto anche considerare la necessità e la opportunità di realizzare l'adeguamento in questione. Ma tant'è!;

va considerato inoltre, che i porti di Taranto e di Salerno dovrebbero essere, soprattutto per il trasporto merci, i terminali di due importanti « vie del mare » e dovrebbero, quindi, essere facilmente raggiungibili in un sistema di trasporti integrato —

se non intenda inserire tra le grandi infrastrutture da realizzare in tempi brevi anche l'adeguamento e la rettifica della tratta ferroviaria Potenza-Battipaglia e prevedere l'alta velocità per il collegamento Napoli-Salerno-Potenza-Taranto.

(2-00255) « Lettieri, Annunziata ».

Interrogazione a risposta orale:

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il sistema aeroportuale milanese, basato sulla sinergia Malpensa-Linate, è in crisi evidente e non riesce a competere con

i grandi scali europei di Francoforte, Londra e Parigi, soprattutto a causa di una insufficiente accessibilità;

in proposito esiste uno studio dell'Università Bocconi che rivela un lento ma progressivo isolamento del sistema Malpensa-Linate dalle grandi rotte internazionali;

secondo quanto dichiarato dal professor Roberto Zucchetti, uno degli estensori dello studio della Bocconi, la causa consiste appunto nella « difficile accessibilità degli scali e di Malpensa in particolare » (cfr. « *La Stampa* » di domenica 24 febbraio 2002 alla pagina 25), soprattutto per quanto riguarda l'accessibilità intercontinentale diretta;

dal dicembre 2000 al dicembre 2001 il sistema aeroportuale milanese ha perso quasi un terzo dei voli intercontinentali, passando dai 315 del dicembre 2000 ai 271 del giugno 2001 ai 229 del dicembre 2001;

in particolare la situazione dei collegamenti appare particolarmente debole con l'Asia e in fase di continuo ridimensionamento con il Nord America;

Alitalia ha abbandonato il collegamento diretto con San Francisco, con Hong Kong e con Pechino;

lo scalo di Malpensa è in continua perdita di competitività —

anche alla luce del recente studio dell'Università Bocconi, quali strutturali iniziative intenda assumere per restituire competitività al sistema aeroportuale milanese di Linate-Malpensa. (3-00731)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

i quotidiani locali del Trentino si sono occupati in questi giorni delle giuste rimostranze fatte dai pendolari che quotidianamente devono usufruire del treno regionale 10938 Verona-Bolzano;

il treno in questione infatti, è sempre e sistematicamente in ritardo, causando agli utenti del servizio gravi disagi; i pendolari, la maggior parte lavoratori penalizzati fortemente da questo carente servizio, per cercare di risolvere questa deplorabile situazione hanno calcolato, con rigore e precisione, quante volte per oltre quattro mesi questo treno sia arrivato puntuale;

il periodo interessato va dal 12 luglio al 27 novembre 2001 e in questo periodo il treno è arrivato puntuale solo cinque volte; ma anche per i mesi successivi la situazione è rimasta immutata;

le Fs Spa alle domande dei pendolari che lamentavano questa situazione ha sempre dato risposte molto evasive; inoltre, con scarso riguardo per i pendolari, i ritardi sarebbero sempre annunciati in maniera imprecisa e sommata, lasciando gli utenti nell'insicurezza di quando poter prendere il treno;

non solo, nel mese di luglio, nei giorni 24, 25, 26 i pendolari si sono visti costretti a salire su un treno che può davvero considerarsi un pezzo da museo: con loro stupore, infatti, il treno che partiva da Trento alle 7.16 era una vecchia tradotta dell'anno 1950; gli utenti ne sono rimasti talmente stupefatti che hanno deciso di fotografarlo e di mandare una foto alle Fs e alla Provincia di Trento —:

se sia a conoscenza di questa spiacevole situazione;

quali provvedimenti intenda assumere affinché ai pendolari venga garantita la possibilità di arrivare puntuali ai loro posti di lavoro e ai loro impegni;

quali iniziative intenda assumere affinché gli utenti possono usufruire di un servizio quanto meno confortevole e che non crei loro così gravi disagi, essendo questo un loro diritto che le Fs dovrebbero garantire. (5-00680)

MOLINARI, ADDUCE, LETTIERI, LUONGO e POTENZA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

le ferrovie Appulo Lucane srl gestiscono servizi di trasporto che interessano le regioni Basilicata e Puglia;

la direzione amministrativa ha sede a Bari mentre i servizi sono gestiti da due direzioni di esercizio con sedi a Bari e Potenza;

dalla direzione di esercizio di Bari sono gestiti anche servizi che interessano la regione Basilicata, in particolare la tratta ferroviaria tra Marinella e Matera e il tratto terminale della Matera-Bari;

alla data del 31 agosto 2001 il personale in servizio è costituito da 725 unità suddivisi in 443 unità e 6 dirigenti presso la sede di Bari e 274 unità e 2 dirigenti presso la sede di Potenza;

le due direzioni di esercizio sono autonome ed autosufficienti per la gestione dei servizi svolti sul territorio di riferimento;

per quanto riguarda la struttura amministrativa della società alla Basilicata vengono attribuiti costi per personale ed oneri per manutenzioni non gestiti e non verificabili ma che si ripercuote sull'innalzamento dei costi per servizi ed in particolare sul rapporto treno/km o autobus/Km;

tale situazione determina un conseguente drenaggio di risorse dove i numeri sono maggiori e quindi in direzione Bari mentre la situazione complessiva della Basilicata risulta sempre più deficitaria;

in Basilicata il 50 per cento del totale delle linee è ancora armato con rotaia 36 UNI oramai non più in commercio su traverse di legno;

le tratte in oggetto necessitano del rinnovo totale delle traverse per adeguarle almeno agli *standard* delle altre linee FAL consentendone un aumento della velocità dei tempi di percorrenza dei convogli;

sono in fase di completamento tre impianti ACEI (apparati centrali elettrici ad itinerari per il comando dei segnali e la manovra degli scambi) per il segnalamento nelle stazioni di Potenza S. Maria, Potenza-Città e Potenza-Scalo Inferiore;

sono solo progettati ulteriori tre impianti ad Avigliano, Genzano e Pietragalla in provincia di Potenza, necessari a completare l'automazione dei piazzali e consentire la regolazione della circolazione con il sistema blocco automatico conta assi e prevedere un controllo centralizzato del traffico su tutta la linea;

in Puglia sono invece tutti già in esercizio tutti gli impianti ACEI delle dodici stazioni e la circolazione è regolata con il sistema Bca;

in Basilicata gli apparati centrali sono ancora manuali del tipo Austro-Ungarico (MAX-Judel e Srevettaz) e la circolazione viene regolata solo con comunicazioni telefoniche;

il materiale rotabile in Basilicata viene svolto utilizzando automotrici di due diverse tipologie tra loro non accoppiabili più quattro Breda/200 obsolete ed in esercizio dagli anni 60 e 5 fiat/300 più moderne in servizio dagli anni 80 ma già occorrenti di interventi di revisione generale di cassa;

nella direzione di esercizio di Bari sono state immesse negli ultimi due anni sei unità di trazione ovvero automotrici doppie intercomunicanti;

dette automotrici non sono in condizione di circolare sulle linee della direzione di esercizio di Basilicata per insufficiente potenza disponibile per superare le pendenze del 50 per cento se non con motori aggiuntivi;

la direzione tecnica ha proposto una soluzione che prevede il riutilizzo delle casse della Breda/200 accantonate con una operazione di revamping e trasformazione in articolate a tre pezzi collegate tra loro;

un prototipo di tal genere è stato realizzato nel 1996 con scarsi risultati tant'è che è risulta spesso in riparazione;

la Basilicata risulta fortemente penalizzata da questa politica aziendale intrapresa dalla direzione aziendale delle FAL, in favore della Puglia, confermata dalla istituzione di una direzione programmazione e sviluppo, che non affronta i problemi del servizio svolto dall'azienda sul territorio lucano —:

si chiede di conoscere quali iniziative intenda adottare il Governo nell'ambito delle proprie competenze al fine di garantire, di concerto con la regione Basilicata, una maggiore efficienza del settore trasporti gestito dalle FAL prevedendo maggiori risorse in termini di trasferimenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e delle infrastrutture. (5-00687)

MAZZARELLO, DUCA, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, PANATTONI, RAFALDINI, ROGNONI, SUSINI, TIDEI e PINOTTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nei giorni scorsi la Guardia di finanza ha svolto ispezioni presso le autorità portuali di Genova e La Spezia per verificare se fosse stata pagata l'Iva sul fatturato degli ultimi anni;

con tale iniziativa si evince che le Autorità portuali non sono considerate, dal ministero delle finanze, soggetti istituzionali, bensì semplici enti commerciali;

se i porti dovessero pagare l'Iva su canoni e concessioni subirebbero un colpo di diversi miliardi ai loro bilanci;

esiste la possibilità di un coinvolgimento di tutte le Autorità portuali del Paese in tale vicenda —:

quali iniziative abbia assunto ed intenda assumere il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per giungere ad un definitivo chiarimento con il ministero dell'economia e delle finanze. (5-00688)

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

le S.O.A. (società organismo attestazione), pur essendo soggetti privati, svolgono attività di natura pubblicistica consistente nell'accertamento e nell'attestazione dei requisiti di qualificazione necessari per i soggetti esecutori di lavori pubblici ai fini della loro partecipazione alle gare di appalto;

la S.O.A. Meridiana S.p.A., con sede in Montesarchio (BN), risulta essere tra i soggetti autorizzati ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica n. 34 del 25 gennaio 2000;

la medesima S.O.A. Meridiana S.p.A. annovera amministratori e sindaci che rivestono contestualmente cariche pubbliche elettive nel Comune di Montesarchio, oppure sono prossimi congiunti di amministratori del medesimo comune;

molti lavori attualmente in corso sono attuati dalle imprese attestata dalla S.O.A.;

molte altre imprese potrebbero partecipare a gare di appalto per lavori pubblici indette dal comune di Montesarchio, in virtù di qualificazioni certificate dalla predetta S.O.A. Meridiana S.p.A., tant'è che il comune di Montesarchio sembra sia stato costretto di recente a sospendere alcune gare di appalto alle quali avevano chiesto di partecipare imprese certificate dalla S.O.A. Meridiana S.p.A.;

sussistono, di conseguenza, evidenti casi di conflitti di interessi che non solo hanno potuto verosimilmente pregiudicare l'efficienza dell'attività della Società S.O.A. Meridiana S.p.A., ma che soprattutto hanno violato il principio di indipendenza e di assenza di interesse sancito dall'articolo 7, comma 4, del citato decreto del Presidente della Repubblica —:

se, tra le segnalazioni che in ordine alle distorte applicazioni della normativa sui lavori pubblici sono trasmesse al Governo dall'autorità per la vigilanza sui

lavori pubblici, sia compresa anche quella relativa alla vicenda esposta in premessa. (5-00690)

CARLI, CORDONI e VIGNI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il Comune di Pietrasanta con delibera della Giunta municipale n. 314 del 30 dicembre 2000 avente per oggetto il programma degli investimenti del settore dei lavori pubblici per il triennio 2001-2003, ha approvato l'elenco dei beni patrimoniali che saranno oggetto di alienazione nel triennio 2001-2003 e all'interno di esso al punto 7 (settore terreni) vengono indicati come bene alienabile le aree a parcheggi e giardini in concessione agli stabilimenti balneari per una superficie complessiva di circa 70.000 mq, per un valore indicativo di lire 9 miliardi;

con deliberazione del Consiglio Comunale n. 39 del 31 maggio 2001, avente per oggetto: « Beni immobili di proprietà del Comune »: arenili — declassificazione e trasferimento da modello B « Beni immobili patrimoniali indisponibili » al modello C « Beni immobili patrimoniali disponibili », viene approvato di declassificare e trasferire le aree dei cosiddetti « arenili comunali » al patrimonio disponibile del Comune;

per ottenere l'annullamento della delibera del Consiglio Comunale di Pietrasanta n. 39 del 31 maggio 2001, hanno fatto ricorso presso il Tribunale Amministrativo della Toscana (Firenze), le associazioni ambientaliste della Versilia, i rappresentanti dell'apposito Comitato, costituitosi contro la vendita dell'arenile, nonché i capigruppo dei gruppi consiliari di opposizione del Consiglio Comunale di Pietrasanta, contestando al Comune di Pietrasanta, in estreme sintesi a) violazione degli articoli 77 e 78 del decreto legislativo n. 267 del 2000; b) eccesso di potere sotto il profilo dello sviamento; c) carenza di motivazione e contrarietà intrinseca dell'atto;

in data 19 novembre 2001 per conto del Comune di Pietrasanta lo studio legale Lessona di Firenze depositava presso il Tribunale Amministrativo Regionale della Toscana — Terza Sezione, una memoria contro il predetto ricorso delle associazioni ambientaliste ed altri, nella quale tra l'altro si afferma e si dichiara esplicitamente che: « nessuno degli atti deliberativi *ex adverso* impugnati, infatti, prevede la cessione degli arenili comunali ai titolari degli stabilimenti balneari, né tantomeno prevede il ricorso a forme di trattativa privata ». « ...che questa sia l'unica e sola verità è inconfutabilmente dimostrato da una semplice circostanza e cioè dal fatto che l'Amministrazione Comunale si accinge a vendere la proprietà di detti arenili a mezzo di asta pubblica e cioè attraverso il procedimento di gara che più tutela il diritto dei cittadini tutti a poter concorrere per l'acquisizione dei beni »;

l'annunciata alienazione dei beni, cosiddetti arenili comunali, sarebbe certamente un grave danno al Comune di Pietrasanta sia sotto il profilo di impoverimento del proprio patrimonio immobiliare, posto in un luogo strategicamente importante sotto ogni punto di vista, per la perdita di funzione pubblica, un danno economico-finanziario, paesaggistico, per la perdita di una fonte costante di gettito finanziario derivante dalla riscossione della tassa relativa all'occupazione del suolo pubblico e ancor di più dannoso sarebbe se poi su tali beni potessero essere realizzate nuove opere;

l'alienazione di tale bene di proprietà pubblica rappresenta un danno per quanti vogliono accedere al godimento del mare perché questa fascia assumerebbe di fatto con la sua privatizzazione la funzione di barriera, tanto più se vi fossero realizzate nuove opere, e quindi sarebbe impedito, se non autorizzato dal legittimo proprietario, il suo attraversamento, che altrimenti costituirebbe un reato, dato dalla violazione di proprietà privata;

la vendita e quindi privatizzazione di tale fascia costituirebbe un danno per i

concessionari degli stabilimenti balneari, che con nuove opere realizzate sull'ex demanio comunale si troverebbero confinantanti con una proprietà diversa ed indipendente dalla loro concessione e dalle prospettive autonome sui diritti legati agli attuali arenili comunali, rispetto all'altra concessione data su proprietà dello Stato, provocando, quindi, una grave incongruenza di accesso all'uso della struttura balneare, in quanto la cessione della proprietà comunale non può avere nessun vincolo funzionale e di permanente collegamento con la concessione data sul demanio marittimo statale;

grave danno per il turismo ed i concessionari è anche rappresentato dall'inevitabile procedura che il Comune di Pietrasanta è vincolato a seguire nel caso della malaugurata vendita, che stante il valore, come indicato nella delibera della Giunta municipale n. 314 del 30 dicembre 2000, comporta il necessario ricorso all'asta pubblica a livello europeo, dato il rilevante valore del bene, con possibilità di acquisto dell'intera fascia dell'arenile comunale da parte di società multinazionali che comprometterebbe il godimento del mare e l'accesso agli stabilimenti balneari;

stante, inoltre, la possibilità di dar corso alla alienazione di tali aree e nella eventualità di realizzazione sulle stesse nuove opere o di modificazioni dello stato attuale, attualmente destinate ad uso parcheggio, insistenti sul demanio comunale in zona finitima al pubblico demanio marittimo, e più precisamente ad immediato ridosso agli stabilimenti balneari, senza soluzione di continuità, che caratterizzano il litorale di Marina di Pietrasanta, si evidenziano le seguenti responsabilità e valutazioni da parte del Governo e dello Stato a) le aree dell'ipotesi di alienazione, in quanto esistenti in prossimità del demanio marittimo entro una zona di 30 metri dal limite del medesimo, risultano per effetto dell'articolo 35 del Codice della Navigazione assoggettate ad una particolare disciplina che presuppone un apposito nullaosta tuttora di competenza dell'autorità marittima (Capo del Compartimento),

trattandosi di materia afferente la dominicalità del bene e, in quanto tale, sottratta al conferimento di funzioni agli enti locali. Quanto sopra, al fine di evitare che l'occupazione, l'esecuzione di opere ed eventuali innovazioni successive, rechino ingiustificate limitazioni all'uso del demanio marittimo, il quale per la sua natura di bene pubblico destinato a soddisfare le esigenze della collettività non può soffrire di alcun tipo di impedimenti al raggiungimento istituzionale dei cosiddetti pubblici usi del mare. In siffatto contesto, appare di tutta evidenza come una eventuale « privatizzazione » delle aree in questione — potendosi paventare inoltre, una futura diversa destinazione delle stesse — si configura come sostanziale pregiudizio al libero uso del finitimo demanio marittimo, il cui accesso e per l'effetto il suo godimento da parte della generalità degli utenti troverebbe un vincolo invalicabile nei limiti che, comunque impone il rispetto della proprietà privata; *b*) anche nel caso che si arrivasse alla « privatizzazione » delle aree in questione è da rilevare che eventuali innovazioni dovranno pur sempre esser autorizzate dalla competente autorità marittima. Si configura, nella specie, infatti, l'ipotesi « di nuove opere da farsi entro i limiti della proprietà privata confinante con i beni del demanio marittimo », disciplinata dall'articolo 759 del Regolamento di esecuzione al Codice della Navigazione. Si configura, in buona sostanza, l'istituto della servitù che, quale diritto reale su cose altrui comporta ipso facto una limitazione del diritto di dominio o di esercizio dello stesso. Nel caso specifico di proprietà privata confinante con il demanio marittimo — in virtù proprio delle peculiarità dei beni demaniali — non può ammettersi che la servitù importi pregiudizio ai diritti inerenti la proprietà demaniale. Si aggiunga che, essendo i beni demaniali, tuttora inalienabili, non è consentito che il privato acquisti sugli stessi un diritto di servitù; *c*) la particolare configurazione dell'arenile di Marina di Pietrasanta si delinea per il susseguirsi senza soluzione di continuità di aree concessionate, renderebbe di difficile attua-

zione, per i rammentati limiti che il rispetto della proprietà privata impone, i controlli delle forze dell'ordine finalizzati alla corretta utilizzazione del bene e l'accesso dei mezzi di soccorso —:

nel caso di vendita di predetti beni comunali a privati e nel caso in cui questi ultimi chiedano modificazioni allo stato di fatto attuale per realizzare nuove opere, esercitare il suo potere autorizzatorio per salvaguardare la fruibilità del demanio dello Stato e il diritto di accesso al godimento del mare. (5-00691)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Ministro delle infrastrutture, rispondendo all'interrogazione a mia firma sulla realizzazione della statale 275 tratto Maglie-Leuca, ha affermato tra l'altro che tale intervento risulta attualmente dotato di progettazione preliminare e che sono in corso attività di progettazione, anche con ricorso a sinergie locali;

per tale arteria stradale, erano stati già predisposti ben due progetti esecutivi, uno a cura del consorzio dei comuni del Basso Salento e l'altro a cura del SISRI di Lecce —:

per quali ragioni si stia procedendo alla progettazione *ex novo* della statale 275 tratto Maglie-Leuca e non si utilizzi la progettazione esecutiva già prodotta e disponibile che consentirebbe da un lato un risparmio dei costi e dall'altro di abbattere di molto i tempi per la cantierizzazione dell'opera. (4-02281)

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

la figura del tecnico verificatore venne individuata, nell'ambito delle mansioni svolte dal personale dipendente delle

ferrovie dello Stato, al fine della sorveglianza e del controllo dello stato di manutenzione dei rotabili (materiale trainato, vetture e carri merci);

le misure di razionalizzazione in ordine all'utilizzo del personale in servizio ha, nel corso degli anni, visto porre in secondo piano il tema della sicurezza dei trasporti, la qual cosa ha interessato, in modo preoccupante, gli apparati frenanti dei mezzi;

l'ipotesi recentemente formulata in ragione della quale verrebbe eliminata la specifica figura dell'agente tecnico di verifica, con trasferimento dei compiti relativi ora al formatore del treno, ora al manovratore, figure entrambe prive di specifica esperienza lavorativa in detto ambito, è fonte di grave preoccupazione —:

se e quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato in ordine alla situazione più sopra prospettata, anche in relazione al fatto che l'organo di vigilanza CESIFER risulta, sempre più, svuotato di ogni funzione istituzionale. (4-02299)

* * *

INTERNO

Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per sapere — premesso che:

nella notte (tra le ore 24 e le ore 1.30) tra venerdì 15 e sabato 16 febbraio 2002, sono state condotte da parte degli uomini dell'Arma dei carabinieri dell'Isola d'Elba, una serie di perquisizioni notturne nelle abitazioni di 8 giovani di Rio Marina (Livorno). La finalità dell'operazione era quella di cercare armi. L'esito è stato negativo;

in un'intervista al quotidiano *Il Tirreno*, il Comandante della Compagnia dell'Arma dei carabinieri dell'Isola d'Elba ha affermato: « La nostra finalità era quella di cercare armi nelle abitazioni di questi 8 giovani. Le armi non sono state rinvenute, ma c'è stato il sequestro di molte cose. È in corso un'indagine »;

risulta che siano stati sequestrati: alcuni grammi di hashish, alcune magliette, un giornale cinese, un quaderno con esercizi di chitarra, 4/5 coltelli, volantini e manifesti di concerti di gruppi rock, materiale e volantini *no-global*, un giornale anarchico, una foto del sindaco Bosi (sottosegretario alla difesa), un poster con il Papa che fuma uno spinello, delle poesie, bombolette *spray*, 2 mazze da baseball, una sciarpa della Juventus;

nella medesima intervista al comandante della Compagnia dei carabinieri il giornalista del quotidiano chiede: « Perché sequestrare manifesti, volantini, bandiere? » Risposta: « Vogliamo verificare elementi di cui siamo in possesso. Abbiamo sequestrato anche due mazze da baseball (...) Diciamo che siamo certi che alcuni di questi giovani hanno partecipato a manifestazioni, immagino anche a quelle di Genova ». Ma partecipare pacificamente a manifestazioni non è reato... Risposta: « Sono indagini molto delicate, perché influiscono sulla libertà di opinione e impieghiamo più tempo, perché siamo prudenti. Il livello organizzativo di questi ragazzi lo dobbiamo verificare e non me la sento di dire che sono pericolosi. Abbiamo agito per gli elementi che raccogliamo quotidianamente e qualche volta possono esserci anche atti spiacevoli, come le perquisizioni di notte a casa ». Perché sequestrare una bandiera con il volto del Che Guevara? « Per lo stesso motivo per il quale si sequestra una mazza da baseball: per noi deve essere un indizio. Il materiale sequestrato è stato segnalato al magistrato che nelle 48 ore successive decide se trattenerlo o restituirlo. Per ora non c'è stato l'ordine di restituirlo ». Gli 8 ragazzi sono ritenuti di ambienti anarchici? « Sicuramente ma di per sé ciò non costituisce