

giudiziari» appare, di per sé ingiustificata —:

se il Ministro interrogato non ritenga opportuno, in questa fase, eliminare dal « pacchetto giustizia » la delega a riformare le circoscrizioni, prevedendo invece consultazioni preventive nei momenti programmatici e decisionali, con l'obiettivo di valutare concretamente le specificità territoriali e in particolare quella siciliana con le sue rilevanti inquietudini sociali, territoriali e il rilevante carico di una criminalità mafiosa fortemente radicata.

(2-00295)

« Cusumano ».

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata in Commissione:

IX Commissione

PASETTO, LUSETTI e GIACHETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

il 6 maggio 2002 scadrà la proroga per l'affidamento degli appalti dei servizi di pulizia del gruppo Ferrovie dello Stato, considerato che questo periodo di confronto tra aziende, Ferrovie dello Stato e rappresentanze sindacali ha consentito di garantire la regolarità dei servizi di pulizia, ma fino ad ora non ha permesso di raggiungere un'utile intesa, scongiurando migliaia di licenziamenti;

questa ulteriore dilatazione per l'affidamento dei nuovi servizi di pulizia in ambito ferroviario, si era resa necessaria per trovare una idonea soluzione della vicenda che mette in discussione almeno 2000 lavoratori considerati eccedenti e appare destinata a ridurre ulteriormente la qualità dei servizi di pulizia già oggi carenti, mentre potrebbe generare una ulteriore radicale conflittualità sindacale,

proprio in ragione dell'elevato numero di lavoratori che non potrebbero trovare occupazione con l'applicazione dei nuovi contratti;

le Ferrovie dello Stato hanno indetto le gare per l'assegnazione dei servizi di pulizia con il metodo del massimo ribasso, puntando esclusivamente a ridurre i loro costi e non preoccupandosi della qualità del servizio reso, che non si vede come possa migliorare in rapporto a significativi abbattimenti di spesa;

d'altro canto, le aziende pur di mantenere i contratti d'appalto non hanno esitato a formare nuovi raggruppamenti societari formulando offerte con ribassi medi dell'ordine del 30 per cento, confidando di poter recuperare i minori introiti licenziando personale e non rispettando il contratto collettivo nazionale di lavoro, firmato nel 2001 con le organizzazioni sindacali presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali;

la vertenza che si trascina già da mesi, per la quale si sono già create situazioni di forte disagio e di aspro conflitto sociale, non appare allo stato attuale orientata verso una soluzione che tenga conto delle indicazioni fornite al Governo da questa Commissione, secondo la quale alla fine della ristrutturazione dovevano essere salvaguardati i livelli occupazionali e retributivi del personale e che le uniche indicazioni emerse, sino ad oggi, dal confronto tra le parti evidenziano una riduzione pari al 25 per cento della forza lavoro nel settore delle attività di pulizia e servizi ferroviari —:

quali provvedimenti intenda adottare il Governo affinché siano garantiti l'occupazione e il salario ai lavoratori del settore, una retribuzione che, è bene ricordarlo, oscilla tra i 750 euro mensili netti dei nuovi assunti e i 1000 euro di coloro che hanno maturato il massimo di anzianità e quali determinazioni intendano adottare i Ministri competenti per evitare una radicale ripresa dello scontro sindacale e il licenziamento di alcune migliaia di lavoratori, azione che, è ragionevole ipotizzarlo, potrebbe procurare gravi dis-

servizi nelle principali stazioni e su tutta la rete ferroviaria italiana. (5-00816)

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

è stata concessa la proroga fino al 6 maggio 2002 dell'assegnazione dei nuovi appalti dei servizi di pulizia dei treni e degli impianti ferroviari;

in sede di tavolo di confronto tra le parti non sembrano essere ancora emerse convincenti e condivise proposte di soluzione sia per i problemi degli esuberanti, quantificabili in circa 1.800 unità, sia per i problemi relativi ai contratti da applicare al fine di salvaguardare i livelli salariali dei lavoratori impiegati e la qualità dei servizi offerti;

la data del 2002 si approssima velocemente e la mancanza di una soluzione equilibrata e accettabile rischia di produrre nuove tensioni e conflitti sociali e nuove difficoltà e disagi per gli utenti dei trasporti ferroviari —:

quali iniziative urgenti e determinate intenda assumere il Governo, anche e sempre sulla scorta della risoluzione approvata unanimemente dalla IX Commissione (trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati e a seguito degli impegni ufficiali più volte assunti in Commissione e in Assemblea per condurre a tempestiva e positiva soluzione la vertenza, gettando sul tavolo della trattativa tutto il peso, finora mancato, dell'autorevolezza e dell'assunzione di responsabilità politica. (5-00817)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

sono migliaia i pendolari di Guidonia Montecelio che quotidianamente utilizzano il treno per recarsi nella Capitale;

i treni della linea ferroviaria Roma-Avezzano, da alcune settimane, non sono più attestati alla stazione Termini bensì alla stazione Tiburtina;

il trasferimento di stazione comporta notevoli disagi ai viaggiatori residenti nel comune di Guidonia Montecelio;

l'istituzione di un treno nella fascia oraria compresa tra le 5.23 e le 6.30, orario nel quale non ne sono previsti, consentirebbe di limitare i disagi ai pendolari —:

quali iniziative urgenti intenda assumere affinché sia istituito un treno che parta da Guidonia nella fascia oraria compresa tra le 6 e le 6.15. (4-02629)

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

il treno ES - 9360, che fino ad alcuni anni fa effettuava fermate anche ad Eboli (Salerno), oggi sosta a Baragiano (Potenza) alle ore 8.57, a Bella-Muro (Potenza) alle 9.01; a Sicignano (Salerno) alle ore 9.27 a Battipaglia (Salerno) alle ore 9.50;

per usufruire del servizio sopra descritto per gli utenti è necessario recarsi in Battipaglia con il treno delle 8.36 in partenza da Eboli e sottoporsi ad un'attesa di oltre un'ora;

e le difficoltà riguardano anche il trasporto su gomma, in particolare quello relativo al Bus sostitutivo PZ 104, in servizio sulla direttrice Taranto-Battipaglia che parte da Potenza alle ore 11-20 e giunge in Battipaglia alle ore 12-30;

anche in questo caso l'utente si trova nella spiacevole circostanza di dover prendere il treno e tornare ad Eboli alle ore 12.40, dovendo munirsi di un primo biglietto da Potenza a Battipaglia e di un

altro da Battipaglia per fare un cammino a ritroso per Eboli, con un costo maggiorato;

il servizio sostitutivo di autobus per Taranto parte da Salerno alle ore 11-05, giunge a Battipaglia alle ore 11,45, donde prosegue, per via ordinaria, per Eboli; qui imbocca l'autostrada per Potenza, senza effettuare fermate;

solo alcuni anni fa il mezzo effettuava servizio passeggeri con fermata anche ad Eboli;

il Bus n. 111, con percorso Salerno-Potenza, parte alle ore 22.05 dalla stazione di Salerno ed effettua fermata a Bella-Muro (Potenza) alle ore 23.05 e allo scalo di Baragiano (Potenza) alle ore 23.10;

questi due ultimi centri appartengono alla provincia di Potenza e la stazione di Baragiano, circondata da una ventina di abitazioni, dista dal paese circa 10 chilometri, mentre quella di Bella-Muro, ubicata in aperta campagna, dista dal centro più vicino circa 12 chilometri;

inoltre le ferrovie dello Stato hanno confermato che dal 16 giugno 2002, sopprimeranno treni *intercity*, in particolare: l'IC 536 in partenza da Salerno alle ore 5.16 diretto a Genova; l'IC 588 in partenza da Salerno alle 5.22 diretto a Milano, con fermate a Nocera Inferiore e Torre Annunziata centrale; l'IC 537 da Torino per Salerno con arrivo alle ore 17.02, l'IC 591 da Milano con arrivo a Salerno alle ore 20.40;

questa evenienza porterebbe al declassamento e alla penalizzazione dell'intero territorio —:

quali utili interventi il Ministro voglia adottare perché nell'orario ferroviario estivo, previsto per il mese di maggio, si tenga conto, delle esigenze degli utenti di Eboli e di tutta la provincia di Salerno;

se il Governo voglia intervenire affinché sia scongiurata la soppressione dei treni descritti in premessa, ed avviare, nel contempo, un piano di offerta passeggeri teso al miglioramento qualitativo della stazione salernitana. (4-02632)

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

i lavori di costruzione della terza corsia e messa in sicurezza della autostrada A3 Salerno — Reggio Calabria sono assolutamente necessari per la modernizzazione ed il potenziamento del sistema infrastrutturale del mezzogiorno e dell'intero paese;

questi lavori procedono con estrema lentezza, causando pesanti disagi ai cittadini, con effetti negativi anche ai fini dello sviluppo economico del meridione;

nella risposta all'interrogazione n. 5-00485, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha riconosciuto che, per il completamento del progetto, occorrono altri 7.600 miliardi di lire circa, considerando che ben 45 lotti sono in fase di progettazione esecutiva o definitiva, fra cui quelli relativi a tutto il tratto lucano;

nel primo programma di investimenti previsto dalla cosiddetta « legge obiettivo », nell'ambito delle diciannove priorità — un elenco, peraltro, eccessivamente esteso — fissate dal Governo, figura l'autostrada Salerno — Reggio Calabria;

ad oggi il governo continua a rilasciare a quanto risulta agli interroganti dichiarazioni discordanti tra quanto sostiene il Ministro Lunardi nelle conferenze pubbliche e quanto riferisce il sottosegretario Martinat nelle aule parlamentari —:

con quali modalità ed in quali tempi il finanziamento di 7.600 miliardi di lire potrà essere in concreto erogato ed utilizzato, evitando ulteriori ritardi e nuovi rinvii che paralizzerebbero gravemente le comunità meridionali. (4-02633)

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

l'articolo 47 (Adeguamento alla normativa europea di disposizioni del codice

della navigazione concernenti le licenze di volo) della legge 1° marzo 2002, n. 39 (Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2001) modifica l'articolo 731 del codice della navigazione e il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1988, n. 566;

a seguito di detta modifica, per il conseguimento delle licenze di volo, non è più necessario il possesso di un diploma di scuola media superiore, né alcun altro titolo di studio —:

se risponda al vero che, nonostante la modifica normativa di cui sopra, i funzionari preposti all'istruzione delle pratiche per le licenze di volo continuino a richiedere il non più necessario diploma;

e se, in caso affermativo il Ministro interrogato non ritenga opportuno far predisporre una circolare che informi i suddetti funzionari. (4-02635)

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

all'atto di sindacato ispettivo n. 4-01541, presentato il 29 novembre 2001 dall'interrogante sui destini del ponte dell'Aurelia e per una soluzione complessiva dei problemi di traffico della parte occidentale di Pisa, soprattutto dei problemi provocati dal traffico di attraversamento da parte dei mezzi pesanti, il Governo ha risposto che il ponte, essendo nel tratto urbano, è « di competenza comune »;

non era questa la domanda posta, ma quella di trovare una viabilità alternativa al traffico pesante almeno fino alla riparazione del ponte, evidentemente usurato da anni di utilizzo da parte del traffico di attraversamento e non certo dal traffico locale;

è infatti il Governo, con i suoi poteri diretti e indiretti, a dover indicare una soluzione: perché ne esiste una più conveniente per tutti, quella che vede i ca-

mion e i tir che attraversano il territorio pisano, e in genere tutti i tratti urbanizzati, usare l'autostrada che c'è;

punto nodale è il livello dei pedaggi autostradali sul tratto Migliarino-Rosignano: per risparmiare i camion escono dalla A12 e si avventurano nei percorsi urbani —:

se si intenda percorrere la strada di un accordo che tenga conto delle esigenze di tutti favorendo l'utilizzo delle infrastrutture esistenti, nate proprio per questo scopo come l'autostrada, da parte dei tir, attraverso un pedaggio ridotto e concordato che, come tale, non rappresenterebbe una perdita per l'ente gestore, favorirebbe un diverso comportamento dei camionisti e renderebbe possibili misure più decise da parte del comune per decongestionare l'intera area. (4-02639)

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

da decenni la provincia di Bergamo, nodo di transito e di sviluppo economico ed industriale fondamentale non solo nell'ambito della regione Lombardia, bensì dell'intera nazione, lamenta un'anacronistica carenza di infrastrutture ed accusa un notevole ritardo nella realizzazione di reti per la mobilità di merci e persone « da e per » il medesimo territorio provinciale;

gli indicatori sulla dotazione di infrastrutture di trasporto, elaborati scientificamente da analisi effettuate da specializzati istituti di ricerca (segnatamente nel presente documento si fa riferimento alle tesi elaborate dall'Istituto Tagliacarne ed allo studio realizzato da Confindustria-Federlombardia del luglio 2000), mettono in evidenza una situazione critica in relazione alla dotazione di infrastrutture per il trasporto, in particolare nello squilibrio fra domanda ed offerta;

relazionando l'offerta ed i recenti investimenti viabilistici realizzati nella provincia di Bergamo con alcuni indicatori di domanda, emerge come detti indici si contestualizzino nella media nazionale — qualora si consideri l'offerta complessiva in rapporto alla superficie —, si dimezzino — qualora si consideri l'offerta complessiva in rapporto alla popolazione e con il livello di sviluppo —, decadendo, fino ad un quarto, qualora il raffronto avvenga con la struttura industriale;

la penalizzazione della provincia di Bergamo, il cui territorio è pesantemente coinvolto dal traffico in attraversamento — con una crisi che si è acuita da oltre un decennio, dopo l'apertura ai mercati dell'Europa dell'Est — è attestata inequivocabilmente da una graduatoria che, in relazione agli investimenti per le opere pubbliche, la posiziona al sesto posto rispetto alle nove province lombarde;

i massimi squilibri ed i *deficit* più intensi toccano, con pesanti e negative ricadute sul comparto economico, finanziario e produttivo, la rete autostradale e stradale che gravita su Bergamo ed il suo territorio;

in particolare, sulla A4, lungo la direttrice Milano-Brescia, arteria pulsante dell'intera Nazione, transitano in attraversamento mediamente 250 mila veicoli al giorno, con una criticità di 6 ore al giorno ed una percorribilità media di 26km/h e che previsioni attendibili stimano, per il 2010, una velocità media di percorrenza di 20km/h;

detta criticità coinvolge anche la rimanente rete stradale provinciale, ove transitano mediamente 230 mila veicoli al giorno e su cui si registra nelle ore di punta un tasso di utilizzo superiore del 20 per cento alla capacità ottimale di sopportazione della rete, con particolare riferimento alla strada statale Briantea e ad altre strade che superano-specificamente alcuni tratti della Padana Superiore e della strada statale 42, detta « Del Tonale e della Mendola » — del 50 per cento le potenzialità di sicurezza della strada;

in questo quadro si innestano altresì le gravi carenze dell'offerta e del servizio ferroviario dal momento che la linea ferroviaria Bergamo-Milano, a fronte di una movimentazione impressionante per volumi di passeggeri e di introiti, presenta un'antistoricità strutturale — esaustivamente testimoniata dai tempi di percorrenza che nel 2002 risultano essere identici, se non addirittura superiori, a quelli impiegati nel 1942 — per ovviare alla quale si invoca da tempo un ammodernamento ed il quadruplicamento delle linee;

non si prospettano, allo stato attuale, reali possibilità di incrementare in modo significativo il trasporto delle merci, proprio quando i limiti posti in alcune nazioni europee al transito dei veicoli merci minacciano la capacità di esportazione, mentre Bergamo realizza un terzo del suo valore aggiunto da merci vendute sui mercati esteri;

in previsione del raddoppio del Traforo del Gottardo per il 2017 che imporrà di smaltire ogni giorno 2.850 tonnellate di merci in aggiunta alle attuali quantità, si ipotizza un aumento del transito di quasi 6 mila mezzi pesanti al giorno;

in attesa della realizzazione, in tempi necessariamente lunghi, dell'interporto di Montichiari (in provincia di Brescia) dovrà considerarsi di prioritaria importanza, anche per il Nord Est del Paese la funzionalità dell'aeroporto di Orio al Serio il quale, pur raccogliendo un significativo 11 per cento della quota di traffico aereo regionale, non presenta tuttavia possibilità di particolare sviluppo strutturale per la vicinanza ai centri abitati;

in tale contesto diviene una priorità assoluta, per quanto riguarda la ricettività e la capacità dei nodi viari di Bergamo capoluogo, la conclusione delle opere in corso ed il completamento dell'Asse Interurbano, delle Tangenziali sud ed est, della Seriate-Nembro-Albino, delle varianti della Val Brembana, nonché il potenziamento della strada statale del Tonale ed altresì la realizzazione della 4^a corsia dell'A4, opera quest'ultima che aumen-

tando la capacità di transito del 20 per cento diviene indispensabile per la sopravvivenza del sistema in attesa della nuova rete;

oltre al completamento delle sopraccitate infrastrutture, il nuovo assetto viabilistico, di fondamentale importanza, per Bergamo e provincia si fonda sulla realizzazione di quattro assi strutturali portanti: la Pedemontana, la Bre.Be.Mi, l'Alta Capacità e la Pedegronda Ferroviaria, opere i cui tempi di realizzazione coprono un arco temporale che va dai 5 ai 15 anni e che, risultando essere assolutamente indispensabile il rispetto di questa stringente tempistica, si rende necessario, in ragione della criticità dell'area, sostenere investimenti minori a sostegno delle tre infrastrutture viarie in progetto;

nell'ambito della delibera CIPE attuativa della « Legge Obiettivo » per il triennio 2002/2004, l'asse pedemontano, presenta risorse limitate, pari al 12,6 per cento dell'intero ammontare degli stanziamenti mentre nella citata delibera sono state fatte rientrare nell'ambito dell'asse pedemontano opere che non sembrano essere strategiche o comunque assolutamente improcrastinabili, rendendo in tal modo ancor più precaria la fattibilità della Pedemontana lombarda;

constatata la crescente gravità del deficit dell'offerta di mobilità della provincia di Bergamo e del complesso della rete regionale, si rende auspicabilmente necessario un patto tra tutti i soggetti direttamente o indirettamente interessati a rilanciare la *governance* del territorio —:

quali misure ed interventi il Ministro intenda adottare per risolvere i gravi problemi in premessa, tali che consentano, definendo con criteri univoci le priorità d'intervento, di procedere alla non più procrastinabile realizzazione della 4^a corsia dell'A4, di avviare con congruo margine d'anticipo opere a sostegno delle grandi infrastrutture lombarde menzionate in premessa, di dare avvio all'ammodernamento e quadruplicamento della linea fer-

roviaria Bergamo-Treviglio, di dotare con congrui finanziamenti la realizzazione della Pedegronda;

attesa l'incidenza e la rilevanza delle problematiche suesposte in relazione alla sicurezza delle migliaia di automobilisti interessati all'economia del trasporto su gomma e su ferro ai margini di competitività delle aziende coinvolte, alla sicurezza degli utenti, ai costi umani e sociali dei sinistri e in generale alla qualità di vita di tutti i cittadini lombardi, quali misure siano attualmente allo studio per promuovere l'economicità del trasporto su ferro e fornire adeguati incentivi alla logistica.

(4-02645)

MESSA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere:

se non ritenga che la stazione ferroviaria di Guidonia sia inadeguata, per come è strutturata, ad ospitare le migliaia di pendolari che quotidianamente l'affollano;

quali iniziative intenda assumere per fare in modo che i locali della stazione siano all'altezza di un comune, quello di Guidonia Montecelio, che, per numero di abitanti, è il più grande della provincia Romana ed il quarto del Lazio. (4-02651)

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

il transito veicolare sulle autostrade liguri è ormai sempre più caratterizzato da una elevata presenza di Tir e di autoarticolati che troppo spesso rappresentano motivo di pericolo e causa di incidenti anche mortali;

da ultimo, tale situazione è stata resa evidente in modo tragico dall'incidente in cui nelle prime ore del 4 aprile ha perduto la vita tra i caselli di Chiavari e di Rapallo un giovane motociclista caduto a terra a causa di una pietra ed investito in pieno da un Tir che non si è poi fermato per soccorrerlo;

gli incidenti mortali rappresentano peraltro solo l'aspetto più grave di una situazione che vede ogni giorno — anche a causa del percorso particolarmente tortuoso delle autostrade liguri, con carreggiate ristrette e gallerie spesso fuori asse — incidenti provocati o sfiorati a causa dell'alta velocità dei Tir e delle manovre da essi compiute, soprattutto in fase di sorpasso;

nonostante i programmi più volte annunciati anche dal presente Governo, non è prevedibile la effettiva disponibilità di un percorso diverso delle autostrade liguri nel giro di pochi anni, e si pone quindi l'esigenza indilazionabile di misure di sicurezza più adeguate —:

quali misure il Governo intenda adottare per garantire una più adeguata sicurezza del traffico lungo le autostrade liguri, con particolare riferimento allo sviluppo in atto del traffico pesante;

se non ritenga, in particolare, di dover disporre da subito più intensi servizi di sorveglianza in grado di determinare comportamenti meno azzardati da parte dei conducenti dei mezzi pesanti, sia attraverso un migliore utilizzo della polizia stradale sia con l'installazione di dispositivi di controllo a distanza della velocità e dei comportamenti di guida. (4-02653)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

VIOLANTE, MARTELLA, CAZZARO, RUZZANTE, STRADIOTTO, VIANELLO, ZANELLA e GIULIETTI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il ghetto di Venezia è il più antico ghetto d'Europa e ospita uno tra i complessi sinagogali più importanti dell'intero occidente;

nella notte tra venerdì 5 e sabato 6 aprile, sui muri del ghetto di Venezia sono

apparse numerose scritte di evidente matrice neonazista, inneggianti a sentimenti anti-israeliani e al più bieco odio antisemita (*Juden raus*, « 10, 100, 1000 Dachau », « sionisti terroristi », « Sharon assassino »);

tali scritte, oltre che violentemente offensive verso gli ebrei veneziani, rappresentano anche affronto all'intera città di Venezia;

simili atti di violenza sono stati commessi contro sinagoghe e altri luoghi delle comunità ebraiche in diverse città d'Europa —:

quali iniziative siano state assunte per garantire l'incolumità dei cittadini e la sicurezza dei luoghi religiosi e per identificare i responsabili di questi odiosi atti;

quali misure il Ministro interrogato intenda assumere, anche in considerazione della delicata congiuntura internazionale, affinché tali atti vandalici sono abbiano a ripetersi in futuro. (3-00860)

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in data 27 marzo 2002, a Pisa, verso le ore 18 un « commando » di estremisti dei collettivi Medi facevano irruzione nel palazzo ove ha sede, in via Lung'Arno Galilei n. 33, la federazione di Alleanza Nazionale e di Azione Giovani;

gli estremisti (una cinquantina circa) hanno imbrattato i muri interni del palazzo con scritte volgari e minacciose ed hanno tentato, per fortuna senza successo grazie al responsabile intervento degli uomini presente nei locali della federazione, di irrompere nella sede del partito;

gli estremisti hanno continuato a rivolgere esplicite minacce ai dirigenti, giovanili e non, di Azione Giovani e di Alleanza Nazionale;

dopo un quarto d'ora circa uomini della Questura di Pisa giungevano sul posto, inducendo i giovani estremisti ad abbandonare il palazzo occupato;