

sia in rapporto alla deontologia professionale sia rispetto alla correttezza ed alla trasparenza parlamentare —:

quali chiarimenti intenda fornire indicando responsabilmente nomi e circostanze;

quali iniziative legislative di riforma gli abbiano fatto registrare il ricorso a queste forme di sabotaggio trasversale e, in particolare, quali « clientele » siano state presumibilmente favorite da queste gravi confusioni del ruolo del parlamentare e di quello del professionista. (3-01157)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, CORONELLA, BELLOTTI, GIANNI MANCUSO, MEROI, FATUZZO, LA STARZA e LUIGI MARTINI. — *Al Ministro della giustizia, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nel corso del 2001 le denunce per estorsione ed usura, rispetto al 2000, sono aumentate rispettivamente del 18,34 per cento e del 35 per cento;

è importante avere una più ampia chiave di lettura dei dati contenuti nella relazione semestrale del commissario di Governo, al fine di valutare l'efficacia applicativa della normativa anti-usura;

l'aumento considerevole delle denunce può infatti derivare da una lievitazione dei reati corrispondenti o da una maggiore fiducia nei confronti dei poteri dello Stato che, in prospettiva, dovrebbe consentire la riduzione del triste fenomeno del *racket* e soprattutto dell'usura;

non sfugge al Governo la straordinaria rilevanza della repressione di tali fenomeni delittuosi, autentici attentati contro l'economia privata e contro la serenità della piccola imprenditoria —:

quale sia il significato e la valenza dell'aumento delle denunce registrato nel corso del 2001 rispetto all'anno 2000;

quali siano i dati comparativi dei reati di estorsione e di usura nell'anno 2001 rispetto all'anno 2000 e quali siano i

risultati concreti dell'applicazione della normativa anti-usura nel corso dell'anno 2000;

quali siano le aree territoriali nelle quali si sono conseguiti i migliori risultati e quali siano le aree ancora fortemente devastate dai fenomeni delittuosi dell'estorsione e dell'usura. (3-01159)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

la motorizzazione civile e dei trasporti di Brescia, in data 26 agosto 1994, ha emanato una circolare che disponeva l'esecuzione degli esami di teoria a *quiz* per il rilascio della patente di guida presso la sede provinciale di Brescia;

le modalità d'esame costringono i circa 2.500 allievi che annualmente conseguono la patente di guida e 12 operatori della Valle Camonica a continui spostamenti con un oggettivo aggravio di spese che si riversano sull'utenza finale;

la distanza tra le sedi delle autoscuole della Valle Camonica e la sede provinciale di Brescia varia tra i 60 e i 120 chilometri ed il collegamento con il capoluogo di provincia è tutt'altro che agevole considerati i tempi di percorrenza molto alti delle strade statali 42 e 510, oggetto dal 1982 di un'opera d'ammodernamento da parte dell'Anas. Per quanto riguarda il servizio pubblico questo è garantito su rotaia con un tempo di tre ore e trenta minuti;

prima dell'emanazione della citata circolare gli esami si svolgevano in tre differenti sedi con gruppi di quattro autoscuole di diversi titolari al fine di evitare inutili trasferte e costi aggiuntivi. All'in-

terrogante non risultano contestazioni sulla regolarità e trasparenza degli esami sino ad allora svolti —:

se non intenda verificare la situazione al fine di tendere più agevole e meno oneroso l'esame di teoria a *quiz* per il rilascio della patente di guida, sia agli utenti, sia agli operatori del settore.
(3-01166)

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

la tratta ferroviaria Savigliano-Saluzzo-Cuneo viene ad oggi ancora effettuata con locomotori *diesel*;

l'eventuale elettrificazione della suddetta tratta consentirebbe di ridurre drasticamente i flussi di traffico pesante su strada convogliandoli su rotaia, con positive ricadute in termini di sicurezza per la circolazione stradale ed in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;

molti stabilimenti industriali decisivi per l'economia della zona, quali la Sedamyl e Zuccherificio Rinaudo di Busca, la Morena & C. di Saluzzo, le Cartiere Burgo di Terzuolo, hanno individuato il trasporto ferroviario come mezzo privilegiato per il trasporto delle merci, in particolar modo per quelle provenienti dal porto di Savona-Vado —:

quali provvedimenti, e con quale tempistica, si intendano adottare per dare luogo alla elettrificazione della tratta ferroviaria Savigliano-Saluzzo-Cuneo.
(5-01068)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

in queste ultime settimane è stato riaperto il traforo del Monte Bianco al transito del traffico pesante;

continuano a susseguirsi sia in territorio francese, e in particolare nel territorio italiano della Valle d'Aosta, iniziative e manifestazioni di protesta contro il transito di automezzi pesanti attraverso il traforo e relative arterie di accesso;

tali manifestazioni sono accompagnate da azioni volte ad impedire il transito degli automezzi interessati come ad esempio le occupazioni delle strade di accesso con mezzi e materiali di ingombro vari;

il blocco o la insufficiente attivazione del transito pesante attraverso il traforo del Monte Bianco comporta e provoca inevitabilmente e direttamente un ulteriore aggravio del flusso di traffico pesante attraverso il traforo autostradale del *Frejus* e le strade della Valle di Susa in quanto questa costituisce l'unica alternativa reale al percorso della Valle d'Aosta per i collegamenti con la Francia e l'Europa nord occidentale;

tale situazione viene a costituire danni e disagi profondamente maggiori per la Valle di Susa e i suoi abitanti che giornalmente vedono passare sulle loro teste oltre 6.600 mezzi pesanti e milioni di tonnellate di merci, il 60 per cento delle quali non è destinato né alla Valle né all'area torinese ed è totalmente estraneo alla suddetta zona;

tale situazione costituisce pertanto una penalizzazione oggettiva ed inaccettabile a danno della Valle di Susa e dei suoi abitanti i quali si trovano a dover sopportare anche il carico di traffico ripartibile e incanalabile attraverso la Valle d'Aosta;

la politica di tutela ambientale non può essere intesa, condivisa ed attuata con metodi e fini strumentali e il diritto di fruire della integrità ambientale e di conseguenti condizioni di vita qualificata è un diritto oggettivo che va riconosciuto a tutti i cittadini senza distinzione di Valli e ogni violazione di questo principio di equità viene a configurare una discriminazione ingiusta, illegittima e inaccettabile a danno di chi la subisce e nella fattispecie a danno

della Valle di Susa e dei suoi abitanti che non vengono tutelati al pari dei concittadini valdostani nei loro diritti di qualità di ambiente e di vita e nel conseguente diritto/dovere di ripartire equamente i sacrifici che si devono sostenere per il bene generale del Paese e lo sviluppo della sua economia —:

se non ritenga che il diritto alla tutela dell'ambiente naturale e di fruire di condizioni ambientali di vita a livello migliore possibile non debba essere riconosciuto e garantito in modo paritario per tutti i cittadini del nostro Paese;

se non ritenga che la situazione che si sta ingenerando in Valle d'Aosta per impedire, ostacolare e comunque ridurre in termini di grande rilevanza il flusso di traffico pesante attraverso il traforo del Monte Bianco e relative arterie di accesso con la conseguenza di riversare tale mancato transito sul traforo del *Frejus* e la Valle di Susa con tutte le conseguenze negative in termini ambientali, non venga a costituire una situazione di grave penalizzazione a danno della medesima Valle di Susa e dei suoi abitanti con conseguente ingiusta ed inaccettabile discriminazione a loro danno rispetto ai cittadini della Valle d'Aosta;

se non ritenga che i sacrifici che la comunità civile deve sopportare per il bene generale del Paese e del suo sviluppo non debbano essere ripartiti fra tutti i cittadini in termini più equi possibile ad evitare il formarsi di situazioni di privilegio e di danni oggettivamente discriminanti e in quanto tali ingiusti ed inaccettabili;

quali misure il Governo ed il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti intendano adottare ed assumere per garantire, in termini di urgenza e in modo continuativo, un giusto riparto di distribuzione del traffico pesante tra i trafori del Monte Bianco e del *Frejus*, quindi della Valle d'Aosta e della Valle di Susa, onde evitare il formarsi e il perpetrarsi di ogni situazione di ingiusto danno e di ingiusta discriminazione per i relativi ter-

ritori ed abitanti per le conseguenze ambientali legate a tale tipo di traffico.

(4-03315)

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

la società Trenitalia, con ordine di servizio n. 206 del 31 maggio 2002 a firma dell'amministratore delegato, ha ridefinito la struttura organizzativa dell'unità tecnologica materiale rotabile (UTMR);

con tale ordine di servizio sono state individuate circa quindici nuove posizioni dirigenziali mentre sono state soppresse le strutture collaudi;

le strutture collaudi rappresentavano un patrimonio tecnico e specialistico consolidato nell'attività di verifica e collaudo al ricevimento dei prodotti e dei lavori acquistati da Trenitalia per il materiale rotabile e/o sue parti;

recentemente le strutture collaudi avevano avuto la certificazione del loro sistema di qualità secondo cui operavano (ISO 9002) e ciò a dimostrazione dell'elevato livello qualitativo e professionale raggiunto dalle strutture collaudi medesime;

con l'ordine di servizio sopra ricordato l'attività di collaudo è stata di fatto frantumata, sminuita di autonomia e fatta confluire in più strutture (logistica delle *business unit* e collaudi ed analisi economica del mercato di gestione commesse) che fra l'altro eseguono anche l'attività di collaudo dei prodotti relativi al materiale rotabile acquistati da Trenitalia;

nell'area di responsabilità della logistica delle *business unit* l'attività di verifica è quasi marginale;

Trenitalia con la recente struttura centrale autonoma direzione approvvigionamenti (nata il 31 maggio 2002), assicura i contratti più rilevanti per l'acquisto di prodotti/lavori, mentre gestione contratti dell'unità tecnologiche materiale rotabile

gestisce i contratti riguardanti il materiale rotabile con la responsabilità di rispondere dai tempi di consegna e per ciò il settore collaudi, inserito nella gestione commesse necessariamente posticiperà il fattore qualità al tempo;

mentre i prodotti acquistati relativi al materiale rotabile sono destinati alle divisioni utilizzatrici quali passeggeri, trasporto regionale e cargo, il collaudo di ricevimento non è effettuato dalle medesime divisioni, ma da gestione commesse dall'unità tecnologie materiale rotabile il cui fine è quello di garantire i tempi di consegna;

ad oggi l'unità tecnologie materiale rotabile è in condizioni tali che potrebbe accettare prodotti non conformi e passarli alle divisioni utilizzatrici dei prodotti senza dare alcuna informazione sui medesimi prodotti;

l'eliminazione degli uffici Collaudi autonomi e la frantumazione delle loro attività rischia di compromettere la qualità dei prodotti acquistati incidendo pesantemente sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

l'ordine di servizio più volte citato ed entrato in vigore il 15 giugno 2002, ha demotivato ed esasperato il personale di molte strutture che, ad oggi, non conoscono la loro destinazione —:

se il Ministro non ritenga opportuno intervenire al fine di valutare l'opportunità che la società Trenitalia si doti di un'apposita struttura Collaudi centralizzata più autonoma e specialistica;

se il Ministro non ritenga opportuno intraprendere tutte quelle iniziative finalizzate ad evitare la delocalizzazione delle attività/funzioni che l'ordine di servizio del 31 maggio 2002 (Progetto Manutenzione) vorrebbe sottrarre a Firenze tutelando in tal modo sia l'occupazione che le professionalità acquisite. (4-03321)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

GRILLINI, NIGRA, BUGLIO, LUCÀ, VENDOLA e PECORARO SCANIO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

nella notte tra domenica 16 e lunedì 17 giugno 2002, presso la discoteca « Jamin » in zona « Murazzi » a Torino e nell'area circostante si sono verificate ripetute aggressioni violente ai danni di quattro ragazzi omosessuali da parte di un gruppo di giovani teppisti che hanno agito dapprima in maniera provocatoria all'interno del locale e successivamente aggredendo le vittime all'esterno utilizzando coltelli, pugni di ferro ed altri strumenti atti ad offendere e senza che nessuno intervenisse in loro difesa;

in tale discoteca si svolgevano settimanalmente la domenica sera già da 3 settimane le serate estive rivolte ad una clientela gay denominate « Dietrich » ed organizzate dalla discoteca « Centralino Club »;

in questi giorni è stata presentata alle autorità di Pubblica Sicurezza una denuncia circostanziata di tali aggressioni da parte delle vittime contro ignoti, in quanto non è stato possibile identificare gli aggressori a causa del ritardo con cui sono stati allertati i carabinieri da parte del locale e dei presenti;

tali aggressioni si inseriscono indubbiamente nel novero dei cosiddetti « hate crimes », cioè di quelle innumerevoli violenze che vanno dal semplice dileggio, all'abuso psicologico, alla minaccia e all'aggressione verbale e fisica, talora di matrice dichiaratamente razzista o neonazista, che colpiscono migliaia di persone omosessuali nel nostro Paese, essendo state perpetrate ai danni di ragazzi omosessuali nel contesto di una serata;

le associazioni omosessuali torinesi hanno denunciato nei giorni scorsi ai mezzi d'informazione un crescendo di vio-