

trascorrere del tempo penalizza e mortifica il personale dell'area della vice-direzione. (4-04570)

\* \* \*

### INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazione a risposta orale:*

LUMIA, MINNITI e BOVA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

è enorme la gravità dei reati ipotizzati nell'inchiesta della DDA di Catanzaro sugli appalti riguardanti l'ammodernamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

un efficiente sistema di infrastrutture nel mezzogiorno d'Italia è garanzia non solo di sviluppo ma anche di crescita della cultura della legalità;

all'interno delle varie forme di associazione mafiosa la 'ndrangheta va sempre più affermandosi come la più pericolosa per l'aggressione sistematica e spietata al sistema economico, civile ed istituzionale;

nel corso della passata legislatura erano state avviate le procedure per ottenere una verifica degli appalti all'interno dell'ANAS tramite l'incrocio dei *database* esistenti, poiché solo con un sistema efficiente di controllo capace di monitorare con continuità ed efficienza la complessa procedura degli appalti per lavori pubblici, si può impedire che subiscano infiltrazioni di carattere mafioso, garantendo il corretto utilizzo delle risorse e salvaguardando l'operatività delle imprese oneste;

uno degli inquisiti dalla DDA di Reggio-Calabria risulta essere l'ingegner Michele Minenna, responsabile nazionale per i lavori autostradali dell'ANAS, e lo stesso risulta essere già stato condannato in primo grado ed in appello per reati connessi a procedure d'appalto anomale. Inol-

tre tra le pene accessorie comminate risulta esserci l'interdizione dai pubblici uffici —:

perché Michele Minenna sia stato promosso da capo compartimento della Puglia, all'incarico di responsabile nazionale per i lavori autostradali dell'ANAS, invece di procedere quantomeno ad assegnarlo ad incarichi non riguardanti il settore appalti;

perché sia stato sciolto il gruppo di lavoro su informatica e appalti, istituito presso l'ANAS nazionale, che aveva trovato il modo di monitorare in tempo reale appalti, subappalti e forniture di materiale, con la conseguente perdita di un lungo lavoro elaborato tecnici esperti di *computer* che avevano messo a punto un programma specifico di monitoraggio-appalti. (3-01621)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la situazione della rete ferroviaria nel Mezzogiorno ha bisogno, con urgenza, di misure di ammodernamento e, in molti casi, di interventi di raddoppio delle linee ferroviarie;

quanto sia importante, per lo sviluppo di questa area del Paese, un sistema moderno di infrastrutture è a tutti noto ma, nonostante i continui riferimenti da parte del Governo alle grandi opere, niente si sta facendo per migliorare i collegamenti tra le varie province —:

cosa intenda fare il Governo in materia ed in particolare per quanto riguarda le tratte ferroviarie Foggia-Caserta, Foggia-Potenza e Termoli-Foggia-Bari. (5-01440)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

LUPI, VERRO, CROSETTO, BLASI, LAVAGNINI, CAMPA, CASERO, ZORZATO, LENNA, FONTANA, ZANETTA, PAL-

MIERI, FALLICA, PATRIA, PAROLI, GERMANÀ, ANTONIO BARBIERI, ORSINI, CARLUCCI, MONDELLO, SAGLIA, GAMBA, PAROLO, LAINATI, JACINI, ROMELE, GIUDICE, SARDELLI, SAPONARA, MAIONE, DELL'ANNA e ARNOLDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

recentemente, con lo scambio azionario tra Air France ed Alitalia si è consolidata l'alleanza tra le due compagnie aeree;

tale accordo fa perno su i tre aeroporti Charles De Gaulle di Parigi, Leonardo da Vinci di Roma e la Malpensa di Milano, e sullo sviluppo complessivo del trasporto aereo, considerato come risorsa importante per la crescita del sistema paese;

sono circa settanta i collegamenti giornalieri dagli aeroporti del centro-nord Italia per Parigi Charles De Gaulle; nell'ultimo anno si sono fortemente incrementati i voli sull'aeroporto di Parigi per destinazioni anche di lungo raggio;

i voli intercontinentali gestiti da Alitalia sia a Malpensa che a Roma sono diminuiti nel corso di quest'anno — in particolare si constata come dall'aeroporto di Malpensa si possano raggiungere solo 7 o 8 Paesi fuori dall'Unione europea con collegamenti diretti;

Alitalia al momento dell'apertura di Malpensa aveva previsto nel proprio piano strategico anche in questo aeroporto una base di armamento per equipaggi ed aerei e ad oggi ciò non è stato ancora attuato, con conseguenti aggravii di costi per lo spostamento quotidiano di centinaia di lavoratori da Roma Fiumicino a Malpensa —:

quali azioni stia ponendo in essere perché l'alleanza tra l'Alitalia ed Air France diventi un reale motore di sviluppo e non di sudditanza economica nei confronti del vettore francese;

quali siano gli interventi previsti per rafforzare e rilanciare i due principali aeroporti italiani;

se risulti confermata la scelta di Alitalia di realizzare anche a Malpensa la propria base di armamento per aerei ed equipaggi. (4-04569)

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

con tanta grancassa pubblicitaria fu ceduta nel 1996 una quota pari al 75 per cento della società Gesac di proprietà del comune di Napoli e della provincia di Napoli alla BAA ammantandola di efficientismo pseudoazindalista;

il regolamento n. 521 del 1997 prevede agli articoli 2, 3, 4 e 6 i requisiti che gli attuali gestori parziali, anche il regime precario, devono soddisfare per poter legittimamente aspirare alla concessione di gestione totale;

in particolare, l'articolo 2 stabilisce la natura delle società di gestione e l'eventuale partecipazione dei soci pubblici; dispone espressamente in ordine alle procedure di privatizzazione cui le società interessate devono fare ricorso per la eventuale scelta del socio privato di maggioranza e per la eventuale cessione a privati di quote di maggioranza;

il consiglio di amministrazione dell'Enac, nella seduta del 26 aprile 2001, ha deliberato la sottoscrizione della convenzione di gestione totale con talune società che hanno presentato un assetto societario conforme alle prescrizioni del regolamento che tra esse non figura la Gesac di Napoli;

gli organi della stampa nazionale hanno dato ampio risalto alle aspre dichiarazioni dei vertici della società Gesac che gestisce l'aeroporto di Napoli Capodichino e degli esponenti politici locali che hanno denunciato gli « assurdi comportamenti di Enac che come se fosse un gioco provvede a dare in concessione la gestione

totale alle società che gestiscono aeroporti di gran lunga meno importanti di Napoli...», parlando di decisioni ispirate da « motivi oscuri » e « superficialità »; l'amministratore delegato Mauro Pollio — secondo quanto riportato dai giornali si è « riservato di intraprendere, sia in sede nazionale che internazionale, tutte le iniziative giudiziarie del caso... »;

risulta agli interroganti in data 30 luglio 2001, l'Enac avrebbe diffuso un comunicato stampa con il quale avrebbe precisato che la Gesac non è stata a tutt'oggi esclusa dall'affidamento della gestione totale e che con l'atto di indirizzo interministeriale del 30 novembre 2000, il Ministro dei trasporti e della navigazione *pro tempore* avrebbe formulato le indicazioni necessarie a dare attuazione al regolamento 521/1997 per l'affidamento delle gestioni totali aeroportuali, richiamando il parere espresso in merito dal ministero dei lavori pubblici. Tale parere segnalerebbe la necessità che la privatizzazione delle quote di maggioranza deve essere imprescindibilmente annenuta mediante confronto concorrenziale, il comunicato stampa aggiunge inoltre che la questione della privatizzazione della società di Napoli era stata sottolineata al ministero dei trasporti della direzione generale dell'Enac;

la gravità delle accuse e i toni polemiici spesi contro le decisioni dell'Enac impongono un intervento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per esprimere una valutazione conclusiva sull'operato dell'Enac e comunque un fermo richiamo ad una fattiva collaborazione tra tutti gli operatori pubblici e privati del settore, specialmente in questo momento in cui tutte le componenti del trasporto aereo sono chiamate a partecipare efficacemente per un immediato recupero di fiducia dell'utenza;

è evidentemente priva di ogni pregio giuridico l'affermazione riportata sui giornali secondo cui il provvedimento dell'Enac sarebbe assurdo in quanto l'aeroporto di Capodichino è stato il primo in Italia ad essere privatizzato...;

risulta avviata una indagine della procura della Repubblica presso il tribunale di Napoli anche in relazione alla cessione delle quote da parte del comune e della provincia che hanno determinato la privatizzazione della società Gesac —:

quali iniziative intenda adottare per evitare che le polemiche dichiarazioni della Gesac determinino un rallentamento nella definizione dei procedimenti di affidamento delle gestioni totali aeroportuali nei confronti delle società che risultano adeguate alle previsioni del regolamento n. 521/97 e per garantire, a quattro anni dalla pubblicazione del regolamento, l'attuazione della riforma che consentirà ai gestori totali di attuare le proprie strategie imprenditoriali con l'autonomia decisionale che compete a chi ha responsabilità gestionali, organizzative e di coordinamento dell'aeroporto, visto che la definizione del processo di privatizzazione darà certezza anche in ordine alla titolarità delle responsabilità di un servizio che deve assicurare prioritariamente le garanzie di sicurezza che presidiano, secondo la normativa nazionale ed internazionale di riferimento, il trasporto aereo;

quale sia, salva restando ogni decisione della procura della Repubblica, la valutazione definitiva di entrambi i Ministri interpellati sulla conformità alle previsioni di legge richiamate dall'articolo 2 del regolamento n. 521/97, del procedimento seguito per la privatizzazione della Gesac, sia per quanto riguarda il ricorso allo strumento della trattativa diretta, sia in particolare per quanto riguarda le fasi della scelta del socio privato, atteso che ciò consentirebbe di porre fine alle attuali perplessità sulla correttezza delle procedure seguite restituendo certezza di riferimenti a tutti i soggetti interessati alla questione;

quali siano i risvolti economici che tale esclusione comporta;

se non si ritenga che la cessione di quote da parte del comune e della provincia di Napoli priva di evidenza pubblica comparativa abbia comportato un danno

secco di centinaia di miliardi per i poveri contribuenti di Napoli e della provincia di Napoli. (4-04576)

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

il consiglio comunale di Sovere in data 28 settembre 2002 ha approvato un ordine del giorno relativo alla situazione della variante dello svincolo della strada statale n. 42 (intervento realizzato in località Perlegalli nel 1999-2000 e non ancora ultimato, in quanto il suo completamento con la posa completa del *guard-rail* comporterebbe l'impossibilità per i mezzi pesanti di accedere alle aziende ubicate sul comune di Pianico);

il Consiglio provinciale di Bergamo ha approvato, in data 21 ottobre 2002, una mozione su medesimo argomento;

nella documentazione della deliberazione del comune di Sovere della provincia di Bergamo si evidenzerebbe, in particolare:

a) la larghezza insufficiente della carreggiata;

b) l'impossibilità di accesso dei mezzi di soccorso in caso di incidente o sosta forzata;

c) l'impossibilità per i residente *in loco* di percorrere a piedi la controstrada realizzata;

d) la pericolosità legata alle manovre di sorpasso delle autovetture (manovre, peraltro, impossibili per i mezzi pesanti);

e) i rischi per l'incolumità degli scolari e degli studenti, ogni qualvolta lo scuolabus effettua una fermata nel tratto di strada sopra menzionato, con conseguente blocco della circolazione;

f) la necessità di bloccare la circolazione ogniqualvolta per poter immettere dei trasporti eccezionali da o per la strada

statale n. 42 viene rimossa la barriera mobile situata a circa 20 metri dalla galleria;

g) la mancanza totale di illuminazione e l'inadeguatezza della segnaletica stradale;

h) l'assenza di manutenzione ordinaria del tratto;

nel tratto stradale in oggetto, utilizzato dai 8 mila abitanti dei comuni di Sovere, Pianico e Bossico che si servono di questo nuovo tratto stradale per il collegamento da e per Bergamo, oltre che da una utenza provinciale ed extraprovinciale di notevole rilevanza numerica, si sono già verificati incidenti mortali;

il traffico che quotidianamente grava sulla strada statale 42 denominata « Del Tonale e Della Mendola », unico collegamento viario di una serie di comuni della Valle Cavallina (zona che collega la provincia di Bergamo con quella di Brescia), risulta essere attestato intorno alle 50 mila unità, rappresentando uno dei tratti stradali più trafficati ed importanti dell'intera regione Lombardia;

ad un flusso di traffico, sia leggero che pesante, già intenso durante tutto l'arco della giornata con punte negli orari di apertura e chiusura di scuole, fabbriche ed uffici — si aggiunge anche il traffico turistico, verso le località montane della Val Camonica e del Lago d'Iseo, con picchi insostenibili che si registrano, in particolare, durante il fine settimana e la stagione estiva;

l'elevato livello raggiunto dal flusso viabilistico è concausa di un numero notevolissimo di incidenti stradali con un conseguente pesantissimo bilancio in termini di perdite di vite umane, di feriti e di relativi costi sociali;

a fronte della situazione, risultano ovvie le ripercussioni sulla qualità della vita degli abitanti dei paesi che insistono sul tracciato della succitata strada statale 42, i quali, oltre a sopportare un carico

eccessivo di inquinamento acustico ed atmosferico, convivono giornalmente con il rischio di incidenti;

le pessime condizioni di viabilità non solo si ripercuotono gravemente sulla salute e la vita della popolazione locale, ma compromettono anche la ripresa economica della zona, creando notevoli danni agli insediamenti produttivi ed alla attività turistica, dal momento che molti imprenditori, a causa dei trasporti difficili ed onerosi, preferiscono collocare altrove la sede delle loro attività, penalizzando in tal modo i lavoratori locali e creando seri problemi occupazionali;

essendo nota la pericolosità e l'inadeguatezza del tratto stradale in oggetto, la provincia di Bergamo aveva predisposto, negli anni scorsi, il progetto preliminare dell'intero tracciato di variante della strada statale 42, da Albano Sant'Alessandro a Pianico in quattro lotti intermedi;

nonostante l'Anas avesse inserito il relativo progetto nel programma triennale 1997-1999, prevedendo un finanziamento di 17 miliardi per la variante del primo lotto da Albano Sant'Alessandro ad Entratico, non è stato possibile dare inizio ai lavori;

il mancato avvio dei cantieri ha creato sconcerto tra gli abitanti e gli amministratori locali, che da anni conducono battaglie per promuovere la realizzazione della strada anche attraverso una petizione che ha raccolto, due anni or sono, oltre 10 mila firme, addirittura con una manifestazione annuale sui bordi della strada statale 42, nel comune di Spinone al Lago, con la quale si richiama l'attenzione sullo stato dell'*iter* burocratico e sulla tempificazione dell'opera;

pur essendo stati, negli ultimi anni, Anas, regione Lombardia e amministrazioni locali consapevoli, sia dell'inadeguatezza strutturale della strada statale 42, sia dell'importanza prioritaria che il progetto riveste nell'ambito di una ridefinizione della rete viabilistica lombarda, impedi-

menti burocratici hanno impedito a tutt'oggi la conclusione della fase progettuale, ritardando l'avvio dell'opera;

l'intollerabilità e l'inadeguatezza della situazione della strada statale 42 si contestualizza nella già critica situazione della viabilità bergamasca, gravata da una cronica mancanza di infrastrutture viarie e da una linea ferroviaria storicamente inadeguata, criticità che di fatto penalizza pesantemente l'economia del settore dei trasporti su gomma ed il comparto produttivo nel suo complesso —

quali misure intenda adottare per risolvere i gravi problemi in premessa e se provvedimenti in tal senso siano attualmente allo studio, attesa l'incidenza e la rilevanza delle problematiche suesposte in relazione alla sicurezza delle migliaia di automobilisti interessati, all'economia del trasporto su gomma, ai margini di competitività delle aziende coinvolte, alla sicurezza degli utenti, ai costi umani e sociali dei sinistri ed in generale alla qualità di vita di tutti i cittadini che vivono in paesi che insistono sul tracciato della strada statale 42. (4-04577)

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

la società « Torre San Montano S.r.l. » con sede a Napoli alla via Cilea n. 215 è proprietaria in Forio d'Ischia alla via provinciale Lacco, località Mezzatorre, di un complesso alberghiero a cinque stelle all'insegna « Grande albergo Mezzatorre »:

il complesso inserito in un ampio parco a vegetazione mediterranea è costituito da un corpo principale e da diversi corpi dislocati nel parco ove sono allocati servizi e camere. L'intero complesso insiste su di una superficie di 70.000 metri quadri (settantamila) e consente ai propri ospiti in gran parte di nazionalità straniera, di fruire di svariate cure e trattamenti, tra cui cure balneo-termali, bagno turco, talassoterapia, vasche Kneipp, fisio-

terapia, fanghi, trattamenti estetici eccetera, nonché elioterapia e balneazione. Per le cure elioterapiche e per la balneazione, il complesso dispone di un solarium e di una piscina che è adiacente ad una zona scogliosa che viene completamente ricoperta dal mare nel corso delle ordinarie mareggiate invernali;

la detta zona scogliosa ricade nella particella n. 91 del foglio n. 2 del comune di Forio d'Ischia ed è posta in capo a « Proprietà privata ». Tale apparente anomalia è da imputare al fatto che con il progredire degli anni vi è stata una lenta ma continua erosione della costa con un avanzamento del mare che, per gli effetti dell'articolo 28 del Codice della Navigazione, ha reso demaniale una zona costiera un tempo di proprietà privata;

a seguito di un contenzioso sorto tra la capitaneria di porto di Napoli e la società Torre San Montano Srl, si è convenuto di procedere ad una delimitazione della zona *ex* articolo 32 del Codice della Navigazione. A tale fine vi è stato un preliminare sopralluogo da parte di una apposita commissione nominata dalla detta Capitaneria che riunita in data 27 aprile 1999 terminava i propri lavori con la redazione di un verbale che così conclude: « Le convenute Amministrazioni ritengono che la zona oggetto del sopralluogo presenta attualmente caratteristiche geomorfologiche tali da imporre accertamenti sulla estensione della demanialità attraverso il procedimento di delimitazione (*ex* articolo 32 del Codice della Navigazione) al fine di individuare l'effettivo confine demaniale. Tale assunto trova conforto nella circostanza che la zona si presenta costituita da una piccola insenatura e da scogli che degradano verso il mare antistante le opere suddette con assenza di spiaggia »;

la società Torre San Montano rispettosa agli obblighi ad essa facenti capo, in data 17 maggio 1999 presentava alla capitaneria di porto di Napoli documentata istanza volta ad ottenere la delimitazione della zona così come convenuto in sede di riunione della suddetta commissione;

la richiesta veniva formulata in via d'urgenza posto che la zona scogliosa antistante la piscina dovrebbe essere oggetto di specifico titolo concessorio da rilasciarsi da parte del comune di Forio d'Ischia per la realizzazione di un'ampia piattaforma in legno da adibire a solarium con delle scalette di accesso in sicurezza al mare degli ospiti del « Grande albergo Mezzatorre », nonché per la realizzazione di uno scivolo amovibile per il pronto varo di un piccolo gommone di salvataggio a tutela della sicurezza dei bagnanti ospiti dell'albergo stesso.

A tale urgente formalità amministrativa, la società Torre San Montano non può ancora accedere posto che, in oggi, dopo oltre tre anni dalla richiesta di delimitazione avanzata alla capitaneria di porto di Napoli la stessa non ha provveduto a portare a termine la richiesta operazione di delimitazione;

in data 13 dicembre 2001 la società Torre San Montano, tenuto conto che: *a*) il decreto del ministero dei trasporti e della navigazione 30 marzo 1994, n. 765, relativo alla determinazione dei termini entro i quali debbono essere adottati i provvedimenti di competenza dell'Amministrazione dei Trasporti e della Navigazione responsabili della relativa istruttoria ed emanazione, stabilisce che il termine procedimentale per l'effettuazione di delimitazione di zona del demanio marittimo è di giorni 260 (duecentosessanta); *b*) per il caso in esame sono trascorsi oltre tre anni senza giungere ad alcun risultato concreto; *c*) seppure con un allungamento dei termini di tempo, dovuto a cause endoprocedimentali, il periodo di tempo trascorso non giustifica la steresi di lavoro registrata che si ritiene del tutto ingiustificata e priva di valide argomentazioni a proprio sostegno; *d*) detto stato delle cose non è ulteriormente tollerabile perché si riverbera in maniera estremamente negativa sulla gestione economica della società con rilevanti danni patrimoniali e di immagine e ciò in considerazione che la mancata delimitazione non consente la richiesta concessione di aree di certa natura demaniale marittima al comune di

Forio d'Ischia e, perciò, di fruire le stesse a beneficio della clientela del « Grande albergo Mezzatorre », cioè di una impresa alberghiera a cinque stelle e, pertanto di risonanza nazionale e internazionale; diffidava la capitaneria di porto di Napoli, ai sensi dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, a provvedere con provvedimento espresso ed immediato sulla istanza del 17 maggio 1999 con indicazione del responsabile del procedimento come previsto dalla legge n. 241 del 1990 entro il termine di tempo di 30 giorni;

di contro, la capitaneria di porto di Napoli nel fornire le richieste notizie con fax 610 del 29 gennaio 2002 « le operazioni restano sospese fino a quando l'Agenzia del Demanio, non sarà in grado di fornire i preventivi rilievi tecnici. Il comandante del porto di Napoli, senza considerare il permanere della propria diretta responsabilità nel procedimento amministrativo in atto, (l'articolo 32 del Codice di Navigazione e l'articolo 58 del regolamento marittimo demandano alla esclusiva competenza del capo del compartimento marittimo l'invito alle previste pubbliche amministrazioni a procedere in Commissione alle operazioni di delimitazione non lasciando alcun arbitrio a nessuna delle amministrazioni interessate, come, invece, si registra nel caso in esame, con una sorta di scaricabarile, domanda il tutto alla competenza della azienda del demanio violando in tal guisa, a parere dell'interrogante, la legge e limitando, senza rendersene conto, le proprie specifiche competenze;

la società Torre San Montano sulla scorta delle suddette notizie con ulteriore atto stragiudiziale di invito e diffida Prot. 051/DLR del 5 febbraio 2002, diretto all'azienda del demanio e per conoscenza alla capitaneria di porto di Napoli, invitava detta azienda a procedere per quanto di competenza;

nessuna risposta è pervenuta in merito;

la detta ultima diffida veniva redatta sulla scorta delle istruzioni contenute nella circolare 4 dicembre 1990, n. 58245/7. 464

del Ministro della funzione pubblica recante all'oggetto: Articolo 16 della legge 26 aprile 1990, n. 86, concernente i reati di rifiuto di atti d'ufficio o di omissioni (*Gazzetta Ufficiale* n. 290 del 13 dicembre 1990). In altre parole la società Torre San Montano faceva presente che nella questione in parola si ravvisavano fatti penalmente rilevanti e ciò per la palese violazione del 2° comma dell'articolo 328 del codice penale, come novellato dalla legge 26 aprile 1990, n. 86 (*Gazzetta Ufficiale* del 27 aprile 1990, n. 97) —:

quali misure intenda assumere nei confronti della capitaneria di porto di Napoli per assicurare una urgente soluzione della problematica innanzi descritta e provvedere, conseguentemente, a portare a termine la richiesta operazione di delimitazione. (4-04579)

\* \* \*

#### ISTRUZIONE, UNIVERSITÀ E RICERCA

*Interrogazione a risposta scritta:*

NESI. — *Al Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

se siano a conoscenza degli episodi — crescenti per numero e per gravità — di minacce, vessazioni, umiliazioni e ricatti da parte di gruppi di scolari delle scuole elementari e di studenti delle scuole medie, contro loro compagni deboli e isolati —:

se non ritengano che questi episodi siano indicazioni di una cultura della violenza come metodo di vita e del *clan* come strumento di piccolo e ridicolo potere, che stanno guastando le coscienze fin dalla prima giovinezza;

se non ritengano di dover adottare iniziative normative che consentano di affrontare queste manifestazioni di squalida vigliaccheria con la massima severità, considerandoli reati veri e propri, senza consentire che prevalga il facile e pericoloso buonismo, che tende a considerarle « ragazzate ». (4-04567)

\* \* \*