

dai Ministeri della Giustizia e della Sanità per dare risposte più significative per le persone internate;

non è stata approvata una Legge per il Superamento dell'OPG, e la spesa per ristrutturazione di ulteriori reparti o l'aggregazione di un reparto femminile a Barcellona Pozzo di Gotto;

la Corte Costituzionale con le due sentenze n. 253/03 e n. 367/04, non ha inteso dare una definitiva risposta alla problematica dell'OPG, ma solo dare una risposta più adeguata, più umana, più civile, più consona ai dettati della Costituzione per le persone inferme di mente ree che hanno diritto ad una dignitosa cura e che non è giusto che paghino con una vita carceraria senza fine la mancanza di una Legge che provveda al definitivo superamento dell'OPG;

L'Associazione di Volontariato « Casa di Solidarietà e Accoglienza », mentre continua le attività a favore dei ricoverati dell'OPG e dei loro familiari all'interno dell'Istituto (cene di reparto, animazione sportiva e ricreativa, gestione di sagre) e soprattutto all'esterno (progetti innovativi, licenze d'esperimento con o senza famiglia, gite, vacanze, opportunità di appoggio per internati con articolo 21 per lavoro o corsi e per semiliberi) dichiara la disponibilità a collaborare con quanti si adoperano per l'attuazione delle Sentenze della Corte Costituzionale e per il Superamento definitivo dell'Ospedale Psichiatrico Giudiziario. Lo crede un impegno per un paese che ama chiamarsi civile e che lotta realmente al superamento dei contenitori dell'abbandono e privilegia percorsi di inclusione —:

quali iniziative e provvedimenti intenda adottare per fare fronte alla situazione sopra riportata. (4-02018)

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

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

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

la Tirrenia, con le sue controllate regionali Siremar, Caremar, Toremar e Saremar, ha esercitato un servizio pubblico di cabotaggio marittimo per le isole minori italiane in base a specifiche convenzioni scadute il 31 dicembre 2008;

la legge finanziaria per il 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296) all'articolo 1, comma 998, ha predisposto la stipula di nuove convenzioni tra lo Stato e le società di cui sopra, con scadenza non anteriore al 31 dicembre 2012, al fine di predisporre e completare il processo di liberalizzazione del settore di cabotaggio marittimo privatizzando le società esercenti i servizi di collegamento essenziali;

il comma 999 prevede, nelle more della stipula delle suddette convenzioni e della verifica della loro compatibilità con il regime comunitario, l'applicazione delle convenzioni attualmente in vigore;

in data 18 giugno 2008, il Consiglio dei ministri nel Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2009-2013, ha confermato la volontà di attuare il processo di privatizzazione della Tirrenia;

il decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, all'articolo 57, ha attribuito alle Regioni le funzioni in materia di servizio pubblico di cabotaggio marittimo, che si svolgono all'interno del loro territorio, stabilendo, al comma 2, che le risorse attualmente previste nel bilancio dello Stato per il finanziamento dei contratti di servizio pubblico di cabotaggio marittimo sono, altresì, destinate alla compartecipazione dello Stato alla spesa sostenuta dalle Regioni per l'erogazione di tali servizi;

lo stesso decreto, al fine di snellire l'iter procedurale per la privatizzazione, ha disposto la soppressione dell'obbligo per il Governo, sancito all'articolo 2 comma 192, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, di presentare alle competenti Commissioni parlamentari, preventivamente alla privatizzazione, il piano industriale della Tirrenia, ai fini dell'espressione del relativo parere;

l'articolo 57 del decreto sopra citato ha stabilito anche la cessione gratuita delle società regionali controllate dalla Tirrenia alle rispettive Regioni di competenza, su richiesta delle stesse, da effettuarsi entro 120 giorni dall'entrata in vigore del suddetto decreto;

il Consiglio dei ministri ha deliberato, nella seduta del 6 novembre 2008, la definizione dei criteri per il passaggio in mano privata della Tirrenia che avverrà in tempi non brevi, quindi lo stesso Governo avanzerà alla Commissione europea una richiesta di proroga dell'attuale convenzione con l'impegno di arrivare alla dismissione della società entro il 2009;

per quanto sopra il Ministero dell'economia e delle finanze vista la complessità dell'operazione ha chiesto alla Commissione europea il mantenimento dell'attuale sistema regolatorio fino alla data del 31 dicembre 2009;

l'Unione europea, che sollecita e sovrintende al processo di privatizzazione, ha riconosciuto nel Trattato di Amsterdam la possibilità di una deroga per le realtà insulari e periferiche: in particolare, con riferimento all'articolo 158, la Conferenza intergovernativa ha approvato la dichiarazione n. 30 sulle regioni insulari, allegata al Trattato, nella quale si riconosce che queste realtà soffrono, a motivo della loro insularità, di svantaggi strutturali il cui perdurare ostacola lo sviluppo economico e sociale;

alla luce degli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, si è definito che « un obbligo di servizio pubblico può essere imposto per

garantire servizi regolari verso porti che collegano regioni periferiche della Comunità o rotte poco servite e considerate vitali per lo sviluppo economico delle regioni interessate, nei casi in cui il libero gioco delle forze di mercato non garantirebbe un sufficiente livello del servizio »;

mediante l'osservanza di questi obblighi si mira a garantire il rispetto del principio di continuità territoriale e un livello sufficiente di servizi regolari di trasporto verso le isole minori, in modo da soddisfare le esigenze di sviluppo economico e sociale di queste ultime;

in ragione di ciò, la Commissione europea ha chiaramente affermato che il sistema di convenzioni pubbliche ai vettori marittimi può giustificarsi soltanto in riferimento a quelle linee, come quella relativa ai collegamenti con le isole minori, in cui il servizio non può essere svolto adeguatamente da imprese private;

secondo la giurisprudenza comunitaria, per aver diritto alla compensazione, gli obblighi di servizio pubblico devono essere fissati in anticipo e con precisione dalle autorità pubbliche, senza lasciare – all'impresa incaricata del servizio la libertà di determinare il numero delle frequenze da operare, ovvero di decidere autonomamente se le convenga o no prestare tale servizio in funzione del mercato;

in virtù del vigente quadro normativo i servizi di collegamento marittimo con le isole minori « debbono assicurare il soddisfacimento delle esigenze connesse con lo sviluppo economico e sociale delle aree interessate, ed in particolare del Mezzogiorno » (articolo 8, comma 1, della legge 20 dicembre 1974, n. 684);

« il numero delle linee, la periodicità dei collegamenti ed il tipo di naviglio debbono essere adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità dei cittadini, contribuendo a promuovere lo sviluppo socio-economico di ciascuna isola » (articolo 3 della legge 19 maggio 1975, n. 169);

le modifiche delle convenzioni vigenti sono ammesse solo quando « per esigenze

economiche e sociali si ravvisi la necessità di migliorare il servizio» (articolo 4, comma 2, della legge n. 169 del 1975);

le isole della regione Sicilia, tutte abitate per l'intero anno, collocate in zone decentrate del Paese, hanno il diritto ad avere garantiti alcuni servizi essenziali per la loro sopravvivenza civile e sociale, in primis quelli di collegamento marittimo;

allo stato attuale non esistono le condizioni per garantire un'attività di cabotaggio di natura privatistica e rimane pertanto necessario, un sostegno pubblico a questo servizio decisivo sia per la qualità della vita dei cittadini sia per lo stesso sviluppo socio-economico delle isole siciliane;

il principio della continuità territoriale e la domanda di mobilità dei cittadini delle isole minori siciliane, a garanzia del soddisfacimento dei bisogni primari del cittadino (salute, istruzione, sicurezza, giustizia, lavoro), è stabilito dall'articolo 3 della Costituzione e dal trattato di Amsterdam;

non esistono le condizioni per garantire un'attività di cabotaggio di natura privatistica, tanto che anche gli operatori privati attualmente presenti sul territorio, nonostante operino su tratte commercialmente appetibili, riescono a garantire il servizio soltanto grazie ad un sostanzioso contributo pubblico, erogato dalla Regione Siciliana;

il collegamento Eolie-Napoli rappresenta da quasi un secolo il sostegno e lo sviluppo socio-economico delle popolazioni dell'intero arcipelago e di alcune comunità che sono cresciute nella consapevolezza di tale collegamento;

attraverso programmi di finanziamento e sviluppo comunitari (488, patti territoriali eccetera), gli imprenditori isolani hanno sostenuto notevoli investimenti per la realizzazione di strutture turistico-ricettive e commerciali che presuppongono il miglioramento dei servizi di collega-

mento esistenti al momento in cui tali investimenti sono stati pianificati ed attuati;

la disastrosa gestione degli ultimi anni (soprattutto quella relativa agli anni 2007 e 2008) da parte della Siremar ha portato alla soppressione di diverse linee di aliscafi e navi procurando disagi notevoli a cittadini e visitatori delle Isole Eolie, tra i quali la soppressione parziale, da circa due mesi, delle linee C6 e C2, alcune delle quali rientrano tra quelle previste dal piano della protezione civile per i casi di evacuazione degli abitanti delle isole in caso di rischio sismico legato all'attività vulcanica;

i servizi appaltati, con contratto quinquennale, ai vettori privati N.G.I. e Usticalines sono ad integrazione di quelli erogati dalla Siremar, a supporto dello sviluppo socio-economico e (nel caso della N.G.I.) per poter assicurare il trasporto di carburante e merci pericolose;

i collegamenti erogati dai vettori privati hanno dimostrato in diverse occasioni di non essere sufficienti ed in grado di garantire i servizi nei termini previsti;

la Siremar ha annunciato un taglio dei collegamenti marittimi a partire dal 14 gennaio 2009;

tale annuncio ha creato grande allarmismo e preoccupazione tra gli abitanti delle isole siciliane; numerose le iniziative di protesta promosse dalle amministrazioni locali che hanno avuto luogo; anche i sindacati, si sono mobilitati per difendere ben 500 posti di lavoro a rischio;

l'8 gennaio 2009 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, ha incontrato l'assessore regionale ai Trasporti della Regione Siciliana, Titti Bufardecì, ed i sindaci delle Isole Eolie, Egadi, di Pantelleria ed Ustica;

in tale incontro il Ministro Matteoli ha annunciato — così come ripreso dalle agenzie di stampa — che chiederà alla Siremar di mantenere i collegamenti con le isole minori in attesa che un tavolo

tecnico di cui faranno parte dicastero, Tirrenia, Regione Siciliana e sindaci, convocato per il 20 gennaio, troverà una soluzione definitiva;

sempre in riferimento all'incontro sopra citato il Vice presidente della Regione siciliana e assessore ai Trasporti, Titti Bufardecì, ha dichiarato (ANSA dell'8 gennaio 2009): « Il Ministro Matteoli ha assicurato che garantirà, in sede comunitaria, la proroga. Le risorse per garantire i servizi sono disponibili. Si tratta di 46 milioni di euro, somme aggiuntive che il Ministro Matteoli farà in modo che vengano assegnate alle esigenze dei servizi per le isole minori prima che ad altre destinazioni. Una scelta logica, anche tenuto conto che si tratta di risorse attinte dai Fas, i fondi aree sottoutilizzate, e quindi destinati alla regione »;

in data 10 gennaio 2009 il quotidiano La Sicilia ha pubblicato un articolo-intervista al Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega al Cipe, Gianfranco Micciché — dal titolo « Strategia del pistacchio. Micciché va all'attacco » — nella quale il sottosegretario dichiara, con riferimento al Ministero dell'Economia, che: « Non più tardi di due mesi fa, è stata prelevata una cifra enorme per evitare il fallimento della Tirrenia. Ieri, è stato detto no al prelievo di 46 milioni di euro per finanziare i collegamenti Siremar con le isole minori. Non hanno capito che in queste isole ci sono degli abitanti e che non sono dei villaggi turistici » —;

se non intenda assumere con urgenza opportune iniziative al fine di garantire il principio di continuità territoriale e la domanda di mobilità dei cittadini delle isole minori siciliane volta ad assicurare il soddisfacimento dei bisogni primari salute, istruzione, sicurezza, giustizia e lavoro nonché lo sviluppo di territori la cui economia si basa in larga parte sul turismo;

se non ritenga altresì opportuna la partecipazione del Ministero dell'economia al tavolo tecnico previsto per il 20 gennaio prossimo;

se non intenda riconoscere la perifericità alle isole minori della Sicilia affinché esse possano così accedere agli aiuti di Stato, come espressamente previsto dalla normativa europea in questi specifici casi;

se non intenda recuperare quanto previsto dalla legge 296 del 27 dicembre 2006 che, al comma 998 dell'articolo 1, prevedeva il rinnovo della convenzione con la SIREMAR sino al 31 dicembre 2012;

se non intenda in particolare considerare la tratta Eolie-Napoli come trasporto pubblico locale al pari dei collegamenti con Milazzo;

se risponda al vero quanto dichiarato dal Sottosegretario Micciché in merito al diniego espresso dal Ministro dell'Economia circa l'assegnazione di 46 milioni di euro, attinti dai fondi Fas, per i servizi alle isole minori;

se non intenda infine provvedere alla scorporo di Siremar da Tirrenia e la contestuale costituzione di una nuova società, come avvenuto nei giorni scorsi nella regione Campania.

(2-00270) « Siragusa, Antonino Russo, Piccierno, Calearo Ciman, D'Antoni, Melandri, Burtone, Trapolino, Cardinale, Fontanelli, Pizzetti, Sani, Tocci, Fadda, Duilio, Touadi, Esposito, Pierdomenico Martino, Madia, D'Alema, Pes, Fassino, Sbroliini, Genovese, Berretta, Causi, Samperi, Peluffo, Mogherini Rebesani, Levi ».

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la situazione di difficoltà delle Ferrovie risente, tra l'altro, della faticanza di figure contrattuali che sono ormai desuete e che irrigidiscono i profili professionali rendendo meno flessibile l'impiego del personale. Tale situazione non consente

una competitività alla pari con altre aziende che, con altri tipi di contratti del personale, hanno minori costi e maggiore duttilità nell'impiego del proprio personale che può essere utilizzato in attività diverse, cosa che non è possibile realizzare nelle Ferrovie. Il risultato finale è una scarsa capacità delle Ferrovie di competere con i suoi concorrenti. Attualmente la concorrenza è ancora poco presente ma è prevedibile che nei prossimi anni si concretizzerà una vera e propria invasione di operatori nazionali e stranieri e si potranno determinare serie difficoltà per le Ferrovie dello Stato e per le società controllate, in primo luogo Trenitalia;

il Governo ha giustamente difeso Alitalia, compagnia di bandiera, ma rischia di vedersi sottrarre importanti quote di mercato sul trasporto ferroviario che dovrebbe assumere nei prossimi anni un'importanza sempre maggiore;

nello specifico da informazioni assunte risulterebbe che i macchinisti percepiscono retribuzioni assai più elevate di altre categorie di dipendenti delle Ferrovie e comunque mediamente più alte, di circa il 30 per cento, rispetto ai contratti degli autoferrotranvieri. Si sostiene addirittura che siano i meglio pagati in Europa e, consta all'interrogante, che le ore settimanali previste dal contratto siano 36, comprese le ore di riposo per chi deve dormire fuori sede;

ovviamente la soluzione non è quella di ridurre retribuzioni o aumentare immediatamente l'orario di lavoro; si tratta di un problema complesso che va visto nell'ottica di rendere competitive le nostre ferrovie abbassando i costi, contrattando con i sindacati la riduzione di privilegi ed una maggiore aderenza alle retribuzioni delle altre aziende;

la concorrenza francese e tedesca che a breve si affaccerà in Italia, sta già spingendo le Ferrovie dello Stato a drastiche riduzioni di personale, si parla già di 20.000 posti in meno. Queste sono solo le prime conseguenze di una situazione che non può più essere gestita conser-

vando situazioni di privilegio garantite da un sistema di monopolio che sta per terminare;

un altro fattore di costo è costituito dall'obbligo per il capotreno di affiancare il macchinista, quando sui treni gestiti da altre società che circolano liberamente in Italia, esiste già «l'agente solo», ovvero soltanto il macchinista. Allo stesso modo si potrebbero risparmiare altri costi se le stazioni venissero attrezzate con tornelli o sistemi di controllo automatici come quelli in uso sulle metropolitane di tutto il mondo, eliminando i controlli dei biglietti sulle vetture ferroviarie —

se le Ferrovie dello Stato, la *holding* che controlla anche Trenitalia e Cargo, abbia intenzione di rivedere le obsolescenze contrattuali per recuperare competitività e, in prospettiva, garantire gli attuali posti di lavoro. (4-02022)

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

le ferrovie austriache e tedesche si sono dotate da tempo di locomotori politemensionati mentre le Ferrovie hanno acquistato nuovi locomotori monotensionati e quindi non in grado di essere impiegati all'estero con conseguente allungamento dei tempi dei treni che varcano il confine ai quali vanno sostituite le motrici;

il ricondizionamento delle nuove motrici comporterebbe costi elevatissimi e quindi improponibili —

quali ragioni tecniche abbiano portato le Ferrovie a scegliere locomotori monotensionati con le conseguenze che inevitabilmente ne deriveranno. (4-02023)

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

esiste un progetto, denominato «100 stazioni», anche se in realtà le stazioni dovrebbero essere 104, che prevede la

ristrutturazione delle stazioni e l'inserimento di attività commerciali che consentirebbero di rivitalizzare luoghi che sono spesso sottoutilizzati, garantendone anche il controllo visivo e determinando nuovi introiti per le Ferrovie —:

per quali ragioni questo progetto non sia ancora decollato e molte stazioni risultino tuttora fatiscenti e prive di quei *comfort* che un moderno passeggero si attenderebbe di trovare in una stazione ferroviaria. (4-02024)

DIMA. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. — Per sapere — premesso che:

il Crati è il fiume più importante della Calabria per ricchezza d'acque (26 mc/sec alla foce), lunghezza (91 chilometri) e superficie del bacino idrografico (2.440 chilometri quadrati);

ha origine dalle pendici occidentali dell'altopiano della Sila, intorno ai 1.650 metri di altezza; scende, con andamento ripido, verso la città di Cosenza dove raddoppia le sue dimensioni grazie alla confluenza del fiume Busento; prosegue verso la piana di Sibari dove riceve l'ultimo affluente, il fiume Coscile; sfocia nel mar Ionio, nel territorio del Comune di Corigliano Calabro (Cosenza);

il Crati, pur a fronte di una discreta portata media annua di 26 mc/sec, è un fiume dal regime spiccatamente torrentizio che alterna forti e spesso disastrose piene invernali (l'ultima recentissima è del dicembre 2008) a marcate magre estive;

questo fiume versa in un evidente stato di abbandono e di incuria che non fa altro che aumentare il rischio di sue esondazioni o tracimazioni come, tra l'altro, già avvenuto lo scorso mese di dicembre quando, a causa delle abbondanti piogge che sono cadute sulla provincia di Cosenza, è uscito dagli argini a Bisignano (Cosenza), nella zona del Campagnano di Rende (Cosenza) e nel territorio del Co-

mune di Corigliano Calabro (Cosenza), provocando allagamenti che hanno gravemente danneggiato abitazioni, manufatti privati e pubblici e colture o come avvenuto proprio in questi giorni quando la forza del fiume ha gravemente danneggiato il ponte « Crati » nel Comune di Terranova da Sibari (Cosenza) che collega questo Comune con il versante jonico della Sibaritide, provocandone la chiusura al traffico e determinando l'isolamento di questa comunità;

da anni, ormai, si registra la mancata attuazione di un organico piano di messa in sicurezza e di manutenzione ordinaria e straordinaria dei suoi argini nonché di pulizia regolare del suo letto finalizzata ad evitare l'accumulo di quantità significative di materiale alluvionale che limiterebbero il deflusso ordinario delle sue acque;

a questo problema si aggiunge anche quello, altrettanto importante; dell'inquinamento tanto è vero che, nel corso degli ultimi anni, sono stati riscontrati fenomeni allarmanti quali la moria di numerose specie ittiche che evidenziano che per questo fiume si deve parlare di vera e propria emergenza ambientale, probabilmente legata al fatto che attraversa aree sulle quali insistono insediamenti abitativi consistenti, come quelli delle città di Cosenza e Rende, e molteplici insediamenti agricoli ed industriali che potrebbero in maniera incontrollata scaricare reflui non depurati, provocando i relativi danni ambientali —:

quali interventi il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e quello dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare intendano, anche tramite le competenti autorità di bacino, adottare per far fronte alla situazione evidenziata, al fine di prevenire eventi che potrebbero comportare nuove situazioni problematiche nella gestione delle piene e dell'inquinamento ambientale. (4-02029)

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

esiste un progetto per lo spostamento della stazione ferroviaria di Bolzano al fine di realizzare una speculazione edilizia sui terreni che eventualmente si renderebbero liberi;

tale progetto determinerebbe l'allontanamento di alcune centinaia di metri della stazione rispetto all'attuale arrivo nel centro della città e per i moltissimi pendolari si renderebbero necessari i tappeti mobili che nelle ore di punta difficilmente riuscirebbero a smaltire celermente la grande massa di passeggeri in arrivo;

tale progetto non è secondo l'interrogante certo a favore del trasporto ferroviario che verrebbe decentrato, tuttavia è possibile ridurre l'areale ferroviario ed eventualmente vendere le ampie superfici non utilizzate, per realizzarvi centri commerciali o uffici, pubblici o privati —:

se le Ferrovie intendano dare priorità al trasporto ferroviario garantendo l'attuale vicinanza dei binari al centro della città, chiarendo quali siano le priorità che si sono evidenziate, le scelte che verranno adottate e le relative tempistiche.

(4-02030)

* * *

INTERNO

Interrogazione a risposta orale:

DE CORATO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

lo scorso 21 dicembre 2008 alle ore 18.30, un gruppo di ragazzi incappucciati, presumibilmente del centro sociale La Pergola di Milano, hanno steso sull'asfalto del centro cittadino, in via De Castillia, uno striscione con la scritta: « Alexis vive, sbirri maledetti ». E poco dopo al centro della rotatoria di Largo De Benedetti, in prossimità della suddetta via, gli incappucciati

hanno incendiato alcuni copertoni d'auto, sbarrando la strada con alcuni *new jersey* in plastica (di quelli che si usano per i cantieri stradali) e bloccando il traffico cittadino;

lo scorso 3 gennaio 2009 aderenti dei centri sociali di Milano, infiltrati in un corteo di islamici Pro Hamas, hanno sequestrato per ore il centro cittadino; hanno sfondato i cordoni delle Forze dell'Ordine insieme ai musulmani, concludendo il corteo senza autorizzazione in piazza Duomo; hanno incitato all'odio contro lo Stato di Israele e hanno pilotato la preghiera verso la Mecca avvenuta in piazza Duomo;

lo scorso 12 gennaio 2009 alcuni aderenti ai centri sociali, tra cui La Pannetteria Okkupata e il Cantiere, si sono scontrati con le Forze dell'Ordine per impedire una manifestazione pro Israele al Teatro Strehler di Milano;

questa situazione è inaccettabile posto che, secondo l'interrogante, i frequentatori di alcuni centri sociali sono alla perenne ricerca di occasioni per sobillare le piazze: consta all'interrogante che sia accaduto lo scorso giugno con gli inutili tentativi di sollevare i rom di Triboniano, lo scorso settembre con gli extracomunitari per il caso del ragazzo di colore morto a sprangate in via Zuretti a Milano, lo scorso ottobre con gli studenti per la riforma della scuola e ora con gli islamici pro Hamas —:

se a seguito del grave episodio accaduto in pieno pomeriggio, in una zona centrale della città, gli autori siano stati identificati e denunciati posto che, pare, i responsabili frequentino il centro sociale La Pergola;

se si intendano assumere iniziative con riferimento alla decina di centri sociali presenti a Milano, che, secondo l'interrogante, alimentano violenza, provocano disordini, e che occupano abusivamente aree pubbliche o private, anche da svariati decenni, a tutela dell'ordine pubblico.

(3-00314)