

il perdurare della situazione così come è stata descritta, ha indotto il Presidente del Tribunale di Vercelli a trasferire nei fatti l'attività penale nel suo complesso (dibattimento e attività successiva, campione penale e dei corpi del reato) nonché i procedimenti civili di volontaria giurisdizione che richiedono l'intervento immediato del giudice (trattamenti sanitari obbligatori, interruzione della gravidanza, eredità giacenti) dalla sezione di Varallo, territorialmente competente, alla sede di Vercelli;

un tale storno di competenze, seppur temporaneo, ha privato di un servizio essenziale una località montana di vasta area (la Val Sesia), i cui cittadini sono andati incontro ad evidenti disagi soprattutto nello svolgimento di attività proprie quali, ad esempio, il pagamento di sanzioni pecuniarie presso il campione penale —:

se intenda rimuovere questa grave carenza di personale riscontrabile peraltro, come già evidenziato, non solo al livello della sede distaccata di Varallo ma anche al livello della sede principale di Vercelli, e quali provvedimenti intenda adottare per risolvere al più presto questo stato di cose (o quella che è una chiara deficienza del sistema giudiziario);

se può far luce sull'inspiegabile mancata assegnazione di un magistrato alla suddetta sezione di Varallo. (5-00852)

*Interrogazione a risposta scritta:*

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

l'ospedale psichiatrico giudiziario di Montelupo (Firenze) è da tempo al centro di polemiche e demagogie varie circa la situazione igienico ambientale in cui si trovano sia ad operare gli agenti della polizia penitenziaria che a vivere i reclusi ospitati;

la recente visita della Commissione Giustizia del Senato ha verificato le diffi-

cili condizioni in cui versa tale struttura ma ha, al contempo, aperto ad avviso dell'interrogante, una fase di pressappochismo propositivo che vede esponenti politici nelle istituzioni parlare di chiusura dell'ospedale psichiatrico giudiziario semplicemente di sua immediata ricostruzione senza specificazione alcuna né della localizzazione né dei finanziamenti necessari;

l'ospedale psichiatrico giudiziario è indissolubilmente legato all'economia ed all'occupazione di Montelupo tanto che una sua eventuale chiusura comporterebbe non poche difficoltà al tessuto cittadino;

è opportuno prevedere sia una ristrutturazione che risani ciò che oggi è fatiscente sia un recupero museale ai fini pubblici dell'ospedale psichiatrico giudiziario, ma ciò deve avvenire con gradualità tenendo conto delle esigenze dei cittadini del Valdarno —:

se non si reputi opportuno e doveroso da parte del Governo chiarire inopugnabilmente quali siano le prospettive dell'ospedale psichiatrico giudiziario e gli impegni in merito che il Governo intende assumere. (4-02713)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

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

con bando pubblicato sulla G.U.R.I. in data 4 febbraio 2002 e sulla G.U.C.E. in data 7 febbraio 2002, la società Stretto di Messina SpA ha indetto, ai sensi del decreto legislativo n. 157 del 1995 e della legge n. 109 del 1994, una gara per l'appalto «dei servizi di ingegneria per l'aggiornamento del progetto di massima del ponte sullo Stretto di Messina», per un importo complessivo a base d'appalto di Euro 2.700.000, oltre Iva;

dall'esame del bando e del disciplinare di gara sembrerebbe trattarsi di ben più di un « aggiornamento », e ciò anche in considerazione dell'importo complessivo posto a base dell'appalto (ben 2.700.000 euro) ma anche dei requisiti richiesti per la partecipazione e dei criteri e subcriteri di valutazione delle offerte tecnico-organizzative (il massimo punteggio per il merito tecnico sarebbe stato riconosciuto a chi avesse svolto servizi di ingegneria relativi a primarie opere, con particolare considerazione per grandi ponti ed opere comprendenti significative strutture in acciaio (...) (ove fosse compreso un ponte strallato o sospeso con luce superiore agli 800 metri), e tali opere fossero state realizzate o in corso di realizzazione);

secondo un'articolo pubblicato sull'Espresso del 4 aprile 2002, il progetto sarebbe carente sotto diversi profili e necessiterebbe, di vere e proprie modifiche progettuali, la cui realizzazione, ai sensi dell'articolo 17 della legge n. 109 del 1997, non può che essere affidata a consulenti esterni, secondo le norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 e nel decreto legislativo n. 157 del 1995. Infatti, l'articolo 17 della legge 11 febbraio 1994, n. 109 e successive modificazioni, pur privilegiando il ricorso alla progettazione interna, stabilisce che, la redazione dei progetti o di parte di essi nonché lo svolgimento di attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, « in caso di carenza di organico di personale tecnico nelle stazioni appaltanti ovvero di difficoltà di rispettare i tempi della programmazione dei lavori, ovvero nel caso di lavori di speciale complessità o di rilevanza architettonica o ambientale » può essere affidata all'esterno, a liberi professionisti singoli o associati, a società di professionisti, a società di ingegneria ed a raggruppamenti temporanei costituiti dai suddetti soggetti;

inoltre, in coerenza con quanto stabilito dalla direttiva 92/50/CEE e dal decreto legislativo n. 157 del 1999, di recepimento della stessa — che contemplano espressamente tra i servizi soggetti alle

disposizioni comunitarie quelli attinenti all'architettura ed all'ingegneria anche integrata — il decimo comma dell'articolo 17 della legge n. 109 del 1994, stabilisce che per l'affidamento di incarichi di progettazione, il cui importo stimato sia pari o superiore a 200.000 euro, debbono applicarsi le norme contenute nelle citate fonti normative;

l'incarico pertanto deve essere preceduto da adeguate forme di pubblicità ed affidato alla migliore offerta che risulti in sede di gara;

peraltro, il decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999, recante « Regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici », contempla quale metodo di aggiudicazione unicamente quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, da valutarsi in base ad elementi diversi e variabili, predeterminati, ed ha limitato le procedure di gara adottabili per l'affidamento di tali servizi al pubblico incanto ed alla licitazione privata, con esclusione della trattativa privata, ammessa invece dal decreto di recepimento della direttiva n. 92 del 1950;

pertanto, appare evidente che l'affidamento dell'attività di aggiornamento del progetto di massima del ponte sullo Stretto di Messina, non potendo evidentemente essere espletata dall'organico interno alla concessionaria stessa, doveva essere affidata mediante l'esperimento di un pubblico incanto o di una licitazione privata, secondo le modalità indicate dal decreto legislativo n. 157 del 1995 e dal decreto del Presidente della Repubblica n. 554 del 1999 ed aggiudicata all'offerta economicamente più vantaggiosa;

ciò nonostante, la società Stretto di Messina SpA, su indicazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in data 20 marzo 2002, ha inviato alla Guce ed alla Guri un avviso ove veniva comunicato l'annullamento della procedura di gara;

secondo quanto contenuto nell'articolo dell'Espresso sopra richiamato, la prestazione inizialmente posta in gara do-

vrebbe essere affidata direttamente ad un Comitato tecnico, presieduto dal professor Remo Calzona, istituito presso il ministero delle infrastrutture e trasporti per sovrintendere all'adeguamento del progetto;

se non si riscontrano elementi contrari alla costituzione del comitato al fine di sovrintendere all'adeguamento del progetto, appare, al contrario, del tutto illegittimo, alla luce di tutto quanto fin qui chiarito, l'affidamento diretto allo stesso delle attività di progettazione, precedentemente oggetto di procedura concorsuale;

ed invero, come brevemente chiarito qui sopra, ogni qual volta una stazione appaltante debba procedere ad affidamenti esterni di tali servizi, in particolare qualora l'importo dei medesimi superi la cosiddetta soglia comunitaria, la stessa dovrà agire nel rispetto delle regole procedurali imposte dalla normativa comunitaria e dalla legge nazionale di recepimento e non potrà pertanto prescindere dall'espletamento di una gara pubblica, nel rispetto dei termini, forme e criteri ivi previsti;

l'affidamento dell'incarico al comitato non può, infatti, considerarsi « interno », dal momento che quest'ultimo, costituito presso il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, verrebbe ad essere un organo tecnico del Governo e non certo della Stazione appaltante, che si ricorda, è la società Stretto di Messina, (concessionaria pubblica per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente) partecipata dall'Iri in liquidazione, dall'ANAS, dalle Ferrovie dello Stato e dalle Regioni Sicilia e Calabria, ma non certo dal Governo italiano;

l'organo governativo, essendo l'opera dichiarata di prevalente interesse nazionale, potrà tutt'al più svolgere la sola attività di controllo, ma non di adeguamento della progettazione;

a ciò si aggiunga che il presidente del comitato stesso, professor Remo Calzona, è un libero professionista;

pertanto, quand'anche si volesse considerare il comitato tecnico un organo interno alla stazione appaltante — tesi, ad avviso degli interroganti, difficilmente sostenibile, attesa la completa autonomia finanziaria ed organizzativa della concessionaria rispetto allo Stato italiano — quest'ultimo non potrebbe essere in ogni caso, composto da soggetti estranei all'Amministrazione —:

se non ritenga che, qualora il comitato dovesse svolgere attività di progettazione, la scelta del Presidente nella persona di un libero professionista, configurerebbe di per sé un affidamento diretto del servizio, come tale illegittimo per violazione delle prescrizioni contenute nelle norme comunitarie e nazionali più sopra menzionate;

se non ritenga che lo stesso Presidente, professor Remo Calzona, si troverebbe, in caso, in posizione di incompatibilità, ai sensi dell'articolo 21, comma 5, della legge n. 109 del 1994;

considerando che quest'ultimo, risulta essere stato nominato membro della Commissione aggiudicatrice dell'appalto pubblico di servizi « di consulenza tecnica per approfondimenti su aspetti Tecnici di carattere specialistico del progetto di massima del ponte sullo Stretto di Messina », indetto con bando ricevuto dalla Guce in data 5 ottobre 1999, e che ai sensi del richiamato articolo 21, « I commissari non debbono aver svolto e non possono svolgere alcuna altra funzione od incarico tecnico od amministrativo relativamente ai lavori oggetto della procedura e non possono far parte di organismi che abbiano funzioni di vigilanza o di controllo rispetto ai lavori medesimi »;

se non ritenga che, il professor Calzona, avendo ricoperto la funzione di membro della Commissione aggiudicatrice in un precedente appalto per il servizio di progettazione del ponte sulla Stretto di Messina, non potrebbe ad oggi né ricoprire l'incarico di Presidente del Comitato istituito per sovrintendere all'adeguamento dello stesso progetto, né tanto meno svol-

gere direttamente, quale Presidente dello stesso Comitato, « l'incarico tecnico » sopra detto. (5-00847)

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

il prossimo mese di giugno 2002 in corrispondenza con l'ingresso del nuovo orario estivo delle ferrovie le Ferrovie dello Stato spa si apprestano a sopprimere definitivamente l'*intercity* 744 che parte da Reggio Calabria alle ore 10,45 antimeridiane per raggiungere Roma, stazione di arrivo;

la soppressione come denunciato dai cittadini e dalle amministrazioni locali interessate risulta inspiegabile perché non svolge un servizio passivo, anzi l'*intercity* 744, in considerazione della costante frequentazione dei viaggiatori, viene catalogato tra i treni economicamente attivi;

viene così ad essere inferto un grave colpo al sistema dei collegamenti da e per la Calabria, con la evidente penalizzazione dei viaggiatori calabresi costringendo il comprensorio ad un ulteriore isolamento;

questo contraddice quanto viene continuamente annunciato anche da parte del Governo di avere come priorità il sistema dei trasporti nel mezzogiorno;

il sistema ferroviario calabrese continua ad essere penalizzato dalle Ferrovie spa e quindi anche dal Governo che ne è principale azionista —:

quali iniziative il Governo, in qualità, appunto, di azionista di maggioranza delle Ferrovie dello Stato spa, intenda promuovere per scongiurare la soppressione del treno *intercity* 744 Reggio Calabria-Roma affinché possa essere garantito un sistema di collegamenti adeguato per i cittadini calabresi considerando la mobilità come fattore di crescita e di sviluppo. (5-00850)

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

il 19 dicembre 2001 è stato accolto come raccomandazione l'ordine del giorno in assemblea n. 9/1984/115 relativo alla legge finanziaria 2002;

con l'inaugurazione il 10 giugno 2001 della tratta Friburgo-Novara via Lotschberg e del relativo corridoio Huckepack trasporto merci dal centro Europa al mediterraneo, si è determinato un formidabile incremento del traffico ferroviario merci con forti implicazioni negative indotte sui territori fortemente antropizzati nonché di eccezionale valenza ambientale, attraversati dalla linea ferroviaria Domodossola-Novara, e appartenenti alle provincie del Verbano Cusio Ossola e di Novara;

detta linea è di centenaria realizzazione, come lo sono le sue principali strutture e viadotti, e che per caratteristiche di tracciato è poco adatta ai lunghi convogli merci e alle velocità necessarie, inoltre la recente elettrificazione che ne ha consentito l'utilizzo come linea commerciale non risulta, come tutte le altre opere recentemente aggiunte, essere stata sottoposta alla procedura della V.I.A.;

la prima parte di tale percorso, da Genova-Voltri a Novara-Vignale, è già classificata come rete fondamentale ai sensi del decreto ministeriale 21 marzo 2000 « determinazione dei criteri del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria »;

attualmente le tratte Domodossola-Omegna e Omegna-Novara sono classificate come rete complementare — linee ferroviarie della rete secondaria ai sensi dell'allegato tecnico 2 del decreto ministeriale sopra citato; mentre è, non solo opportuno, ma prioritario riconoscere la caratteristica di indubbia ed elevata valenza trasportistica della linea ferroviaria Novara-Domodossola, soprattutto nell'ambito dell'evidente nuovo contesto internazionale che caratterizza l'utenza merci transfrontaliera; recentemente, inoltre, detta linea è anche destinataria dello stanziamento relativo al traforo del Sempione di cui alla delibera CIPE 21 dicembre 2001 —:

quali soluzioni si vogliano adottare per risolvere le seguenti questioni:

a) l'attraversamento dei centri abitati ed in particolare di Omegna, Gravellona, Borgomanero ed altri, con espresso riferimento all'appesantimento del traffico veicolare, all'inquinamento da rumore, alle conseguenze delle vibrazioni indotte dai convogli merci sui manufatti civili limitrofi alla linea;

b) le strutture dei viadotti ormai centenarie site nell'area del Cusio, siano accuratamente valutate al fine di verificarne l'idoneità a sopportare i nuovi oneri di carico e velocità dei convogli commerciali;

c) il sistema del trasporto passeggeri non sia subordinato a quello merci, ma garantite le priorità e potenziate le caratteristiche per un puntuale servizio a fronte del consistente pendolarismo da e per Novara;

d) si valuti prioritariamente la possibilità di tracciati alternativi per bypassare i centri abitati principali e l'area di forte valenza ambientale del Cusio, anche al fine di rendere tale tracciato fruibile a pieno dal traffico commerciale, si valuti in subordine in attesa degli interventi necessari per l'abbattimento dell'impatto sul territorio, di attivare il parziale smistamento del traffico commerciale sulla linea Domodossola/Fondotoce/Arona/Novara.

(5-00851)

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

il Vice Ministro alle infrastrutture, Ugo Martinat, in occasione di un convegno tenutosi in data 17 aprile 2002 presso l'Unione degli industriali di Roma ha sostenuto testualmente che « il Governo sta lavorando affinché gli enti che non hanno risorse per gestire le strade che gli competano le restituiscano »;

nella stessa sede il Vice Ministro ha sostenuto che « il Governo intende evitare la ripartizione tra le regioni dei fondi residui dell'ANAS pari a 1,4 miliardi di euro non ancora spesi in quanto viene ritenuta una sciocchezza dare alle regioni qualche spicciolo piuttosto che utilizzare l'intero ammontare per fare un'opera vera;

quest'ultima affermazione desta preoccupazione in quanto non vorremmo che la realizzazione di quest'opera fosse individuata con gli stessi criteri con cui sono state individuate le opere all'interno del collegato alle infrastrutture tutte rispondenti a particolari richieste di natura politica all'interno della maggioranza con la evidente penalizzazione del Mezzogiorno;

l'Anas sta lavorando al riaccredito all'ente di alcune competenze passate agli enti locali;

il progetto prevede il ritorno all'Anas di 3.600 chilometri di strade;

si tratta di iniziative che rispondono a logiche di neo-centralismo che non tengono in debita considerazione le necessità degli enti locali soprattutto in termini di trasferimento di risorse finanziarie agli enti locali;

per fare un esempio l'Anas della Basilicata, come più volte denunciato anche con altri documenti di sindacato ispettivo a cui non è pervenuta risposta, ha bisogno di misure urgenti per il potenziamento del personale e di risorse finanziarie per la gestione della viabilità in quanto il compartimento per numero di chilometri è tra i più estesi d'Italia —:

quali siano le reali intenzioni del Governo su questa materia, e quali criteri l'Esecutivo si atterrà nella individuazione delle opere da finanziare con il residuo dei fondi non spesi e a quali criteri l'Anas si atterrà per la riacquisizione delle competenze sui 3.600 chilometri di strade come annunciato dall'Amministratore delegato. (5-00853)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

nell'ambito della ristrutturazione delle tratte, la Divisioni Passeggeri delle Ferrovie dello Stato ha deciso di effettuare forti tagli ai treni con origine ed arrivo alla stazione di Salerno, ed in particolare la soppressione dei treni Intercity 536 (Salerno-Genova Piazza Principe), 537 (Torino Porta Nuova-Salerno), 588 (Salerno-Milano Centrale), 591 (Milano Centrale-Salerno);

l'esistenza e l'attuale utilizzo dei succitati treni è rilevante per l'intera provincia di Salerno, tanto da rendere inconcepibili i tagli decisi —:

quali iniziative intenda adottare per evitare la cancellazione di collegamenti vitali per l'intera provincia di Salerno.

(4-02706)

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

sulla linea ferroviaria Genova-Acqui Terme sono frequenti interruzioni di servizio, di molte ore (l'ultima segnalata martedì 9 aprile 2002 di tre ore) a causa di guasti sulla linea o inconvenienti ai locomotori; tale situazione crea notevole disagio a un grande numero di pendolari i quali, giornalmente, devono raggiungere Genova per attività lavorative o di studio;

le proteste degli utenti sono sempre più frequenti ed esasperate —:

quali iniziative, il Ministro, intenda assumere affinché le Ferrovie dello Stato adottino gli opportuni e necessari provvedimenti per evitare i sistematici problemi sulla sopraccitata linea ferroviaria Genova-Acqui Terme.

(4-02707)

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

i collegamenti ferroviari ad alta velocità *eurostar* che attraversano alcune città della regione Campania rivestono una notevole importanza sotto il profilo economico e sociale in considerazione dell'elevato numero dei passeggeri che transitano quotidianamente;

nella città di Aversa, già sede di due facoltà universitarie oltre che di insediamenti di interesse nazionale e che aspira fra l'altro a divenire provincia, attualmente non è prevista la sosta dei treni *eurostar*, con gravi disagi per la numerosa popolazione locale —:

se non ritenga necessario e urgente intervenire presso Trenitalia spa, affinché provveda a potenziare il numero delle soste delle fermate *eurostar*, così come già in altre regioni, nella regione Campania dove attualmente sono previste solo per Napoli, Benevento, Caserta e Ariano Irpino, includendo quindi anche la città di Aversa.

(4-02721)

LION, PECORARO SCANIO, BOATO, BULGARELLI, CIMA, CENTO e ZANELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio.* — Per sapere — premesso che:

nelle principali aree urbane negli ultimi tempi si è verificato un preoccupante innalzamento dei livelli di sostanze inquinanti, in particolare le polveri sottili (PM10), monossido di carbonio e biossido di azoto;

superata la fase dell'emergenza, legata alle condizioni meteorologiche che favorivano il ristagno dell'aria, il problema è stato irresponsabilmente accantonato, senza tenere conto dei gravi rischi per la salute dei cittadini legati all'inquinamento atmosferico;

da tempo l'Organizzazione Mondiale della Sanità fornisce stime e dati sull'in-

cidenza degli agenti inquinanti sulle malattie respiratorie e cardiovascolari, chiedendo drastici interventi per la riduzione delle emissioni;

è necessario e non derogabile modificare le strategie di mobilità urbana, ponendo in essere misure per la riduzione dell'uso del mezzo privato e per il potenziamento dei sistemi di trasporto pubblico e quelli a basso impatto ambientale;

gli studi del Ministero dell'ambiente sulla mobilità sostenibile forniscono, già da ora, indicazioni precise sulle misure da adottare a medio e lungo termine a tutela della salute dei cittadini e per il miglioramento della qualità della mobilità e della vita nelle aree urbane;

un modesto contributo alla riduzione dell'uso dei sistemi di trasporti maggiormente inquinanti è dato dalla crescente diffusione del sistema di intermodalità treno e bicicletta, attraverso il quale è possibile unire alle notevoli distanze percorribili su rotaia, la grande versatilità data dalla bicicletta, con apprezzabili vantaggi di tipo pratico, economico, e di impatto ambientale;

purtroppo, a partire dal 31 dicembre 2002, Trenitalia ha inspiegabilmente eliminato l'abbonamento annuale che consentiva il trasporto delle biciclette sui treni, rendendo di fatto impossibile ai pendolari l'uso quotidiano della bicicletta, per l'enorme aggravio di costi che comporterebbe;

la decisione di Trenitalia non sembra giustificabile in alcun modo ed è in contrasto con la necessità — sostenuta anche da Trenitalia — di diffondere il più possibile sistemi di mobilità alternativa e a basso impatto ambientale —:

se i Ministri interrogati non ritengano che sarebbe opportuno garantire e possibilmente incentivare la modalità treno e bicicletta, che rappresenta una delle modalità di trasporto a minore impatto ambientale;

se non ritengano di dover chiedere a Trenitalia il ripristino dell'abbonamento annuale per il trasporto delle biciclette al seguito, studiando ulteriori agevolazioni per i titolari di abbonamenti annuali;

se non intendano promuovere, in collaborazione con Trenitalia e le amministrazioni comunali interessate da una significativa presenza di pendolari, ulteriori agevolazioni e facilitazioni per l'uso di mezzi di locomozione ecologici, attraverso l'adeguamento del materiale rotabile, la realizzazione di parcheggi custoditi per biciclette e l'istituzione — in prossimità delle principali stazioni — di punti convenzionati per il noleggio delle biciclette. (4-02723)

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

Trenitalia ha reso noto che alle ore 17.10 del 25 marzo 2002 la linea Milano-Venezia è rimasta interrotta all'altezza della stazione di Vicenza a causa di un vagone dell'*Intercity* 621 parzialmente uscito dai binari all'altezza di uno scambio;

gli oltre quattrocento passeggeri del treno, che fortunatamente non hanno subito alcun danno fisico, hanno tirato il freno d'emergenza;

il treno si è fermato dopo trecento metri e, sempre fortunatamente, sulla tratta opposta Venezia-Milano non stava sopraggiungendo alcun convoglio;

il macchinista, che manovrava un locomotore 402, ha dichiarato che si tratta di un incidente incomprensibile in quanto un deviatore non può muoversi mentre ci si passa sopra e che conseguenze maggiori sono state evitate solo grazie alla bassa velocità;

il bilancio, al di là della paura di chi ha vissuto quei frangenti, non registra alcun passeggero ferito, ma non è possibile far sempre affidamento sulla fortuna, ci vogliono *standard* di sicurezza più elevati —:

come mai lo sviamento sia avvenuto quando il locomotore e le prime vetture erano già passate;

se lo scambio abbia ceduto per difetto di costruzione o carenza di manutenzione;

se il Ministro intenda accertare il rispetto degli *standard* di sicurezza previsti da parte della società che gestisce il servizio. (4-02731)

\* \* \*

### INTERNO

#### *Interrogazioni a risposta orale:*

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

il contrasto del fenomeno dell'immigrazione clandestina rappresenta uno dei cardini della politica di sicurezza, soprattutto nel Mezzogiorno d'Italia;

a tal fine sono state diramate precise direttive ai questori affinché nell'ambito delle prerogative che la legge assegna loro provvedessero ad organizzare e pianificare, secondo criteri di efficienza, efficacia ed economicità, una mirata e costante attività di contrasto del fenomeno;

nell'ambito del territorio ricadente sotto la giurisdizione della Questura di Caserta l'immigrazione clandestina si configura con caratteristiche di particolare estensione, tanto da suscitare allarme sociale anche per le inevitabili connessioni che tale fenomeno risulta avere con la criminalità organizzata;

l'organico delle forze di polizia operanti in provincia di Caserta non è adeguato alle continue, crescenti emergenze del territorio con decadimento delle condizioni di sicurezza sociale legittimamente richieste dai cittadini alle forze di polizia, probabilmente perché ragguagliato principalmente alla popolazione residente nella

provincia anziché agli indici di delittuosità che vi si registrano come più correttamente dovrebbe avvenire;

la più volte segnalata inadeguatezza dell'organico evidenzia la persistenza di tabelle che non rispecchiano le esigenze predette;

l'adeguamento di tali tabelle dell'organico della polizia di Stato è stato richiesto al Dipartimento della pubblica sicurezza reiteratamente, ed anche del tutto recentemente, dal questore e dal prefetto della provincia di Caserta almeno per i territori di Aversa, Casapesenna e Castel Volturno;

taluni sindacati di polizia hanno denunciato che l'attività di prevenzione e repressione di tale fenomeno non garantisce una costante e qualificata attività di contrasto che invece s'impone come essenziale e strategica ai fini del ripristino della legalità in una zona già segnata da vasti e gravi fenomeni criminali;

nonostante lo sforzo di coordinamento del prefetto di Caserta, con il Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza, vi è motivo di ritenere che per l'assolvimento dei compiti di istituto di ciascuna forza di polizia — considerata l'attività criminale indigena ed immigrata e la summenzionata inadeguatezza delle tabelle ministeriali che fissano la dotazione organica di uomini — si determina sovente una condizione di richiesta di servizio oltre il normale turno di servizio 13/19 o 19/24 fino alla sera del giorno successivo (anche per accompagnare presso i centri temporanei di prima accoglienza gli extracomunitari fermati nell'ambito di « operazioni di contrasto » non precedentemente pianificate). Ancorché compensato dall'alloggiamento e pernottamento presso la località di destinazione dell'accompagnato con rientro a Caserta solo l'indomani senza ulteriore impiego, tale utilizzo del personale sembra risultare in contrasto con le norme contrattuali che regolano il rapporto di lavoro nella polizia di Stato, impedendo al personale di fruire di normali turni di riposo e sottoponen-