

forse per un difetto della « cimice », i due agenti avrebbero trascritto alcuni brani della conversazione sui bordi di un giornale, realizzando un vero e proprio « brogliaccio »;

tale « brogliaccio » — secondo quanto scrive Lino Jannuzzi — per il pubblico ministero diventa la « trascrizione integrale » della conversazione fra i due magistrati che giustifica la richiesta di arresto di uno dei magistrati indagati e l'incriminazione dell'altro per il reato di favoreggiamento;

sempre secondo quanto riferito dal citato giornalista, il giudice delle indagini preliminari ha concesso sia l'arresto sia l'incriminazione, scrivendo, nel relativo provvedimento, che l'elemento fondamentale è costituito dalla « trascrizione integrale della conversazione svoltasi all'interno del bar Mandara » di cui lo stesso Gip « ha verificato la corrispondenza di contenuto con gli originali », originali che sarebbero inesistenti;

il fatto, se rispondente a verità, sarebbe di una gravità inaudita —:

se i fatti narrati dal giornalista Lino Jannuzzi sul settimanale *Panorama* del 2 maggio 2002 rispondano a verità;

in caso affermativo, se il comportamento dell'autorità giudiziaria competente sia tale da integrare gli estremi per la promozione dell'azione disciplinare.

(3-00965)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazioni a risposta immediata:

CÈ, GUIDO GIUSEPPE ROSSI, LUCIANO DUSSIN, DARIO GALLI, ERCOLE, BALLAMAN, BIANCHI CLERICI, BRICOLO, CAPARINI, DIDONÈ, GUIDO DUSSIN, FONTANINI, GIBELLI, GIANCARLO GIORGETTI, LUSSANA, MARTINELLI, FRANCESCA MARTINI, PAROLO, PA-

GLIARINI, POLLEDRI, RIZZI, RODEGHIERO, SERGIO ROSSI, STUCCHI e VASCON. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

grave è la situazione della competitività del settore dell'autotrasporto italiano, gravato da fattori geografici e da politiche europee penalizzanti;

difficoltà e problemi investono il sistema dei valichi alpini, soprattutto verso il confine occidentale;

la categoria degli autotrasportatori in questi giorni sta attuando una serie di proteste sulle autostrade italiane —:

quali misure si intendano adottare per ristabilire la competitività del sistema dell'autotrasporto italiano, competitività che è funzionale all'intera economia nazionale. (3-00963)

POTENZA, LOIERO, MOLINARI, MEDURI, CAMO e BOCCIA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la E90, meglio conosciuta come strada statale n. 106 jonica, rappresenta un'arteria fondamentale nel sistema viario del nostro Paese, in considerazione della rilevanza che riveste nel collegamento tra nord e sud;

lo stato della E90 non è adeguato al livello di traffico sopportato, con molti tratti ad unica carreggiata a doppio senso di marcia, come, ad esempio, il tratto lucano compreso tra Nova Siri e il confine con la Calabria;

questo fa sì che sulla E90 si verificano molti incidenti purtroppo mortali, anche in relazione all'incidenza del traffico pesante, che la rendono una delle strade, secondo le statistiche, più pericolose d'Europa;

nonostante gli annunci del Governo sulle faraoniche opere infrastrutturali, e ad oltre un anno dalla famosa cartina stradale disegnata dal Presidente del Consiglio dei ministri, onorevole Silvio Berlu-

sconi, in una nota trasmissione televisiva, la E90 continua a non essere considerata una priorità per l'Esecutivo —:

quali siano gli investimenti che il Governo intenda destinare all'ammodernamento della E90, aumentandone la funzionalità e, conseguentemente, gli *standard* di sicurezza. (3-00964)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

la società delle Ferrovie dello Stato sta portando avanti una politica di smantellamento progressivo delle tratte della linea ferroviaria Jonica e della linea Catanzaro Lido-Lamezia;

questa politica è stata caratterizzata dalla deviazione del percorso dei treni viaggiatori e dei treni merci sull'asse Metaponto-Sibari-Cosenza-Paola e viceversa, provocando un ulteriore congestionamento del traffico lungo la dorsale tirrenica;

l'effetto immediato è stato la chiusura notturna della linea Catanzaro Lido-Lamezia e il progressivo depauperamento della linea Jonica;

la divisione infrastrutture ha soppresso la dirigenza della locale unità territoriale Jonica e in tempi brevi si procederà ad un ridimensionamento del reparto movimento;

analoga scelta è stata operata dalla divisione cargo mediante la già attuata soppressione della Gestione Merci e si ipotizza inoltre la soppressione del servizio di assistenza alla clientela di Catanzaro Lido;

queste scelte hanno prodotto la perdita notevole di posti di lavoro in ogni settore e, insieme a prepensionamenti ed esodi incentivati, hanno determinato, nel corso degli anni, una diminuzione sensibile di unità lavorative;

non è mai stata espressa la volontà di assumere personale mancante nei settori dell'esercizio, anche in presenza di verbali di accordo (ad esempio l'officina del D.L. di Catanzaro Lido, il personale di bordo, ecc.);

la volontà di cancellare la tradizione ferroviaria jonica e della linea Lamezia-Catanzaro Lido persiste e si manifesta nella programmazione dei servizi in occasione dell'imminente attivazione dell'orario delle Ferrovie dello Stato estate 2002. In questa maniera si determina un danno economico notevole anche al settore turistico;

la divisione passeggeri intende avviare un'opera di sistematica cancellazione dei treni prescindendo, persino, dall'afflusso, notevole, di viaggiatori (vedi, ad esempio, treno I.C. 744 per Firenze-Bologna); sembra vi sia l'intendimento di garantire un I.C. Notte con materiale scadente contravvenendo persino ai principi posti dalla società stessa nella cosiddetta « Carta dei Servizi »;

il trasporto regionale ha orari avulsi dalle effettive esigenze di pendolari e studenti (ad esempio la mancanza di un collegamento diretto e funzionale con l'università di Cosenza) e/o la sovrapposizione con gli orari delle autolinee private, la soppressione delle fermate, la qualità del servizio, ecc., elementi questi che non contribuiscono ad incentivare il trasporto su rotaia;

il comune di Catanzaro si era assunto l'impegno di favorire lo sviluppo del cosiddetto asse attrezzato Catanzaro-Lamezia promuovendo la realizzazione della metropolitana di superficie;

fino ad oggi non esiste un coordinamento con la regione Calabria per favorire la programmazione dei servizi minimi previsti per legge —:

se non ritenga necessario intervenire affinché venga rivitalizzata e potenziata la ferrovia Jonica e la linea Catanzaro Lido-Lamezia;

quali iniziative intenda intraprendere affinché vengano salvaguardati i posti di lavoro. (4-02917)

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

le Fs hanno deciso di sopprimere, dal prossimo mese di giugno, il treno Intercity 744 che partendo da Reggio Calabria, via Roccella-Catanzaro, collega la Locride con Roma;

la soppressione di questo unico Intercity di collegamento della Locride con Roma risulta inspiegabile dato che il treno 744 svolge un servizio importante caratterizzato dalla costante e notevole frequentazione dei viaggiatori che lo fa catalogare tra i treni economicamente attivi per le Fs;

la continua soppressione dei treni che collegano la Locride con il centro-nord d'Italia è fortemente nociva per quest'area territoriale già gravemente penalizzata dalle scelte compiute dalle Fs S.p.A. —:

quali iniziative urgenti intenda assumere affinché sia ripristinato l'indispensabile servizio reso dal treno 744, unico Intercity che collega la Locride con la Capitale d'Italia. (4-02918)

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

in tutti i più grandi paesi industrializzati del mondo si sono create soluzioni alternative al cosiddetto olio di creosoto, prodotto che risulta essere altamente inquinante e cancerogeno, e che in Italia viene impiegato nell'ambito dell'armamento ferroviario e nello specifico per impregnare le traverse e/o i traversoni di scambio —:

se le Ferrovie dello Stato impiegano ancora tale prodotto nel settore dell'armamento ferroviario. E se esista un pro-

dotto alternativo ed altamente ecologico che possa essere impiegato per i suddetti usi rispondente alla crescente domanda di salvaguardia dell'ambiente e del territorio. (4-02923)

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

in data 10 aprile 2002 l'Amministrazione per i Vigili del Fuoco ha sottoscritto con alcune delle organizzazioni sindacali di categoria l'ipotesi di Contratto Collettivo di Lavoro Integrativo che prevede progressioni economiche verticali, tra le diverse aree funzionali. Il contratto deroga alla procedura generale di passaggio tra le aree economiche attraverso prova concorsuale e valutazione dei titoli;

il Ccni in questione prevede l'adeguamento dell'inquadramento degli ingegneri e degli architetti del settore operativo tecnico del Cnvvf, attraverso il passaggio quasi totale alla posizione denominata « C3 », corrispondente alla precedente IX qualifica funzionale, in analogia all'inquadramento previsto per i laureati tecnici nel resto della pubblica amministrazione. Ciò anche al fine di graduare opportunamente le posizioni di inquadramento delle varie carriere operative esecutive, diplomate e laureate del Corpo;

il Ccni esclude da tale passaggio unicamente un residuo limitato contingente di 43 ingegneri ed architetti, di più recente assunzione, per i quali non viene prevista alcuna progressione verticale e che quindi rimarrebbero collocati nella posizione denominata C1, corrispondente alla precedente VII qualifica funzionale;

nell'ambito di tale contingente, risultano tra l'altro inseriti ingegneri ed architetti, già vincitori di concorso pubblico in altra pubblica amministrazione per l'assunzione nella ex VIII qualifica funzionale (corrispondente alla attuale C2), che sono stati invece assunti in servizio dal Corpo con qualifica inferiore (ex VII qualifica — corrispondente all'attuale posizione C1),

per i quali le previste operazioni di reinquadramento non porterebbero quindi a sanarne il sottoinquadramento rispetto al profilo per cui hanno concorso;

al fine di consentire il reinquadramento nella posizione C3 della quasi totalità dei laureati, con specifico accordo sono stati parzialmente modificati i requisiti di anzianità minima necessari per tale passaggio, mentre analoga modifica non è stata prevista per consentire il passaggio anche di tali residui 43 laureati;

la medesima progressione prevede la promozione di dipendenti con diploma di scuola media superiore (geometri o periti industriali) che così passerebbero da un'area economica C1 ad un'area economica C3 e quindi superiore ai 43 funzionari laureati di ben due aree economiche funzionali, creando una grave situazione di disagio che non ha precedenti in altre amministrazioni dello Stato, per le quali l'area di inquadramento più bassa per il personale laureato è almeno il C2;

le nuove piante organiche emanate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 aprile 1997 confermano l'indistinto ruolo di ingegneri ed architetti dei Vigili dei Fuoco, sia pure ancora distinti artificiosamente al VII, VIII e IX livello;

il Direttore Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendi nel disporre la mobilità volontaria nazionale ha dichiarato: « Il ruolo dei funzionari direttivi come una dotazione unica ai fini dei posti disponibili per i trasferimenti stessi, senza differenziare la disponibilità per i singoli profili professionali... », così cagionando pregiudizio economico e professionale agli ingegneri ed architetti del VII ed VIII livello, considerati come facenti parte di un ruolo unico;

le ultime tre mobilità dei funzionari direttivi hanno tenuto in considerazione il principio di perfetta analogia e possibilità di sostituzione di un ingegnere di IX livello con un ingegnere di VIII o di VII livello, secondo quanto dichiarato dallo stesso

Direttore Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendi, nella nota 34045 dell'11 giugno 1999;

attualmente in numerose sedi centrali e periferiche sono presenti, in pieno contrasto con gli organigrammi di cui sopra, funzionari appartenenti ad un unico livello (VII o VIII);

attualmente in numerose occasioni gli ingegneri ed architetti assumono indipendentemente dal livello di attribuzione prerogative e ruoli dei dirigenti —:

se il Ministro intenda riesaminare il tema sopra indicato, anche con una specifica norma di prima applicazione, la rideterminazione delle dotazioni organiche dei Cnvvf, in modo da ricomprendere tutti gli ingegneri ed architetti dei ruoli operativi del Corpo nella posizione C3 (ex IX livello), graduando le differenti anzianità di servizio nell'ambito della medesima posizione attraverso la suddivisione tra le varie fasce in cui è articolata tale posizione, se non ritenga che ciò anche in considerazione della spesa, estremamente modesta, consentirebbe una più logica strutturazione delle carriere secondo criteri funzionali ed eviterebbe che professionalità sovraordinate per il titolo risultino sott'ordinate da un punto di vista dell'inquadramento economico e funzionale rispetto ad altre componenti del Corpo non laureate. (4-02924)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

FOLENA e RUZZANTE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

non è intenzione alcuna degli interroganti entrare nel merito delle decisioni assunte dalla magistratura, che noi rispettiamo sempre;

alla luce di alcune notizie riportate dagli organi di stampa sembra vi sia stato