

quadrati, per decisione della contrattazione collettiva, nella categoria impiegatizia, con conseguente impossibilità di esercitare le funzioni di responsabilità per svolgere le quali erano stati assunti (come da declaratoria delle mansioni previste per l'ottava qualifica funzionale dal decreto del Presidente della Repubblica n. 285 del 1988;

la medesima contrattazione collettiva del periodo 1998-2001 ha introdotto procedure denominate « selezioni interne » attraverso le quali tutto il personale dell'INPS dei livelli amministrativi in servizio alla data di entrata in vigore del contratto collettivo nazionale di lavoro ha conseguito di fatto in base all'anzianità di servizio e comunque senza alcuna prova oggettiva di accertamento della professionalità l'inquadramento superiore. Tali procedure sono state di gran lunga « più generose » e sono analoghe a quelle espletate presso il Ministero delle finanze annullate dalla Corte costituzionale con la sentenza numero 1 del 1999 e poi nuovamente con la n. 194 del 2002;

la Vicedirigenza, così come posta dalla legge approvata definitivamente il 19 giugno 2002, in un terreno di cultura come quello sopraindicato, dove secondo quanto risulta all'interrogante si verificano frequenti irregolarità, consentirà nell'INPS, se non si interviene, sicuramente la creazione di circa 25.000 vicedirigenti su un totale di circa 35.000 dipendenti (compresi professionisti e dirigenti), alterando il rapporto che dovrebbe esistere tra dirigenti (con organico di 640 unità) e vicedirigenti. Perché allora non ristabilire il rapporto mediante il decreto congiunto ministero finanze e ministero funzione pubblica di cui al punto 2 comma 3 dell'articolo 7 della legge sulla riforma della dirigenza, tenendo conto non dell'anzianità di servizio — criterio non accettato dalla Corte costituzionale, perché contrario alla Costituzione stessa — ma dei titoli di studio e dei concorsi pubblici superati —:

se il ministro interrogato non ritenga di fornire un opportuno chiarimento su quanto è avvenuto ed avviene tuttora e se

non ritengano di intervenire sui vertici responsabili degli enti pubblici non economici su quanto rappresentato in premessa. (4-03975)

\* \* \*

## GIUSTIZIA

*Interrogazione a risposta orale:*

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

visto l'inqualificabile episodio criminoso verificatosi il giorno 25 settembre 2002 nei locali del palazzo di giustizia di Varese, con un uxoricidio commesso nel corso di un'udienza dal signor Cosimo D'Aiello, mediante l'esplosione di diversi colpi di arma da fuoco —:

come sia stato possibile per l'assassino introdurre un'arma da fuoco all'interno del palazzo di giustizia;

se risponda a verità il fatto che il *metal detector* posto all'ingresso del palazzo sia da tempo disattivato;

quali fossero le disposizioni in atto per garantire la necessaria sicurezza nei locali del Tribunale;

cosa intenda fare perché sia garantito che in futuro non possano ripetersi episodi di tale gravità. (3-01414)

\* \* \*

## INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

*Interpellanza:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, per sapere — premesso che:

per il quinto anno dopo il terremoto del settembre 1997, gli alunni delle scuole

(materna, elementare e medie) del comune montano umbro di Sellano sono tornati a frequentare le lezioni nei *containers*, scomodi, umidi, e in molti casi mal ridotti, in una situazione che giustifica pienamente le vivacissime manifestazioni di protesta della popolazione;

nell'ambito dell'opera di ricostruzione *post-sismica*, essenzialmente rimessa alle determinazioni della regione e del comune, ma finanziata dallo Stato, non risulta essere stato ancora posto in esecuzione un progetto per un nuovo edificio scolastico a Sellano, per tutta una serie di difficoltà e di contrasti;

non risultano neppure adottate soluzioni provvisorie adeguate, come uso temporaneo di altri locali in muratura agibili oppure prefabbricati oppure allestimento di capienti strutture in legno; cosicché tutto lascia temere altri anni ancora di scuola fatta nei parallelepipedi di latta;

questa situazione configura in Sellano, anche a prescindere da ogni recriminazione sulle responsabilità, una inaccettabile emergenza negativa in materia di ricostruzione, tanto che molte famiglie hanno trasferito o stanno per trasferire i loro bambini in scuole di altri comuni, mentre viene dato un ulteriore inconcepibile incentivo all'esodo dei residenti —:

se il Governo possa ritenere decente e tollerabile che, a cinque anni dai terremoti nel comune umbro di Sellano, il servizio pubblico primario di comunità, cioè la scuola, sia ancora reso nei *containers*;

qualora la risposta sia — come si vuol supporre — negativa, se non ritenga il Governo, anche per la emblematicità del caso e non foss'altro come stanziatore dei fondi per la ricostruzione, di intervenire presso la regione dell'Umbria ed il comune di Sellano, gestori della ricostruzione, esaminando il caso in spirito di sinergia, perché sia data concreta e risolutiva priorità al problema dell'edilizia scolastica, individuando nel frattempo anche siste-

mazioni provvisorie congrue, decenti e tali da alleviare i gravi disagi logistici, igienici e funzionali.

(2-00471) « Benedetti Valentini ».

*Interrogazione a risposta orale:*

RUZZANTE, COLASIO e BIMBI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.*  
— Per sapere — premesso che:

la circolare prima emessa e poi ritirata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti connessa al « decreto salva spese » del Ministro Tremonti ha causato il caos in tantissime realtà amministrative e comunali, perché rischia di bloccare centinaia di opere pubbliche e ha generato incertezze per il futuro sia per le amministrazioni che per le imprese;

i commi 6 e 7 del decreto-legge n. 194/2002 prevedono la cancellazione di gran parte delle risorse stanziare per la realizzazione di infrastrutture;

le affermazioni fatte nel ritirare la suddetta circolare non hanno assolutamente chiarito quale sia l'intenzione del Governo nel merito delle questioni delle opere pubbliche;

la circolare, se verrà confermata, bloccherà i finanziamenti di tutte le opere pubbliche promesse dal Governo, in particolare quelle che interessano la città e la provincia di Padova;

le opere pubbliche cui ci riferiamo per Padova sono il tram (già finanziato dal Governo dell'Ulivo), la strada dei vivai e la curva boston, solo per citarne alcune —:

se l'Esecutivo decidesse di sospendere tutti i finanziamenti, Padova perderebbe una fondamentale occasione di crescita, particolarmente decisiva considerata la particolare difficoltà economica che sta attraversando il nostro Paese e che rischia di coinvolgere a breve anche le aziende e i lavoratori del nostro territorio:

quali siano le reali intenzioni del Governo in merito al finanziamento delle

opere pubbliche; se il Governo non ritenga fondamentale confermare i finanziamenti delle infrastrutture che riguardano Padova e il Veneto, vista la loro importanza sia per le aziende che per gli enti locali che per il mondo del lavoro. (3-01415)

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

MAZZARELLO, RAFFALDINI, DUCA, ADDUCE, ALBONETTI, DE LUCA, ROGNONI, PANATTONI, SUSINI e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

da diversi mesi esiste un rifiuto ad aprire il negoziato con le organizzazioni dei lavoratori del trasporto pubblico;

il contratto di settore prevede il rinnovo del biennio economico agli addetti;

le iniziative di sciopero a cui i lavoratori sono costretti provocano disagi pesanti nelle città —:

se il Ministro intenda assumere un'iniziativa per favorire il negoziato, anche attraverso i necessari impegni finanziari indispensabili a rilanciare il trasporto pubblico. (5-01272)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

il Vice Presidente della Bei (Banca Europea per gli Investimenti) Massimo Ponzellini ha affermato testualmente in una intervista che « la Banca finanzia il Ponte sullo Stretto solo quando ci sarà un piano organico di sviluppo infrastrutturale per Calabria e Sicilia; non si possono investire 6 miliardi di euro per realizzare una cattedrale nel deserto in un territorio dove le ferrovie sono ancora ad un binario e l'autostrada lungi da essere tale »;

per il Vice Presidente della Bei il ponte in qualità di grande opera deve

essere inserito nell'ambito di un progetto più ampio di dotazione infrastrutturale che consenta al territorio regionale calabrese di uscire dall'isolamento nonché lo sviluppo del tessuto economico imprenditoriale che trova nel *gap* logistico la prima variabile negativa all'investimento;

la *conditio sine qua non* per la realizzazione del Ponte è quella di collegare ad esso la realizzazione di una serie di infrastrutture ferroviarie e viarie correlate che evitino lo sperpero di danaro pubblico;

dalle parole del Vice Presidente della Bei si evince che i privati non procederanno ad investire sul Ponte se non ci saranno una serie di garanzie relative al contesto territoriale sul quale l'opera dovrebbe insistere —:

in quali termini il Governo intende procedere perché si realizzino le condizioni richieste dal vice Presidente della Bei che rappresenta uno dei soggetti protagonisti dell'ambizioso progetto di costruzione del Ponte sullo stretto. (4-03969)

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

la giunta regionale pugliese ha approvato il piano regionale dei trasporti;

i contenuti di tale Piano sono considerati confusi, inadeguati e contraddittori, tanto, che da più parti è messo fortemente in discussione;

per la provincia di Brindisi, in particolare, esso prevede gravi penalizzazioni in ragione di una palese marginalizzazione delle significative infrastrutture: porto e aeroporto;

tutto ciò, è in netto contrasto sia con gli investimenti in atto, decisi sulla base del piano nazionale dei trasporti, che fanno di Brindisi uno dei punti più importanti del corridoio n. 8 e nel raccordo con i Balcani ed il Medio Oriente, che con i contenuti del protocollo d'intesa, recentemente firmato a Bari dal Ministro delle

infrastrutture e trasporti che definisce come terminali italiani del corridoio n. 8, i porti di Bari e Brindisi;

inoltre, la stessa legge obiettivo ha espressamente indicato il centro intermodale e il distriperk di Brindisi strutture al servizio dei flussi marittimi internazionali ro-ro e di supporto alle attività logistiche portuali;

il piano regionale ignora peraltro, il ruolo e la dotazione dell'aeroporto Papola-Casale di Brindisi;

si tratta di un aeroporto militare aperto al traffico civile, strategicamente risponde ad un impianto trasportistico di tipo internazionale, è dotato di due piste ortogonali e di moderne tecnologie per l'assistenza al volo di 1° piano, nonché di adeguati parcheggi civili e militari, che consentono l'operatività in ogni condizione e per ogni tipo di aeromobile;

tale struttura è interessata dall'attività civile internazionale dell'ONU con voli plurisettimanali e pertanto, base strategica per i programmi di aiuto nel terzo mondo;

l'aeroporto è interessato dal traffico civile prevalentemente charteristico con circa 600.000 passeggeri nel 2002, nonché, di un notevole trasporto merci in costante incremento;

l'aeroporto Papola - Casali, inoltre, posto alla confluenza aereo-viaria lungo le direttrici del Medio Oriente ed Africa, è anche utilizzato dalle compagnie aeree, quale scalo tecnico;

è il naturale riferimento del Corridoio n. 5 e n. 8, come previsto dal 3° progress;

il piano regionale dei trasporti, prevede incredibilmente la declassificazione dell'aeroporto di Brindisi a scalo di 3° livello ignorandone, ruolo internazionale, funzione civile, militare ed umanitaria e dotazione tecnica;

tale scelta, in fine, è in netto contrasto con il piano di sviluppo della SEAP, società che gestisce gli aeroporti pugliesi, il

cui amministratore ha osservato, come la declassazione dell'aeroporto di Brindisi al 3° livello, non è rispondente alla realtà di uno scalo internazionale com'è quello di Brindisi, che ha come bacini di utenza le province brindisina, leccese, tarantina e, nella veste di supporto, anche quella barese —:

se il Ministro interrogato, non ritenga di intervenire al fine di far rispettare i contenuti del protocollo di intesa di Bari, di cui in premessa, sanciti nel piano nazionale trasporti, in netta contraddizione con il piano regionale di trasporti di cui in premessa;

quali misure, il Ministro interrogato ritenga opportuno adottare, al fine di evitare il declassamento dell'aeroporto di Brindisi e la marginalizzazione del porto per le motivazioni espresse in premessa e per non penalizzare il territorio brindisino in quelle infrastrutture la cui potenzialità non può e non deve essere inibita. (4-03976)

\* \* \*

#### INTERNO

#### Interrogazioni a risposta scritta:

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere: quali misure voglia intraprendere affinché non abbiano più a ripetersi gli atti criminosi, come l'incendio della villa del sindaco di Marsala. (4-03959)

LUCCHESI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se e quando verranno potenziate le forze di polizia nel trapanese e se non ritenga insufficienti i 20 uomini mandati in zona, vista la necessità di fare fronte alla criminalità con gruppi consistenti di uomini e con mezzi moderni;

quando si ritenga di nominare i funzionari per le dirigenze del Commissariato di Castellammare del Golfo, di Mazara del