

plesso), in Roma, al carcere di Ascoli Piceno;

Persichetti era stato, all'incirca un mese fa, estradato dalla Francia, dove viveva in situazione di non latitanza ed in condizione di non clandestinità, essendo, tra l'altro, titolare di due corsi di insegnamento all'università di Parigi —:

se i motivi del suo trasferimento al carcere di Ascoli Piceno siano da ricollegare ad esigenze di carattere processuale (richiesta, da parte della Magistratura, di ascoltarlo come testimone, di interrogarlo, eccetera), oppure a criteri, decisi dal ministero, di costrizione in un carcere in cui vi sono circuiti di sorveglianza speciale. Il detenuto Persichetti non sembra, peraltro, essere caratterizzato, sia dal punto di vista soggettivo che oggettivo, come fattore di rischi di pericolosità per l'ordinamento penitenziario. (4-03902)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta orale:

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

il porto canale di Cagliari è completamente attrezzato, dotato di tutti i mezzi necessari per funzionare da porto di *transshipment*, con investimenti che sono costati varie decine di miliardi di lire allo Stato, all'Unione europea e alla regione sarda;

circa 80 lavoratori sono stati qualificati con contratto di formazione lavoro e sono pienamente in grado di operare nel porto canale;

al porto canale e all'area industriale circostante è stato concesso il regime di zona franca, è stata costituita la società per la gestione della zona franca e sono in corso di realizzazione le operazioni per consentirne l'operatività;

secondo le previsioni dell'Unione europea, il traffico *container* nel Mediterraneo è destinato a raddoppiarsi nei prossimi dieci anni; il porto di Cagliari rientra nella politica nazionale dei trasporti, che punta su tre porti di *transshipment*: Gioia Tauro, Taranto e Cagliari;

la gestione del porto canale è attualmente affidata in regime di concessione alla società Cict Sardinia, partecipata per il 70 per cento dalla società privata australiana P&O e per il 30 per cento dal Casic (Consorzio per l'area di sviluppo industriale di Cagliari);

tutto dunque farebbe pensare che esistono le condizioni perché il porto, nell'arco di qualche mese, cominci a funzionare come porto di *transshipment*, che si attivino contratti, e che i lavoratori interessati vedano soddisfatta la loro aspirazione di stabilizzazione del rapporto di lavoro;

accade invece che l'attività del porto canale sia tuttora bloccata, a causa di comportamenti anomali e contrastanti di diversi protagonisti e dell'inerzia di altri che di seguito si riassumono;

l'autorità portuale di Cagliari è attualmente retta da un commissario straordinario, dopo lo scioglimento del comitato portuale, avvenuto nel 2001;

il consiglio regionale della Sardegna, in data 28 febbraio 2002, ha approvato un ordine del giorno in cui il commissario viene criticato per aver impugnato o revocato numerosi atti, disattendendo le indicazioni della regione e dello stesso ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e per aver in tal modo attentato a prerogative e interessi dell'autonomia regionale;

risulta agli interroganti che il commissario avrebbe manifestato l'intenzione di revocare la concessione; in tali condizioni la società Cict ha gioco facile nel mantenere un atteggiamento ambiguo circa la sua volontà di tener fede agli impegni assunti al momento dell'acquisizione della concessione;

da alcuni mesi la nomina del presidente dell'autorità e del comitato portuale giace inevasa sul tavolo del presidente della regione sarda. E il blocco sembra dovuto a faide interne alla maggioranza, che non trova accordi su queste nomine e sulla spartizione di assessorati regionali e di altre cariche pubbliche;

è in corso da qualche tempo un indecoroso braccio di ferro fra il commissario straordinario e il Casic su competenze territoriali e titolarità di beni, con una evidente incapacità di trovare uno stabile equilibrio, che consenta di gestire il porto canale nel rispetto delle competenze di ciascuno;

il risultato di questa scandalosa situazione è che il porto canale di Cagliari vede ancora bloccata la sua operatività, con il rischio concreto che le condizioni favorevoli del traffico di *transshipment* nel Mediterraneo vengano meno e che una importante opportunità di sviluppo per la Sardegna vada irrimediabilmente perduta —:

quali siano le valutazioni del Ministro interrogato sulla situazione che si è creata, a partire dall'epoca dello scioglimento, con dubbie motivazioni, del comitato dell'autorità portuale e della revoca del suo presidente;

se risponda al vero la voce diffusasi in ambienti giornalistici, secondo la quale si intenderebbe revocare l'attuale commissario dell'autorità portuale di Cagliari, per sostituirlo con un altro commissario;

se non ritenga opportuno assumere, nel rispetto delle prerogative di ciascuno e dell'autonomia della regione sarda, una iniziativa politica volta a rimuovere gli ostacoli alla nomina degli organi di gestione dell'autorità portuale, e a promuovere la ricerca di una intesa fra tutti i protagonisti e le forze sociali interessate, al fine di mettere da parte le ragioni più o meno nobili di contesa e le reciproche diffidenze, e di imprimere una spinta decisiva al decollo dell'attività del porto canale di Cagliari. (3-01384)

Interrogazioni a risposta scritta:

D'AGRÒ. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro per la funzione pubblica e il coordinamento dei servizi di informazione e sicurezza.* — Per sapere — premesso che:

da decenni è attesa con ansia, sia dalla popolazione che dal mondo imprenditoriale locale, la costruzione della variante di Montecchio Maggiore alla strada statale 246;

il bando di gara per l'appalto dei lavori, protocollo VE 80-2000, è stato pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 dicembre 2000;

all'apertura delle buste, avvenuta oltre un anno dopo, nel gennaio 2002, si sono registrate dieci offerte anomale, per analizzare le quali sono occorsi altri otto mesi;

il compartimento Anas di Venezia ha già rimosso le interferenze legate ai sottoservizi ed è pronto alla consegna dei lavori alla ditta vincitrice della gara, di cui attende urgentemente l'individuazione —:

quali ostacoli ancora si frappongano all'individuazione della ditta vincitrice e al conseguente inizio dei lavori. (4-03896)

PEZZELLA. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro della difesa, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il dopo lavoro ferroviario delle Ferrovie dello Stato spa, ha recentemente aumentato la quota associativa, senza aver minimamente consultato i circa 100.000 ferrovieri iscritti;

secondo l'allegato al decreto ministeriale 3 luglio 1972, n. 6769, le finalità del dopo lavoro ferroviario delle Ferrovie dello Stato spa, consistono nello sviluppo di iniziative inerenti il tempo libero, promuovendo attività culturali, sportive, turistiche, ricreative (articolo 1). Di fatto i vari dopo lavoro ferroviario sono controllati da

Cigl, Cisl, Uil e Fisafs. In particolare nei grandi impianti, dove maggiori sono gli interessi da gestire, i bilanci raggiungono cifre elevatissime. Spesso i dirigenti di codeste « aziende » sono deviatori, manovratori, manovali, qualcuno possiede qualche media qualifica ottenuta per meriti sindacali. A queste persone spetta il compito di gestire strutture e bilanci milionari, in particolare nel settore mense e viaggi;

le Ferrovie dello Stato, infatti affidano la gestione delle mense aziendali alle sezioni locali del dopolavoro, che in alcuni casi le conducono direttamente assumendo personale, in altri le subappaltano a qualche azienda specializzata nel settore. In entrambi i casi le ferrovie pagano il dopo lavoro ferroviario che ne trae un ottimo guadagno. I contratti di fatto, si rinnovano automaticamente in particolare quelli gestiti direttamente dal dopo lavoro ferroviario che, ove esistono grandi mense, è datore di lavoro di decine di cuochi camerieri, baristi. La garanzia del posto di lavoro, e il mezzo migliore per ottenere il rinnovo dei predetti contratti, a discapito dei ferrovieri, insoddisfatti, del servizio, delle condizioni igienico sanitarie, degli orari;

discorso analogo per il settore turistico, in quanto le ferrovie già proprietarie della Cit, sostengono economicamente le centinaia di uffici turistici, dei vari dopo lavoro ferroviario, che in molti casi arrivano a gestire direttamente alberghi e *camping*, assumendo personale stagionale;

sovente inoltre i ferrovieri, svolgono il ruolo di capi gruppo nei viaggi organizzati, pur essendo privi dello speciale patentino previsto dalle leggi regionali, e non essendo in grado di parlare alcuna lingua straniera. A questi, le Ferrovie dello Stato spa, concedono assenza giustificata dal lavoro con piena retribuzione. Analoghi benefici vengono concessi ai responsabili dei vari dopo lavoro ferroviario come i distacchi retributivi. Di conseguenza oltre ad avere qualche migliaio di attivisti della triplice in assenza giustificata perenne per motivi sindacali, le ferrovie hanno anche

circa 272 dirigenti dei vari dopo lavoro ferroviario, che a tempo pieno per alcuni anni vengono distaccati presso le varie sezioni;

negli ultimi anni le Ferrovie dello Stato spa hanno di fatto gratuitamente ceduto ai dopo lavoro ferroviario la gestione di una considerevole parte del proprio patrimonio immobiliare per un valore di svariati milioni di euro, nonostante il parere contrario del Collegio dei revisori dei conti, che non potevano in alcun modo controllare l'impiego delle sovvenzioni Ferrovie dello Stato ai dopo lavoro ferroviario, pari a circa 14 milioni di euro l'anno —:

quali iniziative urgenti intendano intraprendere i Ministri interpellati, allo scopo di individuare i responsabili di questo evidente spreco di denaro pubblico.

(4-03903)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta orale:

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

l'interrogante con precedente atto di sindacato ispettivo, segnalando la grave situazione per la sicurezza e per la incolumità pubblica in cui si trovano numerosi comuni della Sardegna di medie, piccole e grandi dimensioni ed in ogni provincia, ha sottolineato che nel comune di Alghero vi è stato un attentato nei confronti di un funzionario comunale, dirigente dell'ufficio dell'edilizia privata, e che il sindaco, dimissionario, da diverse settimane viene costantemente accompagnato da una scorta di agenti della polizia di Stato;

note di stampa dei quotidiani della Sardegna del 18 settembre 2002, riportano la notizia che negli uffici del comune di Alghero è stato recapitato un plico indirizzato al sindaco, ai consiglieri comunali ed ai dipendenti, contenente un proiettile;