

INTERPELLANZE

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della sanità, per sapere — premesso che:

il decreto ministeriale 14 maggio 1996, a firma del Ministro della sanità Guzzanti, recante « normative e metodologie tecniche per gli interventi di bonifica, ivi compresi quelli per rendere innocuo l'amianto » all'articolo 2, stabilisce l'uso e gli interventi di manutenzione e bonifica di unità prefabbricate contenenti amianto, da effettuarsi sulla base di criteri riportati nell'allegato 2 al medesimo decreto;

nell'allegato si fa riferimento a unità prefabbricate, incluse quelle di pronto intervento, adibite a mense, alloggi singoli e comunitari, scuole, posti di pronto soccorso, piccoli ospedali, eccetera nelle quali è stata riscontrata la presenza di amianto. Tali unità vengono comunemente utilizzate in caso di calamità naturali (terremoti, alluvioni, eccetera);

le norme in parola richiedono, invece della decontaminazione delle unità prefabbricate, attenzioni particolari per la loro manutenzione e utilizzo —:

se esistano e se siano operative unità prefabbricate contenenti amianto;

quale sia lo stato di conservazione delle strutture in parola, e se la buona manutenzione garantisca dal rilascio di fibre di amianto nell'aria e nell'ambiente;

se risultino casi di inquinamento ambientale da fibre di amianto assodati ad unità prefabbricate;

se siano stati effettuati censimenti per conoscere il numero, la tipologia e la dislocazione nel territorio delle unità prefabbricate contenenti amianto, se esse siano immagazzinate o siano attualmente in uso;

se non sia in programma la dismissione delle unità prefabbricate in parola;

se non ritenga, infine, di dover modificare le norme contenute nell'allegato 2, atteso che esse appaiono in contrasto con le stesse norme che prevedono, invece dell'impiego di *container* contenenti amianto che nell'utilizzo possono essere bucati, manomessi, rotti, eccetera, la loro decontaminazione e dismissione.

(2-00824)

« Turrioni ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

nella prima pagina del quotidiano *Corriere della Sera* del giorno 13 dicembre 1997 è stato pubblicato un articolo intitolato « Perché pagare per la Corea? », nel quale è messo in evidenza che l'Italia correrà in aiuto delle banche della Corea del Sud in crisi, erogando una somma che sembra sia di duemila miliardi di lire;

mentre, come si evince dal documento di programmazione economica e finanziaria presentato dal Governo per il triennio 1998-2000, le famiglie povere nelle regioni del Mezzogiorno sono aumentate da 1.450.000 nel 1995 fino a 1.485.000 nel 1996, la Corea del Sud è la undicesima potenza industriale del mondo, con un reddito pro-capite di 9.000 dollari l'anno;

il Segretario del tesoro degli Stati Uniti d'America ha respinto la richiesta di aiuti diretti a spese dei contribuenti americani rivolta dal Governo della Corea del Sud. Il presidente della Commissione bicamerale economica del Parlamento americano, d'altra parte, ha tolto dall'ordine del giorno la discussione della ratifica di un accordo finalizzato a concedere altre risorse finanziarie al Fondo monetario internazionale per la Corea;

il nostro Paese sta pagando un pedaggio durissimo per rispettare i vincoli di finanza pubblica, pedaggio fatto di au-

menti della pressione fiscale per famiglie e imprese e rallentamento esasperato dei flussi di cassa in uscita per la pubblica amministrazione;

una volta raggiunta l'integrazione monetaria ed attuate le disposizioni del trattato di Maastricht, gli interventi di salvataggio di banche ed imprese decotte, come quello che si sta concludendo a favore della Corea del Sud, saranno vietati all'interno dell'Unione europea;

il 17 luglio 1997, notizia della agenzia Ansa, il Ministro dei trasporti e della navigazione, a margine della conferenza dei servizi per l'alta velocità, ha dichiarato: « I rapporti con le imprese asiatiche stanno dando dei risultati molto incoraggianti. C'è la possibilità di sviluppare nuove alleanze — noi, come Governo, creiamo il terreno politico-diplomatico. » Il Ministro dei trasporti ha aggiunto che in Asia ci sono paesi che « possono offrire all'Italia finanza ed aprire nuovi mercati » e che l'area asiatica « crea finanza ». Nello stesso giorno il presidente della Daewoo incontrava il Ministro dell'industria, dopo aver incontrato il Presidente del Consiglio dei ministri. In precedenza, peraltro, il Ministro dei trasporti aveva sottoscritto con la Ssangyong, società coreana, un accordo per la realizzazione in Italia di un impianto produttivo di veicoli fuoristrada;

la Daewoo, uno dei grandi « chaebol », conglomerati industriali coreani è in trattative per rilevare l'Ansaldo, gruppo Finmeccanica (industria, trasporti, energia);

il presidente dell'Iri, dopo aver definito « non di cortesia » le visite dei vertici della Daewoo, ha dichiarato al *Corriere della Sera*, in data 8 ottobre 1997 che la condizione fondamentale per l'alleanza strategica tra la Daewoo e l'Ansaldo « è che i coreani assumano una partecipazione importante in Ansaldo », « anche fino al 50 per cento ». Mentre in data 11 novembre 1997, notizia Ansa, il Presidente del Consiglio dei ministri ha incontrato nuovamente i vertici della società coreana —:

se il Governo intenda sostenere il settore finanziario della Corea del Sud e per quali motivi;

quanto venga a costare agli italiani la « tassa per la Corea »;

se si intendano indicare in modo chiaro e trasparente tutti i criteri di scelta del partner per la privatizzazione di Ansaldo.

(2-00825)

« Stagno d'Alcontres ».