

INTERPELLANZE URGENTI
(ex articolo 138-bis del regolamento)

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

le forze di maggioranza e di Governo si sono impegnate per la ripresa economica e occupazionale della provincia di Taranto e del Mezzogiorno in genere anche attraverso il rilancio delle reti viarie, ferroviarie ed aeree;

nella stessa provincia di Taranto è stata di recente raggiunta una intesa per l'insediamento della società Ever-Green;

lo stesso Ministro dei trasporti e della navigazione in una recente visita ha constatato lo stato di efficienza dell'aeroporto civile di Grottaglie (Taranto), attualmente chiuso al traffico aereo di linea;

già da tempo è stata chiusa la stazione ferroviaria di Grottaglie (Taranto), che conta oltre trentamila abitanti, è un riferimento internazionale nel settore ceramico, un potenziale e significativo polo di insediamenti industriali, oltre che un importante centro agricolo e turistico;

nello scorso maggio 1998 è stato soppresso il vagone letto sul treno notturno Taranto-Roma/Roma-Taranto con conseguenti vibrante proteste di vari utenti che lamentano la solita mancanza di attenzione nei confronti della provincia di Taranto che appare sempre più emarginata: quel vagone letto, infatti, negli ultimi mesi, è stato prima declassato e poi soppresso —

se il Governo ed il Ministro interrogato non ritenga urgente e necessario adottare ogni iniziativa tesa alla riapertura al traffico aereo di linea, sia civile che commerciale, dell'aeroporto di Grottaglie (Taranto), alla riattivazione della stazione ferroviaria di Grottaglie (Taranto), nonché al

ripristino immediato del vagone letto sul treno notturno Taranto-Roma/Roma-Taranto inopinatamente soppresso.

(2-01274) « Maggi, Abaterusso, Angelici, Benvenuto, Boato, Boccia, Borrometi, Brancati, Eduardo Bruno, Cambursano, Cerulli, Ciani, Garra, Gatto, Giacalone, Giacco, Giuliano, Malagnino, Manzato, Manzoni, Marino, Mazzocchin, Merloni, Negri, Niedda, Olivieri, Palma, Parrelli, Pasetto, Mario Pepe, Piscitello, Rogna, Paolo Rubino, Ruggeri, Stanisci, Susini, Trabattoni, Armando Veneto, Lombardi ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

alcune recenti dichiarazioni provenienti dai vertici delle Ferrovie dello Stato hanno riproposto il problema del futuro di alcune tratte delle linee ad alta velocità, in particolare la Torino-Lione, e se sommate a ritardi ingiustificati riguardanti tratte come la Torino-Milano, finiscono per creare un clima di profonda incertezza e di progressiva emarginazione economica e produttiva di Torino e del Piemonte;

per quanto riguarda la linea Torino-Milano, che ha uno sviluppo complessivo di circa 125 chilometri ed è interconnessa con la rete ferroviaria esistente in corrispondenza del nodo di Novara, si è prevista la riapertura della conferenza dei servizi nel prossimo autunno per chiuderla entro l'anno. Questa nuova scadenza può essere agevolmente rispettata poiché sono stati sostanzialmente risolti i problemi a livello progettuale e altre proposte emerse in questi ultimi mesi possono essere affrontate in sede di conferenza dei servizi;

sempre per quanto attiene questa tratta ad alta velocità, il Presidente del Consiglio e il Ministro Burlando hanno sottolineato in più occasioni l'importanza strategica per il nostro Paese della realiz-

zazione dell'intera direttrice est-ovest, seppur graduandone nel tempo opere ed investimenti. In particolare, si è confermata recentemente l'intenzione di far realizzare il collegamento Torino-Milano, accantonando l'ipotesi avanzata lo scorso anno dal gruppo di verifica sull'alta velocità di limitarsi alla Torino-Santhià ed alla Novara-Milano. La Torino-Milano è essenziale e preliminare al varo della Lione-Torino;

l'impegno assunto al vertice di Chambéry dai governi francese ed italiano sul collegamento Lione-Torino è ovviamente connesso alla realizzazione della direttrice ad alta velocità nella pianura padana verso Milano e Venezia. Del resto la direttrice Lione-Torino-Venezia-Trieste è, sin dal 1990, prioritaria a livello europeo, è indicata tra i quattordici progetti prioritari ed è considerata infrastruttura strategica per i collegamenti continentali est-ovest; di questa direttrice la sola tratta già in condizione di aprire i cantieri in pochi mesi e di far accelerare l'iter delle altre tratte è proprio la Torino-Milano. Del resto, l'attuale rete ferroviaria est-ovest, comprese le tratte piemontesi tra Modane, Torino e Milano, non è più in grado di incrementare in modo significativo la propria quota di mercato senza il quadruplicamento veloce della linea storica;

il collegamento ferroviario ad alta velocità e per il trasporto merci combinato Torino-Lione è, pertanto, considerato fondamentale per il completamento dell'arco sud europeo attraverso l'asse est-ovest che collega i paesi mediterranei con i Paesi dell'est. La linea Torino-Lione è in fase di progettazione esecutiva da due anni. Sempre il vertice di Chambéry aveva già confermato l'intenzione di due paesi di realizzare il quadruplicamento veloce del collegamento per le merci e per i passeggeri e aveva stanziato i fondi per proseguire e completare entro il 2000 la progettazione esecutiva impegnando, inoltre, le due ferrovie a migliorare la linea storica in attesa della nuova linea. Un'eventuale ipotesi nord-sud entrerebbe in contraddizione con i risultati emersi nel vertice di Cardiff dal direttorato generale dei trasporti del-

l'Unione europea. È chiaro che il Piemonte, senza la Torino-Lione, sarebbe emarginato rispetto alle grandi reti europee ferroviarie -:

alla luce delle richiamate recenti dichiarazioni, quali, siano le linee strategiche e i passi concreti che il Governo vuole intraprendere da un lato per accelerare l'apertura dei cantieri della tratta Torino-Milano e, dall'altro, per favorire il collegamento del Piemonte con l'Europa commerciale ed industriale senza uscire ulteriormente penalizzato; se il collegamento est-ovest dovesse subire un arresto improvviso o un ritardo non calcolato, si corre infatti il rischio di impedire al Piemonte di entrare nel circuito internazionale, condannando questa regione a giocare un ruolo residuale a livello nazionale ed europeo.

(2-01275) « Merlo, Morgando, Chiamparino, Valetto Bitelli, Acciarini, Buglio, Angelici, Benvenuto, Capitelli, Chiavacci, Furio Colombo, Corsini, Dameri, De Biasio Calimani, De Piccoli, Del Bono, Ferrari, Frigato, Luca, Manzato, Niedda, Parrilli, Mario Pepe, Polenta, Riva, Rogna, Ruggeri, Ruzzante, Salvati, Saonara, Schmid, Soave, Voglino, Volpini, Panattoni, Bartolich, Duca, Giovanni Bianchi, Barbieri ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per sapere - premesso che:

il giorno 11 giugno 1997 è stato sottoscritto un protocollo fra il Ministro dell'industria, il presidente della Regione Sarda, i rappresentanti degli enti locali interessati, i rappresentanti sindacali e l'Enel Spa, relativamente ai lavori di adeguamento ambientale delle sezioni I e II della centrale termoelettrica del SULCIS;

tale protocollo ha costituito, su richiesta dell'Enel Spa, il superamento di un

precedente progetto basato sulla tipologia policombustibile proposto dallo stesso Enel, che aveva già ottenuto tutte le autorizzazioni;

nonostante il progetto di cui al suddetto protocollo costituisca un notevole ridimensionamento della entità degli investimenti e della potenza elettrica installata nel Sulcis, le organizzazioni sindacali e lavoratori ne hanno accettato il contenuto ponendo fine alla lotta intrapresa per sollecitare l'ammodernamento delle obsolete centrali termoelettriche della zona;

il protocollo prevede che i lavori di ammodernamento della centrale SULCIS dovessero avere inizio entro quarantacinque giorni dall'ottenimento delle relative autorizzazioni e mediante il ricorso a soluzioni impiantistiche basate sulla tecnologia della combustione a letto fluido pressurizzato;

a distanza di un anno il protocollo è stato disatteso nonostante siano state rilasciate tempestivamente tutti i permessi dalle autorità competenti;

conseguentemente sta montando la tensione fra i lavoratori, i rappresentanti degli enti locali e delle organizzazioni sindacali che si sentono letteralmente presi in giro, per di più in sede di Governo, dall'Enel Spa —:

quali urgenti interventi intenda compiere il Ministro dell'industria nella sua veste di Ministro vigilante sull'Enel, affinché si dia immediatamente corso all'investimento nei termini riassunti nel protocollo di cui in premessa, anche tenuto conto che il progetto di ammodernamento della centrale termoelettrica del SULCIS è compreso nel quadro riepilogativo degli investimenti annunciati dal Governo per il Mezzogiorno nel documento di programmazione economica e finanziaria;

se ritenga moralmente e politicamente accettabile che il rapporto fiduciario instauratosi con la sottoscrizione del protocollo, fra Governo, regione sarda, enti

locali, organizzazioni sindacali e lavoratori possa essere incrinato dalla condotta dell'Enel.

(2-01278) « Cherchi, Aleffi, Carboni, Serafini, Cesetti, De Simone, Camoirano, Parrelli, Moroni, Rizza, Galdelli, Detomas, Boccia, Aloisio, Cento, Di Fonzo, Meloni, Cuccu, Niedda, De Murtas, Signorino, Guerzoni, Attili, Duilio, Agostini, Cennamo, Pistone, Porcu, Targetti, Pasetto, Cordoni, Gasperoni, Caccavari, Sciacca, Pagliuca ».

I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica e delle finanze, per sapere — premesso che:

l'agente di cambio Sergio Bottega è stato dichiarato fallito con sentenza del tribunale di Venezia del 7 agosto 1995, coinvolgendo numerosi piccoli risparmiatori del Veneto, in particolare nel comune di San Giorgio in Bosco (PD);

la maggior parte dei creditori ha presentato richiesta al Fondo nazionale di garanzia per ottenere un rimborso della somma dovuta, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del decreto ministeriale 30 settembre 1995, e cioè nella misura del 25 per cento del credito iscritto allo stato passivo, diminuito dell'importo di eventuali ripartizioni parziali effettuate dagli organi della procedura concorsuale;

il Governo ha nel frattempo emanato il decreto-legge 23 luglio 1996, n. 415, recante « Recepimento della direttiva 93/22/CEE, del 10 maggio 1993, relativa ai servizi di investimento del settore dei valori mobiliari e della direttiva 93/6/CEE del 15 marzo 1993, relativa all'adeguatezza patrimoniale delle imprese di investimento e degli Enti creditizi », con la quale, all'articolo 35, comma 2, si normano i sistemi di indennizzo con un nuovo regolamento che

è stato emanato dal ministero del tesoro e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 13 del 17 gennaio 1998;

il regolamento previsto dall'articolo 62, comma 4, del medesimo decreto legislativo succitato, che prevede il passaggio delle attività e passività del Fondo nazionale di garanzia ad una gestione speciale istruita per la copertura degli impegni derivanti dalle insolvenze pregresse, invece non è stato ancora pubblicato;

in riferimento alla situazione del fallimento « Bottega », i crediti ammessi allo stato passivo ammontano complessivamente a lire 40 miliardi 941 milioni, al netto del riparto parziale effettuato dal curatore; il Fondo ha ricevuto finora richieste per crediti di importo pari a lire 27 miliardi 484 milioni per un indennizzo pari a lire 6 miliardi 871 milioni, indennizzo che sarà erogato in presenza di disponibilità di fondi, che attualmente sono insufficienti;

la somma di lire 31 miliardi, già destinata ad un fondo per l'innovazione tecnologica e l'ammmodernamento dei mercati, è stata versata in un nuovo fondo appositamente istituito dall'articolo 54, comma 3, della legge n. 449 del 1997 per concorrere a sanare le situazioni deficitarie verificatesi, ma insufficienti ad affrontare le numerose insolvenze dichiarate prima del crack Bottega;

l'interpellante ha presentato numerose interrogazioni circa l'insufficienza delle norme a tutela dei piccoli risparmiatori in casi di insolvenza, circa le responsabilità dell'autorità di vigilanza relativamente al caso specifico, circa le informazioni sui tempi e i modi per il rimborso dei crediti da parte del Fondo nazionale di garanzia, e precisamente in data 3 agosto

1995, 14 settembre 1995, 13 dicembre 1995, 20 gennaio 1997, 14 maggio 1998, alle quali mai è stata data risposta;

i Ministri in indirizzo non hanno ritenuto di dare risposta ai numerosi atti ispettivi sul caso presentati dal sottoscritto e da altri deputati, sia nella precedente che nell'attuale legislatura, se non il 29 maggio 1998 all'interrogazione n. 4-10395, presentata il 14 maggio 1997, avente lo stesso contenuto degli atti ispettivi presentati anni prima, nella fattispecie di analogo contenuto di quella presentata cinque mesi prima dall'interpellante, e cioè il 20 gennaio 1997, senza tuttavia dare risposte esaurienti circa i tempi e i modi per il rimborso dei crediti del crack Bottega da parte del Fondo nazionale di garanzia —:

in quali tempi il ministro in indirizzo intenda emanare il regolamento per disciplinare la « gestione speciale » di cui all'articolo 62, comma 4, del decreto legislativo 23 luglio 1996, n. 415;

quali altri fondi i ministri in indirizzo intendano destinare al Fondo di garanzia delle Sim per sanare le vecchie partite, come quella dei creditori del fallimento Bottega, e fare iniziare a funzionare a pieno regime il nuovo sistema di protezione dei piccoli risparmiatori.

(2-01279) « Rodeghiero, Alborghetti, Anghinoni, Balocchi, Vincenzo Bianchi, Borghezio, Bosco, Calderoli, Caparini, Caveri, Cè, Chincarini, Ciapucci, Paolo Colombo, Copercini, Dalla Rosa, Detomas, Dozzo, Fongaro, Gambato, Giancarlo Giorgetti, Gnaga, Leccese, Niccolini, Pagliarini, Parolo, Oreste Rossi, Signorini, Stucchi, Vascon, Widmann ».