

braio 1998, indicando che l'operazione di ricostruzione è assimilabile ad una riparazione, un ripristino di un materiale di consumo, di un prodotto, alla sua originaria funzione, al fine di eliminare complicazioni burocratiche;

la riduzione al 4 per cento dell'aliquota Iva nella finanziaria 2001, sulla vendita dei pneumatici ricostruiti, che permetterebbe un'effettiva riduzione dei prezzi al pubblico e favorirebbe tutto il settore della ricostruzione, contribuendo alla salvaguardia dell'ambiente;

la definizione di una data entro cui sarà obbligatorio il rispetto dei regolamenti Ece Onu 108 e 109 a tutela dell'immagine del settore e del consumatore;

l'impegno degli enti pubblici per un utilizzo entro il 2006 nel parco automezzi, di almeno il 50 per cento di pneumatici ricostruiti;

la promozione e lo sviluppo delle, attività di ricerca di nuove tecnologie, in collaborazione con gli enti e le industrie del settore;

la, massima diminuzione entro il 2001 della quantità di Pfu conferiti in discarica e che residuano dalle attività di recupero e riciclaggio.

(7-00966) « Gerardini, Zagatti, Bandoli, Cappella, De Simone, Occhionero ».

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

#### Interpellanza:

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei lavori pubblici, per sapere — premesso che:

la situazione conseguita ai terremoti del 1997, pesantissima in tutti i comuni dell'Umbria e delle Marche colpiti, si è

subito rivelata drammatica ed assolutamente particolare nel territorio di Nocera Umbra, dove circa l'85 per cento della popolazione ha dovuto trovare ricovero nei *containers*, è risultato infirmato e necessariamente interdetto l'intero centro urbano, pari sorte hanno subito quasi tutti i centri frazionali, superiori a quelle di ogni altro territorio sono le difficoltà connesse alla geografia e all'articolazione degli insediamenti e della rete dei collegamenti, mentre la città è stata negli anni passati progressivamente e improvvidamente lasciata priva di servizi sociali essenziali a cominciare dal presidio ospedaliero e dal centro per anziani;

alla particolarissima gravità e connotazione della situazione nocerina non ha fatto riscontro, a tutt'oggi, un prioritario e massiccio intervento finanziario e tecnico dei livelli di governo nazionale e regionale, quale sarebbe stato all'evidenza urgente e necessario, mentre si è colpevolmente lasciato crescere a livello locale un acre e improduttivo scontro polemico sulle responsabilità della troppo lenta e poco decifrabile procedura di ricostruzione;

in nessun modo e per nessuna ragione la popolazione nocerina deve più patire sacrifici aggiuntivi oltre quelli, già durissimi, imposti dal dopo-sisma, mentre risulta addirittura moralmente intollerabile che le peculiari difficoltà locali siano fatte oggetto di strumentali diatribe e speculazioni alimentate ai fini delle ormai imminenti elezioni, sia amministrative sia politiche, in presenza di conclamati segni di scollamento interistituzionale e di degrado indotto nei rapporti civili e sociali —:

quali mezzi straordinari, finanziari e tecnici, intenda il Governo destinare, con ogni urgenza, allo specifico territorio di Nocera Umbra per garantire e accelerare poderosamente la ricostruzione, sia mediante riedificazione del patrimonio abitativo privato sia mediante recupero degli edifici pubblici;

quali mezzi straordinari intenda investire, nello stesso territorio, di concerto con la regione e il comune, nel potenziamento dei servizi pubblici essenziali, a cominciare da quelli socio-sanitari, e dalle strutture ad essi adibite;

se il Governo — dopo l'inutilità di spettacolari annunci, anche suscettibili di equivoche interpretazioni sul piano delle formali prerogative delle varie istituzioni, come quello della costituzione di un organismo straordinario investito di poteri superiori — non ritenga piuttosto di promuovere e coordinare un trasparente e concreto tavolo operativo, che metta in reale sinergia lo Stato con i suoi uffici locali, la regione e il comune, anche con costante azione informativa verso la popolazione, per attuare senza ulteriori ritardi i passaggi necessari e sufficienti per l'effettiva ricostruzione.

(2-02561) « Benedetti Valentini, Buontempo ».

*Interrogazioni a risposta orale:*

LEMBO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

già diverse volte è stata sottolineata la delicata situazione ambientale del territorio che comprende le province di Padova, Vicenza e Treviso, dovuta ad un continuo e costante impoverimento delle risorse idriche;

l'abbassamento delle falde acquifere comporta delle conseguenze negative per l'irrigazione delle campagne, per gli usi potabili e per gli ecosistemi;

questi problemi, sono stati sollevati già molte volte dai sindaci e dai presidenti dei consorzi di bonifica dei territori interessati che hanno denunciato le discutibili operazioni di escavazione operate dal magistrato delle acque nell'alveo del fiume Brenta;

il ministro dell'ambiente rispondendo ad un'interrogazione sul tema ha garantito la massima attenzione, evidenziando la ne-

cessità di coniugare i temi del controllo delle attività che interessano gli alvei dei fiumi e quelli della difesa quantitativa e qualitativa della risorsa idrica;

in data 18 giugno 2000 risulta essere stato avviato nell'alveo del fiume Brenta lungo il tratto compreso tra Santa Croce Bigolina di Cittadella e Boschi di Camazzone di Carmignano un nuovo cantiere da parte del magistrato delle acque;

tali lavori, definiti dal magistrato delle acque come « interventi di manutenzione idraulica e risezionamento dell'alveo » sono in realtà una vera e propria attività di estrazione di materiale;

l'asporto del materiale dall'alveo del Brenta costituisce un enorme danno ambientale che influenzerà in maniera negativa l'assetto idrogeologico del territorio —:

se non ritenga opportuno intervenire urgentemente per bloccare i lavori nelle località sopra menzionate, al fine di evitare ulteriori scempi ambientali e ripristinare il normale bilancio idrico, soprattutto in relazione alla risposta data dal ministero dell'ambiente in data 27 gennaio 2000 all'interrogazione già presentata sull'argomento;

se non ritenga opportuno limitare per il futuro ulteriori interventi di escavazione nell'alveo del fiume Brenta in virtù della grave situazione ambientale venutasi a creare;

se non ritenga altresì opportuno verificare l'operato del magistrato delle acque di Padova, ente dello Stato facente capo al ministero dei lavori pubblici, visto il grave nocumento che sta apportando agli equilibri ambientali dell'alveo del Brenta e dei territori ad esso circostanti. (3-06117)

DELMASTRO DELLE VEDOVE, FINO, FOTI, BUTTI, MARTINI, MIGLIORI, ANTONIO RIZZO, ALBERTO GIORGETTI, MORSELLI e GNAGA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per la funzione pubblica.* — Per sapere — premesso che:

dal mese di dicembre 1996, e fino ai primi giorni del marzo 1998, sono transi-

tati in « comando » dall'Ente poste all'Inpdap alcune centinaia di impiegati;

facendo seguito al dettato della Legge Finanziaria licenziata dalle Camere nel dicembre 1998, in due momenti diversi (1° giugno 1999 e 1° aprile 2000), venivano inquadrati nei ruoli dell'Inpdap;

ne venivano esclusi quei comandati PT, che non per colpa loro, avevano preso servizio presso l'Istituto in data successiva al 28 febbraio 1998 (data di trasformazione dell'Ente Poste in S.p.A.), per i quali, comunque, veniva prorogato il comando fino al 31 dicembre 2000 —:

se il Governo non ritenga di dover predisporre un provvedimento « ad hoc » per sanare il problema degli esclusi dalle precedenti immissioni in ruolo Inpdap trattandosi di lavoratori che, per professionalità e senso del dovere, riscuotono costantemente il plauso dei vertici Inpdap, sia centrali che periferici;

se, per il personale già PT, inquadrato con l'ingiusto sistema « a pettine » che di fatto ha azzerato i loro diritti acquisiti, definiti nei profili professionali di provenienza, non si ritenga di dover provvedere alla comparazione della declaratoria dell'ordinamento professionale di uscita (PT) con quello di arrivo (Inpdap);

se non si ritenga che le norme regolanti lo svolgimento dei concorsi interni e contenute nella circolare n. 25 dell'Inpdap del 31 maggio 2000, contengano una palese discriminazione nei confronti degli ex-comandati;

se non si ritenga, in particolare, che le norme siano discriminatorie nei confronti degli ex-comandati esclusi colpevolmente in quanto inquadrati nei ruoli solo dal 1° aprile 2000, atteso che potevano esserlo da molto tempo prima in quanto l'autorizzazione all'inserimento era già contenuta nella Finanziaria 1999;

se non si ritenga, ancora, che la discriminazione colpisca anche gli ex-co-

mandati che non vi possono partecipare, in quanto ad essi non sono stati riconosciuti i punteggi derivanti dalla sperimentazione ex articolo 41, pur avendovi partecipato con risultati brillanti in ossequio a più ordini di servizio dei direttori di sede;

se, dunque, il Governo non ritenga di dover rimuovere, senza indugio, le gravi discriminazioni e le forti iniquità sovrade-nunziate. (3-06133)

GRAMAZIO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

da tempo ormai si chiede agli attuali ministri ed ai precedenti, tutti del centro sinistra, una risposta che confuti l'equazione che le Ferrovie dello Stato spa sono pubbliche quando si tratta di acquisire risorse dallo Stato, e private (nel senso di assoluta discrezionalità se non di arbitrio) quando invece si tratta di decidere e di spendere per propri interessi;

il 4 agosto 1997 tra Ferrovie dello Stato e Sbb c'è stata la firma del protocollo d'intesa per la costituzione di una *Joint Venture* comune nel settore delle merci;

a seguito di ciò, fu proposto dal dottor Bussolo, direttore della divisione Cargo, al consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, un piano preposto per l'integrazione delle attività che si articolava in due fasi:

1) fase (febbraio 1998) prevedeva la costituzione di una struttura societaria commerciale incentrata su obiettivi di miglioramento della qualità e di maggior presidio del mercato per i soli traffici bilaterali italo-svizzeri;

2) fase (inizio 1999) prevedeva la fusione completa delle attività Cargo, con la contribuzione di tutto il mercato e delle risorse umane e materiali necessari, per il raggiungimento di alcuni obiettivi di carattere operativo reddituale, finanziario-

patrimoniale, giuridico, legale e istituzionale, tutto ciò da verificarsi entro la fine del 1998;

tale piano venne accettato del consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello stato con condizione che la fase 1<sup>a</sup> poteva avere immediato avvio, mentre per la 2<sup>a</sup>, l'autorizzazione veniva data solo dopo aver verificato il raggiungimento di alcune condizioni sostanziali — chissà se avvenute;

il dottor Rigodanza in una intervista a *Fermerci* (organo di stampa della divisione Cargo) del marzo-aprile 1999 afferma che l'ipotesi di accordo raggiunto doveva essere presentato al *top management* sia delle Ferrovie dello Stato che delle ferrovie svizzere;

sempre il Rigodanza, sostiene in un articolo a sua firma, sull'*Osservatorio della concorrenza* (organo di stampa delle Ferrovie dello Stato) del dicembre 1999, che in termini istituzionali, la *Joint Venture* prevede la costituzione, a breve, di una società comune denominata Cargo Si (Cargo Svizzera-Italia) per la gestione della logistica delle merci in Europa, con l'intento di collocare al secondo posto le ferrovie tedesche ed alla pari quelle francesi e conclude scrivendo che nei primi mesi del 2000 con la conclusione degli atti amministrativi e di legge (perizie, autorizzazioni), Cargo Si sarebbe stata pienamente organizzativa, prevedendo nel frattempo la procedura per l'approvazione dell'operazione da parte della Commissione *antitrust* dell'Unione europea (da augurarsi per le Ferrovie dello Stato che non paghino altri miliardi di multa per il non rispetto delle regole dettate dall'*antitrust* in materia di concorrenza);

a seguito dei sopracitati accordi con sede a Chiasso è stata istituita una struttura per il controllo qualità, che già nel 1999 è costato alla divisione Cargo 800 milioni di lire, contratto rinnovato anche per il 2000. L'operazione consta in, detto in termini poveri, la conta dei carri in uscita ed in entrata dall'Italia. Operazione questa necessaria a compensare di introiti l'at-

tuale esistente società Cargo Si per poter pagare il personale addetto, non avendo nessun ricavo allo stato attuale;

invece, con atto costitutivo n. 177 del 1998 redatto dal notaio Scimonelli dottor Silvestro già nasceva « Cargo Svizzera-Italia » a responsabilità limitata con capitale di 190.000.000 di durata fino al 31 dicembre 1999, con personaggi addirittura di circa 40 anni circa e qualcuno di nazionalità danese;

il 26 gennaio 2000 nell'incontro presso il Ministero del tesoro, presenti il titolare del dicastero, il Ministro dei trasporti, il presidente e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ed i sindacati, emerse la problematica su chi dovrà avere il controllo della *Joint Venture* Italia-Svizzera, contrariamente a quanto affermato dal Rigodanza, il quale, nell'intervista sopracitata, sosteneva che le quote azionarie sarebbero dovute essere al 50 per cento;

lo stesso ministro dei trasporti ha sempre puntualizzato, richiamandosi alla direttiva del marzo 1999, che fissava i confini entro cui la trattativa a tre doveva muoversi, che la nascita di Cargo Si era possibile solo se controllata dalla Società trasporto delle Ferrovie dello Stato (ciò prevede un maggiore azionista che detiene almeno una quota in più rispetto all'altro);

in data 25 ottobre 1999 è stata approvata dai Ministri dei trasporti e del tesoro la creazione di una *Joint Venture* tra le Ferrovie federali svizzere. Con la costituzione di una società paritetica (Cargo Si) — marcia indietro del Governo —, dedicata all'attuazione di azioni di coordinamento commerciale tra le divisioni Cargo delle due aziende, si è avviata una prima forma di collaborazione (a vantaggio di chi?);

il 2 febbraio di quest'anno viene sottoscritto l'accordo per la nascita della Cargo Si in modo paritetico;

a tale proposito lo stesso Abbadessa (Cgil), riferendosi al mistero Cargo Si, ha dichiarato che si tratta del « ritorno di una vecchia idea », quella della messa sul mer-

cato di pezzi d'azienda attuale senza alcuna prospettiva di sviluppo. Fatta propria da un « vertice » che cerca di nascondere risultati operativi disastrosi, nonostante in 15 anni i ferrovieri siano diminuiti di ben 100 mila unità;

il 10 marzo nasce la New Co in sostituzione della Cargo Si;

l'affinità di tale operazione se si è ben capito è quella di sottrarre traffico alle ferrovie tedesche attraverso l'accordo con quelle svizzere;

l'interrogante si domanda perché allora non è stato fatto l'accordo con la Germania, anziché con la Svizzera, visto che il 70 per cento del traffico nord-sud ed il 30 per cento sud-nord è da e per la Germania ?;

la logica vuole che sono più validi gli accordi tra ferrovie terminali con l'acquisizione di tracce intermedie e non quelli con ferrovie intermedie;

si domanda se tutto ciò sia vero e qualora fosse vero si vuol sapere la necessità della nascita di Cargo Si nel 1998 con data di cessazione 31 dicembre 1999, e che alla data del 12 luglio 2000 risulta (a parte i molteplici cambiamenti di modifica dati), con atto protocollo n. 31034/1 del 14 febbraio 2000, essere prolungata fino al 31 dicembre 2000;

se la nascente New Co sia sempre la stessa Cargo Si, oppure sia un'ulteriore società;

se il capitale dell'attuale società Cargo Si srl, 190.000.000, sia stato depositato da ambedue le ferrovie. In considerazione del fatto che a parità di trasportato (1.400 tonnellate circa) la Svizzera ha costi ridotti del 50 per cento come pure del personale che ne impiega un terzo in meno. Sorge il dubbio che tutto ciò porti maggiori ricavi ai *partner* svizzeri rispetto alle ferrovie italiane;

si domanda altresì se l'intesa con le Sbb porti a far sì che queste usufruiscano

di ulteriori ricavi derivanti da traffico interno proprio delle ferrovie italiane (divisione Cargo);

la motivazione per cui, a salvaguardia solo delle due posizioni di Bussolo e Rigodanza, tutte le posizioni strategiche di controllo e di decisione verranno ricoperte solo da personale svizzero. Viene in risalto in modo vergognoso come il ramo d'azienda costituito dalla divisione trasporto voglia o debba essere venduto a Cargo Si. Giustificato il pensiero di Rigodanza, e cioè: offrire alla Svizzera la conquista di uno sbocco sul mare in cambio della collocazione della nostra impresa nel cuore d'Europa — per essere schiacciati —:

se tale organigramma sia il compromesso ai sospetti delle ferrovie svizzere e dello stesso Governo svizzero che hanno manifestato più volte l'intenzione di imporre una pausa di riflessione nel progetto *Joint Venture*, stante la poca chiarezza delle previsioni economiche formulate dalle Ferrovie dello Stato spa;

se la promessa del Ministro Bersani di una politica concreta e perciò veramente nobile improntata a chiarezza di rapporti tra istituzioni ed operatori, no alle « amicizie » con alcuni soggetti, valga anche per le Ferrovie dello Stato;

quali provvedimenti urgenti intenda adottare il Governo a tutela delle proprie ferrovie e se non ritiene opportuno e necessario, in omaggio alla correttezza, trasparenza e necessità, il momentaneo allontanamento del dottor Maurizio Bussolo e di Ottavio Rigodanza sino a quando non si saranno chiarite tutte le questioni poste in atto, in memoria di quanti ferrovieri hanno donato la propria vita per salvaguardare e conservare sempre l'immagine e la fierezza delle Ferrovie dello Stato italiano nei confronti di tutti gli ipotetici demolitori di esse, ed a difesa di tutti quei valori che i ferrovieri, nei 160 anni della loro storia, sono stati capaci di costruire e di affermare, lega la storia e la tradizione delle ferrovie alle proprie prospettive all'ammodernamento e della crescita futura. (3-06135)

*Interrogazioni a risposta in Commissione:*

ALBERTO GIORGETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

sono ben 60 gli indagati dalla procura di Verona per un traffico di materiale pornografico su Internet;

tutto il materiale è relativo a minori;

i 60 presunti pedofili sono stati denunciati a piede libero per detenzione, produzione e commercializzazione del succitato materiale tramite due siti pornografici creati nell'ex Unione Sovietica;

tra gli indagati vi è anche un sacerdote piemontese che si trova già agli arresti per pedofilia;

alla scoperta dell'ignorabile traffico la procura di Verona è giunta mediante difficili accertamenti bancari relativi ai pagamenti ad uno dei due siti Internet gestiti dal provider russo, pagamenti avvenuti tutti in Italia ma incassati all'estero;

sugli indirizzi web apparivano foto a pagamento di minori soprattutto asiatici e nord europei in evidenti pose pornografiche;

oltre a Verona, in tutto il Veneto le province interessate alla squallida operazione sono Belluno, Vicenza, Padova e Venezia;

sicuramente, quella scoperta, è solo una piccolissima parte dell'ingente commercio di fotografie pornografiche e gli indagati sono equamente distribuiti su tutto il territorio nazionale;

troppo spesso accade che gli indagati siano persone cosiddette « insospettabili », di ceto medio-alto, fatto che rende ancora più difficile la ricerca e la scoperta di simili traffici da parte degli investigatori —:

quali azioni immediate ed urgenti di controllo della Rete si intendano intraprendere, visto il dilagare di siti illegali e che favoriscono tragedie come la prostituzione e la violenza sui minori: il mondo di Internet pare ogni giorno di più nascon-

dere e favorire forme di perversione e di situazioni illegali al « limite » che è dovere di uno Stato civile combattere con ogni mezzo;

quali provvedimenti al riguardo intenda il Ministro adottare per rafforzare ulteriormente l'organico degli investigatori che si occupano di smascherare traffici ignobili ed illeciti come quello sopra descritto. (5-08148)

COLUCCI e GASPARRI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

sotto circa 150.000 i pensionati che dal 1° gennaio 1981 al 31 dicembre 1995 durante la vigenza di 5 contratti triennali sono andati in pensione dopo il 1990 e moltissimi di loro accettando i pressanti inviti delle Ferrovie dello Stato, hanno lasciato il lavoro andandosene in pre-pensionamento, riducendo così drasticamente l'organico delle Ferrovie dello Stato del 50 per cento;

l'unicità dei contratti è stata nel corso degli ultimi dieci anni riconosciuta a tutti gli altri pensionati pubblici, personale del comparto scuola, ministeriale e Aziende Autonome dello Stato con l'emanazione della legge 209 del 1987, con esclusione ingiusta dei pensionati ferroviari pur avendo gli stessi, in virtù della legge 210 del 1985, conservato lo status di pensionati pubblici fino al 31 dicembre 1995 e quindi gestiti dal Ministero del Tesoro;

l'XI Commissione Lavoro della Camera dei Deputati dopo aver iniziato l'iter legislativo nel mese di giugno 1999 ha chiesto al Governo l'elaborazione di una relazione tecnico-finanziaria per la pianificazione della spesa;

a distanza di oltre un anno, il governo non ha ancora provveduto a rimettere all'XI Commissione richiedente il necessario e doveroso atto che consenta alla Commis-

sione stessa l'esame del provvedimento e quindi l'auspicata e rapida approvazione della legge;

tra l'altro l'approvazione della legge di cui trattasi apporterebbe indubbi benefici all'erario dello Stato sempre soccombente a seguito dei numerosi giudizi intentati dai pensionati delle Ferrovie dello Stato e libererebbe le aule giudiziarie dalle diverse migliaia dei giudizi stessi —:

i motivi che sino ad oggi hanno impedito al Governo di rassegnare la richiesta nota tecnica alla competente XI Commissione della Camera dei Deputati e se non intendano provvedervi con estrema sollecitudine in modo da consentire alla commissione stessa di riprendere l'iter legislativo nel periodo immediatamente post-feriale. (5-08149)

**GASPARRI e COLUCCI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

centocinquantamila pensionati delle Ferrovie dello Stato collocati a riposo nel periodo 1981-1995 stanno conducendo una democratica lotta per il riconoscimento di un loro sacrosanto diritto, ossia l'approvazione della legge sul riconoscimento dei benefici derivanti dall'intero periodo triennale dei vari contratti stipulati dal 1981 al 1995;

l'unicità dei contratti è stata nel corso del decennio riconosciuta a tutti gli altri pensionati pubblici, personale del comparto scuola, ministeriale e Aziende autonome dello Stato con l'emanazione della legge n. 209 del 1987, con esclusione ingiusta dei pensionati ferroviari pur avendo gli stessi, in virtù della legge n. 210 del 1985, conservato lo status di pensionati pubblici fino al 31 dicembre 1995 e quindi gestiti dal ministero del tesoro;

l'XI Commissione lavoro della camera dei deputati dopo aver iniziato l'iter legislativo nel mese di giugno/luglio 1999 ha

chiesto al Governo l'invio di una relazione tecnico-finanziaria per la pianificazione della spesa;

inspiegabilmente a distanza di un anno ed oltre, il governo non ha ancora provveduto a rimettere all'XI Commissione richiedente il necessario e doveroso atto che consenta alla Commissione stessa l'esame del provvedimento e quindi l'auspicata e rapida approvazione della legge;

tra l'altro l'approvazione della legge di cui trattasi apporterebbe indubbi benefici all'erario dello Stato sempre soccombente a seguito dei numerosi giudizi intentati dai pensionati delle Ferrovie dello Stato e libererebbe le aule giudiziarie dalle diverse migliaia dei giudizi stessi —:

i motivi che sino ad oggi hanno impedito al Governo di rassegnare la richiesta nota tecnica alla competente XI Commissione della Camera dei deputati e se non intendano provvedervi con estrema sollecitudine in modo da consentire alla commissione stessa di riprendere l'iter legislativo nel periodo immediatamente post-feriale. (5-08150)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

**CREMA, BAMPO e SERGIO FUMAGALLI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

da notizie apparse sulla stampa locale, il fallimento della Casper spa, operante in Feltre (Belluno) ed avente ad oggetto attività nel settore turistico, è stato in buona parte determinato dalla crisi di liquidità dell'impresa, a seguito di inadempienze della regione Veneto e della Banca Nazionale del Lavoro;

le inadempienze della regione consisterebbero nella mancata erogazione di un contributo in conto capitale, richiesto ai sensi della legge 30 dicembre 1988, n. 556, per la ristrutturazione dell'Hotel Residence Casagrande di Feltre;

il contributo suddetto, che avrebbe dovuto aggirarsi intorno ai due miliardi di

lire, in sede di stipula della convenzione definitiva ed a lavori già avviati, è stato ridotto dalla regione Veneto a 571 milioni e poi liquidato solo nella misura del 20 per cento;

la Banca Nazionale del Lavoro, alla quale il signor Perotto, ex amministratore ed azionista di maggioranza della società si era rivolto per un mutuo agevolato BEI, onde sopperire alla riduzione dei contributi operata dalla regione Veneto, avrebbe dapprima comunicato di avere in corso una delibera di mutuo per tre miliardi di lire, riducendola a due in sede di stipula e soprattutto, nel liquidare alla Casper la somma avrebbe trattenuto 750 milioni a garanzia del buon fine dei ratei di mutuo, iscrivendo ipoteca legale per 6 miliardi, di fatto precludendo all'impresa ogni altra opportunità creditizia e creando i presupposti per l'insolvenza;

il fallimento della Casper spa, dichiarato nel 1995 dal Tribunale di Belluno, con l'apposizione dei sigilli all'albergo, la negazione della gestione provvisoria e la successiva messa all'asta dei beni, ha comportato non solo la rovina del signor Perotto, ma anche il licenziamento dei dipendenti della « Soft Piumini » di Fonzaso (Belluno), azienda « sana », ma sigillata in quanto rientrante tra i beni inseriti nel fallimento;

il Sindacato Nazionale Antiusura ha presentato un esposto sulla vicenda, notando che il fallimento è stato dichiarato mentre la società aveva sui conti una liquidità di circa 200 milioni, la cauzione della Bnl ammontava a 750, ed era in attesa del saldo contributo della regione per circa 500 milioni —:

se non si ritenga che altrettanta solerzia e puntigliosità sarebbe stato più utile profonderle nella corretta erogazione di contributi e stipula di mutui, nel salvare attraverso la gestione provvisoria posti lavoro e strutture del complesso turistico più importante della provincia (anziché cacciare la clientela in strada sotto le festività natalizie), nel sospendere lo sfratto della fabbrica di piumini. (4-31104)

PASETTO, RUGGERI, VALETTO BITELLI, DOMENICO IZZO, RISARI, PICCOLO, SCANTAMBURLO, POLENTA e REPETTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

la Corte dei conti, nella relazione sulla gestione dell'Enel depositata il 6 giugno scorso ha rilevato come la produttività dell'Enel risulti essere inferiore a quella dei suoi concorrenti su scala europea e che, nella medesima relazione, invitava l'Enel ad impegnarsi al fine di ridurre tale divario, stimato nella misura del 20 per cento circa, nel corso dei prossimi 5 anni;

inoltre che analoghe considerazioni risulterebbero essere state espresse dal Presidente dell'Authority per l'energia, Pippo Ranci;

considerato che l'Enel risulta aver diversificato le proprie attività, estendendole al settore delle telecomunicazioni, alla fornitura idrica e al settore televisivo e che, secondo quanto riportato dai maggiori quotidiani, sarebbe in procinto di costituire una società mista con il Coni per la gestione dei concorsi pronostici Totocalcio, Totogol e Totosei, in ordine alla legittimità della quale, peraltro, il Consiglio di Stato dovrebbe entro breve pronunciarsi —:

si chiede se tali notizie corrispondano al vero e, in tal caso, se non risulti opportuno che il management dell'ente elettrico si adoperi principalmente al fine di attuare un programma di investimenti diretto ad eliminare il differenziale di competitività esistente rispetto ad altri soggetti concorrenti europei, migliorando i termini di qualità e di prezzo il servizio offerto agli utenti finali. (4-31115)

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dell'interno, al Ministro della difesa, al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che:

la criminalità albanese sa perfettamente che in Italia tutto è possibile, si possono massacrare, violentare, rapinare,

rubare i cittadini, senza subire alcuna pena, infatti chi viene preso dopo due giorni è rimesso in libertà;

adesso la criminalità è sempre più spavalda e punta contro i finanziari, in quanto sa che non possono fare nulla, non possono adoperare le armi, pena di andare in galera, non avendo la tutela di questo Stato, di questo Governo e della sua varriopinta maggioranza;

quanto accaduto è deplorabile, in quanto vengono mandati allo sbaraglio dei poveri finanziari, senza i necessari armamenti e l'ordine di non essere sopraffatti, ma di difendersi apertamente ed in tempo;

non bastano le ipocrite condoglianze di questo governo ai familiari delle vittime, vanno ricercate le responsabilità di chi non vuole capire che bisogna affrontare con altri sistemi l'assalto della criminalità albanese;

ad avviso dell'interrogante il Governo dovrebbe dimettersi lasciando che altri assumano la responsabilità di guidare questo Paese per salvarlo anche dagli attacchi della criminalità albanese —:

se avvertono il peso della loro responsabilità sul grave fatto che si è determinato in Puglia dove gli scafisti albanesi, ormai divenuti tracotanti, hanno addirittura puntato la loro imbarcazione contro quella della guardia di finanza, facendo sbalzare in mare i quattro finanziari, due dei quali sono deceduti. (4-31148)

\* \* \*

#### AMBIENTE

*Interrogazione a risposta orale:*

DELMASTRO DELLE VEDOVE. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

le agenzie di stampa hanno dato notizia del debito del governo italiano, « moroso » da cinque anni, nei confronti del-

l'Organizzazione delle Nazioni Unite in relazione alle contribuzioni dovute per la lotta contro il buco nell'ozono;

approssimativamente l'Italia è debitrice di 86,3 miliardi di lire;

nei cinque anni in cui ormai perdura la « morosità », i Verdi hanno sempre fatto parte della maggioranza e, negli ultimi quattro governi, hanno assunto responsabilità di governo;

il Segretario Generale dell'Onu Kofi Annan sembra essere decisamente contrariato, come tutti i creditori costretti ad inseguire un debitore di dubbia solvibilità;

appare francamente sconcertante che l'Italia si sottragga da un lustro ad un impegno che, per una maggioranza che vede i Verdi impegnati in responsabilità di governo, dovrebbe essere prioritario —:

se risponda a verità che l'Italia è in stato di insolvenza verso le Nazioni Unite per 86,3 miliardi di lire in relazione agli impegni finanziari destinati alla lotta contro il buco nell'ozono;

se la sensibilità ambientalistica del governo sia affidata a mere dichiarazioni di utenti o se, al contrario, non debba esprimersi attraverso l'immediato pagamento del debito verso l'ONU. (3-06131)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

DE BENETTI. — *Al Ministro della sanità, al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

a Cogoletto in provincia di Genova, al confine con il comune di Arenzano, opera dall'inizio del secolo un'industria per la produzione di cromati, la Stoppani spa;

secondo notizie pubblicate sulla rivista mensile *Arenzano oggi* n. 1, agosto 2000, attualmente vi lavorano 127 persone, più un centinaio dell'indotto;