

Fondazione a detti « privati », che sarebbe stato fatto assegnando valore zero all'avviamento;

quali doverose iniziative il Ministro intenda adottare nei confronti degli amministratori della Fondazione e dei rimanenti sindaci, anche come Autorità di vigilanza sulle Fondazioni bancarie, in considerazione del fatto che la cura dell'interesse di terzi azionisti da parte degli amministratori della Fondazione è confligente con l'interesse della Fondazione stessa, provocando un abbassamento del prezzo delle azioni vendute da questa; e soprattutto in considerazione del fatto che, o direttamente o a mezzo di congiunti o di società partecipate, diversi tra gli amministratori della Fondazione (almeno 7 su 11) risultano essere tra detti azionisti privati, versando in una posizione di insanabile conflitto di interessi tale da piegare l'interesse della Fondazione a quello loro personale; e che, profittando della riservatezza della notizia dell'apprezzamento delle azioni private così ottenute, amministratori della Fondazione o persone vicine ad esse avrebbero acquistato azioni con intento speculativo;

quale sia stata nella specie la condotta dell'Iccri, che avrebbe riceduto al prezzo originario la sua partecipazione azionaria al gruppo in modo da consentire a questa di far fronte ad una siffatta domanda speculativa;

se risulti che la Magistratura è stata, come di dovere trattandosi di ente pubblico, informata dei fatti suddetti, e quali iniziative essa abbia intrapreso di fronte alla eventuale qualificazione penalistica di tali fatti. (4-31135)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta orale:

MARINO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

secondo notizie riportate dagli organi d'informazione (Corriere della Sera e Gior-

nale di Sicilia del 20/07/2000) dai Ministeri competenti è stato presentato ufficialmente il piano generale dei trasporti che prevede investimenti per strade ed autostrade pari a £. 74.000 miliardi in dieci anni;

nella mappa degli interventi stradali e delle opere prioritarie non risultano incluse le strade a scorrimento veloce Agrigento-Palermo (SS. 189) e Agrigento-Caltanissetta (SS. 640), che per l'elevato tasso di incidentalità e per volumi di traffico sarebbero state altrettanto meritevoli di essere attenzionate dagli Organi Governativi;

l'opinione pubblica e le istituzioni locali della provincia di Agrigento, scosse e turbate dall'ingiusta esclusione, ritengono intollerabile la persistente disattenzione dello Stato nei confronti della viabilità della provincia Agrigentina sempre più emarginata proprio per l'assenza di collegamenti stabili e sicuri —:

se e quali urgenti misure i Ministeri competenti intendano assumere per rimediare alla ingiustificata esclusione della provincia di Agrigento dagli investimenti previsti dal Piano Generale dei Trasporti. (3-06124)

Interrogazioni a risposta in Commissione:

BOGHETTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la condizione di crescente precarietà amministrativa dell'ENAV, troppe volte distaccata dalle regole che ne disciplinano la gestione, getta inquietanti interrogativi sul futuro di questo Ente di così grande importanza strategica sull'intero sistema del trasporto aereo nazionale ed internazionale, lasciato senza il sufficiente controllo degli Organi di Vigilanza preposti;

contrariamente a quanto sarebbe stato prevedibile attendersi circa la pros-

sima scadenza del mandato dell'attuale C.d.A., sembra piuttosto delineata l'intenzione del Ministro dei Trasporti di slittare, invece, la data del 30 luglio p.v., prevista per il rinnovo del C.d.A., non essendo stato avviato con il sufficiente margine temporale l'iter del complesso ed articolato provvedimento delle Autorità competenti entro il termine di scadenza;

un'ulteriore circostanza che fa evincere la propensione del Ministro vigilante di non voler por fine al termine formale degli incarichi conferiti all'attuale Vertice dell'ENAV, si ritrova anche nel fatto non certo trascurabile tanto da non poter essere ignorato, che il Collegio dei revisori dei Conti dell'ENAV è formalmente scaduto già dallo scorso mese, esattamente dal 26 giugno 2000 essendo stato nominato lo stesso Collegio il 27.6.1997 per il relativo mandato triennale;

né quindi il Ministro vigilante che doveva sapere (almeno così riteniamo) né il medesimo Collegio dei Revisori dei Conti che non poteva non sapere della propria scadenza, né il Magistrato incaricato dalla Corte dei Conti presente in ENAV il quale avrebbe dovuto sapere, né i dirigenti responsabili dell'ENAV che si sono ben guardati da prendere iniziative sgradite agli interessati, hanno evitato di far trovare l'ENAV di fronte al consueto « stato di necessità », con un Collegio scaduto ed un C.d.A. in imminente scadenza del mandato;

sarebbe ancor più inaccettabile che il tempo fatto inutilmente trascorrere per non aver adottato tempestivamente le relative iniziative, possa ora essere invocato dalle parti interessate per ottenere dei provvedimenti di urgenza, in deroga alle leggi in materia, al fine di avere ingiusti vantaggi, altrimenti neppure ipotizzabili; d'altra parte anche in mancata considerazione della sfiducia già espressa dal Parlamento sin dal settembre 1999, nei con-

fronti della « Dirigenza » dell'ENAV, una eventuale « prorogatio » sarebbe il classico rimedio peggiore del male —:

per quali motivi non si è provveduto a rinnovare il Collegio dei Revisori dei Conti. (5-08145)

CHINCARINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

il piano generale dei trasporti e della logistica è considerato documento fondamentale di pianificazione e quindi di sviluppo del settore dei trasporti;

il primo piano generale dei trasporti è stato approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 aprile 1986 ed è stato aggiornato successivamente con decreto del Presidente della Repubblica 29 agosto 1991;

dopo circa 14 anni è stato nei giorni scorso presentato un nuovo piano generale dei trasporti della logistica che non può certamente considerarsi definitivo, dal momento che lo stesso deve ancora essere esaminato prima dal Cipe e poi dalle competenti commissioni parlamentari;

il piano non contiene alcuna menzione dell'aeroporto di Brescia Montichiari;

la scelta di attivare un secondo scalo del Catullo nel Sedime Aeroportuale di Brescia Montichiari fu indotta sia dalla necessità contingente di fornire al traffico insistente su Villafranca una valida alternativa durante la chiusura dello scalo per il rifacimento della pista da parte della Aeronautica Militare, sia dal disegno strategico di creare un sistema aeroportuale atto a fronteggiare le future necessità di uno dei bacini di utenza del nord-est, necessità in prospettiva non soddisfabili dal solo aeroporto veronese, la cui espansione è pesantemente condizionata dalle infrastrutture viarie e militari che lo circondano;

l'aeroporto di Brescia Montichiari, costruito ex novo in soli sette mesi, inaugurato dall'allora presidente del Consiglio

Massimo D'Alema il 15 marzo 1999 e pienamente operativo dal giorno successivo ha permesso una validissima ed apprezzata alternativa allo scalo di Villafranca, tant'è che negli ottantun giorni di chiusura di quest'ultimo scalo vi sono transitati oltre 308.000 passeggeri e vi sono stati quasi 5.200 movimenti di aeromobili;

tale brillante esordio ha successivamente subito una battuta di arresto alla riapertura dello scalo di Villafranca: la situazione è stata poi indubbiamente aggravata dall'oggettiva limitazione all'operatività sostanzialmente imposta dalla precarietà operativa di alcuni enti di Stato (vigili del fuoco, Enav) la cui presenza è invece necessaria —:

per quali motivi nel nuovo piano generale dei trasporti della logistica non sia menzionato l'aeroporto di Brescia Montichiari;

se non si ritenga, inserendolo fra le infrastrutture aeroportuali, che tale aeroporto potrebbe essere invece fondamentale anche per contribuire al decongestionamento dell'area metropolitana attraverso la realizzazione del centro merci, necessario per razionalizzare il sistema logistico del nord Italia, la coesione territoriale dell'area del Garda, la sicurezza della circolazione e la qualità dell'ambiente.

(5-08147)

Interrogazioni a risposta scritta:

GAZZARA e NANIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

le ferrovie dello Stato tra i lavori eseguiti per il raddoppio dell'asse ferroviario Messina-Patti hanno in parte realizzato un viadotto panoramico, non inserito nel progetto originario a suo tempo approvato. Il viadotto (oggetto di sospensione lavori sin dal 1993) è stato proposto come variante, bocciata, con ricchezza di motivazioni, nel 1996 dal Consiglio regionale dell'urbanistica;

il consiglio comunale di Terme Vigliatore, su autoconvocazione, in data 20 luglio 1999 si è espresso contro il cosiddetto viadotto panoramico;

da notizie diffuse attraverso la stampa locale si apprende però che l'amministrazione comunale di Terme Vigliatore avrebbe l'intenzione di sanare, presentando una delibera in consiglio, l'opera difforme;

il consiglio comunale non ha mai avuto notizia di trattative sul tema tra l'amministrazione e l'ente ferrovie;

il raddoppio ferroviario originariamente doveva interessare l'intera tratta Messina Palermo mentre l'opera è stata finanziata soltanto per una minima parte (Messina-Patti), e sino al 2006, per decisione del governo nazionale, non vi sarà nessuna possibilità di sviluppo —:

quali iniziative intenda intraprendere il Ministro interrogato, per riportare l'opera al progetto approvato e perché quindi si demoliscano le opere abusive che pregiudicano lo sviluppo del comune di Terme Vigliatore provocando il definitivo abbandono dell'insediamento termale e di quello turistico da cui il comune stesso trae beneficio occupazionale ed economico secondo la vocazione del territorio. (4-31092)

TOSOLINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

ogni autoscuola è considerata comunemente alla stregua di una piccola impresa che occupa, a seconda della collocazione territoriale, almeno tre persone;

sembrerebbe che il personale della motorizzazione civile di Varese, contestando ed opponendosi all'applicazione del decreto-legge 300 del 1999, si rifiuti di fare sedute di esami straordinarie che pure in passato erano quasi « imposte » alle Autoscuole affinché i clienti possessori di foglio

rosa prossimo alla scadenza non dovessero sobbarcarsi ulteriori spese per il rinnovo del documento stesso;

sembrerebbe altresì che gli stessi addetti della motorizzazione civile di Varese si rifiutino di recarsi, negli orari di ufficio, in trasferta, per lo svolgimento di esami sia teorici che pratici, nelle sedi decentrate della provincia sebbene giudicate idonee dalla stessa motorizzazione;

il decentramento logistico della sede di esame è stato previsto al fine di decongestionare i carichi di lavoro della motorizzazione di Varese dove affluiscono tutte le autoscuole della provincia;

la situazione sin qui descritta provoca drammatici disagi alle autoscuole in quanto il cittadino cliente è costretto da questo stato di fatto a sopportare ulteriori spese per il rinnovo dei documenti necessari all'ottenimento della patente di guida addossandone la responsabilità all'autoscuola stessa;

nel mese di luglio, le 18 autoscuole che da sempre effettuano esami di guida in Varese, accorpate in gruppi di 4 o 5, hanno ottenuto per il mese in corso 18 esami di gruppo, vale a dire la disponibilità per non più di 4 o 5 posti per ciascuna autoscuola articolati su 2 sedute;

ai disagi per il privato cittadino che si rivolge all'autoscuola per il conseguimento della patente di guida, si sommano i mancati guadagni per le autoscuole causati dal sostanziale dimezzamento delle sessioni d'esame;

ogni autoscuola versa anticipatamente alla Banca d'Italia, all'atto della prenotazione degli esami, le spettanze a tal fine previste dalla legge;

i funzionari della motorizzazione civile in quanto esaminatori sono pubblici ufficiali —:

se non ritenga il ministro interrogato di disporre urgentemente un'ispezione nella sede della motorizzazione civile di Varese al fine di accertare l'anomala situazione sin qui evidenziata. (4-31114)

ZACCHERA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

già molte volte, in passato, sia con atti ispettivi che interventi in aula l'interrogante ha richiamato l'attenzione del Ministro sul problema delle condizioni di molte stazioni ferroviarie e segnatamente quelle della linea Milano-Domodossola, la gran parte delle quali sono state abbandonate dalle Ferrovie dello Stato che le considerano un costo di gestione, tenendo poco presenti le necessità dell'utenza;

in particolare, si apprende in questi giorni che la regione Piemonte avrebbe inserito la stazione di Verbania tra quelle del sistema « Movicentro » ossia i punti ideali di interconnessione tra sistemi di trasporto su gomma e su rotaia;

la stazione di Verbania ha già da oggi un bacino di utenza di circa 70-80.000 persone, ma si trova in condizioni di degrado sotto ogni punto di vista nonostante già oggi — non fosse che per la rete di autolinee — se ivi fermassero più treni ben maggiore potrebbe essere l'utilizzo dello scali —:

tenuto conto degli investimenti che la regione e gli altri enti locali andranno a fare su questa stazione ferroviaria per il progetto integrato « Movicentro », se non ritenga il Ministro interrogato, necessario avviare da parte delle Ferrovie dello Stato un piano urgente per la risistemazione della stazione ferroviaria di Verbania — per quanto di loro competenza — sia dal punto di vista edilizio che delle strutture di stazione;

se per tempo non ritenga di dover intervenire anche con lo studio e con l'attivazione di orari ferroviari che prevedono un maggior numero di fermate di treni di tipo « Cisalpino » od Etr a Verbania;

se non si considerino questi elementi fondamentali per effettivamente rendere « movicentrica » la stazione di Verbania e quali altre iniziative si intendano operare in questo senso. (4-31118)

SCANTAMBURLO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

in data 11 marzo 1997, come da risposta ad interrogazione alla Camera data dal sottosegretario ai trasporti, risultava che i rotabili interessati alle misure di decoibentazione da amianto, al 31 ottobre 1996, erano 5.492, dislocati in 328 siti della rete ferroviaria italiana. Era stato istituito un sistema di qualificazione europea ai sensi della direttiva n. 93/38 del 14.6.1993, allo scopo di individuare le imprese più idonee ad eseguire i lavori di decoibentazione. Veniva allora affermato che, in attesa di tale intervento, « il materiale rotabile è oggetto di un piano di sicurezza approvato anche dal ministero dell'ambiente nel gennaio 1995, al fine di evitare la dispersione nell'atmosfera di fibre di amianto e per impedire che l'usura delle lamiere e le possibili manomissioni possano mettere in vista la coibentazione in amianto e costituire un potenziale fattore di rischio »;

presso alcuni siti ferroviari giace tuttora un elevato numero di vagoni coibentati in attesa del trattamento previsto e la permanenza degli stessi da così tanti anni in esposizione alle precipitazioni stagionali e climatiche, alla naturale usura degli apparati di chiusura, ripropone una serie di interrogativi preoccupanti;

in particolare, nell'ex compartimento di Venezia i materiali rotabili sono stati concentrati presso le stazioni ferroviarie di Padova, di Mestre (Venezia), di Camposampiero (Padova) e, mentre dai primi due siti i materiali sono stati trasferiti in quantità pressoché totale per essere sottoposti alla decoibentazione, tale processo risulta essere molto più lento in riferimento a Camposampiero. Infatti, se l'11 marzo 1997 il Governo affermava essere giacenti a Camposampiero 38 mezzi, è da osservare che ad oltre tre anni di tempo essi risultano essere ben 28, di cui 11 carrozze, 8 bagagliai, 3 postali, 2 automotrici! Mentre i primi tre tipi di mezzi contengono parti di amianto limitate e contenute a contatori

e guarnizioni, le 2 automotrici rimaste dopo il trasferimento delle altre 9 sono caratterizzate dalla specifica coibentazione in amianto ed essendo destinate, come pare, ad essere ospitate in futuro, in un Museo ferroviario, per ora non rientrano nei progetti di trasferimento —:

per quali motivi non siano stati inseriti nel calendario per lo smaltimento, le carrozze, i bagagliai e i postali giacenti presso la stazione di Camposampiero e, quindi, se non ritenga di provvedere a ciò con certezza e senza ulteriore indugio;

quale programma intenda approntare per il trasferimento delle 2 automotrici, considerato che, sia esse che gli altri mezzi citati giacciono nelle immediate vicinanze di due scuole dell'obbligo frequentate da circa un migliaio di alunni e di un grande ospedale dotato di circa 500 posti letto;

come stia funzionando il sistema di controllo e di sicurezza e quali esiti abbiano dato finora le ispezioni e i controlli periodici che devono essere effettuati con ravvicinata frequenza. (4-31141)

BOGHETTA. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

risulta all'interrogante che il signor Riccardo Vergari sia stato distaccato dal CRAV di Milano, ove i trasferimenti sono bloccati per la nota situazione di emergenza, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione;

risulta altresì che il suddetto distaccato, che non sembra altro che uno dei tanti assistenti di volo, tra l'altro assunto appena trenta mesi orsono, non abbia i necessari requisiti di competenza e professionalità per lo svolgimento delle funzioni che l'incarico ricoperto, cioè seguire importanti atti di programmazione comunitaria, comporta;

sembra che i dipendenti del CRAV di Milano, a seguito del suddetto distacco, abbiano indetto uno sciopero —:

se sia a conoscenza dei fatti esposti, quale sia l'opinione in merito e quali interventi di propria competenza intenda compiere. (4-31145)

BERTUCCI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la sicurezza dei trasporti è un bene irrinunciabile della società che non può essere subordinato ad esigenze di carattere economico;

i disastri aerei producono profonda tristezza ed ingente danno economico al Paese;

alla base dell'imprenditoria aeronautica vi è l'obbligo di osservare speciali leggi e regolamenti per l'inosservanza dei quali sono previste sanzioni fino al ritiro della licenza di operatore aeronautico;

alla sorveglianza delle compagnie aeree italiane è preposto l'Enac;

la società Alitalia ha avuto nel passato diversi incidenti gravissimi, concausa dei quali è stata la carente documentazione in possesso dei piloti, mancante di variazioni sostanziali che avrebbero dovuto essere portate all'attenzione degli stessi dagli uffici preposti della compagnia aerea;

la documentazione degli aerei subisce numerose modifiche che le case costruttrici inviano alle compagnie aeree affinché, con celerità e diligenza imprenditoriale, siano inserite nei manuali di volo dei piloti;

la documentazione tecnica è la base sulla quale, come in molte altre professioni, si costruisce l'iter addestrativo dei piloti —:

se non intenda disporre in via urgente un'inchiesta che accerti se siano vere le accuse recentemente rese pubbliche con

un documento da uno dei capi piloti della società Alitalia circa la carente documentazione in possesso dei piloti;

se non ritenga necessario riferire in parlamento sulle questioni riguardanti la sicurezza Alitalia recentemente rese pubbliche con il citato documento nel quale, tra l'altro, si afferma che le funzioni della sicurezza volo sono a conoscenza della precarietà della documentazione in uso ai piloti;

in che modo ritenga di procedere per accertare se l'Enac svolga attraverso i direttori territoriali la funzione di controllo sulle compagnie aeree alle quali è preposto, ovvero per determinare le complicità che hanno permesso di occultare e tacere quanto denunciato dal capo pilota della società Alitalia. (4-31147)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazione a risposta in Commissione:

CUSCUNÀ. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che:

la II Università di Napoli « Federico II » è stata istituita in provincia di Caserta per decongestionare Napoli;

l'attuale rettore magnifico, professor Antonio Grella, unitamente ai presidi di facoltà ed al corpo docente, sta facendo passi da gigante per superare le mille difficoltà di natura economica e non solo, onde rendere agibili i plessi universitari dislocati in quattro città della provincia (Caserta, Aversa, Santa Maria Capua Vetere e Capua);

la provincia di Caserta con la II Università è diventata una grande realtà culturale e formativa del Mezzogiorno d'Italia ed ogni anno sono sempre di più gli studenti di molte province meridionali che la scelgono;