

SANITÀ

Interrogazione a risposta scritta:

VALPIANA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

in data 19 giugno 1999 è stato promulgato il decreto legislativo 229 di riordino della disciplina in materia sanitaria, a norma dell'articolo 1 della legge 23 ottobre 1992, n. 421 che, essendo legge dello Stato, impegna tutte le amministrazioni, per la loro competenza, in particolare le regioni;

alcune regioni, nella fattispecie la Regione Lombardia, per bocca dei suoi principali esponenti, il Presidente Roberto Formigoni nonché l'assessore regionale alla sanità, Carlo Borsani, hanno dichiarato in più occasioni che la Lombardia proseguirà per la propria strada pur in contrasto con la legge nazionale;

in data 15 giugno 2000, con decreto del Ministro della sanità è stato costituito un gruppo tecnico fra Regione Lombardia e Governo che, fra i diversi obiettivi, propone « l'ipotesi che la Regione Lombardia possa proporre il mantenimento del proprio modello organizzativo, basato sugli ospedali separati dalle unità sanitarie locali, a titolo di sperimentazione gestionale ai sensi dell'articolo 9-bis del decreto legislativo 229, e a tal fine formuli un progetto da sottoporre ad approvazione della conferenza Stato-Regioni » —:

se abbia valutato con attenzione quale sia l'oggetto dell'articolo 9-bis del decreto legislativo in questione che non prevede assolutamente la possibilità paventata dalla Regione Lombardia, mentre la legislazione sanitaria regionale (legge 31/97) è totalmente in contrasto con la legislazione nazionale, come del resto ha anche dichiarato recentemente l'on. Rosy Bindi, già Ministro della sanità;

se non ritenga di dover modificare immediatamente gli obiettivi del gruppo tecnico di cui sopra;

se non ritenga opportuno operare affinché il decreto Bindi venga attuato anche in Lombardia, anche attraverso l'utilizzo dei poteri sostitutivi che la legge stessa prevede. (4-32076)

* * *

TESORO, BILANCIO
E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

*Interpellanza urgente
(ex articolo 138-bis del regolamento):*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, per sapere — premesso che:

il ministero del tesoro detiene, ancora, una partecipazione azionaria nel Banco di Napoli pari al 16,16 per cento del capitale;

con il decreto del Presidente della Repubblica del 29 settembre ultimo scorso, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 12 ottobre, si prevede che lo Stato possa dismettere le proprie partecipazioni societarie, non maggioritarie, anche con modalità in uso nella prassi dei mercati finanziari per l'alienazione dei titoli azionari, e diverse rispetto a quelle individuate con la precedente legge 30 luglio 1994, n. 474;

tali originarie modalità erano limitate all'offerta di pubblica vendita ed alla trattativa diretta;

a seguito di una serie di interventi normativi rivolti al risanamento ed alla ristrutturazione del Banco di Napoli, il controllo dell'Istituto fu acquisito dalla neocostituita Bnl Holding-spa, detenuta dall'INA per il 51 per cento e da Bnl, per il restante 49 per cento, lasciando al Tesoro una partecipazione pari, appunto, al 16,16 per cento e ad investitori e piccoli azionisti il capitale residuo;

le operazioni volte al risanamento della banca hanno dato i loro frutti, tanto è vero che anche le agenzie internazionali

di rating riconoscono il Banco di Napoli come sano, efficiente ed attivo, con un adeguato coefficiente di capitalizzazione;

nel 1998 si è evitata una sospetta e rischiosa operazione di fusione per incorporazione del Banco di Napoli nella Bnl, con modalità che avrebbero, nei fatti, cancellato l'identità ed il ruolo dell'istituto meridionale e vanificata l'esigenza di mantenere nel Mezzogiorno una banca radicata nel territorio, adatta a valorizzare lo sviluppo e sostenere le azioni di incentivazione e di promozione varate dal Governo e dal Parlamento;

da alcuni mesi si sta portando avanti un'ipotesi di integrazione tra Banco di Napoli e San Paolo-Imi, attraverso cui l'istituto torinese andrebbe a rilevare il 100 per cento di Bnl Holding-Spa, con il dichiarato obiettivo di realizzare un modello divisionale con il Banco di Napoli Spa;

la possibilità, però, come in precedenza accennato, di fare ricorso a modalità di dismissione delle partecipazioni analoghe a quelle normalmente utilizzate nell'ambito dei mercati finanziari, consentirebbe al Tesoro di favorire l'imprenditoria meridionale, attraverso la cessione dei titoli ad imprese sane del mezzogiorno;

ciò consentirebbe all'Istituto di non perdere la sua individualità, il suo radicamento e la sua missione per Napoli e per l'intero meridione;

al contrario, avallando l'operazione con il San Paolo-Imi, quest'ultimo otterrebbe una partecipazione totalitaria del capitale azionario del Banco di Napoli. In tal modo l'istituto si troverebbe ad essere una banca non più partecipata, bensì interamente posseduta, con inevitabile progressivo affievolimento delle sue caratteristiche originarie;

inoltre, perseguendo tale itinerario, non vi sarebbe alcuna garanzia per la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali. Circa 3.500 lavoratori, compreso l'indotto, si troverebbero a forte rischio di espulsione dal sistema;

al mezzogiorno occorre una grande Banca nel cui capitale coesistano una pluralità di interessi tali da fame un soggetto veramente distinto dal suo azionista di controllo —:

quali iniziative intenda assumere, nell'ambito delle sue competenze e dei suoi poteri di utilizzo e controllo, ed alla luce del recente decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 settembre 2000, al fine di favorire una diversa suddivisione del capitale azionario del Banco di Napoli, rispetto al progetto San Paolo-Imi, nell'ambito di una più generale azione governativa volta ad incentivare e facilitare investimenti produttivi nelle aree deboli del Paese.

(2-02663)

« Manzione ».

Interrogazione a risposta orale:

VOLONTÈ, TASSONE, TERESIO DELFINO, GRILLO e CUTRUFO. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, al Ministro del commercio con l'estero.* — Per sapere — premesso che:

il processo di privatizzazione di Finmeccanica ha portato il ministero del tesoro a diventarne il principale azionista con una quota non inferiore al 30 per cento dal capitale e la potestà di esercitare poteri speciali, così come stabilito nel decreto del Presidente del Consiglio del 28 settembre 1999 e nel decreto del Ministro del tesoro dell'8 novembre 1999;

nessun altro azionista può detenere una quota del capitale di Finmeccanica superiore al 3 per cento senza il gradimento del Ministro del tesoro, proprio per garantire la rispondenza degli indirizzi strategici della Finmeccanica agli interessi nazionali per i quali le attività di Finmeccanica nella aeronautica e nella difesa e, più in generale, nelle alte tecnologie sono di particolare rilevanza —:

quali siano stati gli indirizzi del ministero del tesoro nel determinare la lista

di maggioranza presentata per il rinnovo del consiglio di amministrazione di Finmeccanica previsto nella assemblea del prossimo 24 ottobre, con particolare riferimento ai possibili conflitti di interesse che potrebbero insorgere per la presenza in consiglio di elementi che ricoprono cariche rilevanti in altre società;

gli indirizzi che si intendano seguire nella attribuzione delle deleghe operative all'interno del prossimo consiglio di amministrazione di Finmeccanica e se si intende costituire un comitato esecutivo;

se la composizione così « determinata » del consiglio di amministrazione di Finmeccanica non prefiguri uno spostamento dell'attenzione del management verso settori di sviluppo (tlc, centrali elettriche) tali da, modificarne la principale caratteristica, ad oggi, di « campione nazionale » dell'industria della difesa.

(3-06451)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazioni a risposta in Commissione:

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

in data 2 aprile 1995 è stato firmato un protocollo d'intesa tra il comune di Piacenza e le Ferrovie dello Stato che, nell'ambito di un accordo generale per la realizzazione della Tav, prevedeva precisi impegni delle Ferrovie dello Stato per migliorare i servizi per i pendolari da Piacenza a Milano o da Piacenza a Parma;

successivamente, come previsto dal protocollo sopracitato, si sono svolte alcune riunioni della Commissione permanente per esaminare la problematica del traffico passeggeri a Piacenza;

a tutt'oggi non si sono verificati miglioramenti apprezzabili del servizio. In

particolare nessun treno è previsto che colleghi Piacenza a Pavia nelle ore di interesse del traffico pendolari; nessun treno *intercity* si ferma nella fascia pendolari a Piacenza; i collegamenti per Parma nella fascia pendolari sono concentrati in un arco ristretto di tempo; la percorrenza di 50 minuti tra Piacenza o Milano resta una chimera —:

se non intenda intervenire per assicurare il rispetto degli impegni istituzionali presi dalle Ferrovie dello Stato con gli enti locali piacentini. (5-08364)

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

a causa degli eventi alluvionali del 15 ottobre 2000 in Piemonte e Valle d'Aosta che hanno danneggiato le linee ferroviarie il traffico rimarrà bloccato almeno fino alla prossima settimana sulla linea Modane-Torino e per un mese sulla Iselle-Do-modossola;

ciò comporta l'isolamento del Piemonte;

i molini piemontesi dipendono per l'approvvigionamento del grano principalmente dalla Francia e senza rapidi rifornimenti verrebbe a mancare la farina per la produzione del pane; le scorte sono al minimo anche a causa di precedenti problemi di mancanza di treni per scioperi che hanno interessato il lato francese;

non è possibile aumentare il numero di camions in arrivo attraverso il Frejus perché non vi sono mezzi sufficienti, considerato che il tunnel del Monte Bianco è ancora chiuso —:

se non ritenga urgente un intervento presso il Ministro dei trasporti francese affinché permetta il passaggio delle merci al valico ferroviario di Ventimiglia, dove il transito è possibile, ma sospeso dalle Ferrovie di Stato Francesi (SNCF) per una settimana. (5-08372)