

problema e senza un adeguato e forte coordinamento tra i tre ministeri interessati politiche agricole, ambiente e sanità;

non è stato sufficientemente valutato che un intervento normativo su una singola sezione del processo produttivo comporta la disfunzione dell'intera filiera carni bovine che coinvolge mangimifici, allevamenti, mercati, macelli, laboratori, commercializzazione, gestione degli scarti e del materiale a rischio specifico fino allo smaltimento delle stesse ceneri del materiale distrutto;

il ciclo di produzione non può essere interrotto, in nessun punto della filiera, senza creare problemi ingestibili (gli animali vivi mangiano, occupano spazio e devono essere accuditi; gli animali morti e i materiali di scarto dei macelli sono facilmente deteriorabili e a rischio sanitario, se non smaltiti in tempi rapidi);

mentre la Comunità europea ha più realisticamente indicato la decorrenza del termine del 1° luglio 2001 per i test diagnostici obbligatori su tutti i bovini di età superiore ai trenta mesi macellati sul territorio nazionale, il Governo italiano ha pensato di risolvere il problema per incanto, mentre in due mesi neanche le aziende private sarebbero state in grado di passare, da una fase sperimentale, iniziata a luglio, nel solo Piemonte, con poche centinaia di test eseguiti, all'esame di tutti i bovini nell'età a rischio macellati in Italia occorrendo allestire laboratori idonei, acquistare attrezzature e addestrare personale tecnico specializzato;

il costo del Kit per i test viene valutato in lire 100.000 per capo e poiché i capi interessati sono migliaia c'è il rischio concreto di innescare un fenomeno speculativo;

la potenzialità dei laboratori quale l'Istituto Zooprofilattico di Torino, che è centro di riferimento nazionale per la BSE, al momento è in grado di coprire solamente il 20 per cento del fabbisogno, e pertanto, le macellazioni delle vacche sono

contingentate con grave turbativa del mercato a danno soprattutto degli allevatori —:

se non ritenga opportuno autorizzare anche il laboratorio del dipartimento di patologia animale dell'Università di Torino perché è in grado di collaborare in questo delicato momento;

poiché non è scientificamente dimostrato che un bovino negativo al test sia sicuramente indenne dal prione patologico, se non appare demagogico rassicurare in questo modo il consumatore;

se non ritenga infine opportuno ai fini del monitoraggio diagnostico e per accreditare, eventualmente il territorio nazionale come indenne da morbo BSE, limitare in questa fase il test ad una quota percentuale dei bovini macellati secondo le regole dell'epidemiologia statistica. (3-06772)

\* \* \*

## TRASPORTI E NAVIGAZIONE

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

in data 30 maggio 2000 si è tenuta l'Assemblea ordinaria degli azionisti dell'aeroporto di Venezia « Marco Polo » spa Save per concludersi, ai sensi dell'articolo 2374 cc il 31 marzo 2000 e che al quarto punto dell'ordine del giorno (nomina dei componenti del consiglio di azienda per il triennio 2000-2003 previa determinazione del numero) si è ottemperato con le nomine di 13 membri;

in data 13 maggio 2000 il Presidente constatò e fece constatare che erano legalmente o per deleghe presenti gli azionisti del 100 per cento del capitale sociale (n. 20 azioni su 20 milioni) le cui deleghe erano conservate per gli atti sociali e precisamente: Veneto Sviluppo 17 per cento, Provincia Venezia 17 per cento, Comune Ve-

nezia 17 per cento, Nordest Avio spa 20 per cento, Autorità Portuale Venezia 10 per cento, Orvait Service srl 10 per cento, Cassa Risparmio Venezia spa 3 per cento, CC/AA Venezia 2 per cento, Provincia Treviso 1 per cento, Comune di Treviso 1 per cento, Provincia di Padova 1 per cento, Comune di Padova 1 per cento: Totale: 100 per cento;

quindi fra i soci non vi è né il ministero dei trasporti e della navigazione né quello del tesoro;

dopo tre mesi in data 4 agosto 2000 (protocollo 10288) il Ministro onorevole Bersani rispondendo ad una richiesta della Save (che nel consiglio di amministrazione precedente vedeva tra i suoi allora 11 membri un rappresentante del ministero quando la Save non aveva la natura della spa) ha designato il signor Nicola Falconi a rappresentare il ministero;

in data attuale, nonostante i solleciti, il ministero dei trasporti e della navigazione non ha ancora provveduto ad indicare il proprio rappresentante in seno ai controllori dei conti;

in data 16 novembre 2000 (protocollo n. 883/XI/2000/DAN) il ministero dei trasporti ha chiesto di integrare nel consiglio di amministrazione il rappresentante del ministero (nella persona del signor Nicola Falconi) chiedendo che nel corso della assemblea dei soci, prevista per il 30 gennaio 2001, sia data effettiva esecuzione alla designazione anche se questo dovesse significare la revoca di consiglieri «erroneamente o provvisoriamente inseriti nel consiglio di amministrazione Save in rappresentanza del ministero dei trasporti»;

i tredici membri eletti lo sono stati senza alcun vincolo di rappresentanza né dei soci né di qualsiasi ente non prevedendolo lo statuto sociale;

secondo l'interrogante un mancato accoglimento della richiesta ministeriale potrebbe ingenerare un clima di incomprendimento e di eventuale allentamento del rapporto con il ministero e degli enti ad esso collegati;

per ottemperare alla richiesta ministeriale è stato posto all'ordine del giorno dell'assemblea ordinaria e straordinaria dei soci del 30 gennaio 2001 al punto 2 « richiesta del ministero dei trasporti di nomina di 1 consigliere: eventuale revoca di 1 consigliere » —:

a quale titolo si possa rivendicare la rappresentanza nel consiglio di amministrazione di un proprio designato; non essendo né il tesoro né il dicastero dei trasporti soci e della società Save;

se e a quale titolo possa partecipare alle assemblee dei soci e rivendicare la sottoscrizione di patti parasociali e le rappresentanze nel consiglio di amministrazione;

se il ministero abbia o non interpretato come proprio diritto peraltro inesistente una richiesta che in precedenza era legata alla vecchia gestione dell'aeroporto Marco Polo e della società Save, prima della trasformazione in spa;

quale valore abbia la lettera ministeriale e la richiesta di revoca di un membro già integrato nel consiglio di amministrazione;

se il Ministro sia a conoscenza che questa situazione costituisce, secondo l'interrogante, grave turbativa nel momento in cui la Save si sta predisponendo all'entrata in borsa;

quale sia l'intenzione del Ministro se il 30 gennaio 2001 l'assemblea dei soci non ottemperasse alle richieste. (4-33403)

**DELMASTRO DELLE VEDOVE.** — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

la tratta ferroviaria Torino-Milano è ovviamente una delle tratte più importanti nell'ambito del trasporto ferroviario in considerazione del fatto che stabilisce il collegamento fra le due più importanti ed industrializzate metropoli dell'Italia settentrionale;

da tempo tale tratta scatena le proteste dei passeggeri e, in modo particolarmente vivace, dei pendolari;

vani sono risultati, ad oggi, i reiterati tentativi di ottenere un servizio di trasporto dignitoso ed ancor più la protesta si è rinvigorita a seguito di una intensa campagna pubblicitaria delle Ferrovie dello Stato intesa a promuovere il treno come mezzo di trasporto alternativo e capace di offrire un servizio complessivo caratterizzato da qualità;

in data 17 dicembre 2000 il sindaco di Torino ha dichiarato a *La Stampa* (pagina 32): «È inconcepibile che la linea che collega Torino e Milano sia in queste condizioni. Il rapporto fra le due città è sempre più intenso: da Torino e dintorni partono ogni giorno lavoratori, professionisti, studenti. Con che coraggio si possono fare campagne pubblicitarie che invitano all'uso alternativo ed ecologico del treno, se non si è in grado di garantire un servizio, pur minimo, di qualità?»

la forte denuncia del sindaco di Torino, pur se tardiva rispetto ad un disservizio cronico caratterizzato da carenza di

carrozze e da mancanza di pulizia, testimonianza comunque la insopportabilità di una situazione che va senza indugio corretta —:

quali urgenti iniziative intenda assumere per indurre l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato ad attivare procedure per assicurare alla tratta Torino-Milano un numero sufficiente di carrozze ed un livello minimale di pulizia, sì da evitare inconvenienti che ormai si ripetono da anni e che dunque appaiono cronicizzati. (4-33408)

---

#### **Ritiro di documenti del sindacato ispettivo.**

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interpellanza Saia n. 2-02162 del 17 gennaio 2000;

interrogazione a risposta scritta Fratini n. 4-33398 dell'11 gennaio 2001.