

demanda tutte le diagnosi agli istituti zooprofilattici e non anche alle università ed alla Asl, scelta questa non idonea a rendere possibile la contestualità di rapide e numerose analisi sui prelievi di cervello o di altre parti del corpo di bovini sotto controllo —:

se i fatti suesposti siano a conoscenza del Ministro interpellato;

se e quali urgenti misure si intendano promuovere perché l'allargamento alle università ed Asl (e non solo ad opera degli istituti zooprofilattici) della possibilità di esecuzione delle analisi velocizzi la campagna di prevenzione che ha accumulato di già tanti ritardi.

(2-02843)

« Garra ».

Interrogazione a risposta scritta:

AMORUSO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che:

il signor Francesco De Cillis, nato a Bisceglie (Bari) il 28 novembre 1981 ed ivi residente in via Carrara Reddito n. 7, ha presentato istanza (pratica n. 26941) per ottenere dal Ministero della sanità il rimborso danni per aver contratto nel 1991 un'epatite virale a seguito di trasfusione;

il ministero competente in data 24 maggio 2000, dopo ben nove anni di attesa, notificava all'interessato l'esito positivo della sua istanza;

ad oggi il signor Francesco De Cillis non ha ancora ricevuto quanto dalla legge giustamente riconosciutogli —:

quali iniziative urgenti intenda assumere al fine di consentire il soddisfacimento delle legittime aspettative del nominato in premessa;

se non ritenga opportuno intraprendere le azioni di competenza necessarie a verificare eventuali responsabilità per tali gravi ritardi. (4-33534)

* * *

TESORO, BILANCIO E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Interrogazione a risposta scritta:

LUCHESE. — *Al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

i correntisti bancari appaiono sopraffatti e penalizzati, in quanto a fine anno, pur avendo il conto in attivo sono state loro addebitate delle somme superiori alle centomilalire per trimestre solo per tenuta conto ed addirittura 75 mila lire due volte l'anno per solo tenuta custodia titoli, anche senza alcun titolo in deposito;

queste iniziative del sistema bancario appaiono sempre più vessatorie nei confronti degli utenti —:

quali interventi il Governo intenda adottare, una buona volta ai fini di una efficace tutela degli utenti del sistema bancario. (4-33529)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta in Commissione:

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

a pochi chilometri di distanza da Reggio Calabria vi è una Officina grandi riparazioni delle Ferrovie dello Stato efficiente struttura industriale, ritenuta la più moderna del settore delle riparazioni ferroviarie;

sembra certo che tale officina verrà chiusa fra pochi giorni ed i lavori di riparazione del materiale rotabile ferroviario saranno effettuati in altri stabilimenti fra cui quelli di Foligno e Verona, che

devono essere riammodernati con un gravoso e costoso impegno finanziario da parte delle Ferrovie dello Stato —

se la notizia della chiusura delle Officine di Reggio Calabria sia vera ed in tale caso quali siano le ragioni che hanno indotto la dirigenza delle Ferrovie a sacrificare una struttura efficiente in favore di altre bisognevoli di investimenti;

come si inquadra tale provvedimento, che porrà ulteriori problemi occupazionali in un'area fortemente depressa qual è quella di Reggio Calabria, con le esigenze, a parole riconosciute dal Governo, di interventi a favore della occupazione meridionale;

se non si ritenga opportuno intervenire sulla dirigenza della Ferrovie al fine di evitare che venga commesso un così grave errore gestionale e per scongiurare il pericolo di chiusura di una Officina efficiente. (5-08722)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

a seguito di Conferenza dei Servizi, il comune di Porto Azzurro, insieme con le società Portoluna srl e Balfin srl, in data 30 marzo 2000, tramite atto di concessione demaniale marittima, ha ottenuto la temporanea occupazione e l'uso di uno specchio acqueo di 10.200 metri quadri per la costruzione e la gestione di un approdo, sezione turistica del porto, che può costituire una occasione importante e positiva per lo sviluppo della Comunità dal punto di vista economico ed occupazionale;

sulla base della concessione demaniale, il comune ha potuto accedere a consistenti risorse comunitarie *ex* obiettivo 5/b del Reg. 2081/1993, la cui misura 4.2/A prevede contributi eccedenti limiti disposti per gli aiuti di Stato in relazione alle finalità ad alla natura pubblica del soggetto beneficiario;

ma, con due delibere, del 10 agosto 2000 e 30 agosto 2000, il comune ha rinunciato alla gestione diretta della concessione per la parte di sua spettanza affidandola in via provvisoria, fino al 31 agosto 2000, alle altre due società cointestatari e, per un anno tacitamente rinnovabile, alla società Portoluna srl, richiamandosi a patti parasociali, intercorsi tra i soggetti istanti, ma contrastanti, sia con l'articolo 30 del regolamento del codice della navigazione marittima che prevede che il concessionario eserciti direttamente la concessione, sia con la legge n. 400 del 5 ottobre del 1993 che prevede una apposita autorizzazione dell'autorità marittima per l'affidamento ad altri soggetti delle attività oggetto della concessione, nonché, infine, con le norme che garantiscono l'uso pubblico dell'approdo turistico e che riguardano i cittadini residenti e le unità da diporto in transito;

l'estrema confusione ed il non trasparente indirizzo del comune, sia sotto il profilo della gestione dell'approdo turistico, sia sotto il profilo dell'utilizzo delle risorse comunitarie, regolato da norme che implicano verifiche molto rigorose, pongono serissimi problemi per quanto riguarda la permanenza del bene nella disponibilità dello stesso comune ed il mantenimento dell'attribuzione delle risorse comunitarie al soggetto pubblico individuato come beneficiario;

purtroppo, l'azione disinvolta, e in dispregio delle norme condotta dall'amministrazione comunale, può mettere a rischio, per chiara responsabilità della stessa, sia la concessione demaniale marittima, sia gli stessi finanziamenti comunitari e, dunque, la realizzazione di un approdo turistico rispondente agli interessi generali della comunità —

quali iniziative ritenga di dover assumere perché si superi la gestione estremamente confusa e pasticciata, anche sul piano della legalità, attuata dall'amministrazione comunale di Porto Azzurro rispetto all'approdo turistico di cui sopra. (4-33523)

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

Alitalia, azionista di riferimento Eurofly, solo alcuni mesi addietro rilevava dalla Olivetti la quota detenuta da Eurofly;

Eurofly quale vettore specializzato opera con profitto nella copertura di destinazioni a « lungo raggio » nel settore dei *charter*;

nello stesso segmento di mercato si colloca l'unico vettore italiano concorrente di Eurofly, Volare Group, società a maggioranza privata partecipata al 49,9 per cento da Sairgroup, la *holding* che controlla Swissair;

il management Alitalia sembrerebbe intenzionato a mettere sul mercato Eurofly, nonostante il *trend* positivo e stabile del settore;

a dicembre si è dimesso il direttore generale di Eurofly, dottor Ernesto Albanese, contrario alla vendita di Eurofly fortemente caldeggiata invece dal direttore generale Alitalia dottor Giovanni Sebastiani, che solo qualche mese fa aveva impegnato la compagnia di bandiera ad acquisire la maggioranza assoluta nel pacchetto azionario Eurofly;

nel piano industriale redatto dall'amministratore delegato di Alitalia, dottor Cempella, nonostante la razionalizzazione del settore *charter* viene evidenziato un programma di alleanze con società leader sul mercato italiano;

ora sembrerebbe che Alitalia si appresti senza alcuna logica, a dismettere un'azienda che « copre » con profitto il lungo raggio *charter* per cederla all'unico competitore interno, alterando di fatto il principio comunitario sulla libera concorrenza;

sembra altresì singolare, e lascia perplessi, che il consiglio di amministrazione di Alitalia si accinga non solo ad alienare un'azienda ben posizionata sul mercato, ma di cederla ad una società, la Volare

Group, che pochi mesi addietro si è segnalata, non senza polemiche, per l'acquisizione di un altro vettore *charter*, la gallaratese Air Europe;

su questa ipotesi di cessione i sindacati di categoria Sulta e Anpac hanno già espresso parere negativo;

il quotidiano *Milano Finanza*, riportando indiscrezioni circolate insistentemente nell'ambiente aeronautico, segnala in data 11 gennaio 2001, a pagina 6 — tra le ipotesi possibili che se venisse perfezionata la cessione di Eurofly a Volare Group — fatto di inaudita gravità — il dottor Giovanni Sebastiani, attuale direttore generale di Alitalia, passerebbe con lo stesso incarico a Volare Group —:

se i Ministri in indirizzo non ritengono urgente chiarire al Parlamento la veridicità di quanto riportato da *Milano Finanza* in data 11 gennaio 2001;

se non ritengono doveroso, alla luce anche di quanto già accaduto con il mancato accordo con Klm, impedire che l'Alitalia venga ulteriormente trascinata in inspiegabili operazioni finanziarie come la cessione di Eurofly a Volare group;

se non ritengono altresì pregiudizievole per la libera concorrenza che Volare group, già presente in Italia nel settore del lungo raggio *charter*, venga a trovarsi, con la complicità di Alitalia a costo quasi nullo, in una posizione di incontrastato monopolio. (4-33527)

de GHISLANZONI CARDOLI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere — premesso che:

innumerevoli disservizi si registrano da anni e, a quanto si apprende dalla stampa locale, sono andati aggravandosi negli ultimi mesi sulle linee ferroviarie Milano Porta Genova-Vigevano-Mortara e Pavia-Mortara-Vercelli gestite dalle Ferrovie dello Stato, suscitando il malcontento e le proteste di migliaia di pendolari esasperati.

rati e stanchi di denunciare invano alla direzione regionale FS ritardi, guasti, treni soppressi e senza riscaldamento;

ai disagi derivanti dal mancato rispetto degli orari, con punte di ritardo sino a ottanta minuti per la linea Milano-Mortara, e dall'improvvisa soppressione di convogli si aggiungono quelli delle precarie condizioni di viaggio, in carrozze sporche e spesso non riscaldate nella stagione invernale, e di un carente servizio di biglietteria e di accoglienza dei passeggeri in stazione, come nel caso della stazione di Vigevano la cui sala d'aspetto risulta essere stata privata dell'arredo nei giorni scorsi a seguito della rottura di alcune sedie;

con precedente interrogazione del 1° ottobre 1996, n. 4-03664, il sottoscritto aveva già segnalato a codesto ministero la gravità dei disagi arrecati agli utenti della linea ferroviaria Milano Porta Genova-Vigevano-Mortara dai frequenti ritardi e dagli intollerabili disservizi causati da una scarsa manutenzione del materiale rotabile e degli impianti —:

quali provvedimenti, a questo punto urgenti, si intendano adottare per frenare il degrado ed eliminare le disfunzioni delle linee ferroviarie Milano Porta Genova-Vigevano-Mortara e Pavia-Mortara-Vercelli, affinché venga assicurato dalle Ferrovie dallo Stato un adeguato servizio ai viaggiatori. (4-33533)

Apposizione di firme ad una interrogazione.

L'interrogazione a risposta scritta Ferrari n. 4-33496, pubblicata nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 17 gennaio 2001, è stata successivamente sottoscritta anche dai deputati Trabattoni e Sedioli.

ERRATA CORRIGE

Nell'Allegato B ai resoconti della seduta del 12 gennaio 2001, a pagina 35527, prima colonna (Interrogazione a risposta scritta Mammola 4-33402), dalla ventunesima alla ventisettesima riga deve leggersi: « risulta all'interrogante che le autorità della Repubblica Russa procedono sul loro territorio al sequestro di veicoli italiani giustificando tali provvedimenti con presunte violazioni della Convenzione doganale TIR, motivazioni queste che a giudizio dell'interrogante, appaiono del tutto pretestuose » e non « risulta all'interrogante che le autorità doganali della Repubblica Russa procedano sul loro territorio al sequestro di veicoli italiani, giustificando tali provvedimenti con motivazioni che appaiono all'interrogante relative a presunte violazioni della Convenzione doganale TIR » come stampato.