

se qualora l'ulteriore ritardo fosse dovuto alla carenza di disponibilità economiche da parte dell'Asl Bologna sud, sia intenzionato a reperire risorse finanziarie straordinarie da impegnare per l'ultima-
zione di tale struttura. (4-33427)

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

il 31 del mese di dicembre scorso sono stati nominati i vari direttori generali delle Asl della Campania e di alcune aziende ospedaliere e la cosa è avvenuta in zona Cesarini;

all'Asl NA4 quattro mesi orsono si era dimesso il dottor Valter Dominiconi per almeno strani motivi di famiglia e per gli stessi motivi ha ora rinunciato all'incarico il dottor Carmine Di Bernardo, subito sostituito dal dottor Mauro Cardone, già direttore di produzione della Cirio;

si aggiunge a tutto ciò il fatto che, per mancati pagamenti delle loro spettanze da parte della Asl, i farmacisti hanno anticipato la possibilità di un passaggio all'assistenza indiretta per la vendita delle medicine che dovrebbe quindi avvenire a spesa dei malati —;

se il Ministro non intenda intervenire sul complesso delle cose prospettate con un'indagine idonea a capire come sempre e solo per la Asl NA4 vi siano abbandoni giustificati, e non so fino a che punto, da improvvisi ed ipertrofizzati motivi di famiglia. (4-33430)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazioni a risposta scritta:

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

al 1° gennaio 2001 gli avvenuti considerevoli rincari sia dei prezzi dei biglietti

che degli abbonamenti ferroviari all'interno del territorio regionale, risulterebbero essere mediamente del 5,2 per cento, corrispondendo a quasi il doppio rispetto al livello dell'inflazione;

in particolar modo, l'abbonamento di seconda classe ai treni Eurostar per la tratta Piacenza-Bologna avrebbe subito un incremento pari al 43 per cento rispetto alla tariffa dell'anno precedente, passando da 286.000 a 410.000 lire mensili di spesa, calcolati per almeno 22 viaggi in andata e altrettanti in ritorno (ovvero 5 giorni lavorativi alla settimana);

in caso di un ulteriore numero di viaggi mensili sulla stessa tratta (ad esempio 25 percorsi andata e ritorno), l'incremento della tariffa di abbonamento arriverebbe a superare il 50 per cento di aumento rispetto alla precedente, senza avere per questo frutto di una sensibile riduzione nei ritardi giornalieri (pari anche a 40 minuti, come avvenuto in data 11 gennaio 2001) né di maggiore funzionalità delle vetture, spesso con alto numero di servizi guasti a bordo, tendine automatiche fuori uso e porte scorrevoli rotte, da aprire e chiudere manualmente, con fatica per passeggeri e soprattutto per persone anziane;

il tratto servito dal treno Eurostar, senza fermate intermedie, risulterebbe essere utile ai pendolari per il solo viaggio di andata (partenza da Piacenza alle ore 8.02) poiché al ritorno, nel pomeriggio e sino alle ore 20.54, gli unici treni in partenza da Bologna per Piacenza, sarebbero degli interregionali con fermate in tutti i capoluoghi di provincia, oltretutto a Fidenza e Firenze, oppure degli Intercity sovraffollati, con frequenti ritardi abissali (di mezz'ora ed oltre) —;

se, qualora quanto esposto nelle premesse corrisponda a verità, intenda ricevere tempestivi chiarimenti da Trenitalia, sia per gli esorbitanti rincari dei prezzi praticati nelle tratte interne della regione Emilia-Romagna, sia per gli intollerabili, svariati disservizi subiti quotidianamente

dagli utenti Eurostar in particolare ritardi, scarsissima manutenzione e pulizia, riduzione di carrozze di seconda classe;

se vuole compiere un intervento censorio nei confronti delle stesse Ferrovie per ricondurre i rincari in vigore dal 1° gennaio 2001 entro il tasso d'inflazione;

se vuole sollecitare le Ferrovie affinché istituiscano una tratta pomeridiana-serale (dalle 17.30 alle 18.00) di treno Eurostar da Bologna a Piacenza, senza fermate intermedie. (4-33424)

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

il tratto Marano-Silla, in località Gaggio Montano (Bologna), della strada statale n. 64, « Porrettana » ormai da troppi anni versa in un vergognoso stato di degrado, essendo stata gravemente compromessa la sua integrità strutturale dalle numerose frane e smottamenti che si sono succeduti nel corso del tempo;

il precario stato di conservazione del tratto di cui sopra di tale asse viario, oltre a mettere perennemente a rischio l'incolumità degli automobilisti che si servono di tale via di comunicazione (molti dei quali risultano essere pendolari che si recano, appunto per motivi di lavoro, in Bologna) viene anche ad incidere negativamente sulle attività economico-produttive che si avvalgono di tale via per raggiungere la regione Toscana, quando sia inopportuno per ovvi motivi di intenso traffico utilizzare l'autostrada A1;

nel 1996 per i motivi sopra esposti, aggravati all'epoca anche da eventi alluvionali particolarmente copiosi, il Governo in carica fu costretto a dichiarare lo « stato di calamità » e a barrare la strada con gli ovvi inconvenienti che ne derivano per la popolazione che risiede in loco;

a partire dai primi anni '90 si incominciò ad ipotizzare la realizzazione di un tratto in variante alla strada statale 64 che

congiungesse le frazioni di « Marano » e « Silla » del Comune di Gaggio Montano (Bologna), in modo tale da aggirare i tratti franosi collinari, per una estensione stimata in circa sette chilometri ed un importo compreso tra i 160-170 miliardi;

proprio in tale ottica tra il 1995 e il 1996 venne richiesto un finanziamento statale straordinario legato ai fondi per l'alluvione di quell'inverno, ma il dottor Garzillo, Soprintendente ministeriale per l'Emilia-Romagna, pose il suo veto irreversibile sul progetto di allora, contestandone l'eccessivo numero (5) degli attraversamenti previsti sul fiume Reno per evitare i tratti in frana; il progetto fu rettificato riducendo a tre i passaggi ma, intanto, per la perdita di tempo, sfumò l'auspicato finanziamento devoluto poi ai terremotati dell'Umbria;

secondo informazioni pervenute attraverso la nota informativa del 19 febbraio 2000 (prot. 038439) redatta dal capo compartimento Anas dell'Emilia-Romagna e indirizzata al consigliere comunale della Lega Nord Padania di Casalecchio (Bologna), l'Anas in data 12 ottobre 2000 (n. 7649) ha redatto il progetto relativo al I stralcio della variante Marano-Silla alla strada statale 64; ovvero dal km 38+740 al km 40+400 (Silla-Cà Dei Ladri) per un importo stimato di lire 43 miliardi;

in data 25 ottobre 2000 il progetto di cui sopra, veniva trasmesso alla Direzione Generale dell'Anas, unitamente alla richiesta di finanziamento e risulta essere inserito nel Piano triennale Anas 2000-2002;

è notorio che un Piano triennale, per quanto attiene alla regione Emilia-Romagna, non preveda mai l'erogazione di una cifra superiore ai 250 miliardi circa, per cui è utopico pensare che, una volta erogati i 37 miliardi di cui sopra, si giunga in tempi ragionevolmente brevi a reperire le risorse finanziarie indispensabili per il completamento della variante; se poi si farà ricorso, come è solito costume italiano, alle famigerate varianti in corso d'opera che dilatano a dismisura i tempi, nonché i costi, si potrà facilmente capire come i

cittadini dell'Alta Valle del Reno potranno usufruire dell'opera solamente fra parecchi anni —:

se i ministri siano al corrente dei fatti di cui sopra e, soprattutto, se siano intenzionati a reperire entro la fine di questa legislatura non solo le risorse finanziarie indispensabili per dare avvio ai cantieri relativi al I stralcio della variante, ma anche quelle indispensabili per la realizzazione dei successivi lotti, in modo tale da accelerare i tempi, dando la possibilità ai competenti uffici Anas di elaborarle avendo già certa la speranza di una loro fattibilità per avvenuto finanziamento.

(4-33428)

BACCINI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* — Per sapere:

se risponda a verità che il patrimonio dell'Enav è stato individuato con un decreto interministeriale finanza-tesoro-trasporti ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 665 del 1996, che a tutt'oggi non risulta inviato alla necessaria registrazione e quindi è inefficace;

se risponda, altresì, al vero che il Ministro delle finanze ha chiesto ufficialmente al Ministro dei trasporti di conoscere quali iniziative legislative siano state realizzate per consentire il passaggio dei beni dall'Enav all'Enav Spa;

se quanto sopra risponda al vero come è stato giuridicamente possibile costituire la SPA in questione senza chiarezza sul conferimento dei beni che ne è il necessario atto presupposto e soprattutto come mai tale problematica non è stata portata a conoscenza delle commissioni parlamentari che hanno espresso il loro parere sulla trasformazione;

se l'intera procedura adottata per la trasformazione di un soggetto giuridico, cui lo Stato continua a contribuire in via ordinaria, oltre ad essere il titolare del pacchetto azionario, sia stata portata al

vaglio della Corte dei conti per le incombenze di competenza;

se risponda al vero che il capitale sociale della costituenda società è stato determinato in base ad una procedura non applicabile e non, invero, in base all'articolo 2343 del codice civile;

se quanto sopra risponda al vero è evidente che la trasformazione così come posta in essere si appalesa viziata da nullità assoluta per mancanza di alcuni dei presupposti fondamentali previsti dall'attuale ordinamento giuridico e che, pertanto, è necessario ripristinare la situazione quo ante —:

se quanto sopra risponda al vero, valutare il comportamento dell'attuale amministratore delegato che, durante l'iter procedurale di trasformazione, avrebbe omesso di rappresentare tale situazione, inducendo ad avviso dell'interrogante in errore la Commissione parlamentare.

(4-33447)

* * *

UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA E TECNOLOGICA

Interrogazione a risposta scritta:

NAPOLI. — *Al Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il risultato del secondo troncone dell'operazione antimafia «Panta Rei» ha confermato le infiltrazioni mafiose all'interno dell'ateneo di Messina, pur in presenza di una buona parte di persone estremamente corrette;

il primo troncone della citata operazione aveva già portato, il 18 ottobre 2000, all'arresto di ben 38 persone, tra le quali molti medici e professionisti insospettabili, quasi tutti calabresi;