

*Interrogazione a risposta scritta:*

AMATO e MISURACA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.* — Per sapere — premesso che:

il « Patto territoriale del golfo » interessa i comuni di Licata, Gela, Butera, Niscemi, Mazzarino, Piazza Armerina che appartengono alle province di Agrigento, Caltanissetta ed Enna;

il territorio di riferimento è delineato dal litorale del golfo di Gela, compreso tra la foce del Dirillo ad est, dal territorio del comune di Licata ad ovest, e dal territorio di Piazza Armerina a nord. L'entroterra si trova posto agli estremi confini di due sistemi orografici che circondano alle spalle la vasta piana di Gela: le ultime propaggini meridionali dei monti Erci e l'inizio occidentale dei monti Iblei;

la superficie complessiva interessata da tale iniziativa è di 676,95 chilometri quadrati, pari all'11,3 per cento del totale (7,732,2 chilometri quadrati) delle tre province (Agrigento, Caltanissetta, Enna);

la popolazione residente nell'area ammonta a 124.426 abitanti con una densità media di 625 abitanti per chilometro quadrato, i disoccupati si aggirano sui 43.890 e sono in aumento;

l'area comprensoriale individua una delle zone più disagiate del Paese. Essa è costituita da un territorio omogeneo caratterizzato da atavici ritardi di sviluppo economico e sociale;

il Patto ha per finalità la individuazione di un insieme di atti programmatori integrati, organici e coerenti, al fine di recuperare ed esaltare le vocazioni economiche e culturali del territorio, con il consolidamento, l'espansione e la diversificazione della base produttiva e con la valorizzazione dei beni culturali e naturalistici del mare e del territorio;

l'istruttoria del Patto è durata circa due anni fino al 12 maggio 2000 quando

questi è stato trasmesso al ministero del tesoro per la richiesta di finanziamento;

dall'istruttoria si evince:

che gli interventi ammessi sono: 35 iniziative imprenditoriali e 4 infrastrutturali;

che l'ammontare degli investimenti ammissibili sono di 132.451,8 milioni di lire, di cui 113.87,9 milioni di lire relativi ad iniziative imprenditoriali e 18.577,9 milioni di lire ad iniziative infrastrutturali;

che l'ammontare degli investimenti a carico dello Stato sono di 87.974,7 milioni di lire, a valere sui fondi Cipe dei quali 72,996,8 milioni di lire per iniziative imprenditoriali e 14,977,9 milioni di lire per iniziative infrastrutturali;

che l'occupazione prevista ammonta a 735,8 unità —:

quali siano i motivi del ritardo dei finanziamenti;

quali provvedimenti urgenti intendano adottare per sbloccare i finanziamenti del Patto per il golfo, vista la grave situazione economica ed occupazionale del territorio interessato. (4-31076)

\* \* \*

#### TRASPORTI E NAVIGAZIONE

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

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

la Valle d'Aosta, assieme alla Repubblica del Vallese, ha rilanciato con forza il progetto di un *tunnel* ferroviario fra Aosta e Martigny, con direttrice ferroviaria, su territorio italiano, collegata con Milano;

questo asse ferroviario è stato implicitamente citato anche nella legge finanziaria per il 2000 con un finanziamento

per avviare uno studio preliminare a cura delle ferrovie, d'intesa con la Valle d'Aosta;

resta ovvio, al di là dei problemi di pianificazione interni alla Confederazione elvetica in cui il trasporto su rotaia è oggetto di ambiziosi piani dalla portata epocale, che uno dei presupposti per il nuovo itinerario ferroviario sta nel suo progressivo inserimento nei documenti comunitari, specie nella rete europea dei trasporti ferroviari, dove sino ad oggi non è citato;

in vista della revisione delle priorità per i prossimi decenni (l'attuale politica europea si ferma sulla soglia dell'anno 2010), è importante che l'Italia manifesti esplicitamente l'esistenza di questa idea di traforo ferroviario Aosta-Martigny, che appare complementare rispetto ad altri *tunnel*, come quello previsto sulla nuova linea Torino-Lione, specie se inquadrato nell'enorme crescita di traffico attraverso le Alpi e con la necessità sia dello spostamento il più possibile delle merci dai camion ai treni sia dell'uso, attraverso le Alpi, del sistema di *ferROUTAGE*, che consente nella delicata area alpina il trasbordo dei *Tir* su treno —:

quali azioni concrete avvierà l'Italia nella fase di aggiornamento e di rinegoziazione a livello europeo in favore dell'inserimento della nuova linea ferroviaria afferente il previsto *tunnel* Aosta-Martigny negli orientamenti comunitari per il futuro della rete transeuropea dei trasporti nel settore ferroviario. (5-08130)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

LENTI. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro della sanità.* — Per sapere se non vogliono adoperarsi perché a Urbino (provincia di Pesaro e Urbino) possa essere istituita una commissione medica locale per l'esame degli accertamenti sanitari previsti dal codice della strada, secondo l'articolo 119 del codice della strada ed il decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 16 dicembre

1992 e tenendo conto che Urbino è capoluogo di provincia (insieme a Pesaro) e sede dell'Asl n. 2 della regione Marche e che è più agevole e meno dispendioso per la popolazione dell'entroterra raggiungere il capoluogo feltresco. (4-31073)

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

gravissima è la situazione della linea ferroviaria Mortara-Milano, tale da rendere fortemente disagiata la vita dei lavoratori pendolari, che spesso arrivano al posto di lavoro con oltre un'ora di ritardo;

gli impegni presi da tre anni dalla direzione generale delle Ferrovie dello Stato per il miglioramento della linea ferroviaria Alessandria-Mortara-Milano risultano a tutt'oggi disattesi;

questa gravissima situazione di disagio penalizza fortemente i lavoratori pendolari ed in particolar modo il bacino d'utenza della città di Vigevano, tanto da indurre questi cittadini a costituirsi in Associazione denominata Associazione pendolari linea Milano-Mortara-Alessandria;

la precarietà degli impianti e la vetustità del materiale rotabile connotano il degrado inaccettabile di questa linea ferroviaria con particolare riferimento alle seguenti tre questioni: *a)* guasti su base settimanale alle motrici, con conseguenti ritardi e/o soppressioni dei treni; *b)* vetture quotidianamente con porte automatiche guaste o dal funzionamento irregolare, con i relativi rischi per la sicurezza degli utenti; *c)* riduzione del numero di vetture su alcuni convogli (erano state garantite almeno 6 carrozze) —:

come intenda attivarsi e quali provvedimenti il Ministro intenda prendere per risolvere in tempi brevi questa gravissima situazione di disagio. (4-31087)