

gestione di sofferenze così cospicue comporta;

un tal modo positivo di procedere è stato fatto proprio, in linea di massima, dal Banco di Sicilia con riferimento alle posizioni originariamente proprie ed a quelle che gli sono stati trasferiti dalla Liquidazione della Sicilcassa: con l'ulteriore e grave beffa che la clientela rimasta alla Sicilcassa viene esposta al trattamento pregiudizievole di cui sopra mentre quella le cui posizioni sono state trasferite al Banco di Sicilia hanno avuto modo di affrontare e risolvere in termini qualitativamente e quantitativamente ben diversi i propri problemi —:

se condivida le superiori osservazioni e se, verificata la rispondenza dei fatti al vero, intenda dare le necessarie direttive perché cessi il lamentato modo di procedere della costosa ed inutile liquidazione della ex Sicilcassa. (4-32651)

\* \* \*

### TRASPORTI E NAVIGAZIONE

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, per sapere — premesso che:

a un mese di distanza dall'alluvione la tratta della ferrovia tra Aosta e Ivrea presenta quasi ovunque la stessa immagine del giorno post-alluvione e nella tratta Aosta-Pré St.Didier funziona a ritmo fortemente ridotto con la metà dei treni che circolavano prima dell'alluvione;

gli interventi di sgombero dei detriti dalla ferrovia sono partiti tardi, procedono a rilento ed ancora oggi non si conoscono neppure le modalità ed i tempi in cui si vuole intervenire per ripristinare il servizio ferroviario;

mentre tutto ciò succede vengono agitati sogni nuove tratte ad Alta Velocità tra Aosta e Martigny, migliaia di pendolari val-

dostani sono costretti a sopportare disagi pesantissimi senza neppure sapere quando questa situazione avrà termine;

in realtà i punti in cui la linea è interrotta sono limitati e tutti gli interventi possono essere fatti in pochi mesi. Infatti:

fino a Nus, scendendo da Aosta, la linea può essere riaperta con due giorni di lavoro;

fino a Chambave (occorre sgomberare il tratto antistante la galleria di Arlier e rifare 200 metri di massicciata) bastano 15 giorni;

fino a Châtillon (ci sono alcuni interventi a Pontey) il collegamento può essere ripristinato in meno di due mesi;

fra Châtillon e Pont St.Martin due sono i punti su cui intervenire: Montjovet (dove sono necessari un paio di mesi) e Donnas dove la massicciata ed il piano del ferro possono essere sistemati in un mese;

nel Canavese vi sono i due punti più critici: la ricostruzione del ponte fra Borgofranco e la stazione di Settimo Tavagnasco ed il ponte fra Strambino ed Ivrea. Con un intervento del Genio militare è possibile realizzare in pochi mesi due soluzioni provvisorie atte a consentire la circolazione dei treni (un paio di mesi per il Ponte di Strambino che è breve; 4-5 mesi per quello, molto più impegnativo, fra Borgofranco e Settimo);

contestualmente a questi interventi occorre procedere:

a) alla realizzazione di opere già progettate, approvate e finanziate fin dal gennaio 1998 per un importo di 10 miliardi ed in alcuni casi già persino appaltate (sottopassi ferroviari a Châtillon, Verrès e Pont St.Martin; prolungamento di marciapiedi e dei binari di incrocio nelle principali stazioni opere per evitare dissesti idrogeologico, eccetera);

b) ad abbassare il piano del ferro in quelle, poche gallerie delle tratte chiuse che già non siano a norma per consentire la successiva elettrificazione della linea;

questi interventi di ripristino urgente del servizio ferroviario non sono in alcun modo alternativi ad interventi di ammodernamento della linea. Un ammodernamento che deve essere deciso e finanziato in tempi brevi, ma che non può che realizzarsi in una seconda fase perché altrimenti i tempi di progettazione ed attuazione farebbero tenere chiusa la linea per almeno un quinquennio. Infatti sia gli interventi di raddoppio (là dove necessario), sia gli interventi di rettifica del tracciato si possono fare con la linea in funzione —:

quali siano gli interventi e tempi previsti per la riapertura della linea, anche con soluzioni provvisorie, e per l'ammodernamento della linea;

se il ministro non intenda intervenire affinché nelle more del ripristino della linea:

l'attuale servizio sostitutivo con autobus sulla direttrice Aosta-Bassa Valle-Ivrea sia potenziato e velocizzato;

sia potenziato il numero dei mezzi sulla direttrice Aosta-Torino nei giorni di maggiore mobilità degli studenti universitari;

sia riportato, al livello precedente all'alluvione, il servizio sull'Aosta-Pré St.Didier.

(2-02746) « Gardiol, Paissan, Cento, Galletti, Procacci, Turrone, Leccese, Scalia, De Benetti, Boato ».

#### *Interpellanza:*

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro dei trasporti e della navigazione, il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dei lavori pubblici, il Ministro dell'ambiente, per sapere — premesso che:

il 23 ottobre 1999 è stato sottoscritto l'accordo di programma tra il Ministero dei trasporti, il Ministero dei lavori pubblici, il presidente della regione Umbria ed il sindaco di Perugia, per la realizzazione di un

sistema di trasporto urbano denominato « Minimetrò » che dovrebbe collegare la frazione Pian di Massiano con il centro storico di Perugia;

il Minimetrò (definito sistema Apm *Automatic People Mover*) è un mezzo di trasporto composto da vetture su rotaia trainate da fune unica e presenta, a parere di tecnici qualificati del settore, gravi inconvenienti di ordine tecnico e architettonico, tali da causare enormi squilibri nell'assetto urbano e ambientale di una città antica come Perugia;

simili problematiche sono riscontrabili nell'intervento pilota francese SK 6000 costruito, a carattere sperimentale, nel 1993 per l'aeroporto Charles De Gaulle e definitivamente abbandonato lo scorso 21 giugno dopo 7 anni di inutili e costosissimi interventi correttivi sulla frequenza delle interruzioni, rumorosità, e vibrazioni;

il progetto umbro, rispetto a quello parigino a traiettoria pressoché lineare, presenta oltretutto un percorso di 3,1 chilometri, irregolare dal punto di vista altimetrico, curvilineo e di frequenze di soste;

il Minimetrò non appare affatto destinato a risolvere presunti problemi del trasporto urbano visto anche il sistema di organizzazione esistente della viabilità cittadina e la disponibilità di circa 3000 posti auto nei parcheggi a servizio del centro storico, più numerosi e appetibili rispetto alla collocazione di Pian di Massiano. L'utente pendolare godrebbe di maggiori benefici in termini di tempo e di comodità accedendo direttamente al centro della città rispetto ad una sosta esterna per l'utilizzo del Minimetrò;

il progetto sopra descritto non sembra giustificare i costi onerosissimi per complessivi 200 miliardi circa (compresi i 70 miliardi già messi a disposizione) per la realizzazione di un impianto di trasporto che, oltre a presentare una scarsa fattibilità, appare inadeguato rispetto ai flussi di traffico;

le peculiari condizioni geologiche del territorio non sembrano favorire la costru-

zione di simili impianti. Perugia, infatti, sorge su un colle alto 493 metri costituito da formazioni di argille; l'erosione ha inciso, nel tempo, sui fianchi del colle originando una serie di piccole valli, nelle quali sono confluite sabbie e ciottoli, formando sulle argille uno strato di terreno permeabile e assai inclinato: ciò ha dato luogo a numerose e pericolose frane alla periferia della città;

l'intera zona è, inoltre, considerata a rischio sismico il che, in termini di prevenzione, sconsiglia l'insediamento di imponenti infrastrutture, in contrasto anche con le condizioni geofisiche del territorio;

contro la realizzazione del Minimetrò si è costituito un comitato denominato « Comitato per la mobilità alternativa » composto da forze politiche sia di maggioranza che di opposizione in rappresentanza degli interessi della cittadinanza;

il parere dei ministri interrogati sulla valutazione d'impatto ambientale espressa a favore della realizzazione del progetto denominato Minimetrò —:

se non si ritenga necessario procedere ad una ulteriore analisi di impatto ambientale del progetto in questione il cui percorso in sopraelevata, sorretto da piloni in cemento armato, si inserisce in un contesto urbano storico, culturale e paesaggistico qualificato, universalmente noto, con ripercussioni devastanti dal punto di vista ambientale;

se non si ritenga opportuno, in virtù delle gravi conseguenze che ne deriverebbero, sospendere la realizzazione del progetto « Minimetrò » non rispondente agli interessi ed alle esigenze della comunità perugina.

(2-02742)

« Valducci ».

*Interrogazione a risposta in Commissione:*

EDUARDO BRUNO. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dell'ambiente, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

il progetto Tav relativo alla tratta Roma-Napoli per la « sola » linea dal Km 11,200 al Km 215, prevedeva l'ultimazione entro il maggio 1999 al costo di Lire 5508 miliardi, e che con l'Accordo Quadro del 9 maggio 1996 e successivo Accordo di Programma del 10 gennaio 1997, furono concordate le opere relative alla Stazione Porta di Afragola, prevedendo il completamento dell'intera tratta Roma-Napoli per il 2001-2002;

a causa dei ritardi accumulati il contratto d'appalto con il Consorzio Concessionario è stato prorogato alla data dell'8 aprile 2001, mentre oggi la definitiva entrata in esercizio dell'intera tratta Roma-Napoli è prevista per il 2005, per un costo finale stimato di Lire 12.500 miliardi;

a seguito della risoluzione della IX Commissione della Camera n. 8-0053 del 27 luglio 1999 il Governo fu impegnato a concludere la Conferenza dei Servizi relativa al progetto della Stazione Campania-Afragola ed opere connesse, tal Conferenza si concluse il 30 luglio 1999 con parere positivo sul progetto, subordinandolo tuttavia alla redazione di progetti esecutivi coerenti con le prescrizioni formulate in sede di Conferenza nel rispetto degli accordi sottoscritti con gli Ee.Ll. interessati;

nei richiamati pareri il Ministero dell'ambiente raccomandava inoltre alla regione Campania di portare rapidamente a compimento, in accordo con gli Enti Locali competenti, il Piano Urbanistico dell'area interessata dall'insediamento della stazione Campania, disponendo che tale piano doveva essere predisposto e presentato prima della progettazione esecutiva degli interventi in programma;

a tal fine la regione Campania ha stipulato apposita convenzione con la provincia di Napoli nominando un gruppo tecnico di lavoro per redigere tale progetto, sottoponendolo al coordinamento della provincia di Napoli; a tutt'oggi l'Itafer SpA non sembra avere adeguato i progetti presentati alle prescrizioni innanzi chiamate, in conseguenza di ciò i lavori finora realizzati

sulla tratta Roma-Napoli non risultano essere rispondenti alle prescrizioni della Commissione Via;

il 16 settembre 1999 l'Italferr Spa ha depositato un progetto denominato: « Progetto definitivo del collegamento di Gricignano, linea A.V. Milano-Napoli - tratta Roma-Napoli » chiedendo ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 349 del 1986 la pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero dell'ambiente che, a sua volta, prima di esprimere il proprio parere ha chiesto alla regione Campania il parere Via di competenza;

va tuttavia evidenziato che il presidente della Giunta regionale della Campania, con nota n. 86/121 del 2 novembre 1999, si dichiarò contrario al progetto Italferr, in quanto non rispondente al « piano regionale dei trasporti (l.r. n. 34/93) e non previsto da alcun accordo istituzionale sottoscritto dalla Regione; il suddetto progetto è stato inoltre giudicato inaccettabile dal Ptcp della provincia di Napoli presentato in data 19 settembre 2000, dal comune di Gricignano e dall'Asi di Aversa;

solo successivamente, in data 27 giugno 2000, il progetto Italferr ha ottenuto il parere positivo dalla Commissione regionale Via, e ratificato dalla Giunta regionale della Campania in data 18 agosto 2000 con delibera di Giunta regionale n. 4429;

allo stato risulta quindi incomprensibile il quadro delle decisioni, della programmazione e della realizzazione degli interventi per il completamento della tratta Roma-Napoli della linea alta velocità; tanto che nel caso si giungesse all'assenso sul collegamento di Gricignano, il cui costo è stimato intorno ai 40 miliardi, resterebbero incompiuti i lavori per la penetrazione urbana dal viadotto Padulicella fino alla stazione Campania-Afragola, ed anche tutte le opere « compensative » previste dagli accordi sottoscritti con gli enti locali interessati. Di conseguenza avremmo, con cinque anni di ritardo e con un costo più che raddoppiato rispetto a quello preventivato, una tratta alta velocità Roma-Napoli di scarsa utilità per il trasporto passeggeri e

delle merci e del tutto incoerente con l'auspicato sviluppo dell'intermodalità e con il sistema infrastrutturale regionale di porti, aeroporti, interporti e il già realizzato scalo merci F.S. di Maddaloni-Marcianise (costato circa 700 miliardi). Inoltre le opere realizzate, ed in particolare quelle incomplete, determinerebbero un ulteriore spreco di risorse pubbliche e un grave danno ambientale, neppure mitigato dalla loro fruibilità;

in questo modo, a parere dell'interrogante, lo stesso « Progetto di Sistema » previsto dal nuovo piano generale dei trasporti del luglio 2000, propedeutico alla riscrittura del nuovo piano regionale dei trasporti, sarebbe stravolto nelle sue finalità; infatti il solo completamento della cosiddetta metropolitana regionale dimensionata alla rete urbane di Napoli, la realizzazione della metropolitana costiera e il prolungamento della linea « Montevensuvio » fino a Battipaglia, lungi da costituire un sistema di trasporti integrato regionale, conseguirebbe l'unico risultato di accentuare gli squilibri tra le aree costiere e quelle interne della regione. Inoltre l'attestarsi di tutto il traffico su ferro alla stazione Napoli Centrale potrebbe essere funzionale unicamente al previsto corridoio merci della Trasversale ionica (collegamento Gioia Tauro-Taranto-Bari), tale preoccupazione è avvalorata dal previsto completamento del raddoppio della Caserta-Benevento-Bari lungo la Periferica Telesina —:

se non si ritenga necessario un impegno stringente dei ministri interrogati e del Governo per ottenere la immediata sospensione di ogni iniziativa tesa ad approvare il cosiddetto « Baffo di Gricignano » e per ricomporre in un quadro unitario, tecnico ed istituzionale, il complesso delle scelte su tale materia in grado di garantire l'integrazione degli interessi nazionali con le necessità di sviluppo della Campania;

se non si ritenga di intervenire con urgenza per far sì che la Tav e le Fs procedano rapidamente all'adeguamento dei progetti alle prescrizioni indicate dal Ministero dell'ambiente, operando la dovuta

sorveglianza tramite l'Osservatorio Ambientale e in coerenza con quanto stabilito dalla risoluzione parlamentare del 27 luglio 1999, per giungere ad un progetto che sia in grado di affermare concretamente un sistema Alta Capacità a partire dal nodo di Napoli. (5-08516)

*Interrogazioni a risposta scritta:*

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

alla stazione di Massa Centro ogni giorno centinaia di pendolari, in massima parte ragazze e ragazzi, usufruiscono del treno per recarsi al lavoro e all'Università degli Studi di Pisa percorrendo la tratta compresa fra La Spezia e Pisa Centrale e ritorno;

i treni che l'ente delle Ferrovie mette a disposizione nella fascia di maggiore affluenza, tra le 7.00 e le 9.15, da tempo si dimostrano insufficienti rispetto alle richieste del servizio ed il numero dei vagoni è decisamente scarso, con il risultato di un costante sovraffollamento degli stessi;

nei giorni scorsi, di questo sovraffollamento hanno parlato a più riprese anche le cronache dei giornali locali, anche perché si sono registrati malori fisici ed alcuni utenti sono stati costretti a ricorrere alle cure dei sanitari nella più vicina stazione ferroviaria di Forte dei Marmi;

viaggiare in simili condizioni, nonostante le accattivanti campagne pubblicitarie finisce per apparire se non disumano, certamente indecoroso tanto che gli stessi giovani viaggiatori hanno avviato una raccolta di firme di protesta;

già nell'agosto del 1997 l'interrogante, insieme ad altri colleghi, aveva segnalato all'allora Ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Claudio Burlando, l'insufficiente numero di corse nella tratta ferroviaria segnalata —:

se il ministro interrogato sia a conoscenza di tale situazione e se intende intervenire per ridurre il disagio dei pendolari apuani

se non ritenga opportuno intervenire verso i vertici di Trenitalia s.p.a. affinché possano essere aumentate le corse e dotati i treni di un maggior numero di carrozze per andare incontro alle esigenze di questi pendolari. (4-32652)

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

è stato siglato un accordo fra la Direzione trasporto regionale FS dell'Abruzzo e talune organizzazioni sindacali in merito agli esuberanti;

nell'accordo è prevista, a fronte degli esuberanti, l'assunzione di lavoratori;

l'accordo prevede l'assunzione con contratti di formazione lavoro in base ad un accordo del 23 ottobre 2000;

questa modalità di assunzione non è ancora prevista dal contratto;

anche la stessa individuazione degli esuberanti non è stata certificata con contrattazione a norma del contratto in vigore —:

se non ritiene di dovere intervenire affinché le FS spa rispettino i contratti a prescindere dall'eventuale disponibilità di sindacati consenzienti a modifiche improprie dei contratti medesimi. (4-32660)

\* \* \*

*UNIVERSITÀ E RICERCA SCIENTIFICA  
E TECNOLOGICA*

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'università e della ricerca scientifica e tecnologica, per sapere — premesso che: