

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI*Interrogazione a risposta orale:*

TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

nel 1961 la ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte fu interrotta a causa di una frana;

nel 1985 iniziarono i lavori di ricostruzione che a causa dell'abbandono di 24 anni comportarono il totale rifacimento di tutta la tratta Civitavecchia-Capranica, compresi gallerie e ponti per una spesa complessiva di 200 miliardi;

nel 1996 l'Accordo di programmazione tra regione Lazio e FS, grazie a un ulteriore finanziamento di 123 miliardi sembrava finalmente porre fine alla lunghissima opera di ricostruzione di questa ferrovia. Una ferrovia con una funzione strategica di collegamento tra il porto tirrenico, il nodo ferroviario di Orte, con il relativo centro merci in costruzione, la zona industriale ternana, fino ad arrivare all'Adriatico; funzione strategica sottolineata anche dalla costruzione finanziata di una superstrada parallela da Civitavecchia ad Orte;

nonostante tutte queste premesse, nonostante le solenni dichiarazioni sulla necessità di trasferire quote significative di traffico dalla strada alla ferrovia e alla navigazione, dal 1995 sulla Civitavecchia-Orte tutto è fermo, tutto quanto faticosamente ricostruito (ponti, viadotti, gallerie) sta andando in malora, abbandonato a se stesso;

risulta all'interrogante che dei 123 miliardi di finanziamenti, che avrebbero permesso il completamento dei lavori di ricostruzione (posa del binario ed elettrificazione), si sono perse le tracce, finiti chissà dove —:

se il completamento della ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte è inserito nella programmazione degli investimenti e delle priorità del settore;

perché nel frattempo, non si renda esecutivo il finanziamento di 123 miliardi di cui all'Accordo di Programmazione tra regione Lazio e FS Spa del 1996.

(3-00224)

Interrogazione a risposta in Commissione:

CARBONI, DUCA e TIDEI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 36 della legge 7 maggio 1999, n. 144, in conformità alle disposizioni di cui al regolamento CEE del 23 luglio 1992, n. 2408/92 si pone l'obiettivo di realizzare la continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia mutate in scali aeroportuali;

la copertura finanziaria ammonta a 70 miliardi l'anno per il trasporto passeggeri e 30 miliardi per le merci;

dopo un lunghissimo iter dovuto alla complessità della procedura, alla resistenza dei vettori e agli errori della regione Sardegna sono state bandite le gare per 6 rotte: Alghero-Roma; Alghero-Milano; Olbia-Roma; Olbia-Milano; Cagliari-Roma; Cagliari-Milano;

la Commissione che ha esaminato le offerte ha assegnato 5 rotte: Alghero-Milano è rimasta non assegnata;

il vettore Air One ha presentato ricorso al Tar sull'assegnazione di 3 rotte: Cagliari-Milano; Cagliari-Roma; Alghero-Roma; il Tar del Lazio, dopo una prima seduta, deciderà l'11 agosto 2001 sulla richiesta di sospensiva;

le rotte Olbia-Roma e Olbia-Milano non sono state oggetto di ricorso;

il decreto attuativo della legge n. 144 del 1999, articolo 36 prevede che sia il ministro a decidere la data di inizio della continuità territoriale;

la Sardegna attende questa legge da oltre 50 anni;

oltre 150 miliardi, dalla approvazione della legge, sono disponibili ma non spesi —:

se il ministro intenda aspettare l'esito della decisione del Tar per un decreto contestuale per tutte le rotte;

se il ministro intenda emanare da subito il decreto attuativo sulle rotte Olbia-Roma; Olbia-Milano non oggetto di ricorso. (5-00190)

Interrogazioni a risposta scritta:

TRANTINO e GIANNI MANCUSO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il signor Alessandro Crescenzi, durante un viaggio aereo su rotte internazionali con la compagnia Iberia, ha riportato un grave danneggiamento alla propria carrozzella elettronica per la riparazione della quale, come segnalato nella denuncia di danno alla compagnia in data 1° settembre 2001, sono necessari circa 20 giorni per il reperimento dei pezzi necessari, con la necessità, per lo stesso, di procurarsi a noleggio una carrozzella sostitutiva, con l'esborso di un rilevante deposito cauzionale —:

quali condizioni complessive di garanzia siano in atto per il risarcimento di danni subiti da cittadini italiani in occasione di viaggi con aeromobili di compagnie estere e se esista un fondo cui sia possibile accedere, in tempi brevi, a immediata copertura delle spese necessarie prima che avvenga la liquidazione del danno. (4-00706)

GIANCARLO GIORGETTI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

il valico del Giaggiolo-Stabio per la provincia di Varese riveste notevole importanza dal punto di vista commerciale;

il Comitato provinciale per l'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di Varese ha denunciato le insciose condizioni in cui si trovano il piazzale e gli spazi doganali, di competenza italiana, ricompresi tra la dogana italiana e quella svizzera del suddetto valico commerciale Giaggiolo-Stabio;

in particolare è stato denunciato il fatto che le operazioni doganali vengono svolte in mezzo a buche profonde, asfalto sbrecciato, tombini senza chiusini, tettoie fatiscenti e lampade pericolanti;

tale situazione oltre a ledere la funzionalità e l'immagine del valico comporta rilevanti rischi sotto l'aspetto della sicurezza per coloro che operano e/o transitano nei citati spazi;

sia le associazioni di categoria sia i singoli operatori del settore hanno inviato numerose segnalazioni alla Direzione dell'agenzia della dogana di Varese, la quale purtroppo ha sempre ribadito la mancanza di fondi per affrontare tale emergenza;

più volte le associazioni di categoria sono dovute intervenire direttamente, in prima persona, per sistemare i citati spazi al fine di evitare la chiusura del valico stesso, (ricordando che nei mesi scorsi era stato necessario intervenire per il rifacimento di alcuni tombini la cui rottura aveva addirittura provocato la chiusura del varco in uscita dalla Confederazione elvetica);

la situazione si è ulteriormente aggravata rendendo indispensabile un drastico intervento —:

se il ministro non ritenga opportuno intervenire al fine di evitare che la situazione descritta in premessa possa degenerare provocando addirittura la chiusura del valico con gravi ripercussioni di ordine economico e di ordine pubblico. (4-00709)