

La Camera,

premessò che:

l'ammodernamento della rete infrastrutturale del Paese riveste carattere prioritario nell'azione di governo, come piú volte dichiarato dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, considerato il nesso tra sviluppo economico e mobilità di merci e persone;

la Brianza costituisce una delle zone a piú alta concentrazione di imprese del Paese e, parallelamente, presenta alcuni gravi deficit infrastrutturali, soprattutto nella direttrice di collegamento Est-Ovest, tali da rendere difficoltoso e problematico, anche sotto il profilo ambientale, lo smistamento del traffico su gomma e su ferro,

impegna il Governo

ad adempiere a tutti gli atti perché nel prossimo elenco di opere strategiche da realizzare ai sensi della « legge-obiettivo » sia ricompreso un intervento integrato a favore del territorio brianteo, che contempli la riqualificazione di linee ferroviarie quali la Monza-Molteno-Oggiono e la Segregno-Saronno e la concretizzazione di progetti storici quali la pedemontana e la tangenziale esterna Est di Milano.

9/2032/5. Di Teodoro.

La Camera,

premessò che:

gli incidenti stradali all'interno dell'Unione europea provocano annualmente la morte di 50 mila persone e il ferimento di oltre un milione e mezzo di persone;

la fascia di età piú colpita è quella tra i quattordici ed i venticinque anni, per la quale gli incidenti stradali rappresentano la prima causa di decesso: una persona su tre resta ferita nel corso della sua vita in un incidente;

i costi diretti degli incidenti della circolazione sono pari a circa 45 miliardi di euro; i costi indiretti, compresi i danni fisici e morali subiti dalle vittime e dalle loro famiglie, sono tre o quattro volte superiori, per un importo annuo di 160 miliardi di euro, equivalente al 2 per cento del PNL dell'Unione europea;

la maggior parte dei cittadini, nonché tutte le organizzazioni, associazioni e organismi interessati alla sicurezza stradale, hanno piú volte espresso una profonda inquietudine per le proporzioni drammatiche assunte dal fenomeno e per i dati impressionanti;

l'anno europeo della sicurezza stradale, svoltosi nel lontano 1986, ha messo in risalto inequivocabilmente che una maggior sicurezza sulla strada costituisce una priorità a livello europeo, da realizzarsi attraverso la stretta collaborazione delle organizzazioni internazionali, dell'Unione europea e dei singoli Stati;

da allora sono stati compiuti importanti passi in avanti: nell'Unione europea e negli Stati membri sono state prese alcune misure in campo legislativo e si sono avute numerose manifestazioni e una serie di ricerche sulla sicurezza stradale; eppure, vista la gravità e le proporzioni del problema della sicurezza, le azioni finora intraprese debbono ritenersi insufficienti;

non solo i mezzi finanziari consacrati alla lotta contro l'insicurezza stradale non sono commisurati alla portata di questa tragedia ma gli interventi di prevenzione degli incidenti stradali rimangono molto limitati: essi rappresentano infatti meno del 5 per cento del costo totale degli incidenti, compresi i 60 miliardi di euro spesi dalle assicurazioni per indennizzi e riparazioni;

sebbene si stia manifestando in Europa una tendenza alla riduzione del numero di vittime all'anno — tra cui vi sono molti bambini e giovani — la situazione continua ad essere socialmente inaccettabile, rendendo necessario che tutti gli

attori coinvolti contribuiscano attivamente alla riduzione del numero di vittime;

in tale contesto, l'Italia si pone in contro tendenza rispetto agli altri paesi europei: nel 2000, infatti, la mortalità, anziché diminuire, è aumentata del 5,6 per cento;

è necessario adottare interventi risolutivi per la messa in sicurezza delle strade nonché la predisposizione di soluzioni che possano essere rapidamente recepite nei diversi ordinamenti;

varie organizzazioni non governative e istituzioni o associazioni private hanno approvato al riguardo raccomandazioni concrete e hanno effettuato studi approfonditi che possono costituire un valido complemento alle future azioni nazionali e internazionali;

tali esigenze sono state ribadite con forza nel corso di un recente convegno organizzato alla Camera dei deputati dalla fondazione «Luigi Guccione», in collaborazione con la Federazione europea vittime della strada e l'Associazione italiana vittime della strada, convegno che ha incontrato un notevole successo di pubblico;

gli stessi cittadini europei auspicano misure più incisive in materia di sicurezza stradale, come il miglioramento della qualità delle strade, l'ammodernamento della segnaletica, una migliore formazione dei guidatori, una rigorosa applicazione del codice della strada e relative sanzioni, nonché controlli di sicurezza dei veicoli e campagne di sicurezza stradale;

impegna il Governo

a presentare alla Commissione europea la proposta di istituire il 2003 quale «Anno europeo della sicurezza stradale» e, al tempo stesso, a richiedere alle Nazioni Unite di pensare al 2004 quale «Anno mondiale per la sicurezza stradale», arrivando alla loro preparazione con riunioni formali delle rispettive assemblee, coinvolgendo decisori pubblici e privati, organizzazioni della società civile e tra

queste le organizzazioni delle vittime per la definizione di obiettivi e programmi realistici da porre in calendario entro quelle date.

9/2032/6. Catanoso, Lo Presti, Angelino Alfano, Perlino, Tocci, Realacci, Vermetti, Carboni, Trantino, Vigni.

La Camera,

premesso che:

l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria è stata inserita tra le 19 grandi opere strategiche previste dalla legge obiettivo;

i lavori precedentemente finanziati proseguono molto a rilento con conseguenze gravi sui tempi di realizzazione;

a fronte di una necessità complessiva di circa 11 mila miliardi, allo stato le somme disponibili sono pari a circa 3.200 miliardi;

se si vogliono rispettare i tempi di realizzazione dell'opera previsti per il 2005 non solo devono essere organizzati i lavori in modo tale da consentirne una reale accelerazione, ma devono essere altresì stanziati le risorse che ad oggi ancora sono necessarie,

impegna il Governo

a stanziare le risorse necessarie per il definitivo completamento dell'opera previsto per il 2005;

a dare disposizioni all'ANAS affinché i lavori in corso possano procedere con più speditezza ed in condizioni di sicurezza sia per le migliaia di automobilisti che quotidianamente vi transitano, sia per i lavoratori delle imprese che stanno realizzando le opere.

9/2032/7. Pappaterra, Iannuzzi, Oliverio, Mancini, Camo, Meduri, Molinari.

La Camera,

premesso che:

il completamento e l'ammodernamento della strada E90 (ex strada statale 106 Ionica) costituisce un obiettivo fondamentale per il completamento del corridoio adriatico Bologna- Reggio Calabria e rappresenta uno dei punti di forza della viabilità nazionale;

tale opera era stata inserita dal precedente Governo tra le 18 opere strategiche nazionali e ciò ha consentito negli ultimi anni di finanziare e avviare una parte significativa dei lavori;

in sede di approvazione della legge finanziaria per il 2002 il Governo ha accolto un ordine del giorno che ne chiedeva l'inserimento tra le grandi opere della cosiddetta legge obiettivo;

in seguito all'approvazione della legge n. 443 del 2001 risulta ora compresa solo nell'elenco generale di opere della delibera CIPE, ma non tra le 19 grandi opere strategiche indicate dal ministro Lunardi;

ciò renderebbe obiettivamente più lunghi e incerti i tempi di realizzazione dei lavori ancora occorrenti per il completamento dell'opera,

impegna il Governo

a rivedere le proprie scelte inserendo la E90 (ex strada statale 106 Ionica) nell'elenco delle grandi opere strategiche dell'Italia come annunciato e in forza degli accordi sottoscritti tra il Governo e la regione Calabria.

9/2032/8. Oliverio, Pappaterra, Meduri.

La Camera,

premesso che:

la Brescia-Val Trompia rappresenta un'arteria viaria di fondamentale rilevanza per il comprensorio interessato;

il suddetto comprensorio è una delle aree a maggior tasso di industrializzazione d'Europa e l'attuale sistema infrastrutturale presenta dei limiti nel sostenere adeguatamente il comparto economico e produttivo presente;

il *gap* infrastrutturale rischia di incidere pesantemente sulla competitività del sistema economico produttivo territoriale,

impegna il Governo

a reperire per il triennio 2002-2004 adeguate risorse per l'ammodernamento della Brescia-Val Trompia.

9/2032/9. Delbono.

La Camera,

premesso che:

dalla linea Salerno-Battipaglia-Sicignano-Potenza-Metaponto-Taranto si diparte la tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni (SA)-Lagonegro (PZ)-Cosenza;

da Sicignano degli Alburni a Lagonegro la linea a binario unico, lunga 78 chilometri, è stata gestita dalle Ferrovie dello Stato fino al marzo 1987 e in quella data sono iniziati i lavori di elettrificazione della tratta Battipaglia-Sicignano-Potenza-Taranto, che hanno portato alla sospensione del servizio ferroviario anche sulla tratta Sicignano-Lagonegro;

da Lagonegro la linea continuava verso Castrovillari-Cosenza ed era gestita dalle ex Ferrovie Calabro-Lucane;

la linea Sicignano-Lagonegro, per quasi tutta la tratta, è attrezzata con armamento pesante e, prima del 1987, erano iniziati i lavori per l'attivazione del controllo del traffico centralizzato (CTC), con la posa dei cavi e la sostituzione degli scambi in alcune stazioni con i relativi segnali semaforici che dovevano sostituire quelli preesistenti a vela;

il ripristino della linea, caldeggiato dalle amministrazioni locali, è molto atteso dalla collettività e fungerebbe da volano per l'economia locale;

il collegamento su ferro permetterebbe di raggiungere velocemente, da parte delle popolazioni del Vallo di Diano e del Lagonegrese, i rispettivi capoluoghi di regione;

la linea integrerebbe questa area interna a scarsa vocazione industriale con i mercati del Nord Italia ed europei attraverso il collegamento al porto di Salerno e al costruendo aeroporto di Pontecagnano;

questa infrastruttura, che andrebbe ad integrarsi con l'autostrada Salerno-Reggio Calabria — di cui sono note le difficoltà a rispondere alle richieste di mobilità — darebbe sicuramente un impulso al superamento delle difficoltà che vive l'economia delle zone interne della Campania, della Basilicata e della Calabria;

il Cilento, il Lagonegrese e il Pollino sono da annoverare tra le aree a più basso sviluppo del Paese, anche se ricche di un patrimonio artistico e naturalistico tra i più importanti d'Italia;

la ferrovia attraversa inoltre, senza soluzione di continuità, una vastissima area protetta che include i tre parchi nazionali Cilento-Vallo di Diano (SA), Val D'Agri-Lagonegrese (PZ) e Pollino (CS);

la linea potrebbe integrare il Vallo di Diano — popoloso territorio con importanti centri quali Sala Consilina, Polla e Padula — con Salerno, dove è in costruzione la metropolitana che si estenderà fino a Battipaglia, distante dieci chilometri da Sicignano;

tale linea farebbe uscire dal proprio isolamento il Lagonegrese, collegandolo, attraverso Sicignano, a Potenza, suo capoluogo di provincia, attualmente raggiungibile attraverso un tortuoso percorso stradale,

impegna il Governo

al ripristino della tratta ferroviaria Sicignano degli Alburni (SA)-Lagonegro (PZ) con proseguimento per Castrovillari-Cosenza, dal momento che la linea ferroviaria favorirebbe anche una minore utilizzazione del trasporto su gomma, sia delle persone sia delle merci, con notevoli benefici tanto all'ambiente quanto alla collettività, che paga in quel territorio un contributo altissimo in termini di vite umane per la mancanza di alternativa al trasporto privato.

9/2032/10. Brusco, Sanza, Cozzi, Mazzoni, Giuseppe Gianni, Mereu, Sardelli, Ricciotti, Lezza, Blasi.

La Camera,

premessi che:

il tratto autostradale del Ponente ligure risulta ormai insufficiente, essendo spesso inadeguato, durante il fine settimana, a soddisfare le esigenze del traffico;

la realizzazione di un tratto autostradale da Albenga a Ceva consentirebbe un decisivo alleggerimento per l'« autostrada dei fiori », consentendo alle autovetture che volessero raggiungere il Piemonte di percorrere una diversa direzione;

tale soluzione riporterebbe alla normalità la circolazione autostradale nel Ponente ligure,

impegna il Governo

ad attivarsi al fine di predisporre un progetto per collegare la zona della città di Albenga, direttamente, al basso Piemonte.

9/2032/11. Nan, Cozzi, Bornacin.

La Camera,

premesso che:

la regione Sicilia soffre di numerose difficoltà, che ne rallentano lo sviluppo sociale ed economico, e si trova a sopportare, sul proprio territorio, situazioni che non è azzardato definire di sottosviluppo, con evidenti ripercussioni occupazionali, che vanno a creare quell'*humus* che consente alla criminalità organizzata di affondare le sue radici nella società civile, di crescere e di svilupparsi;

la distanza che separa la Sicilia dal resto d'Italia appare ben maggiore di quella geografica rappresentata dallo Stretto di Messina e tali differenze si riscontrano anche nella dotazione e nelle caratteristiche espresse dal sistema infrastrutturale della regione, che contribuisce ad aggravare tali realtà andandone a compromettere l'appetibilità economica verso i flussi dei capitali nazionali ed esteri;

le infrastrutture territoriali e di trasporto, nei fatti, individuano un importante fattore di competitività territoriale, supportando le strategie di sviluppo locale e regionale. In questo senso la valorizzazione delle strutture di trasporto, nell'ottica dell'intermodalità, andrebbe a determinare una solida base di sviluppo non solo per il tessuto produttivo locale, ma per l'intera regione;

per lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti della regione Sicilia, affinché non rimangano solamente i buoni propositi e le parole, occorre che a queste seguano fatti concreti,

impegna il Governo

a stanziare risorse aggiuntive per la realizzazione di un collegamento ferroviario veloce tra le città di Catania, Siracusa e Ragusa, sia per favorire le sinergie economiche tra il distretto agroindustriale dell'*hinterland* siracusano ed i mercati di sbocco regionali e le più importanti vie commerciali nazionali ed internazionali, sia per dotare di un efficiente sistema di

trasporto, sostenibile ambientalmente ed alternativo alla gomma, l'importante zona industriale di Priolo.

9/2032/**12**. Giuseppe Gianni, Drago, De Laurentiis, Fatuzzo, Cozzi, Brusco, Volonté.

La Camera,

premesso che:

per la regione Sicilia il turismo rappresenta un'essenziale risorsa economica da valorizzare e sostenere attraverso interventi di preservazione del territorio, che non possono prescindere dalla rimozione di tutte quelle infrastrutture obsolete, violentemente antiestetiche e non più in grado di assicurare gli *standard* di sicurezza necessari,

impegna il Governo

a far bonificare le aree attraversate dalle tratte ferroviarie dismesse dalle Ferrovie dello Stato, attribuendo a queste ultime gli oneri finanziari relativi, e a restituirle alle amministrazioni locali;

ad imporre alle Ferrovie dello Stato la bonifica delle medesime aree, relative alla città di Siracusa;

a predisporre interventi relativi alla realizzazione, sulle aree bonificate attraversate dalle tratte ferroviarie dismesse dalle Ferrovie dello Stato, di un'arteria di scorrimento, essenziale a garantire alla città di Siracusa, fortemente esposta al rischio sismico, sia una valida via di fuga alla popolazione residente sia un accesso essenziale agli interventi di soccorso.

9/2032/**13**. Giuseppe Drago, De Laurentiis, Giuseppe Gianni, Volonté.

La Camera,

premesso che:

il Lazio meridionale è un'area geografica sita al confine dei territori appartenenti, da un lato, all'obiettivo n. 1 e,

dall'altro, agli obiettivi nn. 2 e 3 del regolamento (CE) n. 1260/1999 del 21 giugno 1999 ed in tal senso è classificata come zona « cuscinetto »;

tale particolare condizione geografico-amministrativa, intesa come ambito territoriale che separa due aree che beneficiano di differenti agevolazioni comunitarie e nazionali, fa sì che il Lazio meridionale debba sopportare conseguenze pesantissime che danneggiano gravemente le realtà sociali ed economiche che ne sono interessate. In questa regione geografica si riscontrano problematiche uniche che non possono essere affrontate come questioni di carattere generale, ma si devono analizzare in maniera specifica e con cognizioni circostanziate e pertinenti ai fatti. In effetti vi si rilevano condizioni di criticità uniche, che ne impediscono uno sviluppo sociale ed economico adeguato o, ad ogni modo, equivalente a quello permesso ad altre regioni della Comunità aventi le stesse caratteristiche amministrative, ad esclusione delle zone « cuscinetto »;

si è in presenza di un fenomeno molto complesso, che negli ultimi anni è stato oggetto di specifici studi ed analisi, ognuno volto a comprendere quali reali restrizioni e quali limiti alla competitività esso comporta al corrispondente sistema socio – economico locale. Ancora oggi si è in attesa che si definiscano quali misure e provvedimenti di natura regolamentare si debbano adottare per eliminare in maniera efficace i citati ostacoli e, conseguentemente, su quali settori e tematiche fare leva per indirizzare le attenzioni e gli investimenti di quei soggetti che, eventualmente, fossero interessati a ciò, anche e principalmente allo scopo di stimolare lo sviluppo ed assicurare un progresso solido e durevole alla regione in questione;

nelle province di Frosinone e di Latina, che sono gli ambiti territoriali che costituiscono il Lazio meridionale, si stanno espandendo e consolidando positive attività di studi e di ricerche, svolte, promosse ed attuate dall'Università degli studi

di Cassino, d'intesa con altre istituzioni ed enti aventi interessi convergenti;

l'Università degli studi di Cassino ha ritenuto che il futuro e la competitività dei territori appartenenti agli obiettivi nn. 1, 2 e 3 del regolamento (CE) n. 1260/1999, nonché la soluzione alle problematiche che afferiscono alle aree « cuscinetto », si possano conseguire investendo negli studi, nella ricerca e nello sviluppo delle tecnologie e, di conseguenza, realizzando quelle strutture e quelle sedi universitarie che si rendono necessarie allo scopo;

le soluzioni prospettate sono anche quelle che sia il Governo, sia l'Unione europea ritengono strategiche e di riferimento per assicurare sviluppo e competitività agli Stati membri dell'Europa. Non a caso, diversamente dagli anni passati, al nuovo programma quinquennale di ricerca della Comunità, la Commissione ha assegnato maggiori e più consistenti risorse finanziarie, prevedendo accantonamenti cospicui nel bilancio comunitario;

l'Università degli studi di Cassino intende realizzare un centro di studi e di ricerca, denominato « Polo universitario della ricerca e dello sviluppo tecnologico », idoneo a favorire il rilancio qualificato dell'economia ed a stimolare lo sviluppo delle aree svantaggiate centro-meridionali di cui al regolamento (CE) n. 1260/1999. Per la realizzazione del polo universitario è necessario sostenere adeguate spese, finalizzate alla realizzazione delle opere strutturali in cui insediare le sedi per ospitare studenti e personale e per permettere lo svolgimento delle attività istituzionali,

impegna il Governo

ad adottare ogni provvedimento che sia utile per permettere la realizzazione, da parte dell'Università di Cassino, delle opere strutturali del polo degli studi e della ricerca che la medesima università intende istituire nel Lazio meridionale ed in particolare nelle province di Latina e di Frosinone; se del caso, a provvedervi an-

che tramite provvedimenti di natura normativa o ricorrendo a misure amministrative, tra cui quelle previste dall'articolo 55 della legge 28 dicembre 2001, n. 448, inserendo il polo universitario negli interventi attuabili con il Fondo nazionale per la realizzazione di infrastrutture di interesse locale.

9/2032/**14**. Burani Procaccini, Di Virgilio.

La Camera,

premesso che:

il traffico su strada è aumentato in modo impressionante negli ultimi venticinque anni, con un incremento del 600 per cento circa;

il trasporto di merci su gomma rappresenta di fatto il sistema più utilizzato nel nostro Paese;

il numero di mezzi lunghi e pesanti circolanti raggiunge cifre molto elevate, pari ad oltre un milione di veicoli;

oltre il 4,5 per cento degli incidenti che avvengono sulle strade vede coinvolti mezzi pesanti e la scarsa visibilità della sagoma, nelle ore notturne e in condizioni di nebbia, è la causa principale di tale incidentalità;

durante la scorsa legislatura il Parlamento ha approvato la legge 22 marzo 2001, n. 85, recante delega al Governo per la revisione del nuovo codice della strada;

tra i criteri di delega è prevista la necessità di rendere visibile la sagoma dei veicoli lunghi e pesanti,

impegna il Governo

ad adottare tutte le misure necessarie all'attuazione, nel più breve tempo possibile, dell'articolo 2, comma 1, lettera *gg*), della legge 22 marzo 2001, n. 85, prevedendo l'utilizzo di bande retro-riflettenti lungo l'intera sagoma dei mezzi lunghi e pesanti.

9/2032/**15**. Di Gioia.

La Camera,

premesso che:

il territorio di Vibo Valentia versa in una grave situazione di crisi economica ed è collocato dagli indicatori più significativi all'ultimo posto, tra le 103 province italiane, per disoccupazione, situazioni di ritardo di sviluppo e depressione economica, carenze infrastrutturali, sussistenza di forti processi di deindustrializzazione, presenza di gravi fenomeni di degrado sociale, economico e ambientale e mancata valorizzazione del patrimonio storico e artistico;

sono state avviate le procedure per il riconoscimento dell'area interessata come area di crisi ai fini della realizzazione di misure urgenti a sostegno dell'occupazione e per l'utilizzo degli istituti di programmazione negoziata;

tra gli interventi infrastrutturali sul territorio rivestono carattere prioritario le seguenti opere:

1) delocalizzazione dei depositi costieri di carburante dall'abitato di Vibo Marina ad altro sito;

2) variante alla strada statale 18 e alla strada statale 606 per il collegamento con l'autostrada A3;

la Rete ferroviaria italiana (ex FF. SS.) ha dismesso tutte le stazioni e le relative biglietterie nel tratto Eccellente-Pizzolo-Vibo Marina-Briatico-Zambrone-Parghelia-Tropea-Ricadi-Ioppolo-Nicotera-Rosarno, sulla linea Lamezia Terme-Rosarno;

questa linea attraversa la costa denominata «costa degli dei», nel cui tratto insistono un centinaio di insediamenti turistico-alberghieri, con un'elevata capacità ricettiva che determina oltre il 60 per cento dell'introito regionale;

detta tratta ferroviaria è percorsa soltanto da due treni giornalieri, creando gravi disagi agli operatori turistici e all'utenza, soprattutto nella lunga stagione estiva,

impegna il Governo

ad attivare ogni possibile iniziativa finalizzata a promuovere:

1) la delocalizzazione dei depositi costieri di carburante dall'abitato di Vibo Valentia ad altro sito non abitato della città, con conseguente recupero ambientale delle aree dismesse, eliminando il grave ed elevato rischio di incidente ambientale di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 gennaio 1995;

2) interventi sulle infrastrutture viarie, con variante alla strada statale 18 e alla strada statale 106 per il collegamento degli agglomerati industriali con l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, svincolo Vibo-Sant'Onofrio e il collegamento diretto Vibo-Vibo Marina (strada statale 182);

3) la valorizzazione e il potenziamento della tratta ferroviaria Eccellente-Pizzo-Vibo Marina-Briatico-Zambrone-Parghelia-Tropea-Ricadi-Ioppolo-Nicotera-Rosarno, tendenti alla riapertura delle stazioni ferroviarie e delle biglietterie, nonché all'aumento delle corse giornaliere, almeno per il periodo aprile-ottobre, per garantire i collegamenti lungo l'intera tratta Lamezia Terme-Rosarno per il rilancio dell'economia e del turismo calabresi.

9/2032/16. Ranieli, Volonté.

La Camera,

premessi che:

il raddoppio della linea ferroviaria Bologna-Verona costituisce elemento strategico di sviluppo del sistema ferroviario nazionale di collegamento con il Brennero e il Nord Europa e, in numerosi accordi con la Regione Emilia Romagna e gli enti locali interessati, il Governo e le Ferrovie dello Stato si sono impegnati a realizzare gli interventi di raddoppio della tratta S. Giovanni in Persiceto-Poggio Rusco (vedi l'accordo quadro del luglio 1991, l'intesa sul nuovo assetto dei trasporti pubblici

nell'area bolognese del luglio 1994 e il successivo accordo attuativo del luglio 1997);

l'accordo di programma tra lo Stato e la Regione Emilia Romagna, siglato nel maggio 2001, rinnova l'impegno delle Ferrovie dello Stato a dar seguito alle fasi realizzative del raddoppio tra S. Giovanni in Persiceto e Crevalcore e fra Crevalcore e Poggio Rusco;

per la realizzazione delle fasi di cui sopra è indicato il costo di 664.000 milioni di lire, pari a circa 330 milioni di euro, mentre la ricognizione di disponibilità finanziaria evidenzia la cifra di soli 330.885 milioni di lire, pari a circa 170 milioni di euro,

impegna il Governo

a reperire le risorse necessarie per dare corso alla realizzazione della fase Crevalcore-Poggio Rusco del raddoppio della linea Bologna-Verona.

9/2032/17. Guerzoni.

La Camera,

premessi che:

la strada statale dei « due mari » Siena-Pesaro, dapprima annunciata dal Governo nel piano delle grandi opere, è stata inspiegabilmente accantonata;

si tratta di un'opera infrastrutturale importante e socialmente rilevante per i comprensori territoriali interessati,

impegna il Governo

ad inserire tra le priorità infrastrutturali la realizzazione della Siena-Pesaro.

9/2032/18. Bindi.

La Camera,

premessi che:

ai sensi dell'articolo 54 della legge finanziaria 2002, risulterebbe dal Fondo nazionale per il sostegno alla progettazione delle opere pubbliche degli enti locali una disponibilità specifica per la strada statale 51 di Alemagna, variante Vittorio Veneto — traforo di S. Augusta, pari a un milione di euro, (ente assegnatario la provincia di Treviso);

tali risorse sono necessarie per poter attivare la redazione del progetto definitivo dell'intervento «S.S. 51-Variante per il superamento del centro storico di Serravalle in Comune di Vittorio Veneto», secondo gli accordi intervenuti tra la Regione Veneto, l'ANAS e il comune di Vittorio Veneto;

per avviare la progettazione definitiva ed esecutiva dell'opera sono stati assegnati al comune di Vittorio Veneto anche un contributo della regione Veneto di 314.212,38 euro e un contributo dell'ANAS di 209.474,92 euro;

la soprintendenza dei beni ambientali e architettonici del Veneto si è espressa positivamente sul progetto;

la realizzazione del traforo di S. Augusta sarebbe il primo passo verso la salvaguardia del patrimonio storico-artistico-monumentale del centro storico di Serravalle, che attualmente viene attraversato dalla strada statale,

impegna il Governo

affinché venga data la disponibilità delle risorse di cui all'articolo 54 della legge finanziaria per il 2002 per avviare al più presto il progetto definitivo dell'opera, completo anche della documentazione relativa alla valutazione di impatto ambientale, ai fini del suo inserimento, per il relativo finanziamento, nel piano triennale.

9/2032/19. D'Agro, Giuseppe Gianni.

La Camera,

premessi che:

l'articolo 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni e integrazioni, prevede che il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto da emanare secondo le procedure e nei tempi previsti dal comma 5 dello stesso articolo, determini le caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali dei porti di cui alla categoria II, classi I, II e III, nonché l'appartenenza di ciascun scalo marittimo alle classi medesime e le relative funzioni svolte o da svolgere nei porti stessi;

l'articolo 4, comma 5, della citata legge n. 84 del 1994 prevede, altresì, che su tali decreti sia acquisito preliminarmente il parere delle regioni costiere interessate;

tale parere è stato formalmente chiesto dalla competente direzione generale del demanio marittimo e porti del soppresso Ministero dei trasporti e della navigazione con lettera raccomandata del 2 luglio 1996 e, per quanto concerne la Regione Liguria, il parere è stato formalmente dato dal Consiglio regionale con delibera n. 21 del 25 marzo 1997;

a distanza di otto anni, largamente fuori dei termini stabiliti dalla legge, incredibilmente tale decreto non è stato ancora emanato pur essendo noto che il provvedimento sulla classificazione dei porti costituisce *condicio sine qua non* per le ulteriori incombenze amministrative ed operative previste dalla legge n. 84 del 1994, tra le quali, all'articolo 5, la redazione ed approvazione dei Piani regolatori portuali;

l'attuale inerzia dell'amministrazione centrale provoca inconvenienti anche sull'individuazione della competenze amministrative e finanziarie in materia di opere marittime, sulle manutenzioni delle opere già esistenti e sul regime giuridico delle opere stesse, con conseguente situa-

zione di stallo e di confusione tra le amministrazioni periferiche statali e quelle regionali e comunali;

la mancanza di tale provvedimento comporta altresì difficoltà interpretative sull'applicazione dell'articolo 9 della legge 16 marzo 2001, n. 88, recante conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di rilevanza regionale, atteso che non è stato ancora possibile individuare con certezza i porti in parola,

impegna il Governo

ad adottare le misure necessarie per risolvere l'annosa questione prospettata in premessa.

9/2032/20. Bornacin.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge in esame, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, sono state apportate delle importanti modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, con particolare riferimento all'innalzamento del limite di importo superato il quale l'impresa è tenuta ad ottenere un attestato di qualificazione rilasciato dagli organismi di diritto privato di attestazione (c. d. SOA) per partecipare all'appalto (da 150.000 a 258.228 euro) e alla modificazione della durata dell'efficacia della qualificazione (da due-tre anni a tre-cinque anni);

le predette modifiche, nonostante liberalizzino il mercato specie nei confronti delle piccole imprese, determineranno una riduzione delle attività attualmente svolte dalle società organismo di attestazione, con pesanti ricadute non solo in ordine all'esistenza di queste società, ma anche per le inevitabili ripercussioni sui livelli occupazionali del settore;

per ovviare ai predetti effetti negativi è stata apportata una modifica all'articolo 8 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, nel senso che il nuovo regolamento

dovrà definire anche le attività che le società organismo di attestazione possono legittimamente svolgere al di fuori di quelle relative alle procedure di qualificazione,

impegna il Governo

ad individuare nel nuovo regolamento, che sostituirà il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, le nuove attività che potranno svolgere le società organismo di attestazione come, ad esempio, la qualificazione delle società di ingegneria, la validazione dei progetti delle opere pubbliche, la consulenza alle stazioni appaltanti, agli enti territoriali e alle pubbliche amministrazioni in materia di appalti e gestioni di opere pubbliche, la qualificazione degli appalti di fornitura e servizi.

9/2032/21. Mondello.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge in esame, recante disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti, vengono apportate modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109 e, nella specie, all'articolo 8 sulla qualificazione;

dette modifiche non solo prevedono l'innalzamento del livello dei lavori per i quali non è richiesta la qualificazione, ma al tempo stesso estendono da tre a cinque anni la durata dell'efficacia della qualificazione, introducendo entro il terzo anno una verifica di mantenimento di alcuni requisiti;

l'introduzione di tali modifiche, nell'alleggerire i requisiti delle imprese di costruzione partecipanti ai pubblici appalti, determinerebbe pesanti ricadute in termini economici ed organizzativi sull'attività degli organismi di diritto privato (SOA) preposti e costituiti per svolgere tale unica attività;

L'attività di qualificazione nel suo complesso richiede, per gli effetti delle modifiche al complessivo impianto legislativo della legge n. 109 del 1994, una sostanziale revisione del regolamento approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34, recante istituzione del sistema di qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 8 della stessa legge « Merloni »,

impegna il Governo

a) ad emanare, entro sei mesi dall'approvazione del disegno di legge in esame, un nuovo regolamento in sostituzione di quello approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 25 gennaio 2000, n. 34;

b) a redigere il nuovo regolamento in ragione anche del confronto con le associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore;

c) ad assumere idonei provvedimenti volti ad adeguare le tariffe dei corrispettivi per l'attività di attestazione (allegato E al decreto del Presidente della Repubblica n. 34) in misura proporzionale all'estensione del periodo di validità dell'efficacia dell'attestazione;

d) a definire puntualmente l'attività di verifica di mantenimento introdotta e stabilirne i relativi corrispettivi;

e) ad emanare appositi provvedimenti volti ad introdurre un regime fiscale agevolato, nel senso di prevedere un acconto di imposta ed un conguaglio alla fine del quinquennio;

f) a valutare l'opportunità di prevedere idonei incentivi nel caso di messa in liquidazione delle SOA interessate alla procedura, tenuto conto degli effetti distorsivi che l'attività delle stesse può determinare.

9/2032/22. Foti, Catanoso.

La Camera,

premessi che:

la Calabria è afflitta da un grave e perdurante *deficit* infrastrutturale, che è causa di isolamento e di mancato sviluppo per l'intera regione;

per risolvere il suddetto problema è indispensabile un piano di investimenti al fine di potenziare, ed in alcune zone realizzare interamente, un sistema di collegamenti viario e ferroviario di cui, però, nel provvedimento in esame non si ravvisa alcuna traccia;

in mancanza di una politica infrastrutturale, l'unica soluzione per rompere l'isolamento è rappresentata dal potenziamento dei collegamenti aerei da e per la Calabria, che a tutt'oggi sono assai scarsi a causa del fatto che all'aeroporto di Lamezia Terme è in servizio soltanto la compagnia Alitalia, la quale offre voli diretti esclusivamente a Roma e a Milano, le cui tariffe sono assai elevate,

impegna il Governo

a varare gli opportuni provvedimenti per invogliare ed incentivare altre compagnie ad investire in Calabria, al fine di offrire ai calabresi la possibilità di raggiungere le altre regioni d'Italia e di Europa a prezzi contenuti e nel contempo ad aumentare il flusso commerciale verso una regione che ne trarrebbe grandi vantaggi;

a predisporre l'adeguato sostegno alle iniziative prese da una serie di comuni della provincia di Cosenza, come da ultimo la città capoluogo ed i comuni vicini, che hanno stipulato un protocollo d'intesa per la realizzazione di un aeroporto nel territorio del comune di Luzzi.

9/2032/23. Mancini, Oliverio, Camo, Papaterra.

La Camera,

premessi che:

la tratta ferroviaria Catania-Caltagirone attraversa una vasta area ed è di grande interesse ed utilità per la popolazione locale;

tale tratta è utilizzata giornalmente da molti pendolari che si recano per lavoro da Caltagirone a Catania;

il recupero della suddetta tratta giova anche agli agricoltori della zona per il trasporto delle merci,

impegna il Governo

al potenziamento e alla valorizzazione della tratta Caltagirone-Catania, nonché al recupero e all'ammodernamento della stazione di Caltagirone, al fine di assicurare notevoli benefici sia alla collettività che allo sviluppo economico dell'intera area.

9/2032/24. Filippo Maria Drago.

La Camera,

premessi che:

l'Abruzzo è una regione che marcia a due velocità in quanto, sul proprio territorio convivono due realtà distinte e tra loro contrapposte: le zone costiere, popolate e dinamiche, e quelle interne che, invece, si trovano a vivere situazioni che non è azzardato definire di sottosviluppo. Questo forte dualismo rappresenta uno degli elementi di maggiore fragilità dell'intero tessuto socio-economico della regione che, negli ultimi anni, sta vivendo anche una situazione di generale rallentamento economico con evidenti ripercussioni occupazionali;

le differenze tra costa e zone interne si riscontrano anche nella dotazione e nelle caratteristiche espresse dal sistema infrastrutturale locale che, nei fatti, contribuiscono ad aggravare tali realtà influendo sia sulla localizzazione delle atti-

vità produttive sia sulla determinazione della cosiddetta qualità di vita della popolazione residente.

alla sensibilità del Governo non può sfuggire il fatto che le aree interne della regione costituiscono una risorsa e che la diffusa presenza di mestieri e produzioni tipiche, rispettose della natura, andrebbe sostenuta e posta in condizioni di svilupparsi e di competere;

le infrastrutture di trasporto costituiscono un importante fattore di competitività territoriale sia in quanto supportano le strategie di sviluppo sia in quanto prefigurano le condizioni per l'assetto del territorio e le sue connessioni con l'esterno. In questo senso la valorizzazione della viabilità stradale delle zone interne dell'Abruzzo e della Marsica, unitamente alla realizzazione di appropriate strutture intermodali, andrebbe a determinare, oltre che una base di sviluppo e di adeguamento della rete infrastrutturale e della logistica regionale, anche un'importante impulso alla riorganizzazione sia delle imprese che operano nel settore dei trasporti sia dell'intero tessuto produttivo;

il sistema dei trasporti marsicano, in particolare, escluso dai maggiori piani di intervento nazionale e dalle previsioni della « legge obiettivo », sta diventando rapidamente obsoleto e tale situazione rischia di determinare, a breve, uno stato di crisi della mobilità fucense e delle zone interne dell'Abruzzo, con gravi conseguenze sulle prospettive di crescita del sistema industriale, delle condizioni economiche e sociali, e di salvaguardia del contesto ambientale,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa di sua competenza finalizzata:

a) ad autorizzare la spesa di 5.000.000 di euro per l'adeguamento dei tracciati ferroviari per il trasporto di merci e di persone lungo la piana del Fucino anche attraverso l'eliminazione dell'attraversamento del centro abitato di

Avezzano ormai obsoleto e gravemente carente dal punto di vista della sicurezza.

b) ad autorizzare la spesa di 8.000.000 di euro per la riapertura, l'adeguamento e la messa in sicurezza della strada statale n. 82.

c) a destinare 10.000.000 di euro per rendere più moderno, sicuro ed efficiente l'intero sistema dei trasporti delle zone interne della Marsica, così da favorire lo sviluppo di una rete di collegamenti tra la fascia costiera e l'interno e tra queste e le più importanti arterie stradali ed autostradali della regione e le dorsali adriatiche e tirreniche.

9/2032/**25**. De Laurentiis, Giuseppe Gianni.

La Camera,

premesso che:

con l'articolo 6 del disegno di legge n. 2032, recante « disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti », vengono apportate modifiche alla legge 11 febbraio 1994, n. 109, e, in particolare, all'articolo 8 sulla qualificazione;

dette modifiche rendono possibile l'innalzamento del livello dei lavori per i quali non è richiesta la qualificazione;

dette modifiche estendono da tre a cinque anni la durata dell'efficacia della qualificazione, introducendo entro il terzo anno una verifica di mantenimento di alcuni requisiti;

l'introduzione di dette modifiche, nell'alleggerire i requisiti delle imprese di costruzione partecipanti ai pubblici appalti, determinano pesanti ricadute in termini economici ed organizzativi sull'attività degli organismi di diritto privato (SOA) preposti e costituiti per svolgere tale unica attività;

che l'attività di qualificazione nel suo complesso richiede, per gli effetti delle predette modifiche al complessivo impianto legislativo della citata legge n. 109, una sostanziale revisione del regolamento

25 gennaio 2000, n. 34, attuativo del nuovo sistema di qualificazione introdotto dalla legge stessa all'articolo 8;

impegna il Governo

ad emanare entro tre mesi dall'approvazione del disegno di legge in esame un nuovo regolamento, che sostituirà il decreto presidenziale 25 gennaio 2000, n. 34;

a redigere il nuovo regolamento congiuntamente alle associazioni di categoria maggiormente rappresentative del settore;

ad adeguare le tariffe dei corrispettivi per l'attività di attestazione (allegato E del Regolamento n. 34) in misura proporzionale all'estensione del periodo di validità dell'efficacia dell'attestazione;

a definire puntualmente l'attività di verifica di mantenimento introdotta e a stabilirne i relativi corrispettivi;

ad emanare apposita circolare per introdurre un regime fiscale agevolato nel senso di prevedere un acconto di imposta ed un conguaglio alla fine del quinquennio;

a valutare la possibilità di incentivi ed agevolazioni per la liquidazione delle SOA e la formazione di raggruppamenti e fusioni di più organismi;

a valutare nelle sedi appropriate la possibilità di ampliamento delle competenze delle SOA tenendo in conto delle possibili interferenze che le stesse possono creare sul sistema.

9/2032/**26**. Ricciotti.

La Camera,

premesso che:

la strada statale 658 Potenza-Melfi rappresenta un'arteria fondamentale per la Basilicata e l'intero mezzogiorno in considerazione della presenza del polo industriale dell'automobile con lo stabilimento Fiat di Melfi e il suo indotto che occupano oltre 10 mila addetti;

l'opera viaria in oggetto presenta gravi deficit strutturali risultando del tutto insufficiente a sostenere il traffico veicolare, ed in particolar modo quella pesante, diretto da e per gli stabilimenti industriali;

la polizia stradale compartimento regionale di Basilicata ha evidenziato come la maggior parte degli incidenti automobilistici si registra in corrispondenza del cambio-turno alla Fiat;

i prefetti di Potenza e Matera, nonché le diverse amministrazioni ed istituzioni interessate hanno più volte sollecitato interventi per l'ammodernamento della strada statale 658 chiedendone il raddoppio;

la gravità della situazione è confermata dalla tragica cadenza di vittime che si registrano sulla strada statale 658;

la situazione è diventata insostenibile con gravi rischi per la sicurezza e per il processo di sviluppo socio-economico del territorio,

impegna il Governo

a reperire adeguate risorse finanziarie per l'ammodernamento, la messa in sicurezza della strada statale 658 e a finanziarne il raddoppio nei prossimi 5 anni.

9/2032/**27**. Molinari, Boccia, Lettieri, Luongo, Potenza, Adduce.

La Camera,

premesso che:

la strada statale 18 è interessata nei pressi di Maratea (Potenza) da una frana che ne ha messo a rischio la sicurezza della percorribilità;

si tratta di una infrastruttura rilevante per il comprensorio in quanto interessa un'area turistica dalla enorme rilevanza turistica nazionale e internazionale;

regione, provincia di Potenza ed enti locali hanno sollecitato l'intervento della

protezione civile per la messa in sicurezza di una strada fondamentale per la mobilità nell'area sud della Basilicata,

impegna il Governo

a stanziare adeguate risorse nel più breve tempo possibile per la messa in sicurezza e l'ammodernamento della strada statale 18.

9/2032/**28**. Luongo, Molinari, Boccia, Lettieri, Potenza, Adduce.

La Camera,

premesso che:

in data 23 marzo 2002, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, alla presenza del sottosegretario Gianni Letta, il Ministro Marzano, il Ministro Lunardi, il Ministro Maroni, il Ministro Matteoli, nonché il direttore generale del tesoro, professor Domenico Siniscalco, dei rappresentanti di Alitalia e delle parti sociali, dopo giorni di lotte e trattative sindacali, veniva siglato un verbale di intesa che tra l'altro prevedeva l'utilizzo degli strumenti previsti dalla legge n. 236 del 1993 per i lavoratori del trasporto aereo che a seguito degli eventi dell'11 settembre ha subito una crisi senza precedenti;

in occasione della discussione del collegato alla finanziaria 2002 relativo alle infrastrutture alcuni deputati hanno presentato all'articolo 10 del provvedimento in esame, un emendamento che recepiva integralmente il contenuto dell'accordo Governo/sindacati/Alitalia siglato in data 23 gennaio 2002;

in sede di esame le Commissioni competenti per materia (VIII e IX) approvavano, su proposta del viceministro Martinat, all'unanimità l'emendamento di che trattasi;

che improvvisamente e incomprensibilmente l'emendamento medesimo veniva, in Commissione bilancio, dichiarato inammissibile in quanto privo della necessaria copertura finanziaria;

che un simile atteggiamento oltraché apparire incomprensibile contravviene palesemente agli impegni che il Governo aveva assunto di fronte ai lavoratori e alle altre parti sociali, esponendo il Governo medesimo all'accusa di un assurdo voltafaccia di fronte alle legittime aspettative dei lavoratori del trasporto aereo;

tutto ciò premesso,

impegna il Governo

a presentare entro 30 giorni un provvedimento specifico che recepisca i contenuti dell'accordo del 23 gennaio 2002, liberamente sottoscritto dai rappresentanti del Governo e dalle parti sociali e sindacali.

9/2032/29. Tidei, Mazzarello, Duca, Raffaldini, Adduce, Albonetti, Panattoni.

La Camera,

premessi che:

nella provincia di Palermo esistono alcune zone in cui bisogna investire in legalità e sviluppo per far crescere i livelli produttivi e nel contempo attrezzare il territorio in una lotta sociale « efficace e condivisa » contro la penetrazione mafiosa;

nella zona del corleonese è in atto un inedito e positivo processo di cambiamento culturale, sociale, politico che va seriamente incoraggiato per affermare e radicare la cultura della legalità ed il ruolo democratico delle istituzioni; è indispensabile bloccare tutti i tentativi da parte della mafia di ripristinare il vecchio e consolidato controllo del territorio; nel corleonese è in atto uno sforzo straordinario di valorizzazione delle piccole e medie imprese attraverso la realizzazione del patto territoriale Alto Belice-Corleonese (fra i pochi selezionati come « patto pilota » dall'Unione europea) che per potersi sviluppare appieno necessita di un parallelo intervento del sistema viario; la città di Corleone è punto di riferimento

per tutta la zona per via dei servizi che offre per cui potrebbe, se collegata bene con gli assi viari Palermo-Trapani, Palermo-Sciacca, Palermo-Agrigento e Palermo-Messina, facilitare il decollo di un consolidato e fecondo autosviluppo del territorio;

per quanto riguarda la realtà territoriale di Termini Imerese ci troviamo di fronte ad una zona dalle enormi potenzialità, per molta parte inesprese o impossibilitate ad emergere a causa di una disattenzione istituzionale, ai vari livelli che ne ha bloccato uno sviluppo produttivo sano ed ecocompatibile. Per questa realtà è necessario potenziare due strutture strategiche: il porto e la zona industriale. Per quanto riguarda il porto è necessario intervenire con un progetto mirato a ristrutturarne l'area in tre direzioni: diporto per sviluppare il turismo; peschereccio per la marineria locale affinché possa mantenere e migliorare i livelli produttivi ed occupazionali della pesca; commerciale per creare un centro intermodale di smistamento merci per tutta l'area della provincia di Palermo e delle altre zone della Sicilia occidentale visto che su Termini Imerese insistono importanti nodi autostradali e ferroviari. Per quanto riguarda la zona industriale va completata la infrastrutturazione dei vari servizi: depuratori, acqua, luce, metano, capannoni, area verde... per sperimentare una zona franca di « nuova generazione » in cui siano garantiti alti livelli di convivenza per lo sviluppo economico e alti livelli di legalità per impedire le infiltrazioni mafiose;

impegna il Governo

ad adempiere a tutti gli atti previsti dalle normative nazionali e comunitarie e ad inserire nella prossima legge obiettivo:

a) la previsione, in accordo all'iniziativa della regione siciliana e della provincia di Palermo, di interventi per il miglioramento della rete viaria di tutto il corleonese;

b) il completamento del porto di Termini Imerese in chiave integrata rispetto alla sua vocazione turistica, ittica e commerciale;

c) completare l'area industriale e costruire una sperimentale zona franca.

9/2032/**30**. Lumia.

La Camera,

premessi che:

nella rete ferroviaria di interesse nazionale e comunitario è compresa la linea jonica Metaponto-Sibari-Crotone-Catanzaro-Roccella-Reggio Calabria;

tale linea è a un solo binario e i treni che vi transitano sono a gasolio;

la strada statale 106, che è l'unica via di accesso lungo il versante ionico alle regioni Calabria, Basilicata e Puglia e svolge funzioni di connessione con le aree interne, non è facilmente percorribile ed è ad alto rischio di incidenti stradali;

l'aeroporto di Crotone non garantisce più di un volo giornaliero per Roma, né collegamenti con le altre principali città italiane;

il potenziamento e la velocizzazione della tratta ferroviaria ionica, nonché l'ammodernamento della strada statale 106 sono condizione necessaria per consentire alle zone interne ed impervie di uscire dall'isolamento;

l'adeguamento del sistema viario e ferroviario è anche uno dei presupposti per una reale crescita del territorio e per il suo sviluppo economico, sociale e turistico;

impegna il Governo

ad attivare ogni possibile iniziativa finalizzata;

1) all'elettrificazione e al raddoppio della tratta Sibari-Crotone-Catanzaro Lido, in particolare in prossimità delle

principali aree urbane dove il semplice binario non presenta capacità sufficiente per i servizi locali;

2) alla riqualificazione delle principali stazioni e alla realizzazione delle attrezzature necessarie per la intermodalità (parcheggi, autostazioni);

3) alla realizzazione di un sistema viario che sostituisca l'attuale strada statale 106 al fine di permettere collegamenti più sicuri e veloci con le zone interne e lungo tutto il versante costiero dello Jonio, creando i presupposti per il rilancio economico e sociale del territorio.

9/2032/**31**. Mereu, Dorina Bianchi.

La Camera,

esaminato l'A.C. 2032-A recante « Disposizioni in materia di infrastrutture e dei trasporti »;

preso atto che l'articolo 14 prevede interventi per i campionati mondiali di sci alpino del 2005 in Valtellina, volti alla realizzazione delle strutture viarie di trasporto e degli impianti sportivi e di servizio funzionali allo svolgimento dei campionati stessi;

tenuto conto che ai fini dell'attuazione di tali interventi sono autorizzati limiti d'impegno quindicennali di 5.164.569 euro a decorrere dall'anno 2002, 5.164.569 euro a decorrere dall'anno 2003 e di soli 164.569 euro a decorrere dall'anno 2004;

tenuto conto altresì che i progetti esecutivi in corso di redazione da parte della regione Lombardia rientrano nel primo programma delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, approvato dal CIPE in attuazione della legge obiettivo, ed in particolare alla voce accessibilità Valtellina (Campionati mondiali di sci) – tangenziale di Sondrio, variante Morbegno, variante Valchiavenna potenziamento strada statale 36, strada statale 38, strada statale 39;