

suale abbiano attribuito a terzi, prima della apertura della stessa, il diritto al trasferimento della proprietà;

c) dovrebbe comunque essere consentita ai terzi la possibilità di invocare la sospensione, notificando all'organo preposto alla amministrazione del patrimonio dell'ente assoggettato a procedura, i documenti contrattuali che comprovano l'attribuzione in loro favore del diritto al trasferimento della proprietà e, ove i terzi che avessero acquisito il diritto al trasferimento della proprietà, formulassero rinuncia alla sospensione, con dichiarazione notificata all'organo preposto alla amministrazione del patrimonio dell'ente assoggettato a procedura, il procedimento di vendita avrebbe regolare corso —:

quale sia la posizione del Ministro interrogato in ordine alle problematiche descritte in premessa e se, al fine di ottenere una sollecita risoluzione delle connesse vicende, non ritenga di promuovere l'adozione, da parte del Governo, di un apposito provvedimento di urgenza. (4-02891)

* * *

INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Interrogazione a risposta in Commissione:

COLLÈ, BRUGGER, DETOMAS, ZELLER e WIDMANN. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

a seguito degli eventi alluvionali dell'ottobre del 2000 la linea Chiasso-Aosta, collegamento ferroviario della regione Valle d'Aosta con il resto d'Italia, è stata interrotta per i gravi danni subiti dalle infrastrutture;

il 17 ottobre del 2001, in risposta ad un'interrogazione a risposta immediata su questo argomento, (3-00321) il Ministro Lunari rispose che «il completamento delle opere necessarie alla riapertura della linea in argomento è previsto per la fine del mese di settembre 2002 »;

da informazioni recentemente ricevute da fonti competenti, si è appreso che ormai i termini previsti per la messa a disposizione della tratta non potranno essere rispettati, e che quindi si andrà incontro ad un sicuro ritardo non facilmente calcolabile —:

quali siano i tempi per il completamento della tratta ferroviaria e se non ritenga il Governo, visti i gravi disagi arrecati da tempo alla popolazione locale, di impegnarsi a garantire, entro la scadenza inizialmente prevista del mese di settembre 2002, almeno la riapertura della tratta Aosta-Point Saint Marin. (5-00912)

Interrogazioni a risposta scritta:

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

il Governo ha reso disponibili circa 62 milioni di euro (120 miliardi di lire) per la realizzazione del nuovo centro di sperimentazione, certificazione e ricerca sui rotabili di Firenze-Osmannoro, parte qualificante del cosiddetto, polo tecnologico ferroviario fiorentino;

l'investimento complessivo è pari a circa 105 milioni di euro, in parte finanziato da fondi interni al gruppo Ferrovie dello Stato;

il finanziamento pubblico dell'opera è stato garantito allo scopo di far sorgere la principale struttura italiana di ricerca scientifica applicata al settore del trasporto ferroviario ed a via guidata, competitiva a livello europeo, nonché per costituire il centro nazionale ed europeo;

per raggiungere gli scopi di cui sopra è necessario che l'opera sia dotata di tutti gli impianti tecnologici previsti dal progetto originario (compresa la galleria del vento). La quantità e la qualità della tecnologia ivi prevista costituiscono i due fattori trainanti attraverso i quali promuovere la crescita dell'industria ferroviaria nazionale, garantirne la competitività ed

evitare l'ulteriore colonizzazione tecnologica da parte di importanti gruppi europei. Inoltre lo sviluppo di tecnologie innovative e di componenti di interesse ferroviario che l'opera è in grado di stimolare, supporta anche la piccola e media industria operante nel settore dell'alta tecnologia;

le risorse stanziare dal Governo sono erogate attraverso Rete Ferroviaria Italiana, mentre il *know-how* tecnico progettuale risiede presso l'unità tecnologica del materiale rotabile (Utmr) di Firenze, struttura di Trenitalia che ha coordinato la preparazione delle specifiche tecniche degli impianti tecnologici, di concerto alle università di Firenze, Pisa, Milano e Napoli —:

come il Governo intenda portare a termine la realizzazione dell'opera, quale strumento primario di ricerca per l'ingegneria applicata, e quali siano i tempi di realizzazione dell'opera completa, ciò anche in relazione all'ipotesi di riorganizzazione di Trenitalia che potrebbe implicare lo svuotamento di competenze della struttura che ha progettato il Cso (Utmr) ed una dispersione del *know-how* ferroviario attualmente ivi concentrato. (4-02867)

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

il tratto ferroviario Melito Porto Salvo-Roccella Jonica-Catanzaro Lido -Lamezia Terme sul versante jonico, a seguito di un processo di irresponsabile degrado ed abbandono, versa in uno stato di inefficienza abnorme e i veicoli che necessariamente ancora circolano su quello che resta della ferrovia sono obsoleti sudici e malsicuri e mancano totalmente di manutenzione;

le vie d'accesso per raggiungere questo lembo di terra (140 chilometri di costa bellissima e con una chiara vocazione turistica) sono il male emblematico che lo costringe a rimanere fuori dai circuiti commerciali e turistici a livello nazionale ed internazionale, infatti nel territorio non

esiste alcuna superstrada né tantomeno autostrada, l'unico tratto ferroviario è il tratto trasversale Lamezia Terme-Catanzaro Lido (47 chilometri) che collega il Tirreno alla costa jonica e che, già chiuso al traffico nelle ore notturne, pare destinato alla chiusura totale e dal prossimo mese di giugno sarà soppresso l'unico *intercity* attualmente in transito sulla ferrovia jonica che collega Reggio Calabria a Roma e Firenze;

alle popolazioni residenti interessate viene negato il diritto di usufruire e di godere di servizi efficienti e le costringe a spostarsi con i propri mezzi sul versante tirrenico per poter utilizzare linee ferroviarie più adeguate;

dal 1998 esiste un « Comitato spontaneo di cittadini per la difesa ed il potenziamento della ferrovia jonica », con sede in Roccella Jonica, che più volte ha sottoposto agli organi istituzionali competenti la gravità della situazione, senza ottenere l'interessamento che il caso richiedeva;

il piano regionale dei trasporti, approvato dal consiglio regionale della Calabria il 3 marzo 1997, prevedeva:

a) il potenziamento della linea Jonica (attraverso l'elettrificazione ed il raddoppio della tratta Sibari-Reggio Calabria e la realizzazione di un collegamento elettrificato su un nuovo tracciato tra Lamezia Terme e Catanzaro Lido e la trasformazione in metropolitana di superficie del collegamento esistente), e non, come è avvenuto, il quasi smantellamento;

b) la riqualificazione delle principali stazioni, e non la chiusura;

c) l'offerta di servizi diretti e veloci con il centro-nord, e non il taglio sistematico degli stessi, con conseguente allontanamento dell'utenza dal trasporto pubblico;

d) l'integrazione tra ferrovia, strade e mare attraverso un'attenta politica dei trasporti che avesse nell'intermodalità il suo punto di forza;

nell'ultima legge finanziaria, nel settore del trasporto ferroviario, nonostante le innumerevoli richieste del Comitato summenzionato, nessun contributo è stato destinato al potenziamento del tratto ferroviario in questione, perdura quindi la condizione di abbandono e isolamento di questo angolo d'Italia con il Nord del Paese —;

se il Governo intenda riconsiderare la situazione trasporti ferroviari nella regione Calabria e in particolare nel territorio in questione;

se non ritenga opportuno individuare soluzioni per integrare le vie di comunicazione e i collegamenti tra la Calabria e le regioni del nord che non vanificherebbero l'arduo lavoro di semplici cittadini, operatori commerciali e turistici, amministrazioni comunali, da sempre impegnati a cercare di valorizzare e rendere giustizia ad un territorio ricco di grandi risorse storiche, naturali e paesaggistiche, che senza un'adeguata attenzione per la mobilità si vedrà ancora costretto a rinunciare alle possibilità di sviluppo economico derivanti dai flussi turistici. (4-02868)

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

la realizzazione della variante alla strada statale 12 in territorio del comune di Isola della Scala (Verona) iniziò nel lontanissimo 1974 quando venne approvato il progetto esecutivo con decreto ministeriale;

l'opera consisteva di due lotti ed era seguita dall'ANAS Compartimento della viabilità per il Veneto;

nel 1980 fu appaltato il primo lotto, terminato nel 1984. Il secondo lotto diviso in due stralci venne progettato nel 1992 per un importo di 19 miliardi di lire e fu appaltato nel 1994: esso non ha avuto mai concreto inizio. Le cause del mancato inizio dei lavori sono riconducibili ad inadempienze e ritardi da parte dell'im-

presa prova ne sia il fatto che venne nominato un commissario *ad acta* nella persona dell'avvocato Mandò che dispose la risoluzione del contratto di appalto;

lo stesso commissario *ad acta* invitò l'ANAS a procedere all'adeguamento del progetto esecutivo;

i lavori del secondo stralcio sono stati aggiudicati e consegnati all'impresa SACIC spa in data 8 marzo 1996 ed hanno avuto svolgimento regolare fino al settembre del 1996 data in cui vennero sospesi per redigere una perizia di variante tecnica giuste prescrizioni raccomandate dal Consiglio di amministrazione dell'ANAS in fase di approvazione del progetto; la pratica dopo i necessari approfondimenti è stata trasmessa alla direzione generale dell'ANAS che ha invitato il Compartimento Veneto a ridurre la suddetta perizia entro il quinto dell'importo contrattuale; in data 9 marzo 1998 il Compartimento Veneto ha fatto presente alla direzione generale che tale riduzione avrebbe comportato alcuni problemi tecnici per la buona riuscita dei lavori; attualmente il Compartimento Veneto dell'ANAS è ancora in attesa del parere da parte della direzione generale; frattanto è in corso di risoluzione il contratto d'appalto con l'impresa SACCIC;

con decreto-legge n. 67 del 26 marzo 1997 il progetto è stato inserito nel decreto sblocca cantieri;

ciò nonostante ancor oggi non sono stati individuati e determinati i tempi per il completamento dell'opera, mentre non sono più procrastinabili le esigenze di assicurare una arteria viaria alternativa alla menzionata strada statale 12 vitale per l'economia ed anche per la mobilità ordinaria del territorio di questa parte importante della provincia di Verona —;

quali iniziative intenda assumere per assicurare una rapida conclusione dell'opera e quali eventuali interventi urgenti il Governo abbia in animo di intraprendere per definire quest'opera iniziata nel 1974. (4-02875)

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

la tratta Siracusa-Cassibile che interessa i comuni della zona sud della provincia è da oltre un anno con due interruzioni che rendono difficile e pericoloso il transito sul litorale:

la suddetta tratta aveva inizialmente una proprietà frammentaria e il punto dove si registrarono nello scorso anno due incidenti a poche settimane di distanza l'uno dell'altro era quello di competenza del comune di Siracusa;

l'amministrazione comunale non avendo più risorse disponibili cedette la sua quota all'Anas, che si era impegnata a risolvere definitivamente la questione una volta divenuta proprietaria dell'intera tratta, ma allo stato attuale non ha ancora provveduto —:

quali iniziative intenda adottare per ripristinare al più presto il tratto Siracusa-Cassibile che è di vitale importanza per lo snellimento del traffico nella fascia costiera di Siracusa, per consentire il rapido raggiungimento della provincia di Ragusa ed evitare ulteriori gravi incidenti.

(4-02876)

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

un treno eurostar di Trenitalia, azienda delle Ferrovie dello Stato spa, impiega circa 6 ore e 20 minuti per coprire i 662 km della tratta Roma Termini-Torino Porta Nuova, effettuando, escluse le stazioni di partenza e di arrivo, ben 10 fermate intermedie (Roma Ostiense, Grosseto, Livorno Centrale, Pisa Centrale, La Spezia Centrale, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Alessandria, Asti), con una velocità media di 104,5 km/h;

un treno del medesimo tipo impiega, invece, 4 ore e 30 minuti per coprire i 632 km della tratta Roma Termini-Milano Sta-

zione Centrale, effettuando soltanto due fermate intermedie (Firenze S.M.N. e Bologna Centrale), con una velocità media di 140,4 km/h;

praticamente a parità di chilometraggio, un biglietto eurostar di prima classe per la tratta Roma Termini-Milano Centrale costa 67,14 euro, mentre un analogo biglietto per la tratta Roma Termini-Torino Porta Nuova, nonostante le maggiori difficoltà di collegamento, costa 69,00 euro —:

quali siano le ragioni di situazioni oggettivamente tanto diverse;

quali iniziative nei confronti di Trenitalia si intendano adottare per rendere più agevole e più compatibile il collegamento ferroviario tra la Capitale della Repubblica ed una delle città più popolate del Paese e più rilevanti sotto il profilo economico e commerciale, e cioè Torino.

(4-02887)

* * *

INTERNO

Interrogazioni a risposta scritta:

COSSA e MARRAS. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

il centro di Sant'Antonio di Santadi è una frazione del comune di Arbus (Ca) che versa in una situazione di singolare isolamento, distando, come percorrenza stradale, 35 chilometri dal comune di appartenenza, 32 chilometri dal Comune di Terralba 18 chilometri dal comune di San Nicolò Arcidano, 30 chilometri dal comune di Guspini;

le strade di collegamento con tali centri sono pericolose e dissestate per lunghi tratti;

nella località di Sant'Antonio non è presente alcuna infrastruttura o servizio pubblico (farmacia, guardia medica, carabinieri, uffici postali e scuole);