

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 4577

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa del senatore SCIVOLETTO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 APRILE 2000

—————

Rifinanziamento della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il
raddoppio della strada statale 514 Ragusa-Catania

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge intende rifinanziare l'articolo 11 della legge 17 maggio 1999, n. 144, per consentire il completamento dei lavori per il raddoppio della strada statale Ragusa-Catania.

La provincia di Ragusa, pur in presenza di una notevole crescita produttiva ed imprenditoriale, evidenziata anche dai più recenti indicatori economici e statistici, risulta una delle province più sfavorite nei collegamenti con il resto della Sicilia, con il Paese e con l'Europa, sia dal punto di vista dell'accessibilità al capoluogo e agli altri comuni, sia dal punto di vista delle condizioni dei collegamenti, sia dal punto di vista della sicurezza.

Infatti, mentre i recenti rilevamenti statistici rivelano notevoli progressi nei diversi campi della vita produttiva e civile del territorio, viceversa gli indicatori sulle dotazioni infrastrutturali vedono Ragusa agli ultimissimi posti della graduatoria nazionale. La ricerca, ad esempio, sulle infrastrutture delle province italiane dell'Istituto «Tagliacarne» pubblicata sul *Sole 24 ore* del 27 dicembre 1999, documenta una posizione assai arretrata della provincia di Ragusa: penultima al 102° posto su 103.

La necessità di assicurare un collegamento funzionale, rapido e sicuro, sia con le province limitrofe sia con il resto della Sicilia e del Paese, costituisce dunque una priorità, essendo evidente come tale condizione retroagisca negativamente sulla qualità e competitività delle attività produttive locali, nonché sulla sicurezza di un territorio peraltro ad alto rischio sismico.

L'assenza di rete autostradale, la mancanza di una struttura aeroportuale, la presenza di una rete ferroviaria antiquata -

non elettrificata e con un tracciato farraginoso e a binario unico -, le condizioni carenti della statale 115, del tutto superata rispetto al volume e alla necessità del trasporto attuale, le caratteristiche complessive della rete viaria, inadeguata rispetto alla configurazione delle moderne infrastrutture, si pongono in netto contrasto con i dati sulla crescita economica e sullo sviluppo dell'aerea, riducono la competitività delle imprese operanti sul territorio e la possibilità di attrarre ulteriori investimenti.

Questo è il quadro generale in cui si è posta la necessità di fronteggiare urgentemente lo stato di arretratezza infrastrutturale dell'aerea.

Da questa consapevolezza nasce l'ordine del giorno presentato dai senatori Scivoletto, Salvi ed altri, accolto dal Governo e approvato dall'Assemblea il 21 novembre 1997, durante la discussione del disegno di legge finanziaria per il 1998, con il quale «si impegna il Governo: ad operare per il superamento del grave divario esistente in provincia di Ragusa tra realtà produttiva avanzata e rete infrastrutturale arretrata, inserendo l'aerea tra le priorità nei programmi di investimenti relativi alla viabilità e ai trasporti, con particolare riferimento al raddoppio della strada statale Ragusa-Catania; all'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela; all'ammodernamento della strada statale 115; alla elettrificazione e velocizzazione della tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela, all'attivazione del porto di Pozzallo e al ripristino della struttura aeroportuale all'interno dell'ex base missilistica di Comiso».

Con questa visione moderna ed avanzata di un sistema integrato dei trasporti, si è già operato, in questi anni, su diversi versanti, conseguendo risultati di indubbio ri-

lievo. Su questo indirizzo preciso indicato dal Senato della Repubblica, il Governo nazionale si è coerentemente mosso, mantenendo, anche d'intesa con la Regione siciliana, gli impegni assunti.

Si può affermare che con il terzo millennio si è aperta una fase nuova per la provincia di Ragusa che, grazie all'azione dei governi di centrosinistra, a livello nazionale e regionale, si avvia a superare concretamente il problema storico della perifericità e dell'isolamento e a diventare un'area significativa di sviluppo e di relazioni commerciali e culturali fra il Mediterraneo e l'Europa.

Si pensi, infatti, al finanziamento dell'autostrada Siracusa-Ragusa-Gela, realizzato sino a Gela con i fondi dell'Agenda 2000; all'appalto dei lotti autostradali «Avola», «Noto», «Rosolini», effettuato nelle ultime settimane, e alla progettazione dei lotti successivi per il relativo conseguente appalto; all'accordo di programma raggiunto tra Governo regionale, Ferrovie dello Stato S.p.a. e Ministero dei trasporti, che ha portato, tra l'altro, al finanziamento della elettrificazione della tratta ferroviaria Siracusa-Ragusa-Gela; allo stanziamento dei primi 100 miliardi per la realizzazione dell'aeroporto di Comiso; al potenziamento dell'infrastruttura portuale di Pozzallo e alla prossima istituzione della Capitaneria di porto. Tutto ciò, assieme al potenziamento della rete viaria di cui al presente disegno di legge, può porre le premesse per una seria prospettiva di sviluppo dell'area.

In questa prospettiva, si colloca l'esigenza di un impegno risolutivo volto ad affrontare la questione del potenziamento e del raddoppio della superstrada Pozzallo Ragusa-Catania.

Quest'ultima, infatti, da un lato rappresenta lo strumento di collegamento decisivo con la direttrice Catania-Messina che, in-

sieme e forse più dello stesso collegamento con il capoluogo regionale di Palermo, rappresenta uno snodo decisivo per assicurare un collegamento rapido ed efficace con il resto del Paese e con l'Europa. In definitiva, il potenziamento di tale infrastruttura si pone come fondamentale collegamento per lo sviluppo dei rapporti civili ed economici con l'area ragusana, anche in virtù della presenza dell'aeroporto, dell'Università e delle principali strutture ospedaliere.

Il potenziamento e il raddoppio di tale arteria stradale, ormai inadeguata a fronteggiare le necessità dell'area, andrebbe ad integrarsi con l'anello autostradale, ora in corso di realizzazione lungo la fascia costiera, costituendo, così, un valido asse di penetrazione nell'interno della provincia, e di distribuzione e selezione del traffico.

L'attuale collegamento con Catania va perciò migliorato intervenendo sulla strada statale 514, nonché sul tratto della strada statale 194 fra il bivio di Vizzini e la strada statale Siracusa-Catania, prevedendo il raddoppio della carreggiata e i lavori di modifica dei punti di maggiore tortuosità e pericolo per incroci ed innesti ad alto rischio. L'attuale strada statale 514 e il tratto della strada statale 194 prima richiamato sono del tutto insufficienti alla bisogna e diventano, a tratti, pericolosi ed ormai obsoleti come peraltro dimostrano gli innumerevoli segnali di limite di velocità a 40/50 Km orari di cui è disseminato il tracciato.

Il presente disegno di legge intende fronteggiare tali necessità predisponendo il rifinanziamento dell'articolo 11 della legge 17 maggio 1999, n. 144, per consentire il completamento dei lavori per il raddoppio della strada statale Ragusa-Catania, secondo la strategia di impegno del Governo per lo sviluppo del Mezzogiorno che ha caratterizzato le manovre finanziarie degli ultimi anni.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Al fine di assicurare il completamento dei lavori per la realizzazione del raddoppio della strada statale Ragusa-Catania, di cui all'articolo 11 della legge 17 maggio 1999, n. 144, sono autorizzati il limite di impegno decennale di lire 20 miliardi a decorrere dall'anno 2001 e un finanziamento pari a di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 2000, 2001 e 2002.

Art. 2.

1. All'onere derivante dall'attuazione dell'articolo 1, pari a lire 5 miliardi per l'anno 2000 e a lire 25 miliardi per ciascuno degli anni 2001 e 2002, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei lavori pubblici.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.