

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

La XIII Commissione,

premesso che:

durante il mese di aprile 1997, l'Italia è stata investita da una serie eccezionale ed imprevedibile di cambiamenti delle condizioni climatiche;

ad un lungo periodo di siccità ha fatto seguito un immediato abbassamento della temperatura, con gelate notturne di vastissima e profonda intensità;

gli eventi naturali calamitosi di aprile hanno distrutto gran parte delle colture agronomiche, in particolare ortofrutticole, appena messe a dimora e che avrebbero dovuto assicurare produzione vendibile e quindi reddito agli agricoltori che le avevano impiantate;

pur troppo, l'unico strumento che agisce, anche se parzialmente, in favore degli agricoltori danneggiati dalle citate calamità naturali è il fondo di solidarietà nazionale, che, tramite meccanismi stabiliti dalla legge 14 febbraio 1992, n. 185, concorre, con provvidenze diversificate, al ripiano dei danni causati. Esso opera attraverso il procedimento della liquidazione a « rendicontazione », una pratica amministrativa assai tortuosa che provoca lungaggini interminabili e tempi insostenibili per l'erogazione delle provvidenze riconosciute, ciò che è stato causa della chiusura di moltissime aziende, spesso oppresse dai ricatti degli usurai o fatte fallire per esposizioni bancarie;

attualmente, moltissimi agricoltori, soprattutto delle regioni del meridione e del centro, nell'attesa, forse vana, di ottenere le scarse provvidenze del fondo di solidarietà nazionale, rischiano di essere travolti dal peso degli oneri derivanti dalla conduzione delle loro attività, spese e costi fissi che devono comunque sostenere, an-

che non avendo il reddito che sarebbe giunto al termine dell'annata agraria che è andata completamente distrutta;

le ripercussioni critiche conseguenti alle calamità naturali sopra citate richiedono interventi urgenti e di carattere generale che ne limitino gli effetti negativi e garantiscano la sopravvivenza degli agricoltori danneggiati, misure certamente irrealizzabili facendo ricorso esclusivamente alle scarse risorse del fondo di solidarietà nazionale;

impegna il Governo:

a provvedere a modificare le procedure attraverso cui si erogano le provvidenze concesse dal fondo di solidarietà nazionale tramite la legge 14 febbraio 1992, n. 185, in modo da semplificare i passaggi tecnici e permettere ai beneficiari di ottenere con rapidità e certezza i contributi riconosciuti per il ripiano dei danni provocati dalle calamità naturali;

a prevedere, in fase di elaborazione della legge finanziaria per il 1998, ulteriori finanziamenti per il Fondo di solidarietà nazionale;

a richiedere all'Unione europea la concessione di nuovi fondi economici da trasferire, a titolo di integrazione straordinaria, agli agricoltori danneggiati dalle calamità esposte in premessa;

a disporre la sospensione del pagamento di tutti gli oneri, fiscali, creditizi e previdenziali, risultanti a carico degli agricoltori le cui produzioni siano state danneggiate dalle avversità atmosferiche verificatesi durante lo scorso mese di aprile.

(7-00260)

« Pecoraro Scanio ».

La XII Commissione,

premesso che:

le mutilazioni sessuali femminili praticate in più di quaranta Paesi del mondo — secondo l'Organizzazione mondiale della sanità, la Commissione delle

Nazioni unite per i diritti umani, numerose organizzazioni non governative e gruppi di donne organizzati — lungi dall'essere abbandonate come pratiche disumane, avrebbero negli ultimi anni subito addirittura un incremento;

oltre centoventi milioni di donne nel mondo, nell'Africa sahariana, in Egitto, Sudan, Somalia, Asia e territori australi soffrono per tutta la vita a causa di gravi ferite;

alle mutilazioni vengono sottoposte adolescenti, bambine e neonate;

secondo alcuni dati, nel 1995 il numero di bambine che hanno subito queste mutilazioni è cresciuto di circa due milioni e mezzo;

la pressione familiare e sociale per imporre queste mutilazioni è molto forte in tutti i ceti sociali, nelle campagne, nelle città in cui si continua a praticarle per ragioni religiose, sociologiche, psico-sessuali, igieniche;

queste tradizioni arrivano anche tra le comunità straniere nei paesi occidentali, dove la pratica inaccettabile è tutt'altro che infrequente;

in Inghilterra e in Canada sono state approvate leggi specifiche per evitare tali pratiche aberranti;

appare necessario far capire alle donne immigrate, che si trovano in un contesto culturale diverso, che quello delle mutilazioni sessuali non è un passaggio obbligato per l'integrazione sociale delle loro figlie e che il rifiuto all'infibulazione non avrà come conseguenza l'emarginazione delle ragazze, anzi il contrario,

impegna il Governo:

ad avviare un'indagine conoscitiva al fine di verificare se esistano eventuali pratiche mutilanti a danno di bambine straniere sul territorio nazionale;

ad emanare direttive per evitare nel modo più assoluto che, per qualsiasi motivo, pratiche discriminanti e disumane

possano svolgersi nel nostro Paese sia in cliniche compiacenti, sia in modo illegale e improvvisato;

ad avviare iniziative di prevenzione nonché di informazione per le donne immigrate allo scopo di far sapere loro che le mutilazioni sessuali non sono, nel nostro Paese, un passaggio obbligato per la sopravvivenza e l'integrazione sociale delle loro figlie.

(7-00261) « Valpiana, Bolognesi, Maura Cossutta, Nardini, Lumia, Saia, Pisapia, Chiavacci, Moroni, Valetto Bitelli, Debiasio Calimani, Jervolino Russo, Procacci, Sbarbati, Giacco, Pezzoni, Caccavari, Pistone, Burani Procaccini, Labate ».

La IX Commissione,

premesso che:

con l'articolo 2, comma 15 della legge n. 662 del 1996 è stato previsto che « entro il 31 gennaio 1997, il Governo procede ad una verifica e riferisce alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto alta velocità »;

tale verifica si è conclusa presso le competenti Commissioni di Senato e Camera, anche se ha subito un processo di rallentamento alla Commissione trasporti della Camera per i contrasti all'interno della maggioranza o comunque per non superate difficoltà politiche;

non è stata ancora confermata concretamente dal Ministro dei trasporti e della navigazione l'effettiva volontà del Governo di abbreviare i tempi tecnici occorrenti, di dirimere i problemi politici, di superare gli ostacoli burocratici connessi alla conclusione delle conferenze di servizi in corso ovvero ancora da aprire, di erogare i previsti finanziamenti pubblici ivi compresi i maggiori oneri derivanti dai ritardi nell'apertura dei cantieri;

nelle relazioni della Commissione per i trasporti ed il turismo del Parlamento europeo si è più volte affermato che la pianificazione e realizzazione di una grande rete di ferrovie ad alta velocità presuppone l'esistenza di un sistema integrato europeo di trasporti, nonché una politica comune dei trasporti ferroviari;

la verifica, richiesta dalla legge n. 662 del 1996 è soltanto il più recente controllo chiesto ed avviato sull'intero progetto, già sottoposto a vari giudizi fra cui quello dell'ottobre del 1993 del Consiglio di Stato che, riunito in adunanza generale, aveva espresso parere positivo sulla validità dei seguenti atti contrattuali: quello del gennaio 1994 del gruppo internazionale di revisione « Coopers & Lybrand » che, su incarico del Governo italiano, ha valutato positivamente la congruità economica e tecnico-progettuale dell'intervento e quello, del febbraio 1994, dell'autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust) che ha deliberato che gli atti negoziali previsti nel progetto non costituiscono intese lesive della concorrenza;

la Commissione dell'Unione europea ha più volte richiamato la necessità di una rete europea ad altissima tecnologia sempre più integrata, emamando a tal fine direttive finalizzate ad una progressiva armonizzazione dei sistemi di trazione, alimentazione e segnalamento adottati dai singoli Stati nazionali;

i progetti prioritari elaborati a livello europeo fanno esplicito riferimento al sistema alta velocità adottato dall'Italia e a quattordici progetti di comune interesse richiamati dal *Trans-European transport network* e, approvati dal Consiglio europeo di Essen del 9 e 10 dicembre 1994, da realizzarsi entro il 2010 per giungere ad un sistema di trasporti integrati, interessano il nostro Paese. Si tratta della linea di trasporto combinato ad alta velocità Monaco-Brennero-Verona e della linea alta velocità trasporto combinato Lione-Torino-Venezia-Trieste, progetti la cui importanza è tale da rendere possibile contributi finanziari comunitari per la loro realizzazione;

è prevista a breve la stipula di intese specifiche per definire i rispettivi impegni fra Italia e Francia sulla prima connessione (Torino-Lione) tra il sistema italiano ed il sistema europeo alta velocità;

analoghe intese sono da perfezionare tra Italia, Austria e Germania per l'asse del Brennero, ma le opere di miglioramento del tracciato già realizzate, se affiancate al raddoppio della Bologna-Verona, consentirebbero incrementi consistenti del traffico merci;

un corretto utilizzo delle potenzialità di un collegamento ovest-est attraverso la pianura padana costituirebbe una valida alternativa ai sistemi di trasporto orizzontali dell'Europa continentale e tale collegamento potrebbe essere ottenuto saldando la linea Lione-Torino-Milano-Venezia e la rete ferroviaria di Slovenia ed Ungheria, definendo a tal fine accordi con queste nazioni;

il sistema italiano di quadruplicamento e la conseguente velocizzazione delle linee è attualmente limitato alle principali direttrici ferroviarie nelle quali la domanda di trasporto ha raggiunto livelli di saturazione tali da porle in condizioni prossime al collasso;

sull'asse Milano-Napoli si registrano ogni anno settantadue milioni di passeggeri per ferrovia, su quello fra Torino e Venezia, a fronte di trentotto milioni di passeggeri che scelgono il mezzo ferroviario, ve ne sono ben duecentoventi milioni che utilizzano la strada, e fra Milano e Genova ogni anno viaggiano 9 milioni di passeggeri e vengono trasportate cinque milioni di tonnellate di merce;

nel corso della verifica parlamentare il Ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Claudio Burlando, ha insistito su una trasformazione del progetto da « alta velocità » ad « alta capacità » ed alla necessità di prevedere l'utilizzazione delle linee in costruzione, per il trasporto merci, dimenticando probabilmente che sin dalla loro prima progettazione era stata prevista per le nuove linee

ad alta velocità una integrazione nella rete ferroviaria esistente tale da consentire un potenziamento reale con ricadute di rilevante entità sull'efficienza effettiva del sistema e quindi sulla possibilità di un aumento globale della offerta di trasporto merci e passeggeri a livello locale e nazionale, infatti il quadruplicamento veloce delle linee oggi interessate ed intasate dalla richiesta di traffico a lunga percorrenza comporterà un miglioramento del servizio relativo al pendolarismo locale ed un incremento dell'offerta del trasporto delle merci in particolare di tipo intermodale;

fin dalla pubblicazione del piano generale dei trasporti (Pgt) (approvato, ai sensi della legge 15 giugno 1984, n. 245, con Dpcm 10 aprile 1986) era stato prospettato come indispensabile il raddoppio di capacità dell'infrastruttura ferroviaria relativamente alla direttrice ovest-est Torino-Venezia ed a quella nord-sud da Milano a Napoli, da allora le necessità che avevano orientato quelle scelte del Pgt si sono ulteriormente accresciute;

fra i principali obiettivi del progetto alta velocità vi è da sempre quello di trasferire su rotaia una quota rilevante dell'attuale domanda di trasporto su gomma che oggi movimentata l'ottanta per cento delle merci e l'ottantacinque per cento delle persone, ciò anche per esigenze di risparmio energetico, di ottimali *standard* di sicurezza, di riduzione dell'inquinamento atmosferico;

il modello finanziario prevede per il progetto il ricorso al capitale privato in un'ottica di « project financing » per circa il settanta per cento dell'intero investimento e l'utilizzo di formule contrattuali innovative basate su costi forfettari e tempi certi di consegna: e che le incertezze nell'azione di Governo hanno avuto un effetto negativo sull'atteggiamento degli investitori privati per le indeterminanze circa lo sviluppo del progetto nel suo insieme con conseguenti scelte attendiste;

i segnali negativi provenienti dal Governo hanno di fatto creato un clima di incomprendimento e sfiducia negli azionisti

privati del progetto e compromesso i rapporti fra la Tav ed i consorzi di imprese cui è affidato il compito di realizzare le varie tratte: così non è stato ratificato l'accordo dell'agosto scorso fra la Tav ed Iricav per recuperare i ritardi per la realizzazione della linea Roma-Napoli e, ultimo e più preoccupante segnale, la Tav ha richiesto a Cepav la restituzione di settecento miliardi di anticipazioni versati per la linea Milano-Bologna, richiesta motivata con la situazione di incertezza nella definizione delle procedure burocratiche legate alla approvazione della stessa linea;

fra le immediate conseguenze di questo stato di cose, oltre ai ritardi complessivi dell'intero progetto vi è l'impossibilità di attivare la nuova linea Roma-Napoli entro il dicembre 1999, tale ritardo complicherà tutti i piani previsti per la mobilità nell'area della capitale in occasione del Giubileo del 2000, vanificherà le speranze degli operatori turistici di Napoli, Caserta, Frosinone, Fiuggi, Chianciano di poter offrire sistemazioni logistiche ai pellegrini alla distanza di un'ora massimo di percorso ferroviario da Roma;

è stato previsto per tutte le tratte alta velocità, un « accordo procedimentale » fra il Ministero dell'Ambiente quello dei trasporti e della navigazione, le Ferrovie dello Stato Spa e la Tav Spa per garantire adeguate risorse finanziarie per interventi di mitigazione dell'impatto sul territorio delle nuove infrastrutture necessarie al progetto (inserimento di opere di ingegneria sul territorio, contenimento dei livelli di inquinamento acustico, restauro della vegetazione, eccetera);

il progetto di alta velocità, fin dalla sua fase iniziale, ha seguito la strada del confronto diretto con le amministrazioni centrali, quelle locali ed i cittadini per adeguare l'intervento alle esigenze espresse dalle diverse realtà locali;

gli organi centrali, quelli intermedi ed i comuni interessati dal passaggio delle nuove linee sono stati coinvolti nella maniera più ampia possibile affinché espri-

messero, attraverso lo strumento della conferenza dei servizi (articolo 7 della legge 385/1990), il proprio parere e le loro osservazioni sull'intervento. In tale sede diversi organismi hanno avuto occasione di esprimere la loro valutazione e le loro richieste per rendere più corretto il rapporto fra l'infrastruttura ed il territorio, purtuttavia anche il rispetto della più ampia autonomia delle autorità locali non può far venir meno l'obbligo per chi guida l'intera collettività nazionale di attuare i programmi di sviluppo ed innovazione necessari allo sviluppo della Nazione specie se programmati, approvati ed ormai passati dalla fase progettuale a quella costruttiva;

nel nostro Paese esiste un effettivo squilibrio fra la potenzialità della rete ferroviaria delle regioni settentrionali e quella del Mezzogiorno trascurata per decenni nelle scelte dei Governi;

gli investimenti legati all'alta velocità rappresentano un importante volano per lo sviluppo occupazionale in grado di stimolare positivamente il quadro economico nazionale;

il rilancio del trasporto su ferro nel nostro Paese sarà realmente possibile se oltre al raddoppio veloce delle linee longitudinali saranno adottati provvedimenti per lo sviluppo, l'ammodernamento delle linee trasversali fra cui, in particolare, la « Pontremelose », la Orte-Falconara-Ancona e la Foggia-Caserta-Aversa ed insulari quali la Messina-Palermo e la Messina-Catania-Siracusa, in questo senso sono apprezzabili, ma non sufficienti, i progetti ferroviari previsti dal cosiddetto recente decreto « salvacantieri »;

impegna il Governo:

a concludere rapidamente le conferenze di servizi tuttora aperte utilizzando tutti gli strumenti legislativi oggi in vigore inclusa la normativa di cui all'articolo 17 della legge 17 maggio 1997, n. 127 « Misure urgenti per lo snellimento dell'attività amministrativa e dei procedimenti di de-

cisione e di controllo », al fine di determinare un quadro di riferimento sicuro ed affidabile, ed a stabilire tempi certi per le Conferenze di servizi ancora da aprire (nodo di Firenze, Milano-Verona-Venezia, Milano-Genova);

a fornire al Parlamento relazioni semestrali sullo stato di avanzamento dei singoli progetti (tratte e nodi) del programma alta velocità e dei programmi ordinari delle Ferrovie dello Stato in modo da poter valutare le interazioni tra nuove linee e linee storiche anche rispetto al programma di riequilibrio fra trasporto su ferro e trasporto su gomma;

ad avviare concrete azioni, anche al fine di riacquistare credibilità presso gli investitori privati, per dare nuovo impulso ai lavori sulla Roma-Napoli al fine di recuperare il tempo perso fra lo scorso agosto ed oggi e far sì che la linea possa essere pronta almeno entro il secondo semestre del 2000;

a risolvere al più presto tutti i problemi legati al nodo ferroviario di Roma ed avviare al più presto i lavori necessari per il collegamento fra la Roma-Napoli e la Roma-Firenze;

ad avviare, al più presto tenuto conto del loro limitato costo e della insussistenza di problemi ambientali ma della loro rilevante importanza al fine del completamento della intera infrastruttura alta velocità, i previsti lavori di adeguamento tecnico-funzionale della Roma-Firenze ai parametri alta velocità;

a stabilire criteri e limiti del finanziamento pubblico delle linee alta velocità Milano-Venezia e Milano-Genova e passare quindi alla fase di elaborazione dei relativi progetti esecutivi tenendo conto della necessità di un loro inserimento nell'ambito del progetto complessivo di ammodernamento della rete europea;

a realizzare un quadro di intese internazionali « certo », confermando la priorità del collegamento Torino-Lione, del-

l'asse del Brennero, della prosecuzione ad est (Torino-Trieste-Lubiana-Budapest) e predisporre per quanto riguarda la normativa le iniziative legislative ed amministrative atte a favorire le imprese;

a prevedere il prolungamento del quadruplicamento veloce fino a Battipaglia avviando nel contempo gli studi tecnici e finanziari necessari, nonché i consueti contatti con le amministrazioni locali, per il prolungamento del sistema fino a Villa S. Giovanni ed il completamento del finanziamento della linea velocizzata Caserta-Foggia in modo da ottenere un sistema funzionale alle esigenze di riequilibrio del sistema trasportistico essenziale del Paese;

a completare l'attuazione dei piani di sviluppo della rete ferroviaria tradizionale, già approvati nelle precedenti legislature,

con particolare riferimento alle già citate linee trasversali ed insulari ed alla Bologna-Verona;

a verificare la congruità e la rispondenza dei programmi Tav e Ferrovie dello Stato rispetto agli obiettivi conclamati, tenendo conto della necessità di spostare dal traffico su gomma a quello su ferro i prevedibili incrementi nella domanda merci/passeggeri e del maturare, a livello internazionale, di un sistema dissuasivo se non interdittivo verso il traffico merci che potrebbe avere conseguenze disastrose sulla nostra economia ove non venissero adottate adeguate e tempestive contromisure.

(7-00262) « Mammola, Pisanu, Di Luca, Savarese, Floresta, Bocchino, Urso, Sanza, Becchetti, Baccini ».