

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premessi che:

il progetto ferroviario dell'alta velocità deve svilupparsi nell'ambito e tenere conto degli obiettivi più generali del potenziamento complessivo della rete ferroviaria, dell'intermodalità e dell'integrazione del sistema dei trasporti ai fini di una massimizzazione della capacità di trasporto di passeggeri e merci come precisato anche dall'articolo 2, comma 15, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che ha previsto una verifica parlamentare — ormai imminente — sullo stato di attuazione del progetto;

il 24 aprile 1997 il ministero dei trasporti e della navigazione, la FS SpA, la TAV SpA, la regione Toscana, la provincia di Firenze, il comune di Firenze, il comune di Sesto Fiorentino ed il comune di Vaglia hanno sottoscritto il protocollo di intesa con cui sono stati definiti interventi e competenze riguardanti l'integrazione della linea alta velocità nel nodo ferroviario di Firenze, nonché il potenziamento dell'uso metropolitano della rete ferroviaria esistente, in una visione integrata con la rete tranviaria e ferrotranviaria fiorentina;

entro il 28 febbraio 1998 dovrebbero essere conclusi tutti i sondaggi avviati per la definizione dello studio d'impatto ambientale, in vista della progettazione di massima, mentre l'apertura della conferenza di servizi è prevista per i primi mesi del 1998;

la realizzazione delle opere previste deve rispondere alla primaria esigenza di un nuovo assetto della mobilità nell'area fiorentina che, offrendo un'alternativa valida al trasporto su gomma, fornisca strumenti per una mobilità di massa in tempi certi a chi in quell'area vive e lavora;

sono nel frattempo iniziati i lavori per la realizzazione della linea ad alta velocità sulla tratta Firenze-Bologna, con l'apertura dei cantieri per il quadruplicamento della tratta appenninica;

tali cantieri recano un evidente disagio sociale e producono gravi perturbazioni ecologico-ambientali in molte zone del Mugello penalizzando in particolare le località, come il comune di Firenzuola, in cui vi è una maggiore concentrazione logistica delle infrastrutture;

impegna il Governo:

ad operare in modo che nell'area fiorentina siano garantiti, nei tempi previsti, il completamento del ripristino della linea Faentina nella tratta Firenze-Borgo San Lorenzo, l'elettrificazione dell'anello ferroviario della medesima linea (Firenze-Borgo San Lorenzo-Pontassieve) e l'attestamento della stessa alla stazione di Firenze Santa Maria Novella. A tal fine risulta necessaria una costante verifica del rispetto degli impegni che la FS SpA ha assunto nel citato protocollo di intesa, ed occorre nel contempo che siano messe quanto prima a disposizione le risorse finanziarie che, con il medesimo atto, il Ministero dei trasporti e della navigazione si è impegnato a reperire nell'ambito delle leggi finanziarie 1998 e 1999;

a promuovere nelle opportune sedi, ed in primo luogo nella imminente conferenza di servizi, la rapida attivazione di un servizio ferroviario metropolitano che colleghi il Valdarno fiorentino con l'area di Prato (e, in un prossimo futuro, con Pistoia) utilizzando le linee ferroviarie esistenti che attraversano la città di Firenze;

ad assumere le opportune iniziative, con riferimento alla tratta Firenze-Bologna, affinché in località San Pellegrino, nel comune di Firenzuola, venga realizzato in luogo del previsto posto di movimento uno scalo ferroviario per passeggeri e merci, senza significative modifiche nelle caratteristiche tecniche dell'opera ma con positive conseguenze economiche per un'area, attualmente isolata dalle principali vie di

comunicazione stradale e ferroviaria, che sta pagando un alto costo in termini sociali ed ambientali per la realizzazione del quadruplicamento della tratta appenninica della Firenze-Bologna. Risulta del resto necessaria una più razionale utilizzazione della costruenda linea alta velocità — da conseguire altresì mediante l'interconnessione sul versante toscano, fra San Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo, con la contigua linea Faentina —, che specificamente potrebbe realizzarsi prevedendo nei tempi morti — piuttosto ampi, dati i limitati tempi di impegno nei due sensi della linea alta velocità — l'impiego della medesima per l'instradamento verso Bologna dei blocchi di pietra serena estratti dalle cave presenti nella zona di Firenzuola.

(7-00399) « Eduardo Bruno, Boghetta, Di-liberto ».

La IX Commissione,

premessi che:

il problema dell'inquinamento atmosferico causato dalla circolazione degli autoveicoli ha raggiunto negli ultimi anni livelli di particolare gravità;

considerato che il traffico urbano e le conseguenze della congestione del sistema dei trasporti, in tutte le maggiori città italiane, hanno assunto di recente livelli di congestione intollerabili, con effetti negativi per la salute dei cittadini;

considerato che gli effetti del traffico e dell'inquinamento, sia atmosferico che acustico, determinano inoltre sensibili costi per la collettività;

considerato che al fine di ridurre l'inquinamento e la congestione del traffico urbano occorre potenziare adeguatamente i servizi di trasporto pubblico non inquinanti;

considerato che il disegno di legge n. 4240, recante interventi nel settore dei trasporti, attualmente all'esame della IX Commissione, prevede misure per il risanamento e per lo sviluppo dei trasporti

pubblici locali al fine di consentire la maggior diffusione dei mezzi di trasporto pubblici a ridotto tasso di inquinamento;

impegna il Governo

a destinare congrue risorse finanziarie per consentire il rinnovo del parco dei mezzi di trasporto pubblico locale in servizio nei centri urbani, in modo da favorire la sostituzione dei veicoli esistenti con altri a minor impatto ambientale, con particolare riferimento a quelli a trazione elettrica.

(7-00400) « Eduardo Bruno, Boghetta, Di-liberto ».

La X Commissione,

premessi che:

la decisione di privatizzare tutte le attività del gruppo Finmeccanica ha posto il problema della sistemazione delle quattro grandi ripartizioni: automazione (Elsag-Baley), ferrovie (Ansaldo trasporti-Breda costruzioni ferroviarie), armamenti (Oto-Breda di Alenia difesa), elettromeccanica (Ansaldo energia, Ansaldo industria, Ansaldo trasporti):

i mutamenti di indirizzo, da parte del Governo, portano la Finmeccanica a trasformarsi da conglomerato a *holding* con riflessi nella strategia industriale per quanto riguarda l'unità del Gruppo e il suo peso in Italia e all'estero;

il gruppo Finmeccanica è il primo gruppo industriale italiano nell'alta tecnologia, effettua i maggiori investimenti nella ricerca e produce determinanti ricadute nell'indotto;

impiega oltre sessanta mila dipendenti dotati di notevole preparazione professionale in tutti i livelli;

il nostro Paese ha necessità di rafforzare la sua capacità di competizione con i più grandi gruppi stranieri;

nel corso dell'indagine conoscitiva presso la X Commissione della Camera è emersa l'esigenza di procedere alla privatizzazione valorizzando le risorse materiali ed umane del gruppo;

impegna il Governo:

a presentare un piano industriale per ciascuna delle quattro grandi ripartizioni sopra citate e ad acquisire su di esso il parere della competente Commissione parlamentare, prima di procedere a qualunque operazione di cessione, dismissione, partecipazione;

ad operare perché qualsiasi procedura di privatizzazione, anche attraverso la presenza di capitale straniero, garantisca il mantenimento in Italia di tecnologie, stabilimenti di produzione, livelli occupazionali e adeguati effetti sull'indotto;

a vigilare perché siano evitate cessioni di singole parti ad imprese italiane od estere col pericolo di essere neutralizzate od eliminate.

(7-00401) « Rasi, Mazzocchi, Selva, Pezzoli, Carlo Pace, Cuscunà, Manzoni ».