

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

il sistema della mobilità delle persone e il sistema produttivo dell'economia nazionale non può fare a meno di un sistema ferroviario moderno che permetta, attraverso una qualità dei servizi (velocità, *comfort* e prezzo) paragonabile a quella del resto dell'Europa, di ottenere livelli di inquinamento accettabili e servizi di logistica che contribuiscano alla competitività del sistema paese. Per questo motivo da molti anni, sotto la spinta decisiva della normativa comunitaria, il sistema ferroviario italiano sta cercando, non senza contraddizioni, una strada di trasformazione che lo faccia uscire dal circolo vizioso: maggiori costi e minore qualità;

al processo di rinnovamento della rete si accompagna la riorganizzazione aziendale imposta sul lato normativo in conseguenza dalle proposte che il 22 luglio 1998 la DG VII della Unione europea ha presentato per l'evoluzione dei regolamenti e delle direttive che fino ad oggi hanno fatto da riferimento alla trasformazione di tutte le Ferrovie nazionali della Comunità. Tali modifiche riguardano la regolazione tecnica ed economica dell'accesso all'infrastruttura da parte delle imprese di trasporto e l'apertura del mercato delle tracce non solo alle imprese di trasporto, l'introduzione del concetto di licenza al sistema di trasporto ferroviario locale, la separazione, oltreché del conto economico, anche dello stato patrimoniale tra gestore della rete ed imprese di trasporto, separazione contabile tra imprese di trasporto viaggiatori e merci;

sul piano strettamente organizzativo le Ferrovie dello Stato hanno definitivamente varato il processo di separazione tra i vari *business* aziendali, attraverso la

costituzione della Divisione infrastrutture, operativa, dal punto di vista contabile, già a partire dal 1° gennaio 1999;

il settore dei passeggeri di media e lunga percorrenza e delle merci, destinati per primi ed in maniera più completa a misurarsi su di un mercato aperto a più soggetti, è destinato ad una autoregolazione che innescherà processi più virtuosi quanto più il capitale privato potrà entrare nell'azionariato delle future società di settore. Concorrenti potenziali nell'uno e nell'altro settore sono già oggi individuabili, come anche prevedibili sono le quote di mercato che questi ultimi, in un settore ben regolato e con aziende ex monopoliste all'uopo trasformate, potranno conquistare;

restano comunque obiettivi fondamentali lo sviluppo, l'ammodernamento ed il potenziamento della rete ferroviaria non solo ai fini dell'efficienza del sistema ferroviario, ma anche per il rilancio dell'economia nazionale e per consentire lo sviluppo dei collegamenti con gli altri Paesi dell'Unione europea;

il sistema ad alta velocità costituito dalle linee Milano-Napoli, Torino-Milano-Venezia e Milano-Genova è parte fondamentale della complessiva strategia di potenziamento delle infrastrutture ferrovie;

la linea ferroviaria ad alta velocità Torino-Milano è stata fin dal 1992 inserita nei progetti di rinnovo e rilancio della rete ferroviaria italiana, ed inclusa sia nel piano finanziario della Tav che in tutti gli accordi di programma fra Ferrovie dello Stato e Governo e, pertanto, si trova nella stessa situazione finanziaria, giuridica ed amministrativa della linea ferroviaria alta velocità Milano-Napoli già in fase di realizzazione: gli elaborati tecnici definitivi relativi a questa linea sono stati presentati nel dicembre 1998;

la quasi totalità dei problemi sollevati dal ministero dell'ambiente e delle prescrizioni di maggior rilievo richieste dal medesimo ministero e dalle regioni interessate sono stati risolti nel progetto della

linea alta velocità Torino-Milano e, nel dicembre 1998, sono stati presentati gli elaborati tecnici definitivi sulle ultime varianti;

le previsioni di richiesta di servizio di trasporto su ferro dimostrano che la rapida realizzazione della tratta di linea alta velocità Torino-Milano sia necessaria ed indifferibile considerato altresì che essa è fra l'altro parte del collegamento internazionale Lione-Milano-Lubiana, che assorbirà la quasi totalità del traffico a lunga distanza, liberando le linee esistenti a vantaggio della regolarità ed affidabilità del traffico pendolare e locale;

la conferenza dei servizi per la Torino-Milano, è aperta da oltre 4 anni e da allora si sono susseguite promesse per una veloce chiusura, di recente l'ex Ministro dei trasporti e della navigazione, onorevole Burlando si era impegnato per la sua chiusura entro il 1998 al fine di poter aprire i cantieri durante il 1999, termine ultimo questo per poter mettere a disposizione dei cittadini la nuova linea, indispensabile collegamento con la Milano-Napoli, alla vigilia delle Olimpiadi invernali del 2006 per le quali Torino ha avanzato la sua candidatura;

tutti i Governi che si sono succeduti dal 1992 hanno ribadito l'impegno di realizzare l'integrale progetto ferroviario alta velocità, e l'intenzione complessiva di procedere alla costruzione delle nuove tratte veloci è stata confermata anche dall'attuale titolare del ministero dei trasporti e della navigazione;

impegna il Governo:

ad assegnare le diverse funzioni che ruotano intorno all'infrastruttura ferroviaria ad organismi terzi separati, i cui rapporti reciproci e con lo Stato siano regolati da contratti, con lo scopo di evidenziare l'entità delle partite economiche relative alle diverse funzioni di gestione ed investimento;

ad affrontare i delicati problemi del trasporto locale, e, tenendo presente la

circostanza per cui la diversità delle singole realtà regionali non consiglia di imporre uno stesso modello di trasformazione, stimolare nel breve e medio termine, le regioni a partecipare attivamente alla ristrutturazione dell'offerta ferro-gomma nella logica dell'integrazione e contro la logica della concorrenza in modi che troppo spesso fino ad oggi hanno contribuito allo sperpero delle risorse pubbliche;

a prevedere, laddove opportuno anche nel trasporto pubblico locale, l'introduzione del principio della concorrenza, seppure in forme attenuate per la particolarità dei servizi e della domanda, contribuendo in tal modo a dare un ulteriore impulso alla riorganizzazione delle aziende del settore ed in particolare della divisione competente delle Ferrovie dello Stato;

ad accelerare, anche attraverso interventi per la semplificazione delle procedure di autorizzazione dei progetti e di erogazione dei finanziamenti, i piani di potenziamento e sviluppo della infrastruttura ferroviaria nazionale con particolare attenzione alle linee di collegamento internazionale, a quelle del Mezzogiorno e a quelle di cui è previsto il quadruplicamento veloce;

ad intraprendere concrete azioni, anche per rispettare impegni precedentemente assunti e più volte ribaditi, per riaprire la Conferenza dei servizi che dovrebbe approvare l'intero tracciato ovvero un primo stralcio per la tratta da Torino a Novara.

(7-00643)

« Mammola, Becchetti ».

La IX Commissione,

ascoltate le comunicazioni del Governo sulle linee guida per il nuovo piano d'impresa delle Ferrovie dello Stato;

ritenuto necessario garantire adeguati livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario;

ritenuto necessario definire idonei indirizzi per il settore ferroviario, in modo

da consentire un sostanziale sviluppo di tale modalità di trasporto, incrementando i livelli di sicurezza e di qualità del servizio;

ritenuto opportuno definire indirizzi per l'alta capacità ferroviaria e per le questioni connesse alla conclusione della verifica parlamentare sul progetto alta capacità;

ritenuto necessario attuare gli impegni del Governo in difesa dell'ambiente, tra i quali quelli assunti a Kyoto, e che per il raggiungimento di tali obiettivi è necessario un forte rilancio del trasporto ferroviario;

ritenuto che le ferrovie italiane per svolgere tale ruolo necessitano: di un significativo aggiornamento del piano d'impresa; di un forte sviluppo della capacità di spesa; un rapido e significativo aggiornamento del piano degli investimenti;

impegna il Governo

ad assumere adeguate e urgenti iniziative per:

a) ripensare il sistema ferroviario nazionale e proporlo come decisivo strumento di sviluppo economico, compatibile con l'ambiente e capace di favorire il necessario riequilibrio territoriale dello sviluppo, tale comunque da consentire al paese il rispetto degli impegni assunti a Kyoto, con la consapevolezza che tali obiettivi passano per un forte riequilibrio del trasporto in favore della modalità ferroviaria, in particolare nel settore delle merci e del trasporto metropolitano;

b) attuare la separazione contabile ed eventualmente societaria (così come previsto dal documento di programmazione economica e finanziaria) tra la gestione delle infrastrutture e le attività di trasporto, evitando un'esasperata divisionalizzazione, soprattutto se essa è finalizzata al cosiddetto « spacchettamento del personale » e delle competenze ferroviarie nel settore della trazione;

c) tenere conto delle « esternalità » prodotte dall'esercizio ferroviario, intese come il corrispettivo di un servizio reso all'ambiente dalle Ferrovie che, come tale deve essere valutato nel contratto di servizio;

d) considerare il trasporto ferroviario e le attività collaterali anche in termini di qualificata crescita occupazionale;

e) definire tariffe in rapporto alla qualità, alla regolarità ed ai tempi di percorrenza dei collegamenti ferroviari;

f) tenere conto nel riordino della politica tariffaria dei vincoli dell'intesa tra Governo e parti sociali e delle connesse dinamiche retributive;

g) evitare l'esternalizzazione di qualsiasi attività in presenza di dichiarati esuberanti di personale e che, in ogni caso, le eventuali esternalizzazioni di attività considerate non strategiche siano finalizzate al recupero di efficienza e non contraddicano il processo di evoluzione qualitativo e quantitativo del servizio.

(7-00644)

« Eduardo Bruno ».

La VIII Commissione,

considerato che:

la legge 9 dicembre 1998, n. 431 recante « Disciplina delle locazioni e del rilascio degli immobili adibiti ad uso abitativo » riserva i benefici fiscali previsti all'articolo 8 ai contratti stipulati sulla base di una particolare procedura nei comuni di cui all'articolo 1 del decreto-legge 30 dicembre 1988, n. 551, convertito con modificazioni, dalla legge 21 febbraio 1989, n. 61 e successive modificazioni, definiti ad alta tensione abitativa;

il comma 4, articolo 8 di tale legge dispone che il Cipe su proposta del ministero dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia, provvede ogni ventiquattro mesi, all'aggiornamento dell'elenco dei comuni definiti ad alta tensione abitativa;

tale elenco comprende, accanto a comuni per i quali indiscutibilmente esiste la maggiore tensione abitativa (grandi città, comuni contermini ad esse, capoluoghi di provincia) molti comuni inseriti nel passato sulla base di molteplici criteri che meritano di essere verificati anche sulla base della circostanza che altri comuni risultano esclusi pur in presenza di situazioni che consiglierebbero valutazioni diverse;

la copertura finanziaria della legge che rende possibili tali agevolazioni fiscali è calcolata considerando un potenziale numero di beneficiari che riflette l'ampiezza oggi attribuita all'area definita ad alta tensione abitativa; ciò comporta l'esigenza che l'aggiornamento dell'elenco dei comuni non comporti un ampliamento significativo dell'area complessivamente individuata:

impegna il Governo

a dare immediatamente corso alle procedure per il primo aggiornamento dell'elenco di cui sopra sulla base di criteri oggettivi;

a coinvolgere le regioni nella definizione di tali criteri in modo tale da garantire la condivisione più ampia alle scelte che saranno determinate.

(7-00645) « Zagatti, De Cesaris, Campatelli, Brunale, Lorenzetti, Vigni, Gerardini, De Biasio Calimani, Occhionero, Manzato, Bandoli ».

La VI Commissione,

premesso che:

l'articolo 12 della legge 23 dicembre 1998, n. 448, ha differito il termine per la regolarizzazione degli omessi versamenti dell'imposta sul valore aggiunto e sui redditi nonché di altre imposte e contributi;

si ritiene opportuno consentire una rateizzazione dei versamenti ivi contemplati al fine di rendere più agevole la

regolarizzazione e di ampliare così anche il numero dei contribuenti interessati alle operazioni di recupero di imposte;

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare idonee iniziative per consentire la rateizzazione dei versamenti previsti dall'articolo 12 della legge 23 dicembre 1998, n. 448.

(7-00646)

« Contento ».

La IX Commissione,

ascoltate le comunicazioni del Governo sulle linee guida per il settore ferroviario;

ritenuto necessario garantire adeguati livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario;

ritenuti condivisibili gli indirizzi espressi dal Governo nelle comunicazioni sulle linee guida per il settore ferroviario;

sottolineata la necessità di procedere a:

a) un nuovo piano di impresa che consenta di raggiungere gli obiettivi del rilancio del servizio e dell'incremento del traffico, con particolare riguardo alle merci;

b) un riequilibrio delle modalità di trasporto in un quadro di sviluppo sostanziale, nel rispetto degli impegni di Kyoto;

c) un riordino organizzativo e societario, mediante la progressiva separazione contabile e — successivamente — societaria tra gestione dell'infrastruttura e del servizio;

d) un aggiornamento del piano degli investimenti;

e) la definizione di un apposita parte del contratto di programma con individuazione di un piano degli investimenti per la sicurezza;

f) l'individuazione di criteri per il progressivo contenimento dei costi;

g) individuazione di iniziative per il potenziamento delle singole aree di trasporto, in una prospettiva di riequilibrio modale;

h) un incremento del livello della qualità dei servizi;

i) la dismissione di attività non strategiche;

j) l'evoluzione delle relazioni sindacali in un contesto di valorizzazione e sviluppo delle risorse umane;

k) una ridefinizione del sistema tariffario, da attuare realizzando una correlazione con il livello di qualità dei servizi offerti e curando di eliminare il fenomeno dell'evasione;

l) la periodica verifica parlamentare dell'attuazione del piano di impresa;

m) una più efficiente attività di vigilanza del Ministero, con potenziamento della struttura a tal fine destinata;

n) un tempestivo adeguamento al contratto di programma;

o) un tempestivo recepimento delle direttive 95/18/CE e 95/19/CE;

impegna il Governo

a) ad assumere nell'ambito del Piano d'impresa una specifica iniziativa per la

sicurezza dell'esercizio ferroviario, secondo i seguenti criteri, prevedendo a tal fine un idoneo programma di investimenti;

b) a prevedere una programmazione delle iniziative per rendere effettivo il riequilibrio modale e territoriale, con particolare attenzione per il sud;

c) ad attuare un riordino organizzativo e societario, mediante la progressiva separazione contabile e — successivamente — societaria, tra gestione dell'infrastruttura e del servizio. Le divisionalizzazioni successive dovranno essere attuate in modo da consentire l'efficienza del servizio e dei risultati economici;

d) a predisporre un piano per la dismissione di attività non strategiche, destinando i relativi proventi all'incremento della sicurezza del trasporto ferroviario;

e) a individuare i criteri per il progressivo contenimento dei costi con l'obiettivo di adeguare gli stessi per mettere in condizione l'azienda FS di reggere la concorrenza europea;

g) ad accelerare il processo dell'alta capacità in vista della modernizzazione del sistema ferroviario e del necessario, e non più rinviabile, collegamento con le grandi reti europee.

(7-00647)

« Giardiello ».