

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE**

La IX Commissione,

ascoltate le comunicazioni del Governo circa le linee guida per il nuovo piano di impresa delle Ferrovie dello Stato, linee predisposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica;

ritenuto che il piano di impresa costituisce, per l'azienda ferroviaria, il presupposto per il risanamento e lo sviluppo dell'azienda medesima al fine di migliorare il servizio sia in termini di efficienza che di qualità, nonché per incrementare il traffico con particolare riguardo a quello merci;

considerato che il piano di impresa è strettamente correlato al contratto di programma e al contratto di servizio e pertanto ad una modifica del piano di impresa deve corrispondere una variazione dei due contratti richiamati;

valutato che in riferimento agli investimenti, per lo sviluppo economico e per l'integrazione europea, un ruolo più decisivo riveste il progetto di quadruplicamento veloce (o alta capacità), non solo all'interno del Paese ma anche di collegamento con le reti transeuropee;

preso atto che anche per quanto riguarda il settore dei trasporti il Governo dovrà tener fede agli impegni assunti a Kyoto in materia ambientale;

considerato che con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, è stata recepita la direttiva comunitaria 440 del 1991 e che le direttive

95/18/CE e 95/19/CE, complementari alla citata direttiva 440, ad oggi non sono state ancora recepite;

considerato che per il processo di integrazione tecnologica delle Ferrovie dello Stato nel sistema ferroviario europeo, è necessario assicurare adeguati livelli di sicurezza;

impegna il Governo:

a prevedere nel prossimo piano generale dei trasporti il riequilibrio modale e la realizzazione di un sistema integrato tra le diverse tipologie di trasporto, allo scopo di rispettare gli impegni assunti a Kyoto;

ad evitare, nel processo di divisionalizzazione delle Ferrovie, il cosiddetto « spacchettamento » del personale e dei mezzi, che si determinerebbe assegnando le risorse produttive, umane e materiali alle singole divisioni del trasporto passeggeri, trasporto merci e trasporto locale con conseguente aumento dei costi;

a verificare l'efficienza e la funzionalità del sistema Atc;

a prevedere, in particolare nel trasporto locale, oltre all'innovazione tecnologica, la revisione e l'integrazione delle mansioni del macchinista e del capotreno al fine di garantire una maggiore funzionalità, una maggiore sicurezza e una consistente riduzione dei costi di servizio;

a verificare se la struttura societaria da attuare al 1° gennaio 2000 sia conforme con le proposte di modifica alla direttiva n. 440 del 1991, elaborate da Bruxelles, le quali prevedono che le funzioni di regolazione del mercato siano indipendenti dalle imprese ferroviarie e le stesse funzioni siano affidate alla società infrastrutture.

(7-00658) « Chincarini, Bosco, Ciapusci ».