

ATTI DI INDIRIZZO*Mozioni:*

La Camera,

premesso che:

uno degli obbiettivi del Governo è quello della modernizzazione del Paese attraverso la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali che agevolano l'unificazione del territorio e l'apertura al crescente traffico europeo, assicurando per l'Italia un ruolo di ponte tra Unione europea e Paesi del bacino del Mediterraneo e di cerniera tra est e ovest europeo;

nel nostro Paese si registra un *deficit* infrastrutturale che riguarda non solo le regioni del Mezzogiorno, ma anche alcune aree del Centro-Nord riconosciute dalla stessa Unione europea come caratterizzate da difficoltà strutturali;

la morfologia e l'orografia particolare dell'Italia rischiano di isolare il Paese, se non vengono tenute sotto adeguata considerazione le implicazioni che le stesse causano per la nostra economia e per il consolidamento del processo di integrazione europeo;

nell'ambito di tale scenario assume particolare rilievo la questione dei valichi alpini, soprattutto quelli del *Frejus*, del Brennero e del Gottardo, e il Governo, nei propri incontri europei e internazionali, ha dimostrato di essere consapevole dei rischi che correrebbe la competitività delle imprese italiane e la capacità di esportazione delle nostre regioni, non solo di quelle settentrionali, se i trafori alpini non venissero realizzati in tempi brevi e rimasero limitati gli accessi ai mercati internazionali;

nell'ambito del completamento della mobilità nella direzione est-ovest, soprattutto in vista dell'ingresso dei Paesi dell'est europeo nell'Unione, un corridoio a nord delle Alpi, alternativo al corridoio

multimodale n. 5 e del traforo del *Frejus*, privilegierebbe gli interessi tedeschi, penalizzando, invece, quelli del sud della Francia, della Spagna e dell'Italia, contribuendo in questo modo ad aggravare lo squilibrio tra Nord e Sud dell'Europa;

il rafforzamento dell'asse nord-sud, attraverso il traforo del Brennero, quello del Gottardo e la prosecuzione dell'autostrada dell'Alemagna, consentirebbe a molte economie regionali del centro Europa di valorizzare gli sbocchi portuali sul Mediterraneo centro-orientale, utilizzando l'Adriatico come canale interno per i flussi merci, coerentemente con la politica comunitaria del libro bianco sui trasporti;

le recenti indicazioni del centro studi elvetico *Litra* rivelano tassi di crescita del trasporto merci, attraverso le Alpi e dirette in Svizzera, Francia e Austria, ancora più accelerati del previsto, pari a 137 milioni di tonnellate di merci trasportate nel 2002, mentre, secondo un'indagine curata dai migliori istituti europei *Prognos*, *Regional consulting* e *Isis*, si prospetta per il 2010 una crescita del traffico merci attraverso i valichi alpini che si attesta tra il 76 e l'83 per cento rispetto al traffico del 1992;

tali studi danno per certa l'entrata in funzione entro il 2010 di nuove infrastrutture, come il Brennero 2, i trafori svizzeri del *Loetschberg* e del Gottardo, la Torino-Lione, l'attuazione di trasporto combinato su strada-rottaia, mentre le ultime previsioni, anche secondo il 1° rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali del Cnel dell'11 dicembre 2002, registrano una diversa programmazione per l'apertura all'esercizio dei valichi, fissando nel 2015 l'apertura del Brennero, nel 2004 l'inizio dei lavori del *Frejus*, nel 2015 l'entrata in esercizio della Torino-Lione, nel 2013 l'apertura del Gottardo;

nonostante la significativa accelerazione degli investimenti attivata dal Governo, testimoniata anche dal citato 1° rapporto di monitoraggio degli investimenti infrastrutturali del Cnel, e nonostante il significativo processo di riforma legislativa e procedurale dei meccanismi di

finanziamento, approvazione e realizzazione delle opere pubbliche, attivati con la cosiddetta « legge obbiettivo », n. 443 del 2001, e con la legge n. 166 del 2002, nonché con l'istituzione di Infrastrutture spa e di Anas spa, la serie dei ritardi accumulatisi nell'ultimo decennio nel settore delle infrastrutture ferroviarie e dei valichi autostradali, a fronte di una rete autostradale incapace di realizzare significativi incrementi dell'offerta, rischiano di penalizzare l'intero apparato economico e produttivo dell'Italia;

allo scenario già critico si aggiungono le misure unilaterali di limitazione del traffico confermate dall'Austria, con il sistema degli ecopunti, e dalla Svizzera, attraverso il contingentamento del traffico dei mezzi pesanti, la lenta riapertura completa al traffico del *tunnel* del Monte Bianco, l'esecuzione dei protocolli di attuazione della Convenzione internazionale per la protezione delle Alpi, che potrebbero diventare pretesto per una limitazione rigida dello svolgimento delle attività di trasporto su strada, prima ancora che si rendano operanti gli interventi necessari ad adeguare la capacità ed i livelli di servizio dei modi di trasporto alternativi;

si rende improcrastinabile l'istituzione di tavoli di negoziazione per convincere i nostri *partner* europei che il problema dell'attraversamento delle Alpi non è un problema solo di mobilità, ma anche di integrazione delle economie tra gli Stati;

nell'ambito della politica estera, il Governo ha già iniziato un programma strategico di alleanza tra l'Italia e la Slovenia e i Paesi dell'est europeo prossimi ad aderire all'Unione europea, all'interno del quale assume particolare risalto la necessità dell'immediata realizzazione del corridoio multimodale n. 5, al fine di permettere l'integrazione dell'Italia e, in particolare, dei porti di Trieste e di Monfalcone con i grandi flussi di traffico dell'Europa centro-sud-orientale, offrendo alle nostre imprese la possibilità di apertura, attraverso la Slovenia, ai mercati

dell'est e dei Balcani ed evitando un ulteriore rafforzamento dell'asse Lubiana-Vienna, che isolerebbe l'Italia;

impegna il Governo

a presentare una relazione annuale in merito all'attuazione delle politiche per la riduzione del *gap* infrastrutturale del Mezzogiorno e delle altre aree che necessitano di infrastrutture, anche tramite la realizzazione dei valichi alpini, del corridoio multimodale n. 5 e dei necessari collegamenti trasversali, essenziali per l'economia del Nord-Italia, ma anche per lo sviluppo del Sud, come possibile ponte futuro fra le economie dei grandi Paesi del Nord ed il Mediterraneo, monitorando puntualmente le procedure di approvazione dei progetti, l'avanzamento dei lavori e l'erogazione dei finanziamenti, al fine di superare gli ostacoli burocratici legislativi e finanziari ed evitare rallentamenti e ritardi alla messa in funzione delle opere.

(1-00142) « Parolo, Guido Dussin, Gibelli, Guido Giuseppe Rossi, Sergio Rossi, Cè ».

La Camera,

premesso che:

la priorità annunciata e avviata dal Governo alla realizzazione delle grandi infrastrutture nel Mezzogiorno è la naturale conseguenza di una presa di coscienza dello stato di ritardo e di precarietà in cui versa da anni quest'area territoriale del Paese;

lo sviluppo del processo europeo di integrazione economica ed il prossimo ingresso degli Stati dell'Europa orientale impongono un'ulteriore accelerazione della crescita della competitività e dell'offerta di servizi e strutture agli operatori economici per facilitarne una maggiore competitività sui mercati europei ed internazionali;

tali carenze non si limitano comunque al solo Mezzogiorno, ma vanno ad interessare anche vaste zone del Paese caratterizzate da un forte declino economico;

gli investimenti in opere pubbliche in valori a prezzi costanti (1995), nel periodo 1997-2001 manifestano un andamento cedente;

la disoccupazione italiana sta assumendo sempre più un carattere meridionalista (19,3 per cento contro il 5 per cento nel Centro-Nord), con punte non tollerabili nelle fasce di età più basse;

con il documento di programmazione economico-finanziaria 2002-2005 il Governo ha dato un primo segnale di svolta nella programmazione infrastrutturale del Paese, anche attraverso il varo della cosiddetta « legge obiettivo », allo scopo di rendere più efficiente ed efficace l'utilizzo delle risorse in conto capitale destinate alle grandi infrastrutture del mezzogiorno in particolare e del paese in generale;

la legge finanziaria per il 2003 ha previsto cospicui stanziamenti in favore del Mezzogiorno, soprattutto attraverso il rifinanziamento di strumenti agevolativi diretti alla promozione di investimenti produttivi e occupazionali;

impegna il Governo:

a presentare al Parlamento una relazione annuale sullo stato di attuazione della politica infrastrutturale in favore delle regioni meridionali del Paese.

(1-00143) « Volontè, Giuseppe Drago, Mazzoni, Tucci, Filippo Maria Drago, Lucchese, D'Alia, Naro, Romano, Montecuollo, Ranieli, Degennaro, Mereu, Giuseppe Gianni, Ciro Alfano, Dorina Bianchi, Liotta, Grillo ».

La Camera,

premesso che:

gli straordinari eventi alluvionali del mese di novembre 2002, hanno provocato ingenti danni alle infrastrutture pubbliche, ai soggetti privati e alle imprese, colpendo gravemente i territori alpini e prealpini del Nord, territori questi ultimi ripetutamente e duramente provati da precedenti fenomeni alluvionali e disastri idrogeologici, verificatisi nell'ultimo decennio;

Governo e Parlamento hanno provveduto prontamente, secondo le disponibilità, a reperire le prime risorse occorrenti per affrontare l'emergenza, stanziando 50 milioni di euro con l'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri del 20 dicembre 2002, n. 3258, e ulteriori 50 milioni di euro con l'articolo 80, comma 59, della legge finanziaria 2003, a favore dei primi interventi urgenti delle zone alluvionate, per le quali è stato dichiarato lo stato di emergenza con i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri del 29 novembre 2002;

la legge finanziaria 2003 prevede ulteriori finanziamenti per le zone colpite da calamità naturali, e pertanto anche per le zone alluvionate del Nord, come, ad esempio: il limite d'impegno quindicennale di 10 milioni di euro, a decorrere dal 2004, a favore dei territori alluvionati del Piemonte, per la messa in sicurezza delle opere pubbliche e i rimborsi ai privati danneggiati dalle alluvioni del 1994, 2000 e 2002; il limite d'impegno quindicennale di ulteriori 10 milioni di euro a decorrere dal 2004 a favore di un piano di ricostruzione delle opere pubbliche danneggiate da calamità naturali; la possibilità di inserire gli interventi straordinari di ricostruzione delle aree danneggiate da eventi calamitosi nell'ambito del programma di infrastrutture strategiche della legge obiettivo; l'estensione degli interventi di promozione industriale ai territori per i quali è stato dichiarato o prorogato lo stato di emergenza;

tali provvidenze non sono sufficienti per completare la ricostruzione delle zone danneggiate e per rimborsare ai privati e alle imprese i danni subiti;

la citata ordinanza n. 3258, diversamente da quanto avvenuto per precedenti calamità naturali e al fine di conformarsi con le modifiche costituzionali di cui alla legge costituzionale n. 3 del 2001, non specifica le percentuali del risarcimento per i beni mobili e immobili danneggiati spettanti a ciascun cittadino o impresa, lasciando ai presidenti delle regioni alluvionate, nominati commissari straordinari, il compito di stabilire anche i criteri e le modalità per l'erogazione delle provvidenze e per la ripartizione dei fondi disponibili;

l'incertezza sull'ammontare complessivo delle risorse a disposizione impedisce una pronta e congrua individuazione della voci di contribuzione e delle percentuali di risarcimento dei danni da parte delle regioni, secondo gli *standard* già utilizzati dalla protezione civile in occasione di precedenti calamità naturali, creandosi con ciò sfiducia nei cittadini e nelle imprese che a tutt'oggi stentano a ritornare alle normali condizioni di vita;

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 245 del 2002, il Governo ha accolto una serie di ordini del giorno che impegnavano il Governo medesimo sia a provvedere per la sospensione dei termini fiscali e contributivi inerenti le imprese e i soggetti privati danneggiati, sia a provvedere per il reperimento di ulteriori risorse, in aggiunta a quelle già assicurate dalla legge finanziaria 2003, al fine di garantire il completo risarcimento dei danni, la ricostruzione delle infrastrutture e la messa in sicurezza dei territori particolarmente fragili dal punto di vista idrogeologico;

le alluvioni del novembre 2002 hanno fatto seguito ad un lungo periodo di ripetuti fenomeni calamitosi che hanno colpito duramente il Paese nel corso dell'anno 2002 e che hanno richiesto l'utilizzo di tutte le disponibilità finanziarie del

fondo della protezione civile, impedendo la destinazione di appropriate risorse per fronteggiare l'emergenza delle zone danneggiate del Nord;

impegna il Governo

a destinare una parte delle risorse presenti nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze finalizzate agli interventi di protezione civile per l'anno 2003, ai sensi della legge 27 dicembre 2002, n. 289, legge finanziaria 2003, per l'attuazione degli interventi disposti dall'ordinanza del Presidente del Consiglio dei ministri 20 dicembre 2002, n. 3258.

(1-00144) « Stucchi, Sergio Rossi, Parolo, Lussana, Cè ».

* * *

ATTI DI CONTROLLO

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Interrogazioni a risposta scritta:

GAZZARA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro della giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'articolo 4 del decreto-legge n. 245 del 2002, convertito nella legge n. 286, del 27 dicembre 2002, prevede, per i soggetti residenti nelle province di Catania e Campobasso, una generale sospensione (fino al 31 marzo 2003) dei termini di prescrizione, decadenza, e quelli perentori, legali e convenzionali, sostanziali e processuali... ». E tra l'altro dispone « sono altresì sospesi tutti i termini relativi ai processi esecutivi, mobiliari e immobiliari;

il presidente del tribunale di Catania ha emesso una nota interpretativa della citata disposizione di legge, (protocollo n. 4905/02 del 9 novembre 2002) nella quale si legge, tra l'altro, che le vendite giudiziarie non sono sospese perché non correlate all'osservanza di termini peren-