

ATTI DI INDIRIZZO*Risoluzioni in Commissione:*

La IX Commissione,

premessi che:

il notevole ritardo accumulato nella realizzazione del percorso ferroviario completo dell'Alta Velocità (Torino-Venezia e Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli) ha comportato un aumento notevole dei costi che sono, ad oggi, più che triplicati rispetto alle previsioni iniziali (da circa euro 11.000 miliardi a circa euro 30.000 miliardi) oltre ad un mancato recupero di efficienza e competitività del sistema Italia;

una serie di strumenti ha cambiato sostanzialmente l'approccio di problemi relativi ai nodi ferroviari dell'Alta Velocità, che sono una delle cause principali dei ritardi accumulati sino ad oggi; infatti sono venuti meno una serie di vincoli che, in passato, non avevano consentito la remunerazione del capitale nonostante una concessione di lungo periodo (oltre 30 anni);

è stata approvata ed è già operativa la legge 443/2001 (cosiddetta « legge obiettivo ») con l'approvazione parlamentare del relativo decreto delegato;

la « legge obiettivo » prevede una procedura che consente di rendere cantierabili infrastrutture da realizzare in un periodo non superiore ai sei mesi;

il CIPE, con delibera del 21 dicembre 2001, ha già approvato il 1° Programma di Infrastrutture Strategiche da realizzare, tra le quali figurano i nodi ferroviari dell'Alta Velocità e tra questi anche quello relativo al nodo alta velocità della città di Firenze, dall'UNESCO classificata come Patrimonio dell'Umanità;

la soluzione relativa all'attraversamento della città di Firenze, come di altre città, condiziona l'organizzazione intermodale del nodo ferroviario con uno stravolgimento dell'assetto del tessuto territoriale urbano delle città con il degrado della qualità della vita dei cittadini;

la legge collegata alla Finanziaria 2003 relativa alle infrastrutture ed ai trasporti prevede apposite risorse per l'attuazione degli investimenti previsti dalla legge obiettivo;

è ancora in fase istruttoria, l'*addendum* al contratto di programma delle Ferrovie dello Stato Spa, per il suo adeguamento a quanto previsto dalla delibera CIPE del 21 dicembre 2001; tale documento sarà presentato al CIPE entro il 30 aprile 2003;

è stata istituita la società Infrastrutture Spa (ISPA) per finanziare la realizzazione delle infrastrutture che, in base alla delibera CIPE del 31 gennaio 2003, può garantire il finanziamento del 60 per cento dell'investimento necessario per completare la linea ferroviaria di alta velocità, compresi i nodi relativi all'attraversamento di 6 grandi centri urbani a condizione che l'arco temporale per l'ammortamento arrivi fino al 2058 (mentre prima era di 30 anni) mentre per i nodi la copertura è totale (100 per cento);

questo nuovo metodo di finanziamento degli investimenti necessari per completare la realizzazione dell'alta velocità impone che tutte le iniziative condive da ISPA rispondano a precise condizioni di convenienza, di efficacia e di certezza dell'intero processo di investimento e della relativa spesa;

questo nuovo approccio impone una attenta verifica delle azioni, delle procedure, delle progettualità, delle approvazioni di natura urbanistico-territoriale, che fino ad ora hanno caratterizzato l'*iter* organizzativo dei nodi ferroviari ed in modo particolare di quelli non ancora

attivati, tra i quali vi è quello riguardante la città di Firenze;

impegna il Governo:

ad una attenta rilettura critica dei progetti riguardanti i nodi dell'alta velocità e, in particolare, di quello di Firenze per il quale manca ancora il VIA generale, verificando anche se sono state fino ad ora onorate tutte le fasi autorizzative relative a quanto approvato nelle rispettive Conferenze di servizio, al fine di garantire che le risorse finanziarie reperite da ISPA sul mercato, per finanziare il comportamento delle infrastrutture dell'alta velocità, non si traducano in ulteriori oneri per il bilancio dello Stato; e ciò anche in considerazione del fatto che i ricavi caratteristici da viaggiatori e merci riescono a coprire poco più del 70 per cento del solo costo del personale nonostante che nel periodo 1990-2001 sia stato ridotto di più della metà, essendo oggi circa centomila unità e tenuto peraltro conto delle circostanze che anche l'ipotesi di ricorrere alla cartolarizzazione del pedaggio ferroviario sembra discutibile sia sotto il profilo di una buona gestione della finanza pubblica sia sotto il profilo tecnico di tale operazione finanziaria per il suo costo elevato, in quanto le risorse finanziarie pubbliche coprono il 100 per cento dell'investimento necessario, nel caso dei nodi;

a emanare sollecite direttive perché vengano sospese tutte le procedure richieste dalla normativa vigente per la cantierizzazione delle opere riguardanti i nodi dell'alta velocità, quelle già avviate e quelle da avviare, per tutto il tempo necessario per la verifica critica dei progetti riguardanti tali nodi dell'alta velocità.

(7-00243) « Meroi, Migliori ».

La XIII Commissione,

premesso che:

le temperature polari dei giorni 6, 7 ed 8 aprile 2003 hanno provocato disastrosi danni all'agricoltura del meri-

dione d'Italia e segnatamente alle regioni Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia;

in particolare i settori ortofrutticoli e quello vitivinicolo precoce risultano essere maggiormente colpiti;

tale stato di cose non consente in alcun modo di fronteggiare la calamità di che trattasi con gli interventi previsti dalla legge n. 185 del 1992 e successive modifiche;

l'eccezionalità del momento impone la necessità di attuare, sul piano operativo, un intervento straordinario capace di far fronte completamente al ripristino delle condizioni minimali affinché gli imprenditori danneggiati possano affrontare con fiducia la prossima annata. Si tratta, in definitiva, di mettere gli imprenditori agricoli nelle condizioni di fronteggiare gli impegni assunti nei confronti dei fornitori, delle banche, nonché nei confronti degli enti previdenziali per la messa in produzione delle proprie aziende. Occorre predisporre un intervento straordinario di risorse per: 1) elevare sensibilmente i contributi previsti dall'articolo 1 lettera a) ex decreto-legge n. 200 del 13 settembre 2002; 2) rinvio di tutte le cambiali agrarie in scadenza; 3) un ristoro delle spese sostenute per la conduzione delle varie colture; 4) abbattimento dei costi previdenziali fiscali e la sospensione della cartolarizzazione dei crediti INPS;

impegna il Governo:

a dichiarare lo stato di calamità naturale nelle regioni sopraindicate per i motivi di cui in premessa e prevedere un intervento straordinario per abbattere i danni subiti dagli imprenditori agricoli.

(7-00242) « Losurdo, Coronella, Cosentino, Landolfi, Onnis, Misuraca, Catanoso ».