

118.

Allegato A

**DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA  
COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Consiglio regionale</b> (Trasmissione di un documento) .....	2398	<b>Mozioni concernenti il progetto per l'alta velocità ferroviaria</b> .....	2383
<b>Disegno di legge di conversione</b> (Cancellazione dall'ordine del giorno per decadenza del relativo decreto-legge) .....	2397	<b>Proposte di legge</b> (Assegnazione a Commissioni in sede referente) .....	2397
<b>Interrogazioni</b> (Annunzio) .....	2399	<b>Provvedimenti concernenti amministrazioni locali</b> (Annunzio) .....	2399
<b>Istituto della enciclopedia italiana</b> (Trasmissione di documenti) .....	2398	<b>Richieste ministeriali di parere parlamentare:</b>	
<b>Missioni valedoli nella seduta del 18 gennaio 1993</b> .....	2397	(Annunzio) .....	2398
		(Modifica) .....	2398
		<b>Risposte scritte ad interrogazioni</b> (Annunzio) .....	2399

N.B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.



*MOZIONI PIERONI ED ALTRI (N. 1-00100); LUCIO MAGRI ED ALTRI (N. 1-00114); MATTEOLI ED ALTRI (N. 1-00117); ELIO VITO ED ALTRI (N. 1-00119); GIORDANO ANGELINI ED ALTRI (N. 1-00121); LUCCHESI ED ALTRI (N. 1-00122); CASTELLI ED ALTRI (N. 1-00123) CONCERNENTI IL PROGETTO PER L'ALTA VELOCITÀ FERROVIARIA*

---



La Camera,

premesso che:

il ministro dei trasporti sta procedendo, ai sensi della legge n. 385 del 1990, alla convocazione della « Conferenza dei servizi » per la tratta Roma-Napoli ai fini di un progetto per l'Alta Velocità ferroviaria messo a punto dall'ente ferrovie dello Stato;

pur avendo il Parlamento espresso una opzione positiva su un'ipotesi generica di programma di Alta Velocità, questa opzione non può in alcun modo costituire premessa per la concretizzazione del progetto delle ferrovie dello Stato in questione, che appare (per le poche certezze che su di esso si hanno) altamente approssimativo e contraddittorio rispetto alle indicazioni CEE relative alla rete integrata continentale di Alta Velocità;

in particolare il progetto:

è notoriamente incompleto relativamente ai nodi urbani e quindi ai collegamenti tra le varie tratte;

su di esso non è stata espressa da parte del Ministero dell'ambiente la necessaria valutazione di impatto ambientale;

non affronta il problema dei collegamenti con gli altri paesi europei;

è stato attuato senza sottoporre i tracciati a un esauriente e documentato studio circa le condizioni reali dei territori attraversati e le conseguenze ambientali dell'attivazione delle opere;

trascura completamente la questione decisiva del trasporto merci;

si pone in contrapposizione con la necessità del potenziamento del traffico locale;

elude le indicazioni del Piano generale dei trasporti e dei suoi successivi aggiornamenti (legge n. 245/84), soprattutto per quanto riguarda le indicazioni relative ai corridoi plurimodali e le scelte di fondo in tema ferroviario;

si propone di attivare opere senza disporre della necessaria copertura finanziaria;

attraverso una specifica società per azioni (TAV SpA), promossa dall'ente ferrovie dello Stato offre in gestione indiretta il settore più remunerativo del traffico ferroviario;

la concessione dei lavori si basa su un metodo (il ricorso a *general contractors*) in palese violazione della normativa CEE che sta per entrare in vigore, e l'anticipazione dei tempi si rivela un furbo *escamotage* per essere in regola sul piano formale, *escamotage* che aggrava la violazione sostanziale;

il progetto si propone apertamente di violare le normative vigenti tendenti a evitare collusioni fra costruttori e finanziatori (« clausola Andreatta »);

il progetto canalizza le residue risorse finanziarie del settore, in una fase di delicato trapasso gestionale, in una logica che conduce alla complementare ri-

## XI LEGISLATURA — ALLEGATO A AI RESOCONTI — SEDUTA DEL 18 GENNAIO 1993

duzione della rete attraverso la dismissione di tratte e servizi,

impegna il Governo:

a sottoporre, per il parere vincolante e le indicazioni di priorità, alla competente Commissione trasporti l'attuale progettazione relativa all'Alta Velocità in riferimento a percorsi, nodi urbani, collegamenti con i paesi confinanti e in particolare con i paesi CEE, forme di finanziamento e ruolo della società TAV, ricadute di tale progettazione in materia di traffico merci e traffico viaggiatori nella restante rete;

a sospendere ogni iniziativa in materia in attesa di tale parere.

(1-00100) « Pieroni, Apuzzo, Crippa, Leccese, Pecoraro Scanio, Scaglia, Turrone, Bettin, De Benetti, Mattioli, Pratesi, Rutelli, Boato, Giuliari, Paissan, Ronchi ».

(18 novembre 1992).

La Camera,

premesso che:

appare inderogabile il potenziamento e lo sviluppo del trasporto su rotaia;

il nostro Paese infatti detiene il record negativo di 101 veicoli per chilometro e la rete nazionale è inferiore a quella di Francia e Germania: 2,8 chilometri per 10.000 abitanti contro il 3,4 chilometri della Germania e i 6,1 della Francia;

dal 1970 al 1990 da una parte vi è stato un aumento di viaggiatori su strada nelle medie e lunghe distanze dal 68 per cento al 71 per cento mentre il trasporto merci per le distanze superiori a 50 chilometri ha visto un incremento dal 44 per cento al 61 per cento;

la rete ferroviaria nazionale, solo per il 60 per cento elettrificata, per il 65 per cento risulta a semplice binario;

al contrario la rete stradale e autostradale è di gran lunga la più sviluppata:

strade:

ITALIA: 7,9 chilometri/10.000 ab.;

FRANCIA: 5 chilometri/10.000 ab.;

GERMANIA: 5,5 chilometri/10.000 ab.,

mentre le autostrade sono nella media europea;

le aziende che costruiscono materiale rotabile sono attualmente in crisi sia per i tagli ai finanziamenti sia per l'inattendibilità dei piani fino ad ora stabiliti;

il progetto alta velocità (A.V.) così come impostato dalle F.S. e progettato su un mandato della società Tav, appare discutibile per vari motivi e tale da non conseguire automaticamente il potenziamento complessivo dell'intero sistema ferroviario e dei trasporti in quanto:

Alta Velocità, così come intesa in Italia, comporta costi finanziari e ambientali elevati e si sovrappone al resto della rete come parte separata financo nella gestione;

l'Alta Velocità cozza in gran parte con un assetto del territorio che vede grandi centri urbani assai ravvicinati e un'attività diffusa di piccole medie aziende; gli aspetti positivi dell'Alta Velocità sarebbero dunque solo indotti dalla liberalizzazione del resto delle linee da una parte dei treni; tuttora non appare chiaro né quanto del traffico attuale passerebbe all'Alta Velocità né soprattutto quanto traffico l'Alta Velocità, direttamente o indirettamente, toglierebbe alla strada; compito questo che dovrebbe risultare prioritario tenuto conto che il 75 per cento del traffico ferroviario e autostradale avviene su percorrenze di circa 100 chilometri;

non appare affatto chiaro il possibile utilizzo dei binari ad alta velocità per i treni merci, né i motivi per i quali

il deficit del paese in questo settore non risulti prioritario nel potenziamento della rete;

nel merito dei tracciati individuati e degli studi di impatto ambientali si rileva che gran parte dei pronunciamenti delle regioni, dei comuni, dei cittadini, delle associazioni ambientaliste sono stati fortemente critici quando non negativi;

piani urbanistici e paesistici sono stati profondamente intaccati mentre appare tuttora inadeguato il piano di smaltimento dei detriti e ripascimento degli inerti;

risultano tuttora insufficienti gli studi per l'impatto del rumore, delle vibrazioni e degli effetti delle linee a 25.000 volt;

più in generale si lamentano i tempi assai scarsi per la valutazione degli studi di impatto ambientale ed ancor più per la elaborazione di proposte alternative (si fa notare che l'Italia non ha ancora recepito le direttive CEE per la valutazione di impatto ambientale nonostante che ciò sia previsto dalla legge del 1986 istitutive del Ministero dell'Ambiente);

l'Alta Velocità si inserisce in un profondo processo di trasformazione interna dell'Ente Ferrovie dello Stato in società per azioni; appare pertanto rilevante approfondire:

il rapporto della gestione (T.A.V.) delle alte velocità separata dalla restante rete commerciale nonché delle politiche tariffarie e dei contributi necessari al progetto stesso;

le determinazioni societarie e finanziarie di tutto il progetto che prevedono un concorso di capitali privati per il 60 per cento contro il 40 per cento dello Stato ma che nel contempo dove prevedono che lo Stato si accolla gli interessi i mancati introiti, nonché la manutenzione delle linee che, costruite con lo schema « chiavi in mano » rischiano proprio di avere nella qualità del prodotto il tallone di Achille; nel medesimo tempo la

direttissima Firenze-Roma già costruita e il quadruplicamento della Padova-Venezia, nonché il passaggio dell'Alta Velocità di principali nodi ferroviari non vengono conteggiati nei costi complessivi;

le dichiarazioni per cui 6000 chilometri di rete ferroviaria risulterebbero non commerciali e l'obiettivo di costituire e passare alle regioni parte dei servizi dell'ancor nebuloso Servizio Ferroviario Regionale che ha reso necessario chiedere da parte delle regioni stesse, che si sono viste calate dall'alto l'Alta Velocità, garanzie sul futuro dell'S.F.R.: tanto che il Presidente della regione Emilia Romagna ha affermato che « non si possono centralizzare le decisioni e decentrare i guai » ed il Consiglio Regionale della Lombardia ha revocato la decisione della Giunta al protocollo siglato con la Spa F.S. e il Ministero dei Trasporti, « considerato che il progetto Alta Velocità approvato dalla regione Lombardia nel protocollo citato si pone oggettivamente in contrasto per motivi tecnici, procedurali e finanziari con l'obiettivo della mobilità regionale locale »;

la particolare situazione finanziaria e le scelte del Governo: essendo in questione tagli agli investimenti ferroviari da 54.000 a 44.000 miliardi di cui: 27.500 mld stanziamenti residui, 8.250 mld finanziaria 1993, 8.000 mld disponibili per il solo biennio 1996-1997, successivamente cancellati dal Ministro Barucci sono a rischio numerosi ed importanti progetti di raddoppio di linee quali: Bologna-Verona, Genova-Ventimiglia, Ancona-Aoste, Messina-Palermo, Adriatica ed il potenziamento di altre linee necessarie ai trasporti regionali ed interregionali;

preso atto:

del rilevante importo finanziario (oltre 60 mila miliardi) e l'impatto sul complessivo sistema dei trasporti;

delle problematiche ambientali generali e in particolare per quanto riguarda l'attraversamento dell'Appennino fra Bologna e Firenze;

del citato documento approvato dal consiglio regionale lombardia che chiede esplicitamente una verifica parlamentare del progetto Alta Velocità;

che la Lega Ambiente e il WWF chiedono un anno di moratoria per valutare fino in fondo il progetto e per avanzare eventualmente proposte alternative;

che i cittadini, gli enti locali, le regioni hanno avuto solo qualche mese per valutare progetti assai complessi;

che appare discutibile l'assegnazione dei lavori a consorzi ove appaiono i principali imputati di « Tangentopoli »;

del processo di privatizzazione che interessa IRI ed ENI, capofila di due consorzi interessati al progetto;

atteso che:

sono ancora da siglare sia il nuovo contratto di programma fra Stato e Spa F.S. ed i relativi contratti di servizio nonché la parte inerente i servizi ferroviari regionali;

in questo contesto vanno rivisti il piano nazionale dei trasporti e i piani regionali;

comunque i finanziamenti non saranno disponibili fino al 1994;

non si conoscono i costi complessivi dell'operazione nonché l'attraversamento dei nodi che sono a carico dello Stato,

impegna il Governo:

a sospendere qualsiasi atto impegnativo e conclusivo inerente l'Alta Velocità al fine di:

approfondire i costi e i benefici del progetto all'interno del potenziamento delle F.S., della velocizzazione della rete, del rilancio del trasporto merci su rotaia, del potenziamento del trasporto di massa;

scegliere le priorità e la modulazione degli interventi in base ai finanziamenti disponibili e agli obiettivi strategici;

dare tempo ai cittadini, alle associazioni, agli enti locali, alle regioni di esplicitare osservazioni e proposte che abbiano pari valore e dignità di altri progetti in discussione;

rivedere ed armonizzare il P.G.T. e i piani regionali in riferimento alle priorità stabilite e alle necessità per quanto riguarda il pendolarismo ed il trasporto merci.

(1-00114) « Lucio Magri, Renato Albertini, Azzolina, Bacciardi, Barzanti, Bergonzi, Boghetta, Bolognesi, Brunetti, Calini Canavesi, Cangemi, Caprili, Carcarino, Crucianelli, Dolino, Dorigo, Fischetti, Galante, Garavini, Goracci, Guerra, Lento, Maiolo, Manisco, Ramon Mantovani, Marino, Mita, Muzio, Russo Spena, Sestero Gianotti, Speranza, Tripodi, Vendola, Volponi ».

(18 dicembre 1992).

La Camera,

premessi che:

da anni è aperto un dibattito in Parlamento e fuori sulla necessità di potenziare e quindi sviluppare il trasporto su rotaia onde decongestionare le strade e rendere competitiva la merce trasportata;

i ministri in carica dal 1970 ad oggi hanno tenuto sempre un comportamento ondivago, tanto da proporre un giorno il taglio dei rami secchi e l'altro il loro potenziamento;

le regioni, comuni e province, spinte da associazioni ambientaliste, sollevano critiche ai tracciati prescelti ma che nella sostanza si finisce con esprimere forti riserve sull'utilità stessa dell'Alta Velocità in Italia;

nazioni come la Francia, Germania, per non parlare del Giappone, da anni



hanno provveduto a dotare le loro linee ferroviarie di treni ad alta velocità;

il Parlamento si è già espresso a favore dell'Alta Velocità;

il Ministero dei trasporti, ai sensi della legge n. 385 del 1990, ha investito la « Conferenza dei Servizi » per la tratta Roma-Napoli e che pertanto l'Alta Velocità finirebbe per essere introdotta limitatamente al tratto Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli, lasciando fuori tutto il meridione;

si ritiene che siano indispensabili due linee ad alta velocità che colleghino il Trentino Alto Adige con la Puglia e Milano con Reggio Calabria onde evitare che alcuni cittadini italiani siano considerati di serie A, coloro che vivono nel centronord, mentre gli altri cittadini vengono considerati di serie B;

si ritiene che le regioni e i comuni abbiano l'obbligo di redigere piani urbanistici e paesistici adeguati allo smaltimento degli inerti tenendo conto che l'AV rappresenta, nell'era moderna, un indispensabile traguardo pena l'essere tagliati fuori dal punto di vista della concorrenzialità dalle altre nazioni europee;

si tiene conto che le risorse finanziarie non sono tali da prevedere tempi brevi per la realizzazione dell'Alta Velocità si auspica che il nuovo contratto di programma fra Stato e Spa FS ed i relativi contratti di servizio prevedano lo sviluppo dell'alta velocità su due linee parallele lungo tutta la penisola,

impegna il Governo

a velocizzare qualsiasi atto impegnativo e conclusivo inerente l'Alta Velocità riferendo al Parlamento sui relativi costi;

a stabilire priorità che tengano conto delle necessità obiettive dello sviluppo regionale;

a stroncare ogni manovra strumentale delle organizzazioni ambientaliste che mirano, così come è avvenuto per il nu-

ciare, a relegare l'Italia ad un ruolo secondario.

(1-00117) « Matteoli, Marengo, Butti, Martinat, Valensise, Berselli, Parigi, Maceratini, Gasparri, Cellai, Abbatangelo ».

(22 dicembre 1992).

La Camera,

premesso che è in corso il dibattito relativo ai progetti dell'Alta Velocità;

rilevato:

che è necessario potenziare il trasporto su rotaia, soprattutto per quanto riguarda il settore merci, anche al fine di decongestionare il trasporto su strada;

che nell'approvare i progetti di cui in premessa occorre avere la massima considerazione della valutazione di impatto ambientale delle opere e dei conseguenti pareri del Ministero dell'ambiente;

che per quanto riguarda il costo delle opere e le procedure di affidamento è assolutamente indispensabile evitare spreco di denaro pubblico e garantire correttezza e trasparenza delle procedure;

considerato:

che i progetti presentati paiono inadeguati relativamente ai grandi nodi urbani e suscitano forti perplessità relativamente alla penetrazione nelle grandi città;

che per l'affidamento dei lavori è prevista la procedura della concessione a *general contractors*, che è in contrasto con la più moderna normativa CEE;

che si prevede di concentrare le risorse sui progetti di Alta Velocità, riducendo tratte e servizi e compromettendo un rilancio complessivo del trasporto su rotaia;

che il livello di conoscenza e partecipazione dei cittadini, delle associazioni e delle categorie interessate ai progetti è del tutto insufficiente,

## impegna il Governo

a sottoporre al Parlamento tutta la progettazione relativa all'Alta Velocità, nonché le relative forme di finanziamento e procedure di affidamento ed a sospendere ogni iniziativa in attesa delle sue decisioni, nonché ad aggiornarlo costantemente sulle successive fasi di realizzazione del progetto.

(1-00119) « Elio Vito, Ciccio Messere, Pannella, Rapagnà, Bonino, Taradash ».

(13 gennaio 1993).

La Camera,

premesso che:

il CIPE con delibera del 12 agosto 1992 ha costituito la società per azioni Ferrovie dello Stato;

l'articolo 25 della legge 30 dicembre 1991 n. 412 prevede che « L'Ente Ferrovie dello Stato provvederà ad aggiornare il piano di ristrutturazione per il risanamento e lo sviluppo » che « viene allegato alla legge finanziaria per il 1993 » e che tale obbligo non è stato assolto;

la IX Commissione il 19 novembre 1992 ha « ritenuto che permanga intatto il diritto-dovere del Parlamento di esprimere indirizzi politici, orientamenti, criteri e priorità su materie che sono comunque di preminente interesse nazionale » ed ha approvato una risoluzione che impegna il Governo « a sottoporre all'esame preliminare delle competenti Commissioni Parlamentari l'atto di concessione tra Stato e FS S.p.A. il contratto di programma e quello di pubblico servizio affinché su di essi il Parlamento possa esprimersi nella sua funzione di indirizzo »;

il 16 dicembre 1992 il ministro dei trasporti ha riferito alla IX Commissione consegnando una documentazione incom-

pleta e rifiutando il tempo minimo necessario per l'esame degli atti, accampando l'improrogabilità della riunione del CIPET, convocato il 18 dicembre per l'approvazione dell'atto di concessione, del contratto di programma e di quello di servizio;

il CIPET ha aggiornato al 23 dicembre la riunione del 18 essendo emersa la « necessità di approfondimenti » perché, ha detto un ministro, « ci hanno fatto conoscere i dettagli del problema solo 36 ore prima. Come era possibile decidere così, in poche ore, su un contratto che durerà per ben 70 anni ? »;

il CIPET nella riunione del 23 dicembre ha rinviato l'approvazione dell'atto di concessione, subordinandola ad un parere del Consiglio di Stato e ad un più approfondito esame da parte dei ministeri economici;

nel quadro del contratto di programma e delle delibere dei ministri competenti è stato autorizzato il progetto A.V. e sono state finanziate le tratte Torino-Milano-Bologna-Napoli subordinandoli a condizioni vincolanti nonché a verifica di Società internazionali terze sia rispetto a FS che rispetto a TAV, il che conferma interrogativi più volte sollevati e propone nuovi dubbi circa la tipologia e le caratteristiche del rapporto tra FS e i privati, la dimensione dell'impegno finanziario dello Stato, la fiducia del Governo nel rapporto con FS e, indirettamente con TAV;

il consiglio di amministrazione delle FS S.p.A. ha deliberato l'affidamento dei lavori di tre delle quattro tratte dell'alta velocità pure in presenza di numerose obiezioni, proteste e proposte di cittadini, associazioni ed enti locali relativamente ai tracciati delle nuove linee, ai rumori, alla organizzazione dei cantieri ed al conseguente impatto sul territorio, non risultano ancora concluse le valutazioni di impatto ambientale e diverse regioni non hanno ancora ottenuto positiva risposta alle loro richieste;

considerato che:

la costituzione della FS S.p.A. deve necessariamente essere l'occasione per la trasformazione dell'ente in una impresa efficiente e per il rilancio del trasporto su ferrovia;

i quadruplicamenti delle linee sugli assi fondamentali, quando necessari, debbano essere realizzati con le tecnologie più avanzate che permettano di raggiungere alte velocità ma debbano altresì consentire il trasporto delle merci;

le linee ad A.V. non devono costituire un sistema separato bensì debbono integrarsi con la rimanente parte della rete al fine di realizzare un unico sistema con più alte capacità di traffico e più alta qualità di prestazioni del quale siano evidenti i vantaggi e gli spazi di sviluppo, anche per il trasporto delle merci ed il trasporto locale;

i problemi di impatto ambientale devono essere considerati e risolti fin dalla fase progettuale delle nuove linee;

l'improvvisazione, la intemperatività e, talvolta, la superficialità con cui il ministro dei trasporti e le FS si sono rapportati con i cittadini e gli enti locali, rischiano seriamente di mettere in discussione la possibilità di realizzare un percorso importante per lo spostamento di quote di traffico di persone e merci dalla strada alla rotaia e quindi per uno sviluppo più qualificato del paese nella congiunzione competitiva con l'Europa,

impegna il Governo:

a sottoporre al parere del Parlamento la proposta definitiva di atto di concessione tra Stato e FS S.p.A prima della sua approvazione;

a riferire al Parlamento sui costi del progetto Alta Velocità e sulla loro congruità;

a riferire al Parlamento sul parere del Ministro dell'ambiente e della Commissione per la V.I.A. sul progetto Alta Velo-

cità, nonché sulle azioni da compiere e le risorse disponibili per corrispondere alle prescrizioni relative alla V.I.A.;

a risolvere, d'intesa con le regioni, i numerosi problemi che la realizzazione del complesso progetto A.V. provoca sul territorio attraversato.

(1-00121) « Giordano Angelini, Enrico Testa, D'Alema, Finocchiaro Fiddelbo, Pellicani, Marri, Bargonè, Biricotti Guerrieri, Calzolaio, Camoirano Andriollo, Chiaventi, Cioni, Fredda, Grilli, Impegno, Lorenzetti Pasquale, Melilla, Petrocelli, Ronzani, Zagatti ».

(13 gennaio 1993).

La Camera,

premesso che:

sul progetto relativo al quadruplicamento con le moderne tecnologie del Sistema Alta Velocità dei principali assi ferroviari del paese il Parlamento ha più volte legiferato e, in particolare, con le seguenti leggi:

22 dicembre 1986, n. 910, articolo 2.6 (« finanziaria 1987 »);

11 marzo 1988, n. 67, articolo 13.6 (« finanziaria 1988 »);

15 dicembre 1990, n. 385, articolo 1 (« disposizioni in materia di trasporti »);

25 marzo 1991, n. 98 (di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 24 gennaio 1991, n. 25, recante « Integrazione dell'articolo 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210, in materia di partecipazione dell'Ente ferrovie dello Stato a società aventi per fini lo studio, la progettazione e la costruzione di linee e infrastrutture ferroviarie »;

30 dicembre 1991, n. 412, articolo 25.4 (« disposizioni in materia di finanza pubblica »);

23 dicembre 1992, n. 500, articolo 3.3 (« finanziaria 1993 »);

sullo stesso progetto il ministro dei trasporti e/o l'amministratore straordinario *pro tempore* dell'Ente ferrovie dello Stato hanno più volte riferito al Parlamento e, più recentemente, nel corso della presente legislatura:

il 23 luglio 1992, presso l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato;

il 30 luglio 1992, presso la IX Commissione della Camera;

il 4 dicembre 1992, presso l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato;

il 16 dicembre 1992, presso la IX Commissione della Camera;

persiste sempre più impellente l'esigenza di perseguire gli obiettivi generali della politica dei trasporti contenuti nell'omonimo Piano Generale e concernenti il riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario, l'efficienza, l'economicità e l'efficacia dell'intero sistema, il soddisfacimento in quantità e qualità della crescente domanda di mobilità delle persone e delle merci, l'integrazione della rete ferroviaria italiana in quella europea, l'eliminazione degli squilibri di offerta tra nord e sud del paese, il disinquinamento e decongestionamento delle grandi aree metropolitane;

il Piano triennale 1993-1995 della Società ferrovie dello Stato — inclusivo degli investimenti ed esteso al 1997-1998 sulla base delle risorse messe a disposizione dell'azionista pubblico a legislazione vigente, pari a 38.750 miliardi — è coerente con i suddetti obiettivi;

il quadruplicamento con le tecnologie del Sistema Alta Velocità dell'asse Torino-Milano-Bologna-Roma-Napoli (6 per cento della rete), sul quale è concentrato circa il 30 per cento del totale del traffico attualmente svolto dalle Ferrovie dello Stato Spa, è indispensabile per la realizzazione degli obiettivi dei suddetti Piani, in quanto produce un « effetto rete » che si riverbera sull'intera rete ferroviaria assicurandole le potenzialità complessive necessarie per soddisfare, a

realizzazione compiuta del nuovo sistema, circa il 15 per cento del traffico passeggeri, locale e di media-lunga distanza, e circa il 20 per cento del traffico merci;

il progetto è stato redatto a regola d'arte, sia sotto il profilo tecnico e sia sotto il profilo economico-finanziario ed è stato validato da primari istituti di consulenza e finanziari, anche internazionali, quali l'americano Arthur D. Little, il tedesco De Consult, il francese Credit Lyonnais;

la progettazione per la penetrazione dei nodi, per la parte ingegneristica e d'esercizio e per la parte economico-finanziaria, già in corso di elaborazione, può essere sviluppata contestualmente alla cantierizzazione dei primi interventi per la realizzazione della piena linea, in modo da consentire la ultimazione delle relative opere in tempo utile per assicurare il coordinamento dei tempi con la ultimazione delle linee;

la spesa, di parte pubblica, per il progetto, rappresenta soltanto il 24 per cento degli investimenti pubblici in ferrovia, al momento previsti fino a tutto il 1998 (9.436 su 38.750 miliardi);

il costo del progetto ed i tempi della sua realizzazione sono addirittura inferiori a quelli storici per progetti, anche compresi, ma certamente meno innovativi sotto il profilo tecnologico, economico-finanziario, gestionale, d'esercizio, quali, ad esempio, il quadruplicamento in circa venti anni della Firenze-Roma;

l'economicità dell'investimento assume requisiti positivi con la realizzazione dell'intera rete con costi e nei tempi finali certi;

per rispettare tali obiettivi è necessario garantire l'avvio di quelle tratte nell'ambito delle quali sono previste opere i cui tempi di esecuzione sono tali che, se non avviate tempestivamente, possono comportare uno snellimento dei tempi per l'avvio dell'esercizio dell'intera rete;

il progetto, redatto in termini rispettosi dell'ambiente e in un quadro di continuo confronto sia con gli organi istituzionali e amministrativi, centrali e periferici (regioni, province, comuni), preposti alla tutela di questo e sia con varie associazioni ambientaliste, ha già ricevuto i necessari consensi della Conferenza dei servizi per la tratta Roma-Napoli;

la realizzazione del progetto consentirà il miglioramento dell'ambiente in conseguenza della riduzione del traffico su gomma che dallo stesso ci si attende;

gli investimenti nel settore ferroviario in generale e in una rete europea ad alta velocità in particolare, rappresentano un comune impegno di tutti i paesi europei e della stessa CEE;

gli investimenti nel settore ferroviario sono a scarsa componente di importazioni, ad alta intensità di lavoro e quindi rappresentano un volano privilegiato per la ripresa dell'occupazione, che rappresenta in questo momento uno dei prioritari obiettivi del Governo e dell'intero paese;

l'attuazione del prodotto può essere prontamente realizzata attraverso gli strumenti contrattuali, di tipo innovativo, con tempi certi e costi chiusi, già sottoscritti nel corso del 1991;

la riconsiderazione di tali accordi contrattuali, oltre a generare l'ovvio contenzioso, porrebbe a rischio il futuro di una importante componente produttiva del paese, sia per quanto riguarda la fornitura di materiale rotabile, sia per l'esecuzione di opere civili e tecnologiche, determinando, tra l'altro, un insostenibile acuirsi della crisi occupazionale già presente nei settori interessati,

impegna il Governo:

a dar luogo con urgenza ad ogni iniziativa utile al pronto avvio esecutivo del progetto Alta Velocità ivi compreso ogni

opportuno sostegno alla Società ferroviaria nell'iniziativa di finanziarizzazione del progetto sul mercato dei capitali;

a tener conto della necessità di inserire anche la tratta Napoli-Battipaglia, secondo le indicazioni a suo tempo formulate dal Parlamento a conferma di un disegno di riequilibrio nord-sud;

a vigilare affinché il progetto sia realizzato nella piena salvaguardia dell'ambiente, delle finalità generali della politica dei trasporti, degli interessi del risparmio pubblico e privato necessario per la sua realizzazione e delle esigenze di trasparenza della collettività, riferendo periodicamente al Parlamento, anche in relazione al contratto di programma che verrà perfezionato entro il 30 giugno 1993;

a predisporre le condizioni per realizzare integralmente le due direttrici est-ovest e nord-sud secondo le indicazioni formulate in sede CEE, e quindi le tratte Milano-Genova, Milano-Venezia-Trieste, nonché le integrazioni relative alla realizzazione del tratto italiano del collegamento Torino-Lione ed alla velocizzazione della Genova-Ventimiglia e della Battipaglia-Reggio Calabria;

ad attivare in maniera prioritaria la progettazione esecutiva del nuovo valico del Brennero, dando corso contestualmente allo studio di fattibilità degli altri trafori;

a predisporre con urgenza, contestualmente all'attuazione del suddetto piano triennale, il piano di riordino di tutto il settore del trasporto locale attraverso la presentazione di un apposito disegno di legge.

(1-00122) « Lucchesi, Maccheroni, Barbalace, Occhipinti, D'Amato, Faraguti, Santoro, Abbate, La Penna, Biasci, Santonastaso, Manfredo Manfredi, Sanza, Mensurati ».

(14 gennaio 1993).

La Camera,

premessi che:

il sistema ferroviario italiano sia nel settore merci che passeggeri appare fortemente deficitario, sia per quanto riguarda la qualità dei servizi offerti sia per quanto riguarda la percentuale di volume di traffico sul complessivo degli spostamenti effettuati (circa 9 per cento);

alla luce di quanto sopra appare non più procrastinabile l'esigenza di potenziare la rete ferroviaria nazionale al fine di adeguarla agli standard europei;

in questa ottica il Governo, con decreto-legge n. 333 del 1992, ha deliberato la trasformazione de l'Ente F.S. in SpA il cui capitale sociale è interamente posseduto dallo Stato italiano di cui il Parlamento è l'organo sovrano per quanto riguarda le politiche e le scelte strategiche di fondo;

il progetto Alta Velocità si inserisce in questo progetto di modernizzazione e riqualificazione costituendone parte integrante e non secondaria;

la delibera del CIPE del 12 agosto 1992, « trasformazione in SpA dell'Ente F.S. », fa esplicito riferimento alla direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991 e impegna il Governo a definire i contenuti e le modalità delle concessioni da intestare alle F.S. SpA entro 90 giorni dalla delibera stessa;

ciò peraltro non è avvenuto nei termini prescritti;

il ministro dei trasporti Tesini nell'audizione del 12 novembre 1992 presso la Commissione trasporti si impegnavano a riferire tempestivamente in Commissione sul contratto di programma da stipularsi tra Governo e F.S. SpA;

ciò è avvenuto soltanto due giorni prima della firma degli accordi non dando alcuna possibilità ai membri della Commissione stessa di verificare e approfondire la materia in oggetto;

dalla documentazione trasmessa in Commissione trasporti da parte del ministro si rivela un programma di investi-

menti del tutto generale (tabella A e 8) e tale da generare la sensazione che i contratti stessi siano stati stipulati senza aver definito dettagliatamente i contenuti;

ciò sembra tanto più grave in quanto la fretta dimostrata dal ministro nel chiudere i contratti appare dettata dall'esigenza di eludere l'apertura degli appalti a livello comunitario così come previsto dai trattati sull'integrazione europea;

per altro le procedure di affidamento delle opere di progettazione di costruzione sono assolutamente poco chiare in considerazione anche del fatto che molte imprese interessate ai lavori sono state recentemente oggetto di indagine da parte della magistratura nell'ambito dell'operazione « mani pulite »;

un'operazione di così grande respiro strategico e finanziario e di così grande importanza per il futuro assetto del « sistema trasporti » richiede scelte chiare, trasparenti, puntuali e improcrastinabilmente legate ad un attento e preciso controllo e indirizzo da parte del Parlamento, che invece fino a questo momento è stato completamente esautorato da questo ruolo fondamentale,

impegna il Governo

a sospendere l'accordo di programma stipulato con le F.S. SpA;

a sottoporre al Parlamento tutti gli atti definitivi inerenti il progetto A.V. compresi i contratti stipulati con i *general contractors*;

a sottoporre all'approvazione delle Commissioni Trasporti, Bilancio e Tesoro, competenti ai sensi dell'articolo 2 della delibera CIPE del 12 agosto 1992 a rappresentare i diritti dell'azionista, lo Statuto delle F.S. SpA;

a sottoporre all'approvazione del Parlamento l'Accordo di programma Governo F.S. SpA.

(1-00123) « Castelli, Michielon, Magnabosco, Peraboni, Bertotti, Luigi Rossi, Polli, Fragassi, Negri, Ongaro, Calderoni, Castellana, Formentini ».

(14 gennaio 1993).

*COMUNICAZIONI*

---





**Missioni valevoli  
nella seduta del 18 gennaio 1993.**

D'Aquino, Gottardo, Riggio.

**Cancellazione dall'ordine del giorno di un  
disegno di legge di conversione per  
decadenza del relativo decreto-legge.**

Essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 14 novembre 1992, n. 434, il relativo disegno di legge di conversione è stato cancellato dall'ordine del giorno:

« Conversione in legge del decreto-legge 14 novembre 1992, n. 434, recante disposizioni urgenti per il personale di enti pubblici trasformati in società per azioni, comandato presso amministrazioni pubbliche » (1893).

**Assegnazione di proposte di legge  
a Commissioni in sede referente.**

A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, le seguenti proposte di legge sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

*alla I Commissione (Affari costituzionali):*

FAUSTI ed altri: « Modifiche alla legge 27 dicembre 1985, n. 816, concernente aspettative, permessi ed indennità degli amministratori locali » (1945) (*Parere della IV della V, della VI e della XI Commissione*);

BIONDI: « Norme per la tutela dei dati personali acquisiti nel corso di indagini di polizia » (1974) (*Parere della II Commissione*);

POLIZIO: « Ineleggibilità ed incompatibilità dei membri del Parlamento » (2025);

*alla IV Commissione (Difesa):*

ANTONIO TESTA e BUFFONI: « Istituzione dell'ufficio del Commissario parlamentare alle Forze armate » (1150) (*Parere della I della II, della V e della XI Commissione*);

*alla VII Commissione (Cultura):*

FINI ed altri: « Riordinamento della scuola dell'obbligo » (1673) (*Parere della I, della V, della VIII, della XI e della XII Commissione*);

*alla VIII Commissione (Ambiente):*

OLIVO: « Disciplina delle attività cartografiche ed istituzione del Servizio cartografico nazionale e dell'istituto geografico nazionale » (1416) (*Parere della I della IV, della V, della VI, della VII e della XI Commissione*);

MAURIZIO BALOCCHI ed altri: « Disciplina degli appalti pubblici » (1784) (*Parere della I della II, della V, della VI e della XI Commissione*);

GALLI ed altri: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 24 maggio 1988, n. 203, e norme per il controllo delle emissioni provenienti dagli impianti di incenerimento dei rifiuti » (1840) (*Parere della I, della II, della V, della XI, della XII Commissione, della Commissione spe-*

*ziale per le politiche comunitarie nonché della X Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);*

*alla XI Commissione (Lavoro):*

CRESCO ed altri: « Riforma del collocamento obbligatorio per tutte le categorie di invalidi » (1939) (*Parere della I, della V, della IX, della X e della XII Commissione*);

PAPPALARDO ed altri: « Norme per la vigenza triennale dei contratti collettivi nazionali di lavoro stipulati per il personale delle ferrovie dello Stato » (2064) (*Parere della I, della V e della IX Commissione*);

PAPPALARDO ed altri: « Norme per il computo dell'indennità integrativa speciale nel calcolo dell'indennità di buonuscita corrisposta ai pubblici dipendenti » (2065) (*Parere della I e della V Commissione*);

PAPPALARDO ed altri: « Modifica all'articolo 1 della legge 23 dicembre 1986, n. 942, in materia di riconoscimento dell'anzianità pregressa a talune categorie di pubblici dipendenti » (2066) (*Parere della I e della V Commissione*).

#### **Modifica di una richiesta ministeriale di parere parlamentare.**

Nella seduta dell'11 gennaio 1993 è stata assegnata alla VI Commissione permanente (Finanze), fra le altre, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del dottor Carlo Chirico a vicepresidente della Cassa di risparmio della provincia di Teramo.

Il ministro del tesoro ha successivamente ritirato tale proposta ed ha inviato, a' termini dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'avvocato Vincenzo Cerulli Irelli a vicepresidente della Cassa di risparmio della provincia di Teramo.

Tale richiesta, a' termini del comma 4 dell'articolo 143 del regolamento, è deferita alla VI Commissione permanente (Finanze).

#### **Richiesta ministeriale di parere parlamentare.**

Il ministro per il coordinamento delle politiche comunitarie, con lettera in data 15 gennaio 1993, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 19 febbraio 1992, n. 142, in conformità degli articoli 2 e 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, la richiesta di parere parlamentare sullo schema di decreto legislativo per l'attuazione della direttiva n. 90/167/CEE che stabilisce le condizioni di preparazione, immissione sul mercato ed utilizzazione dei mangimi medicati nella Comunità.

Tale richiesta è deferita, a' termini del comma 4 dell'articolo 143 e del comma 3, lettera b), dell'articolo 126 del regolamento, alla XIII Commissione permanente (Agricoltura), oltreché alla Commissione speciale per le politiche comunitarie, che dovranno esprimere il proprio parere entro il 4 febbraio 1993.

#### **Trasmissione di un documento da un consiglio regionale.**

Il 13 gennaio 1993 è pervenuto il seguente documento:

*dal consiglio regionale della Basilicata:*

Ordine del giorno sugli accordi GATT.

Tale documento è stato trasmesso alle Commissioni competenti per materia ed è a disposizione degli onorevoli deputati presso il Servizio Studi.

#### **Trasmissione dall'Istituto della Enciclopedia italiana.**

L'Istituto della Enciclopedia italiana, con lettera in data 30 dicembre 1992, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3, comma 2, della legge 21 novembre 1989, n. 379, recante « Norme in materia di collabora-

zione tra lo Stato e l'Istituto dell'Enciclopedia italiana per la realizzazione di iniziative culturali in Italia ed all'estero», la relazione sull'attività svolta nel 1991.

Questa documentazione è stata trasmessa alla Commissione competente.

**Annunzio di provvedimenti  
concernenti amministrazioni locali.**

Il ministro dell'interno, con lettere in data 11 gennaio 1993, in adempimento a quanto prescritto dall'articolo 39, comma 6, della legge 8 giugno 1990, n. 142, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Irsina (Matera), Massa di Somma (Napoli) e Pietrastornina (Avellino).

Questa documentazione è depositata negli uffici del Segretario Generale a disposizione degli onorevoli deputati.

**Annunzio di interrogazioni.**

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate nell'Allegato B ai resoconti della seduta odierna.

**Annunzio  
di risposte scritte ad interrogazioni.**

Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Sono pubblicate nell'Allegato B ai resoconti della seduta odierna.

*Stabilimenti Tipografici*  
Carlo Colombo S.p.A.

ALA11-118  
Lire 1000