

**RISOLUZIONI IN COMMISSIONE**

La IX Commissione,

premesso che:

a) il Patto sociale per lo sviluppo e l'occupazione, siglato dal Governo nel dicembre 1998, intende promuovere il rilancio economico ed occupazionale del Paese, tra l'altro con una più incisiva politica di investimenti nelle infrastrutture di trasporto per accrescere la competitività e l'efficienza del Paese;

b) il riequilibrio modale del trasporto merci e passeggeri è un obiettivo strategico del Paese ed è parte del programma del Governo al fine di incrementare le quote di mercato del modo di trasporto ferroviario così da ridurre i pesanti costi in termini di congestionamento stradale, di consumo energetico, di inquinamento atmosferico e di sicurezza derivanti dal traffico su gomma;

c) condizione indispensabile per rendere competitivo il trasporto ferroviario rispetto alla modalità stradale è la realizzazione da parte delle Ferrovie dello Stato del quadruplicamento delle sue direttrici ferroviarie più trafficate e sature ossia la Milano-Napoli e la Torino-Venezia, affinché esse dispongano di una maggiore offerta di tracce ferroviarie qualitativamente competitive con il trasporto su strada e con quelle offerte dalle migliori reti ferroviarie europee;

d) la legge 23 dicembre 1996, n. 662 che all'articolo 2, comma 15 ha impegnato il Governo a procedere ad una verifica ed a riferire alle competenti Commissioni parlamentari sullo stato di attuazione del progetto di alta velocità;

vista la relazione del Ministro dei trasporti e della navigazione alle competenti Commissioni parlamentari, nonché i relativi allegati;

considerato quanto comunicato dal Ministro dei trasporti e della navigazione nel corso delle audizioni del 4 febbraio 1997 e dell'8 maggio 1997, nonché dal Ministro dell'ambiente nel corso delle audizioni del 23 luglio 1997 e del 30 settembre 1997;

considerato che in esito alla verifica è emersa la conferma di una situazione di manifesta inadeguatezza delle infrastrutture ferroviarie esistenti a far fronte allo sviluppo della domanda di trasporto viaggiatori e, soprattutto, merci, con particolare riferimento alle direttrici interessate dal previsto sistema Alta Velocità;

considerato che, dal dibattito in Commissione, è emersa la necessità di definire un modello di utilizzo della nuova infrastruttura maggiormente orientato al trasporto delle merci, evidenziando in particolare l'esigenza di:

a) garantire un'ottica più rispondente al concetto di alta capacità di trasporto ferroviario, finalizzato ad ottimizzare anche il trasporto delle merci;

b) massimizzare il livello di integrazione del progetto di quadruplicamento con la rete esistente, con le altre modalità di trasporto e con il tessuto economico-produttivo del Paese;

c) promuovere un sistema di gestione della rete ferroviaria nazionale unitario, attraverso modalità trasparenti di finanziamento degli investimenti necessari;

d) garantire il più alto livello di sicurezza nei cantieri dell'Alta Velocità;

e) garantire l'integrale rispetto delle normative in materia di appalti e subappalti;

considerato che:

per quanto riguarda le tratte, i nuovi indirizzi progettuali hanno già trovato riscontro, ad esempio, nel caso della Milano-Bologna, nella definizione della interconnessione aggiuntiva di Modena, al servizio del bacino industriale reggiano-modenese, e nella definizione della sta-

zione di Reggio Emilia, finalizzata a soddisfare l'esistenza di integrazione Alta Velocità con i bacini provinciali, nonché nell'interconnessione di Parma, in grado di soddisfare le esigenze di integrazione connesse alle linee trasversali (Pontremolese);

per quanto riguarda i nodi, gli stessi indirizzi progettuali si sono riflessi nell'individuazione degli ulteriori interventi suscettibili di apportare aumenti di capacità, anche superiori a quelli richiesti dall'inserimento delle linee Alta Velocità;

preso atto delle valutazioni scaturite dai gruppi tecnici incaricati dal Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, in ordine ai seguenti argomenti:

a) sistema di alimentazione e velocità;

b) modello di esercizio integrato passeggeri e merci per la direttrice Torino-Milano-Napoli;

c) tracciato e modello di esercizio sulle tratte Milano-Venezia e Milano-Genova;

considerato che, per effetto di tali attività di approfondimento si è ritenuto opportuno inserire la tratta Torino-Milano nell'ambito di competenza di cui al punto c) in quanto parte del corridoio europeo 5: Lione-Torino-Venezia-Lubiana-Budapest-Kiev;

viste le conclusioni delle analisi condotte dai tavoli tecnici secondo le quali:

a) viene confermata la scelta della tensione di alimentazione a 2 x 25 kV;

b) viene espresso un parere favorevole in merito al modello di esercizio integrato merci e passeggeri, alla capacità del sistema ferroviario Milano-Napoli ed alle previsioni di domanda;

impegna il Governo

sulla direttrice Milano-Napoli:

a fare in modo che vengano attuate in tempi brevi tutte le attività finalizzate al-

l'ultimazione delle Conferenze dei servizi per il tratto finale della Roma-Napoli (13 chilometri) e la stazione di Porta Campania Afragola, nonché alla definitiva chiusura delle problematiche permessuali ancora in essere relative all'attraversamento della linea nel comune di Modena;

a consentire l'attivazione, in tempi brevi, della fase realizzativa sull'intera direttrice nord-sud;

a vigilare affinché vengano rispettate le indicazioni emerse in sede di dibattito parlamentare con particolare riferimento a:

a) integrazione tra sistema Alta Velocità e rete esistente;

b) integrazione dei modelli di esercizio;

c) aderenza del progetto all'impostazione di alta capacità;

d) promozione di tutte le azioni finalizzate al trasferimento di quote di traffico merci e passeggeri alla ferrovia;

e) pieno rispetto dell'applicazione delle normative vigenti in materia di sicurezza dei cantieri (legge n. 55 del 1990, decreto legislativo n. 626 del 1994, decreto legislativo n. 494 del 1996);

f) massimo rigore nell'applicazione della normativa nazionale e comunitaria in materia di appalti (decreto legislativo n. 158 del 1995 e direttive comunitarie n. 531 del 1990 e n. 38 del 1993) e subappalti (legge n. 55 del 1990);

a ribadire la volontà di realizzare l'intera direttrice transpadana definendone integralmente il tracciato e il piano temporale di realizzazione a partire dalle tratte Torino-Milano-Brescia, Padova-Mestre, Montefalcone-Trieste e Terzo Valico verso Genova. A riconvocare nei prossimi giorni la Conferenza dei servizi della tratta Torino-Milano, al fine di chiuderne i lavori entro il prossimo luglio, cosicché si possa realizzare l'opera entro il 2006, contemporaneamente alla Milano-Napoli;

a confermare il collegamento Torino-Milano come parte integrante della dorsale Torino-Milano-Napoli, quindi come parte essenziale del futuro collegamento con la nuova rete ferroviaria veloce europea verso Lione e quindi con caratteristiche tecniche analoghe a quelle previste per il collegamento Milano-Napoli;

ad aprire le Conferenze dei servizi della Milano-Verona e della Verona-Padova per acquisire il consenso sul tracciato e stabilire il programma delle successive tappe a partire dalla Milano-Brescia;

a chiedere alle Ferrovie dello Stato di accelerare gli studi e la progettazione esecutiva delle tratte Venezia-Trieste, Trieste-Lubiana e Torino-Chambéry (queste due ultime in accordo rispettivamente con i governi sloveno e francese);

ad accelerare gli accordi quadro tra Ferrovie dello Stato regione Piemonte e regione Lombardia per il potenziamento delle reti ferroviarie di interesse locale definendo un programma di esercizio che valorizzi, per il trasporto locale, la linea storica Torino-Milano, che sarà liberata dal traffico a lunga percorrenza con la realizzazione della nuova linea ad alta capacità;

sulla direttrice Milano-Genova a promuovere la convocazione in tempi brevi della Conferenza di servizi esclusivamente al fine di autorizzare il terzo valico della prevista tratta Milano-Genova e l'inserimento nel tracciato ferroviario attualmente esistente nel territorio piemontese immediatamente a valle della galleria stessa, contestualmente al progetto di riassetto del nodo ferroviario di Genova, in modo da permetterne l'integrazione con lo sviluppo della portualità;

per quanto attiene a criteri generali, a sostenere l'integrazione degli interventi infrastrutturali con i programmi di potenziamento delle reti ferroviarie transeuropee di trasporto e a stabilire uno schema

giuridico certo di finanziamento pluriennale anche in relazione all'uso delle risorse finanziarie, all'articolazione temporale della spesa, alla realizzazione degli investimenti per fasi funzionali e alla gestione del progetto corrispondente agli indirizzi comunitari in materia di liberalizzazione del trasporto ferroviario.

(7-00691)

« Merlo ».

La XIII Commissione,

preso atto che recentemente, esattamente in data 9 febbraio 1999, è stata pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* (Serie Generale n. 32) la proposta di riconoscimento della denominazione di origine protetta « bergamotto di Calabria »;

ritenuto che la dizione « bergamotto di Calabria » sia oltremodo generica e, perciò stesso, non rispondente allo spirito e alla lettera della normativa vigente in materia Dop, trattandosi di un prodotto – il bergamotto – che trova la propria realtà territoriale produttiva ed identificativa solo a Reggio Calabria ed in una parte della provincia di Reggio;

ribadito che col termine Dop si debba indicare in maniera chiara e precisa la località di appartenenza del prodotto per il quale si chiede il beneficio Dop,

impegna il Governo

nel rispetto della richiesta di modifica già avanzata dai competenti soggetti istituzionali secondo quanto previsto dalla relativa legge, a prendere, in tempi brevi, le opportune iniziative perché venga modificata la denominazione di « bergamotto di Calabria » in « bergamotto di Reggio Calabria ».

(7-00692) « Aloï, Oliverio, Tattarini, Losurdo, Pecoraro Scanio, Anginoni, Domenico Izzo, Nuccio Carrara, Lamacchia, Ferrari, Scarpa Bonazza Buora ».