

BOLLETTINO DELLE GIUNTE E DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

INDICE

RESOCONTI:

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)	Pag.	5
ERRATA CORRIGE	»	7
ALLEGATO	»	9

CONVOCAZIONI:

<i>Giunta per il regolamento</i>	Pag.	III
<i>Giunta per le autorizzazioni a procedere in giudizio</i>	»	IV
<i>Commissione parlamentare d'inchiesta sulla condizione giovanile</i>	»	V

N.B. Il presente Bollettino reca in allegato il resoconto stenografico della seduta della IX Commissione trasporti per l'audizione del Ministro dei trasporti.

<i>Affari costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni (I)</i>	<i>Pag.</i>	VI
<i>Giustizia (II)</i>	»	VII
<i>Affari esteri e comunitari (III)</i>	»	XI
<i>Bilancio, tesoro e programmazione (V)</i>	»	XII
<i>Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per il segreto di Stato</i>	»	XIV
<i>INDICE DELLE CONVOCAZIONI</i>	»	XV

RESOCONTI

PAGINA BIANCA

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

*Giovedì 14 settembre 1989, ore 9,45. —
Presidenza del Presidente Antonio TESTA.
— Interviene il ministro dei trasporti Carlo
Bernini.*

**Audizione, ai sensi dell'articolo 143,
comma 2, del regolamento, del ministro
dei trasporti Carlo Bernini, in merito ai
provvedimenti adottati dal Governo in re-
lazione alle difficoltà di transito degli
autotreni ai valichi di confine con
l'Austria ed alle programmate agitazioni
degli autotrasportatori soprattutto del set-
tore siderurgico.**

Dopo una breve introduzione del Pre-
sidente Antonio TESTA il ministro dei
trasporti Carlo BERNINI svolge una rela-
zione sui temi oggetto dell'audizione.

Seguono interventi dei deputati Ga-
stone SAVIO, Edda FAGNI, Mauro SAN-
GUINETI, Cesco Giulio BAGHINO, Anna
DONATI e del Presidente Antonio TESTA.

Dopo la replica del ministro dei tra-
sporti Carlo BERNINI, il Presidente Anto-
nio TESTA dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 11,40.

PAGINA BIANCA

ERRATA CORRIGE

Nel *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* del 4 maggio 1989, a pag. 91, seconda colonna, dopo l'intervento del deputato Cesco Giulio Baghino, sono inserite le seguenti parole: « La Commissione approva quindi la proposta del relatore di istituire un Comitato ristretto.

Il Presidente Antonio TESTA ritiene che, concordando i rappresentanti dei gruppi, possa restare confermata la composizione del Comitato ristretto già istituito durante l'esame in sede referente ».

PAGINA BIANCA

ALLEGATO

PAGINA BIANCA

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

SEDUTA DI GIOVEDÌ 14 SETTEMBRE 1989

(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DEI TRASPORTI, PROFESSOR CARLO BERNINI, IN MERITO AI PROVVEDIMENTI ADOTTATI DAL GOVERNO IN RELAZIONE ALLE DIFFICOLTÀ DI TRANSITO DEGLI AUTOTRENI AI VALICHI DI CONFINE CON L'AUSTRIA ED ALLE PROGRAMMATE AGITAZIONI DEGLI AUTOTRASPORTATORI SOPRATTUTTO DEL SETTORE SIDERURGICO

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.
Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, in merito ai provvedimenti adottati dal Governo in relazione alle difficoltà di transito degli autotreni ai valichi di confine con l'Austria ed alle programmate agitazioni degli autotrasportatori soprattutto del settore siderurgico:	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	13, 16, 19, 24, 28
Baghino Cesco Giulio	21, 23
Bernini Carlo, <i>Ministro dei trasporti</i>	13, 26, 28
Donati Anna	23, 24
Fagni Edda	19
Faraguti Luciano	28
Sanguineti Mauro	20
Savio Gastone	16

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,40.

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini, in merito ai provvedimenti adottati dal Governo in relazione alle difficoltà di transito degli autotreni ai valichi di confine con l'Austria ed alle programmate agitazioni degli autotrasportatori soprattutto del settore siderurgico.

PRESIDENTE. Avverto che, in considerazione dell'importanza dell'argomento trattato, ho disposto che la pubblicità della seduta odierna sia assicurata anche mediante impianto audiovisivo a circuito chiuso.

Non so se l'audizione di questa mattina sarà sufficiente ad approfondire il problema in esame in tutti i suoi aspetti: si tratta, infatti, di una questione molto complessa in ordine alla quale si dovranno configurare soluzioni a medio e a lungo termine, in aggiunta ad eventuali provvedimenti urgenti.

Nel dare la parola al ministro dei trasporti, ricordo ancora una volta che, probabilmente, l'audizione odierna sarà soltanto l'inizio di una lunga serie di scambi di opinioni in merito alle questioni in esame.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Desidero, in primo luogo, ringraziare il presidente ed i membri della Commissione trasporti per questa tempestiva convocazione che, oltre a consentirmi di compiere un atto di doverosa informazione, mitigherà in qualche modo la mia solitudine e mi sarà di grande aiuto nelle

decisioni politiche che dovrò assumere, le quali avranno un certo rilievo.

Prima di entrare nel merito dei problemi in questione vorrei riassumere brevemente la normativa che presiede ai rapporti tra l'Italia e l'Austria in materia di transito degli autoveicoli italiani sul territorio austriaco. La suddetta normativa è basata su un accordo, concluso nel 1960, che disciplina i rapporti bilaterali tra Italia ed Austria in materia di traffico delle merci e di altre questioni accessorie. Si tratta, quindi, di un accordo ormai vecchio che finora ha dato luogo ad applicazioni diversificate di anno in anno.

La parte della suddetta normativa di cui dobbiamo occuparci oggi è quella che disciplina il regime di reciprocità ed i permessi di transito ai TIR e, più in generale, ai camion.

In base all'ultima negoziazione annuale sono stati emessi, « sulla carta », 230 mila permessi. Ho usato l'espressione « sulla carta » perché in tale numero rientrano anche 8 mila permessi che ci verrebbero consegnati come premio per il nostro zelo nel trasferire una quota di traffico dal trasporto stradale a quello ferroviario. Dal momento che da parte nostra non vi è stato tale zelo non abbiamo ricevuto il suddetto premio.

Il nostro attuale fabbisogno può essere, invece, valutato tra i 260 e i 265 mila permessi.

Pertanto, la prima domanda che ci si deve porre è se, nel momento in cui ci si è accordati per il rilascio di 230 mila permessi, si era al corrente del fatto che ne sarebbero occorsi di più. Ritengo che la risposta sia affermativa anche se, nello stesso tempo, si sapeva perfettamente che non sarebbe stato rilasciato un numero

maggiore di permessi, dal momento che si era già ottenuto un aumento di 40 mila unità rispetto all'anno precedente.

Tali permessi sono stati gestiti mediante consegne anticipate a scadenza trimestrale. In realtà, però, fino all'ultimo trimestre essi sono stati utilizzati man mano che si rendevano necessari. Conseguentemente, si è accumulato un eccesso di domanda rispetto ai permessi disponibili, le cui maggiori conseguenze si avvertono in questo momento.

Di fronte a tale situazione, il governo austriaco, ed in particolare il ministro Streicher, è corso ai ripari rilasciando i permessi con scadenza non più trimestrale, ma settimanale. Ciò al fine di non trovarsi di fronte ad un blocco del traffico (che invece si sta verificando) o alla necessità di rilasciare altri 30 mila permessi.

In questo momento, pertanto, non vi è alcuna inadempienza; si sta verificando semplicemente il fatto che i permessi, rilasciati settimana per settimana, possono essere utilizzati soltanto per due giorni e mezzo. Conseguentemente, la settimana lavorativa degli autotrasportatori italiani si riduce praticamente a tre giorni a causa dell'insufficienza dei permessi. Ciò comporta un dimezzamento del traffico ed una conseguente difficoltà negli approvvigionamenti.

Pertanto, pur essendo stata rispettata la normativa vigente, vi è stata una modifica nella concessione dei permessi e, in coincidenza con la fine dell'anno, si registra un aumento del fabbisogno dei permessi stessi che attualmente vengono rilasciati settimana per settimana.

Basandoci sull'esperienza degli anni precedenti, ci attendevamo che il governo austriaco avrebbe acconsentito a rilasciare un maggior numero di permessi in coincidenza con la fine dell'anno, per esempio operando un anticipo sul trimestre successivo. Tutto ciò, che comunque è al di fuori degli accordi sottoscritti, non è avvenuto, poiché il Governo austriaco si è trovato di fronte ad alcune difficoltà su tale materia.

Inoltre, sul piano normativo e soprattutto *de jure condendo*, si è aperta una questione che non riguarda soltanto gli autotrasportatori italiani e i loro colleghi tedeschi (che tra l'altro usufruiscono di un sufficiente numero di permessi), ma la Comunità economica europea nel suo complesso. Infatti, nelle scorse settimane il commissario Van Miert si è recato a Vienna per affrontare il problema in un'ottica europea. In quell'occasione si è tentato anche di sbloccare l'attuale situazione di tensione, ma il risultato è sotto gli occhi di tutti.

Per la verità, è stata sottoposta all'attenzione del commissario Van Miert una normativa unilaterale in base alla quale, a partire dal 1° dicembre prossimo, dovrebbe essere bloccato il transito degli automezzi pesanti nelle ore notturne.

Ritengo di non dover tediare i membri della Commissione spiegando che ciò è collegato al problema del rumore prodotto dai suddetti automezzi, misurato in decibel. È stata, infatti, sollevata la questione se il limite da porre al suddetto rumore sia di 80 o 84 decibel; inoltre, non si è ancora riusciti a comprendere bene se la fonte principale di tale rumore sia rappresentata dai motori, che dovrebbero essere rigenerati, oppure dalle ruote che si muovono sull'asfalto ad una certa velocità. Sta di fatto che andiamo verso un blocco che, pur non essendo in generale drammatico o relevantissimo, rappresenta una sensibile penalizzazione, in quanto danneggia fundamentalmente le derrate alimentari che viaggiano durante la notte per arrivare al mattino sui mercati. In questo periodo abbiamo intrapreso varie azioni nell'ambito dei rapporti con il governo austriaco sia attivando la nostra ambasciata, sia percorrendo alcune scorciatoie di carattere informale, ma non siamo riusciti ad ottenere alcunché. L'ultimo intervento, dopo i miei, è stato quello del presidente del Consiglio il quale, da me informato, ha preso a cuore il problema; tuttavia la situazione ancora non si è modificata. Ieri, tramite ambasciata, abbiamo appreso che il ministro Streicher ha

espresso il proprio rammarico per il blocco che si è determinato: così, finalmente, abbiamo qualcosa da condividere, cioè il rammarico, perché a nessuno di noi piace questa situazione.

Questo è l'antefatto. Oggi le associazioni che rappresentano gli autotrasportatori hanno ripreso con il Ministero rapporti su argomenti importantissimi per la categoria e per l'intero comparto, che ha bisogno di grandi trasformazioni e ristrutturazioni che non possono essere realizzate in tempi lunghi, ma si devono concretizzare prima dell'entrata in funzione del mercato unico; dovremo pertanto lavorare molto intensamente. Tali associazioni, ovviamente, si sono fatte calorose portatrici degli interessi dei camionisti e degli autotrasportatori, però — desidero affermarlo pubblicamente — in un clima di grande collaborazione: non ho notato rivalse pretestuose o atteggiamenti di arroganza corporativa, poiché tutto è avvenuto in un'atmosfera di grande serietà.

Certamente gli operatori direttamente interessati e colpiti stanno portando avanti una protesta che è diventata pesante: vi sono circa 1.500 TIR fermi ai quattro valichi (Tarvisio, Prato alla Drava, Brennero e Resia) e siamo al secondo giorno e mezzo di blocco. Tra l'altro, in questo settore si verificano conseguenze delicate. Per esempio, il nostro paese importa elementi di componentistica fondamentali per molti rami dell'industria (siamo, infatti, riforniti principalmente dalla Philips) e, da parte sua, esporta prodotti deperibili e derrate alimentari a Monaco di Baviera: è chiaro che tale tipo di traffico non può subire lunghe interruzioni. Pertanto la situazione, oltre ad essere di grande disagio, causa anche danni insopportabili ed irreversibili.

Per quanto riguarda le prospettive, per essere realistici devo dire che, esaurita la fase dei rapporti bilaterali, ho chiesto al Presidente del Consiglio di convocare il Consiglio di gabinetto, trattandosi di un argomento di rilevante importanza; infatti, se non si vuole investire di una

questione l'intero Consiglio dei ministri, si può convocare, appunto, il Consiglio di gabinetto, che è in grado di studiare ed approfondire le misure da assumere. A questo proposito il Presidente del Consiglio ha concordato con me che, esperiti i nostri ultimi tentativi congiunti, la materia dovrà essere esaminata da un consesso di questa portata.

Pertanto, ho motivo di ritenere che, se nel frattempo non interverrà un chiarimento (che, per la verità, potrebbe avvenire nelle prossime ore, ma non perché il governo austriaco avverta troppo il peso della categoria dei camionisti, i quali con la loro ragione non sono in grado di controbilanciare sufficientemente le spinte di carattere ambientalista che inducono il ministro Streicher a resistere), si avrà una riunione del Consiglio di gabinetto.

È stato chiesto, inoltre — e probabilmente sarà questa la via da percorrere —, di rinegoziare l'accordo. La frase fatta che si sente ripetere in questi ultimi tempi è « denunciare l'accordo »; ciò non sarebbe certamente difficile, ma va tenuto presente che, dopo essere stato denunciato, l'accordo andrebbe rinegoziato con gli stessi interlocutori. Per un verso, forse, ciò risulterebbe necessario, in considerazione del fatto che la normativa si avvia a compiere trent'anni, che in questo settore sono tanti, e nella previsione dell'approdo comunitario del 1992.

Nell'ambito di tali negoziati, designando un lungo percorso negli anni successivi, potrebbero essere disciplinate quelle azioni di accompagnamento, soprattutto ferroviario, delle quali parlerò tra poco, che consentirebbero al governo austriaco di programmare nel tempo l'alleggerimento del peso che, obiettivamente, si trova a sopportare (abbiamo parlato di 270 mila permessi, il che può voler dire, se sono almeno 270 i giorni dell'anno in cui avviene il transito, mille permessi al giorno). Rinegoziare non sarà però sufficiente a risolvere od a sbloccare la crisi, anche perché ciò comporterà numerose settimane di trattative. Il Consiglio di gabinetto, a mio avviso, potrebbe utilmente valutare l'opportunità di ria-

prire il negoziato, però è chiaro che per il momento dobbiamo trovare, intensificando gli sforzi, una soluzione contingente non disgiunta da una prospettiva che comprenda anche le ragioni di Vienna. Queste ultime sono presto dette: il governo austriaco ritiene che quel territorio non possa più sopportare l'attraversamento del traffico pesante, nella consapevolezza che il volume di quest'ultimo e del transito di per sé cresce, non diminuisce, e di fronte a tali considerazioni indica da tempo la soluzione nell'utilizzo del trasferimento su rotaia.

Devo dire che da quando, per arrivare a tale obiettivo, si è concordato un itinerario composto di due fasi — il miglioramento dell'utenza attuale e la realizzazione di un nuovo traforo — anche il governo austriaco non si è preoccupato di accelerare gli adempimenti indispensabili per la fase progettuale che deve precedere un'opera così rilevante.

In occasione di una recente discussione con i ministri finanziari, tra le voci per le quali ho ritenuto di dover chiedere risorse in aggiunta rispetto alla proposta C dell'amministratore Schimberni (proposta tecnica, che non ha niente di politico), vi sono le ferrovie, che devono poter fruire dei fondi necessari per accelerare i progetti, i lavori che ci consentano di risolvere ogni problema. La prospettiva, ormai, è abbastanza chiara ed univoca: si tratta di consentire in concreto il passaggio di questo traffico dalla strada alla rotaia.

A questo punto, francamente, il *mea culpa* deve essere tecnico più che politico, perché sono stati persi anni preziosi discutendo di rotaie lunghe, gallerie corte e valichi in quota o meno. Inoltre, si tenga presente che non è stato ancora risolto un delicato problema di casa nostra, cioè la stazione intermedia di Campo di Trens in provincia di Bolzano, dove una galleria molto lunga non può essere realizzata senza uno sfogo di emergenza. La saggezza di Bertoldo insegna che dopo il cattivo tempo viene il sole: io non sto aspettando il sole, ma sto lavorando affinché esso sorga.

La situazione può essere sbloccata, ma la materia è complessa e rilevante anche perché dietro le scelte di Vienna sussistono difficoltà obiettive. Tuttavia, gli interessi in gioco sono talmente vitali ed urgenti che non è possibile negoziare mantenendo il blocco; spero, pertanto, che la ragionevolezza prevalga, nel senso che è necessario poter normalizzare — sia pure per breve tempo — la situazione al fine di ottenere non solo un rinvio, ma una soluzione sistematica e completa del problema.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bernini per la sua introduzione al dibattito ed invito i colleghi ad intervenire. Comincio io stesso a porre un interrogativo: l'attuale sistema ferroviario, con le deficienze che lo caratterizzano, può essere, almeno in parte, utilizzato ai fini del trasferimento su rotaia del traffico che attualmente avviene mediante i TIR, ricorrendo ai mezzi intermodali che consentono un facile interscambio tra ferrovia e strada?

GASTONE SAVIO. La provincia di Verona, di cui sono originario, sta vivendo drammaticamente la situazione del blocco ai valichi di frontiera, con particolare riferimento a quello del Brennero, in quanto rappresenta la porta di questo tipo di transito. A Verona si sono svolte anche le riunioni nazionali degli autotrasportatori, i quali da molto tempo lamentano una situazione che, con il passare dei mesi, è andata progressivamente aggravandosi. Infatti, il governo austriaco, per il tramite del ministro dei trasporti Streicher, ha operato un giro di vite alla situazione esistente proprio nel momento più difficile, poiché i mesi di agosto e settembre, in particolare per quanto riguarda le derrate alimentari, sono quelli che richiedono le più ampie possibilità di passaggio. A fronte della richiesta degli autotrasportatori di ottenere 270-280 mila permessi annui, i 2.600-2.700 permessi settimanali concessi costituiscono una limitazione, in quanto consentono in pratica sole tre giorni di transito attraverso i valichi.

Tale situazione ha condotto ad una benevola resistenza durante il mese di agosto e fino alla prima settimana di settembre. Va riconosciuta, ad onor del vero, la rapidità con la quale il ministro Bernini ha affrontato questo gravissimo problema anche durante l'ultimo periodo del mese di agosto, intensificando i rapporti con l'Austria ed incontrando personalmente il ministro dei trasporti di quella nazione per sottolineare la gravità della situazione e per suggerire che quella adottata non era sicuramente la soluzione per cercare di ottenere — qualora ve ne fosse la necessità — una rinegoziazione degli accordi intercorrenti tra l'Italia e l'Austria.

Tale iniziativa non ha trovato quella sensibilità e quella corrispondenza che dovrebbe sussistere tra due governi confinanti in merito ad un problema che è di vitale importanza per una nazione come la nostra, che trova nel traffico su strada e, quindi, su gomma la sua pressoché unica possibilità. A questo proposito basta pensare che l'80-85 per cento delle merci italiane viene trasportato su strada e che i collegamenti con il centro Europa passano attraverso l'Austria: ciò è indicativo della gravità della situazione.

Credo, pertanto, che si debba rivolgere un ringraziamento al presidente per aver convocato con urgenza la Commissione, consentendoci di partecipare direttamente alla difficoltà del momento in conseguenza di un blocco che ha avuto un avvio spontaneo.

Ho assistito ieri all'assemblea degli autostrapiatori tenutasi a Verona, in quanto sono particolarmente interessato al problema per motivi territoriali e perché ritengo che in questa fase debba essere assicurata la nostra solidarietà alla categoria. I responsabili del settore si sono trovati di fronte al fatto compiuto, poiché dopo l'incontro con il ministro avevano manifestato la loro soddisfazione per gli impegni assunti — nei limiti delle possibilità del dicastero — per la disponibilità che il ministro stesso aveva mostrato ed anche per aver trovato una corrispondenza sia su tematiche contingenti sia su altri problemi posti sul tappeto.

Si tratta di questioni di grande importanza, che partono da lontano e sulle quali hanno pesato — come del resto ha sottolineato lo stesso ministro — alcune perdite di tempo di ordine politico e tecnico che hanno portato alla situazione attuale, rispetto alla quale non mi sembra si intravedano rapide possibilità di soluzione.

Ritengo che la denuncia dell'accordo con l'Austria possa creare ulteriori difficoltà perché comporterebbe l'arresto *tout court* dell'*iter* attuale, con la conseguenza che non potremmo ottenere neanche i permessi necessari fino alla fine dell'anno, pur consentendo al traffico straniero — mi riferisco a quello tedesco e francese — di giungere in Italia. Ciò comporterebbe una rapida sostituzione della nostra capacità di trasporto.

Un dato che mi sembra molto importante e che desidero sottolineare ai colleghi è il seguente: negli ultimi cinque anni, per le difficoltà di passaggio ricordate ed anche per altri motivi, l'Italia è passata, da un volume di traffico merci pari al 60 per cento, all'attuale 28 per cento. In conseguenza di ciò, decine di aziende si sono trovate in difficoltà e lo sono in questo momento; infatti, se consideriamo il tipo di struttura che caratterizza il nostro trasporto, affidato nella stragrande maggioranza a « padroncini » ed alla autonomia di aziende che dispongono solo di due o tre camion, appare evidente che un arresto del traffico in un periodo nel quale le imprese hanno programmato il loro massimo rientro significa dover affrontare in seguito una serie di difficoltà aziendali. Ciò renderà necessario riflettere sul tipo di intervento da attuare per poter far fronte a tali difficoltà. Il problema, quindi, non è solo contingente ma è anche legato ai riflessi che possono determinarsi successivamente. Infatti, se creiamo ulteriori difficoltà per il settore, un'altra quota del trasporto italiano verrà ad essere decurtata.

Sostenere oggi che è necessario passare al traffico su rotaia significa fare un'affermazione « da bar », perché sappiamo bene cosa voglia dire dirottare

sulla struttura ferroviaria di cui disponiamo attualmente una parte del traffico affidato alle migliaia di TIR che transitano attraverso i quattro valichi di frontiera con l'Austria.

Sono stato tra gli assertori e i propugnatori del progetto di raddoppio del tratto ferroviario Bologna-Verona e dell'adattamento di quello tra Verona e il Brennero. Ci troviamo, infatti, nell'impossibilità di far transitare i mezzi che adottano il sistema bimodale attraverso le nostre gallerie perché esse non sono ancora del tipo C come, ad esempio, quella di Ceraino.

Anche se il signor ministro si sta già muovendo in tale direzione, ritengo che sul problema debba essere posta nuovamente la massima attenzione. Occorre immediatamente far fronte alla carenza di finanziamenti per la prosecuzione dei lavori in modo tale che questo discorso possa trovare una rapida conclusione. Si tratta di questioni che devono essere poste sul tappeto della trattativa con il governo austriaco, affinché la progettazione e l'appalto dei lavori che dovranno essere intrapresi dall'Ente ferrovie dello Stato trovi immediatamente i necessari finanziamenti. Dico questo perché tali progetti non rimangano solo parole, ma si tramutino in realtà nei confronti della quale sia possibile misurarsi. Se così non fosse, il problema si aggraverebbe.

Presso il compartimento ferroviario di Verona ho potuto verificare direttamente, grazie ai notevoli sforzi profusi dai tecnici, la possibilità di allestire rapidamente convogli compatibili con il sistema bimodale, intendendo con tale termine la possibilità di trasportare su vagone il camion completo con la presenza dell'autista. Ciò che è stato possibile organizzare è poca cosa, poiché risolverebbe il problema del passaggio di 300-400 mezzi al giorno soltanto attraverso il valico del Brennero. Sicuramente, la conseguenza sarebbe quella di ottenere un relativo alleviamento dell'attuale situazione, non adeguato, però, alle necessità.

Ritengo, quindi, che sia da evitare la denuncia dell'accordo e che si debba in-

tensificare, invece, il rapporto con l'Austria che porti, anche per un limitato periodo, ad un aumento del numero dei permessi. Tutto ciò è necessario al fine di raggiungere quanto prima gli attesi risultati e la tranquillità degli operatori del settore.

So che gli autotrasportatori si stanno già organizzando in questo senso — soprattutto quelli del comparto internazionale — per ottenere dall'Ente ferrovie ciò che quest'ultimo da tempo va promettendo. Si sono svolte, infatti, numerose riunioni degli autotrasportatori, nel corso delle quali si è sempre rilevata però la mancanza di finanziamenti o, comunque, l'estrema lentezza nell'erogazione delle limitate risorse, che spesso ha portato alla sospensione dei lavori e, conseguentemente, a notevoli perdite di tempo e di denaro a causa del decorrere degli interessi passivi.

L'exasperazione degli autotrasportatori (costretti a ritirare settimanalmente a Vienna i permessi di transito) è stata causata anche dal fatto che non vi è stata la giusta corrispondenza — come è stato rilevato nell'assemblea di ieri — da parte della nostra ambasciata nel recapitare presso la frontiera italiana i permessi richiesti. La stessa distribuzione delle autorizzazioni di transito è avvenuta in modo irregolare: coloro che effettuano trasporti in proprio non avrebbero dovuto ottenerle; si è creato anche un « mercato nero » che ha portato ad esasperare ancora di più la situazione, sino a farla esplodere nella giornata di martedì scorso. Alla fine, nella mattinata di ieri, nel corso della riunione nazionale, i rappresentanti degli autotrasportatori hanno dovuto appoggiare la protesta spontanea. Ritengo, quindi, che la solidarietà della Commissione debba andare a questa importante categoria. Il gruppo della democrazia cristiana, che è senz'altro di questo avviso, auspica che si pongano in essere tutte le possibili azioni, coinvolgendo eventualmente la Comunità europea, e in particolare la Repubblica federale tedesca, in modo da evitare sin da ora i due problemi fondamentali ed ottenere un pe-

riodo di quiete – se non altro in attesa di tempi migliori – per la categoria, al fine di consentire anche alle industrie italiane, agli agricoltori e a tutti coloro che si servono del trasporto su gomma di superare le gravi difficoltà. Il permanere di tale situazione, infatti, non porterebbe soltanto alla crisi del settore alimentare, ma anche a quella delle altre realtà economiche del nostro paese. Nella giornata di ieri ho avuto sollecitazioni da imprese di Milano, le quali paventavano un sovraccarico delle materie prime nei magazzini, situazioni che il perpetuarsi di questo blocco potrebbe creare nelle prossime settimane, con il rischio, nel frattempo, di dover ricorrere alla cassa integrazione a zero ore con un imprecisato aggravio di spesa.

In conclusione, signor presidente, auspico, da una parte, lo sblocco immediato della situazione per ottenere almeno l'ultimo contingente dei permessi – in questo modo il governo austriaco dimostrerebbe una sensibilità ed una volontà apprezzabile di sedersi con pari dignità al tavolo della trattativa – e, dall'altra, l'avvio dei lavori per modificare la nostra rete ferroviaria. In questo senso abbiamo avuto notizia che i tecnici delle ferrovie austriache stanno predisponendo taluni adattamenti delle loro gallerie a sagome di vagoni non compatibili né con le nostre gallerie, né con i nostri vagoni. Se questo fosse vero – lo chiedo al signor ministro – mi pare che si determinerebbe un ulteriore elemento di difficoltà per la soluzione del problema, in quanto si porrebbe in evidenza una volontà austriaca che non sarebbe ispirata né alla reazione degli ambientalisti, che si oppongono al carico di passaggio, né all'impossibilità, per la rete stradale, di sopportare il traffico tra Italia e Repubblica federale tedesca. Ciò configurerebbe, invece, la precisa volontà di imporre situazioni nuove che non ci troverebbero certo impreparati, ma che ci costringerebbero ad acquistare o affittare i carri necessari al trasporto italiano in territorio austriaco. Tale soluzione, in un sistema di libero scambio, assumerebbe un carattere autarchico quale noi non possiamo accettare.

Sono queste, quindi, le due direzioni che mi permetto di indicare auspicando che – come sosteneva il presidente – sia pure non oggi, ma con grande immediatezza, si vada alla conclusione di questa prima fase per proseguire nell'esame dei gravi problemi del settore e giungere alla loro soluzione. Quest'ultima dovrà essere raggiunta con strumenti legislativi ed amministrativi per consentire il pieno sviluppo di questo importante comparto dell'economia nazionale, in attesa che esso ottenga una definitiva sistemazione non soltanto attraverso l'impiego della rete ferroviaria, ma anche l'utilizzazione delle vie d'acqua.

PRESIDENTE. L'onorevole Savio, essendo di Verona, ha ben presente questo problema e lo ha vissuto, forse, in modo più drammatico degli altri colleghi.

EDDA FAGNI. Sarò più breve del collega Savio, il quale, peraltro, ha fatto molte affermazioni condivisibili, puntualizzando alcuni aspetti. Convengo sull'inutilità di denunciare l'accordo anche perché, come ha accennato il ministro, esso dovrebbe essere rinegoziato con gli stessi interlocutori. Il *budget* concordato dal 1960, anno in cui è stata sottoscritta la normativa, è stato rinegoziato anno per anno, poiché da allora ad oggi l'autotrasporto ha subito profonde modificazioni quantitative, non qualitative, che hanno comportato la necessità di rinegoziare la quantità dei permessi fra l'Italia e l'Austria.

Altrettanti anni di *impasse* li scontiamo nei confronti del riassetto di una parte del settore dei trasporti, vale a dire quella ferroviaria e quella che utilizza le vie d'acqua.

Il collega Savio conosce molto bene la situazione del tratto Bologna-Verona; del resto, anche l'onorevole Angelini ed altri sono a conoscenza dello stato di sofferenza di quel tratto ferroviario ed i colleghi Faraguti e Maccheroni non ignorano la situazione della linea Tirrenica e di quella Pontremolese. Da anni cerchiamo di risolvere tali problemi chiedendo ai

ministri dei trasporti un impegno serio. Il ministro ha affermato che avremmo avuto la possibilità di ottenere altri 8 mila permessi come premio per aver perseguito la politica del trasferimento del trasporto da quello su gomma a quello su rotaia. Purtroppo non avremo questo premio e, probabilmente, rinegoziando l'accordo saremo ulteriormente penalizzati.

Che fare? Il ministro Bernini è stato anche autorevole presidente di una regione di confine e credo sappia meglio di noi quanto sia necessario agire in fretta in questo campo. Il confronto odierno tra Governo e Commissione parlamentare ha lo scopo di trovare insieme la strada da seguire in questo momento di emergenza; non bisogna rinegoziare l'accordo, ma trovare un'intesa, una tregua, da ora alla fine dell'anno. Questo, oltretutto, è il momento più critico, in quanto la ripresa del lavoro dopo la pausa estiva comporta un traffico maggiore di materiali, non soltanto di derrate alimentari ma anche, come sottolineava il ministro, di componentistica (che mette in crisi alcune delle nostre aziende). In seguito chiederemo un ulteriore incontro con il ministro per lavorare seriamente affinché nei settori del trasporto ferroviario e marittimo si realizzi un intervento che non porti, però, alle conseguenze indicate dall'onorevole Savio. In Austria, infatti, si stanno predisponendo gallerie per il trasporto di vagoni con un assetto diverso che l'Italia non potrà accogliere, poiché le nostre ferrovie non sono nelle condizioni di perseguire neppure la strada di alcune modifiche.

Stiamo giocando una partita importante. Nel 1992 le comunicazioni rappresenteranno il terreno su cui si misurerà l'Europa, se si dovrà viaggiare con criteri e velocità uniformi. Abbiamo perso molto tempo, ma possiamo in parte recuperarlo; poiché in questi giorni si gioca anche la partita relativa ai tagli per l'aggiustamento della legge finanziaria del 1990, occorre fare attenzione a non incidere negativamente su investimenti in settori particolarmente importanti. A causa di ciò un prezzo è stato già pagato, e le

ferrovie lo sanno bene. Ci siamo attardati sulla discussione se privatizzare o meno, tagliare o non tagliare i « rami secchi », ma, in realtà, non abbiamo perseguito la politica di rendere più scorrevole, attivo e, quindi, possibile il trasferimento del trasporto da quello su gomma a quello su rotaia.

Oltretutto, credo che all'inquinamento acustico e dell'aria provocato dal trasporto su gomma, che attraversa l'Italia in modo massiccio, al di là della diminuzione del volume dei trasporti, dovuta all'inadeguatezza della viabilità (l'Italia, infatti, è il paese che ha sostenuto la spesa maggiore, ottenendo i risultati peggiori su vie di comunicazione di vario tipo), vada aggiunto il fattore dello *stress*. L'autotrasporto comprende anche piccolissime aziende, « padroncini » con uno o due mezzi i quali, per produrre e rientrare nei costi, si sottopongono ad uno *stress* fisico notevole. Ho personalmente pagato le conseguenze del fatto che quando, di notte, si viaggia con il camion, magari vuoto, a velocità sostenuta *stress* e stanchezza contribuiscono a provocare gli incidenti più gravi.

Ritengo, dunque, che si imponga un riordino di tutto il settore dell'autotrasporto e delle ferrovie. Occorrerà poi soffermarsi sulla ricerca di una soluzione per un'intesa con l'Austria, che porti però il nostro Governo ad intervenire nei settori nevralgici sostitutivi ed alternativi.

MAURO SANGUINETI. Desidero anch'io ringraziare il presidente della Commissione ed il ministro per la tempestività con cui è stata portata in Parlamento questa discussione. Desidero altresì esprimere solidarietà agli operatori del settore colpiti dalla serrata per il disagio provocato dall'interpretazione in qualche modo unilaterale di un accordo penalizzante.

Il settore dei trasporti ha conseguenze ed incidenze sul sistema economico del paese nel suo complesso ma, in particolare, nei settori nordoccidentali e nordorientali. Una volta espresse le preoccupazioni già sottolineate dai colleghi e dallo stesso ministro, ritengo si debba passare

ad una fase propositiva, perché penso sia pleonastico continuare a enunciare le conseguenze negative che tutti conosciamo.

Una breve riflessione va compiuta sulle inadempienze del nostro paese rispetto all'accordo con l'Austria ed alle motivazioni che lo hanno ispirato, in considerazione delle quali è necessario modificare significativamente il sistema italiano dei trasporti. Ciò non è stato fatto e, in modo particolare, non è stato fatto per le ferrovie dello Stato: oggi, dunque, paghiamo il relativo prezzo e occorre ammetterlo con franchezza. Nonostante ciò il gruppo socialista e, ritengo, tutti i colleghi sono solidali con il ministro nel tentare di gestire nel modo migliore l'accordo oggi vigente attraverso la denuncia per ottenerne la revisione. Credo, in sostanza, che dovremmo porre il problema cercando, sì, di recuperare uno spazio perché vengano soddisfatte le nostre complessive esigenze, ma offrendo qualcosa all'Austria: mi riferisco al mantenimento degli impegni che erano stati assunti quanto meno a livello verbale, impegni paralleli a quelli contemplati dalle modificazioni degli accordi intervenute in anni recenti e che prevedevano un mutamento del sistema ferroviario italiano tale da ridurre la quota di autotrasporto su gomma che attraversa i valichi di frontiera.

Credo sia questo il punto fondamentale dal quale muovere nel momento in cui si va alla trattativa, con la speranza che l'Italia non venga ulteriormente penalizzata.

In secondo luogo, ritengo opportuno che la questione venga sollevata in sede comunitaria. Infatti, al di là di fattori specifici e contingenti, nonché delle esigenze economiche di qualche paese, dell'organizzazione dei suoi sistemi sul piano industriale e trasportistico, delle maggiori o minori sensibilità riguardo al problema ambientale, ecologico, della qualità della vita, vie è anche la possibilità che determinati accordi possano avere una valenza politica a favore di questo o quel paese.

Bisognerebbe, in sostanza, che la Comunità economica europea affrontasse il

problema cercando di omogeneizzare le varie questioni che riguardano la Germania, l'Italia, la Francia, la Spagna (cioè ogni paese membro della CEE, sia pure nell'ambito delle rispettive situazioni contingenti). Per quanto riguarda l'Austria, che ha solennemente dichiarato in sede parlamentare il proprio desiderio di instaurare rapporti tali da portarla tendenzialmente all'interno della CEE, bisognerebbe svolgere un'azione di sensibilizzazione in senso globale, quanto meno a livello di indirizzi.

Sono queste, a mio avviso, le due strade da percorrere al fine di recuperare una situazione che si sta facendo ogni giorno più pesante; perché ciò sia realizzabile è, tuttavia, necessario partire dal presupposto di un'iniziativa credibile del nostro paese, iniziativa che deve assumere anche connotati politici. Sono rimasto alquanto sconcertato dall'apprendere che l'Austria si appresterebbe a compiere taluni lavori per dare alle sue gallerie un assetto diverso e tale da non consentire all'interno di esse il passaggio dei nostri convogli ferroviari. Ribadisco la mia perplessità: se si tratta di una provocazione del governo austriaco, bisogna rispondere adeguatamente; se, invece, si tratta di un'inadempimento del Governo italiano, ritengo che la situazione debba essere rapidamente sanata, allo scopo di aprire un dialogo e trovare un accordo quanto meno sulle sagome delle gallerie, obiettivo certamente non impossibile e per raggiungere il quale è sufficiente un minimo di buona volontà.

CESCO GIULIO BAGHINO. Per non ripetere analogamente ai colleghi che mi hanno preceduto il rito di ringraziamento, desidero in primo luogo manifestare la mia approvazione nei confronti del presidente, il quale ha chiesto che si tenesse l'audizione odierna, anche perché confesso che non mi erano — e non lo sono tuttora — chiari i motivi della vertenza, né il modo in cui in questi anni la questione è stata affrontata.

Debbo dire, innanzitutto, che considero non eccessivo l'aumento di 40 mila

autorizzazioni di transito, in quanto dal 1960 ad oggi si può valutare che vi sia stato un incremento di circa mille permessi all'anno.

In secondo luogo, vorrei rivolgermi al ministro Bernini, che per la prima volta interviene di fronte a questa Commissione parlamentare, per osservare che l'eredità da lui ricevuta assumendo le funzioni di ministro dei trasporti è rilevantissima. Da quando il Parlamento approvò il piano integrativo delle ferrovie ad oggi, infatti, sono andate accumulandosi una serie di inadempienze in tutti i settori, da quello ferroviario — anch'io sono particolarmente sensibile alla mancata realizzazione, dopo tanti anni, della Pontremolese — a quello dell'aviazione civile, in cui la noncuranza dell'Alitalia nei confronti della formula dei voli *charter* ha provocato la conseguenza che questi, nella quasi totalità, sono stati affidati a compagnie straniere, con tutti gli inconvenienti che è inutile ricordare con amarezza in questo momento. Anche nella navigazione interna è necessario rilevare carenze e sensibilità insufficienti.

Mi auguro che, dopo aver ricevuto quest'eredità, il ministro attui una gestione maggiormente attenta, così da eliminare almeno taluni inconvenienti o mancanze.

Per tornare al tema oggetto di quest'audizione, mi chiedo perché l'Austria non ritenga di poter intensificare il traffico al valico di frontiera. Si tratta soltanto di un'incapacità organizzativa oppure si deve pensare a qualche altra ragione di natura politica ed economica? Bisognerebbe appurare se il fatto di essere tenacemente restii a concedere le autorizzazioni di passaggio non denoti una certa mancanza di elasticità.

Attraverso rapporti tra i due governi la situazione dovrebbe essere affrontata nel suo complesso, verificando se essa non contenga elementi che contrastano con l'appuntamento del 1° gennaio 1993, quando la liberalizzazione degli scambi potrà comportare il rischio che alcuni paesi ne prevarichino altri carenti di materie prime o sul piano industriale.

Peraltro, se trasferissimo — come, per la verità, avremmo dovuto fare — il maggior traffico sul mezzo ferroviario, se, cioè, dovessimo usare il metodo intermodale e far giungere il TIR direttamente sul vagone ferroviario, tutte le difficoltà che attualmente si incontrano in territorio austriaco rimarrebbero identiche. Evidentemente non è quello il metodo da adottare, ma si dovrebbe pensare ad un passaggio del territorio austriaco delle merci in vagoni piombati e chiusi, in modo tale che queste vengano scaricate sotto una bandiera diversa da quella austriaca.

Mi pare che, in sostanza, il discorso debba essere ampliato, verificando quali siano le ragioni per le quali l'Austria sostiene di non poter aumentare le autorizzazioni di passaggio.

Si dice che non bisogna rinegoziare l'accordo, ma allora mi chiedo cosa il ministro Bernini dirà al ministro Streicher, rappresentante del governo austriaco, che incontrerà il prossimo 22 settembre. Se non si vuole usare l'espressione « denunciare l'accordo » poiché esso non serve più e crea soltanto inconvenienti, si può trovare un termine diverso, ma la sostanza rimane la stessa: è necessario chiarire le vere ragioni del contrasto, perché il motivo della concorrenza dei prodotti austriaci potrebbe giocare un ruolo notevole nell'ambito delle citate difficoltà di concessione dei permessi.

Ecco, allora, che il problema si trasferisce in un altro campo, con maggiore ampiezza.

Inoltre, bisogna fare riferimento a tutte le difficoltà che il Governo italiano, e in particolar modo i ministri dei trasporti succedutisi nel tempo, ha trovato dal 1960 ad oggi. Si tratta di problemi che sono stati denunciati e che, negli ultimi tempi, avevano portato all'anticipazione che in breve termine si sarebbe potuto attuare un blocco del traffico. Dopo l'8 agosto, in definitiva, si è potuta ottenere soltanto l'anticipazione di un certo numero di autorizzazioni dalla quota del quadrimestre successivo, essendo già stati esauriti tutti i permessi a

disposizione. A quali iniziative ha condotto questo insieme di problemi?

Mi sembra che le azioni adottate nei confronti dell'Austria siano sempre state intraprese con le dovute attenzioni, attivando il ministro italiano, mentre dall'altra parte venivano interessati soltanto gli uffici. Per quanto riguarda le sei associazioni di autotrasportatori e i rappresentanti governativi, sono state affrontate questioni certamente vive ed importanti, ma si è trattato pur sempre di nodi presenti da parecchi anni; ciò è dimostrato dal fatto che il compiacimento delle associazioni degli autotrasportatori non ha riguardato tanto l'acquisita sensibilità da parte del Ministero nei confronti del problema delle autorizzazioni, ma — come si legge ne *Il Sole-24 ore* — una serie di impegni, come la riunione settimanale, ogni martedì, per tenere sotto controllo la situazione di volta in volta maturata, la costituzione dell'osservatorio per gli autotrasporti e l'azione di collaborazione tesa a ristrutturare il comparto risolvendo i problemi associativi.

Tali questioni possono anche avere pesato sul numero di autorizzazioni da richiedere, ma si è trattato di un'influenza a livello interno, che ha riguardato i rapporti tra grandi aziende e piccoli trasportatori e che è stata tesa a risolvere il vecchio problema di non soffocare i piccoli proprietari a vantaggio delle grandi società. In questo senso, la questione interna della ristrutturazione del settore non va ad incidere sul contesto generale a tal punto da rendere grave la situazione nel campo delle autorizzazioni: si tratta di problemi nettamente differenti.

In sostanza, secondo il mio modesto parere, occorre individuare i veri motivi che si trovano alla base della volontà da parte dell'Austria di limitare i permessi. In secondo luogo, è necessario esaminare le possibilità di risoluzione del problema attraverso il mezzo ferroviario, verificando se in quel modo si possano superare le difficoltà ed eliminare le ragioni della posizione direi retrograda assunta dall'Austria nella distribuzione dei permessi. Infine, l'organizzazione e la ristrutturazione

dell'autotrasporto dev'essere concepita in funzione di tutti i lavoratori addetti al settore.

Credo, inoltre, che una presa di posizione energica nei confronti del governo austriaco varrebbe anche a difendere le aziende, il settore agricolo e tutta la produzione nazionale, che certamente non possono essere dimenticati, esaminandosi la possibilità che il trasporto di merci si svolga per tre o per sette giorni alla settimana. Occorre, insomma, rivedere il problema nel suo complesso.

Anche se qualcuno potrebbe scorgere nelle mie dichiarazioni un certo scetticismo sulle possibilità di soluzione del contrasto, ritengo che le parole pronunciate dal ministro ci consentano di confidare nella volontà di ottenere risultati positivi. Naturalmente, non ho l'intenzione di sostenere che sia necessario dichiarare guerra all'Austria per questo motivo, ma credo che una posizione energica e drastica, anche con un'intesa a livello di Comunità europea, potrebbe sortire buoni risultati.

ANNA DONATI. Dato che tutti i colleghi intervenuti hanno esordito esprimendo solidarietà a qualcuno, da parte mia vorrei manifestare il mio appoggio al ministro dei trasporti austriaco Streicher, il quale credo stia semplicemente rispettando accordi nei quali il nostro paese è inadempiente. In fondo, onorevole Baghino, come si può essere arroganti nel momento in cui l'Italia ha consumato (forse anche in modo un po' irrazionale) la propria quota di permessi?

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono stati esauriti per lavoro, non per giocare a carte!

ANNA DONATI. L'onorevole Baghino dice: «Cosa sono mille TIR in più all'anno?»; ebbene, se passassero sotto casa sua tutti i giorni, come accade lungo il tratto austriaco (ma anche in Italia abbiamo problemi di questo genere), probabilmente avrebbe un'opinione differente.

Nutro qualche dubbio anche per quanto riguarda l'invocazione di un intervento della CEE, poiché mi sembra che il primo dovere da parte italiana dovrebbe essere quello di adeguarsi alle medie comunitarie, che vedono l'Italia all'ultimo posto in Europa con una percentuale di trasporto merci su ferrovia dell'ordine del 10 per cento, contro il 30 per cento fatto segnare da un paese al nostro equiparabile come la Germania. Allora, prima di andare a fare gli arroganti a casa d'altri, credo che sarebbe urgente andare a rivedere la nostra politica interna.

PRESIDENTE. Per la verità, oggi il trasporto su gomma in Italia è realizzato per una quota maggioritaria ad opera di TIR stranieri.

ANNA DONATI. Dico questo perché ci attende l'esame della legge finanziaria, che affronto in questa Commissione da due anni. Ogni volta ci si propone di riconvertire il nostro sistema di trasporto, ricordando che dal piano generale dei trasporti provengono tutta una serie di indicazioni: poi, nel concreto, non si fa nulla. È ovvio che una tale mancanza di iniziative provoca un incremento del trasporto merci su gomma, fino ad arrivare all'attuale situazione conflittuale.

Lungi da me l'idea di criminalizzare gli autotrasportatori, anche se da parte loro ho preso qualche pugno, per esempio, a Pescara, attuando un blocco contro i TIR, che dovrebbero passare per l'autostrada e che, invece, continuano a transitare sulla statale adriatica. Quindi, ammetto che non mi stanno certamente simpatici.

Inoltre, mi domando come mai un blocco realizzato in forma amichevole da cittadini, mediante l'attraversamento continuo della strada sulle strisce pedonali per costringere i TIR ad adeguarsi ad un'ordinanza comunale, e cioè a rispettare la legalità, abbia causato a tutti noi un fiorire di denunce, mentre vengono lasciati stare i TIR che bloccano per 18 chilometri l'autostrada (anzi, da quanto risulta sulla stampa di oggi, i conduttori

vengono assistiti con un rifornimento di panini).

Ritengo che le regole di occupazione del suolo pubblico debbano valere per tutti, quindi anche per gli autotrasportatori. E poiché le nuove misure previste dalla CEE prevedono una maggiore occupazione nell'autotrasporto, a parità di merci e di TIR impiegati, sono dell'avviso, sia al fine di favorire i turni di riposo, sia al fine di garantire la sicurezza sulle strade, che debba essere ridotto il numero degli autotrasportatori, magari ricorrendo a forme di consorzio tra loro. Ovviamente, poiché una tale misura pone il problema di offrire ad essi nuove possibilità di lavoro, nell'ottica della ristrutturazione che ci viene richiesta dalla scadenza del 1992 credo sia obbligatorio prevedere una riconversione professionale della figura dell'autotrasportatore.

A partire dal 1° dicembre di quest'anno, in Austria sarà vietato il transito notturno dei TIR, e questa previsione già pone dei problemi, tant'è che, ad esempio, la prevista costruzione di un grande piazzale di sosta alla frontiera ha suscitato la protesta degli ambientalisti, in quanto comporterebbe un'ulteriore cementificazione del territorio. Si annuncia, dunque, una vertenza decisamente complessa, ma la soluzione, a mio avviso, potrebbe essere assai semplice qualora il nostro ministro dei trasporti emanasse un decreto simile a quello del suo collega austriaco, volto a vietare anche in Italia il transito dei TIR nelle ore notturne. Comprendo bene che questo tipo di soluzione rischia di creare conflitti enormi, ma ricordo che, finora, essa è l'unica ad essere appoggiata da chi vive nei territori attraversati dalla statale adriatica, lunga ben 350 chilometri, l'unica ad aver risolto i problemi del traffico in direzione di Civitavecchia e ad essere auspicata per la città di Genova.

Se prestiamo attenzione alla nostra realtà, constatiamo che i problemi di traffico, di attraversamento, di rumori, di consumi, di spreco energetico, di occupazioni del suolo e di incidentalità non

sono certo imputabili agli autotrasportatori in misura maggiore rispetto a chi guida la propria auto, ma è anche vero che i TIR, spesso non per causa loro, vengono a trovarsi coinvolti in moltissimi incidenti. Non intendo criminalizzare chi guida questi mezzi di autotrasporto, ma è indubitabile che essi debbano considerarsi tra coloro che sono maggiormente responsabili degli incidenti, proprio per il fatto di essere presenti sulle strade in numero così elevato.

Un altro aspetto che desidero sottolineare è relativo al fatto che il confronto con i paesi europei evidenzia che il nostro paese, assieme all'Olanda, registra la proporzione più bassa fra il prezzo della benzina e quello del gasolio, in quanto quest'ultimo è esattamente la metà del primo. Dal confronto con i paesi europei emerge, altresì, che l'Italia registra la più bassa incidentalità di imposte (il 33 per cento circa, rispetto al 100 per cento della Svizzera, ad esempio). Di fronte a questi dati, in sede di discussione del disegno di legge finanziaria, torneremo a sostenere quanto già evidenziato lo scorso anno, vale a dire che se lo Stato deficitario continuerà a ricercare nuovi fondi e nuove entrate, un mezzo per reperirle potrà essere proprio quello di equiparare il prezzo del gasolio e della benzina ai livelli CEE, adottando così un ulteriore incentivo per una maggiore competitività del nostro trasporto ferroviario.

Concludendo, preannuncio la presentazione di una proposta di legge in cui proporrò quanto evidenziato finora, cioè il divieto di transito notturno per i TIR e l'adeguamento del prezzo del gasolio a quello degli altri paesi europei. Ritengo, inoltre, che congiuntamente ad una politica di rilancio delle strade ferrate (uno degli aspetti del piano di riforma delle ferrovie che nei prossimi mesi mi auguro venga dibattuto in Commissione) debbano essere promosse misure atte a disincentivare l'autotrasporto merci, nonché misure volte a garantire la sicurezza sulle strade (tema che in questi giorni è oggetto di dibattito per la questione relativa ai limiti di velocità).

Non possiamo permetterci, a causa delle nostre inadempienze, della nostra scarsa cultura nel sistema dei trasporti e di tutto ciò che non abbiamo fatto, di continuare a non prendere atto della necessità — a mio avviso evidente — di ridurre il traffico sulle strade e di uniformarci a quanto avviene negli altri paesi.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al professor Bernini, ministro dei trasporti, desidero esprimere una mia preoccupazione relativa alle concessioni di permessi rilasciate dall'Austria a vari paesi europei. Nel contingente accade, in particolare, che il numero di permessi concessi dall'Austria è di 250 o 270 mila per la Germania (un numero superiore di quelli concessi all'Italia), di 90 o 100 mila per l'Olanda e di un numero illimitato per la Danimarca. Ciò determina un problema complesso, la cui soluzione, pur richiedendo tempi lunghi, non può tuttavia escludere provvedimenti a breve o medio termine. In particolare, mentre discutiamo di questa disparità di trattamento, che non risulta contingentato in relazione al movimento del traffico, e quindi in proporzione allo sviluppo economico di un paese, si corre il rischio di privilegiare grandi compagnie straniere di trasporto merci, quali quelle olandesi e danesi, a danno dell'intero settore italiano. Dunque, non certo al fine di alleggerire il movimento dei passaggi, considerato che questi sono mossi dai sistemi produttivi, desidero affidare alla sensibilità del ministro una raccomandazione che ritengo comune a tutta la Commissione, vale a dire quella di prevedere un intervento immediato al fine di evitare che la disparità di trattamenti a cui ho sopra accennato causi un danno a carico del settore italiano. Per quanto ci riguarda, noi cercheremo di evitare che ciò accada, sia accelerando una decisione sulla legge dell'intermodalità, che dovrebbe incidere su questa specifica materia, sia, e soprattutto, portando avanti un'azione diplomatica affinché l'Austria non si presti ad un'operazione di ristrutturazione che vada a danno delle industrie italiane.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Avendo seguito con attenzione il breve, ma incisivo dibattito, la mia impressione è che insieme dovremmo promuoverne altri, poiché la situazione, in prospettiva, salvo interventi molto radicali, tende ovunque a complicarsi.

In questi giorni, da parte di autorevoli esponenti del mondo autostradale, è stato sottolineato che le opere in corso basteranno ad accogliere il traffico che si genererà in più durante il periodo di costruzione delle medesime e che, quando saranno terminate, esse risulteranno inevitabilmente sature. In questi giorni abbiamo sentito dire che il trasporto aereo regionale, nella sostanza, non dovrebbe essere utilizzato più di tanto, lasciando questo segmento di mercato al trasporto ferroviario. Da ogni parte si pensa, quindi, che le ferrovie dovrebbero provvedere a tutto.

Probabilmente le cose stanno in questa maniera, se non altro perché oggi la ripartizione del traffico fa paradossalmente individuare nelle ferrovie una grande riserva; vi è quindi la possibilità che esse acquisiscano percentuali di mercato di cui attualmente non dispongono.

Per quanto riguarda il Brennero, devo sottolineare che tale questione ha inevitabilmente coinvolto temi più generali, quali: la prospettiva delle ferrovie, la loro riforma, il piano delle priorità e via dicendo. È questo un argomento sul quale, quando la Commissione lo riterrà, potrò tornare, perché abbiamo scelto la via di una legge di accompagnamento per le ferrovie che consentirà sia di riformare questo settore, sia di indicare le priorità di ristrutturazione.

L'altro tema generale richiamato nella seduta odierna è quello della riforma dell'autotrasporto (l'onorevole Baghino ha parlato delle consultazioni settimanali con le rappresentanze della categoria). È del tutto evidente quanto tale tema sia complesso ed impegnativo di fronte a dati di questo genere: la Germania dispone di 25 mila trasportatori, l'Italia di circa — mi riferisco naturalmente a quelli di cui siamo a conoscenza — 200 mila

unità. Si tratta di una ristrutturazione massiccia, importante; non credo che essa risulterà drammatica, nel senso che si realizzerà una concentrazione in un numero di aziende minore di quello attualmente esistente nel settore dell'autotrasporto. Nella prossima legge finanziaria avremo una di quelle poche, rare e modeste integrazioni di risorse finalizzate agli interventi per l'accompagnamento; sempre che la « Penelope » delle finanze, cioè i tre ministri del settore finanziario, non abbia, nel frattempo, cancellato le decisioni prese ieri mattina, potremo contare su un intervento progressivo, speriamo « sburocratizzato » il più possibile, evitando così il ripetersi di esperienze precedenti (cito l'esempio della legge sulla rotamazione: dei circa 80 miliardi di risorse messi a disposizione con tale normativa, ne sono stati utilizzati effettivamente soltanto 27). Quindi, vi è bisogno di intensificare gli interventi.

Vorrei sottolineare inoltre con molto piacere che è stata anche evocata, nel corso della seduta odierna, la ripresa di valenza del piano generale dei trasporti che, attualmente, stiamo cercando di aggiornare. Su questi punti sono a disposizione della Commissione.

Considero però centrale, nel nostro dibattito, il problema relativo al Brennero. Partiamo dalla solidarietà (alludo a quella agli autotrasportatori, non a quella a Streicher: oggi ne ho più bisogno io, collega Donati, che non il ministro austriaco).

La solidarietà agli autotrasportatori sta a significare, a mio avviso, comprensione delle loro effettive difficoltà; tuttavia, ritengo opportuno rivolgere loro, da questa sede parlamentare, anche un invito alla ragionevolezza, perché non credo che aggravando i termini della questione in modo irreparabile si producano automaticamente risultati. Noi abbiamo compreso la gravità della situazione; onestamente, l'avevamo capita e prevista in anticipo: assicuriamo il massimo sforzo possibile per risolverla positivamente e contiamo innanzitutto sull'apporto ragionevole degli interessati.

Tornando al merito della questione, faccio presente che non abbiamo un confine « caldo » solo con l'Austria, perché esiste anche il problema della Svizzera; anzi tale questione interagisce, in quanto quest'ultima pratica il contenimento della portata, rispetto alle 40 tonnellate previste a livello comunitario, a 28 tonnellate; ciò sta a significare che tutti i veicoli che trasportano un carico superiore alle 28 tonnellate, che dovrebbero attraversare la Svizzera, oggi sono costretti a passare attraverso l'Austria, quindi questa sopporta obiettivamente una parte del traffico che dovrebbe gravare sulla Svizzera. Esiste, pertanto, questa seconda difficoltà.

Per completare il quadro generale, devo sottolineare che vi sono anche altre iniziative delle autorità austriache, oltre al blocco notturno del transito, che ci preoccupano. Infatti anche gli austriaci cominciano a pensare, proprio per questa interdipendenza con la Svizzera, al limite delle 28 tonnellate. E questo sarebbe un problema di enorme gravità; inoltre, essi stanno valutando alcuni provvedimenti che invece potrebbero essere onerosi ma non traumatici, come, ad esempio, l'obbligo di applicazione della marmitta catalitica.

Riassumendo, credo che il primo passo da compiere sia quello di sbloccare la situazione e ciò può essere fatto solo in via diplomatica, essendo stato escluso, anche in questo caso, il ricorso alle armi.

Ho tratto la convinzione dal dibattito odierno che vi sia non tanto un orientamento generale nel senso di compiere il gesto formale di denunciare l'accordo, quanto il convincimento positivo che vi sia materia obiettiva, non di contenzioso, per una sua rinegoziazione. Bisogna inoltre considerare che nel corso di trent'anni le modalità del trasporto, le forme, i volumi sono radicalmente cambiati. Pertanto, noi chiederemo di rinegoziare gli accordi esistenti. Per quanto riguarda tali tematiche, vorrei informarvi che il 3 e il 4 di ottobre si svolgerà un incontro della commissione mista incaricata dell'applicazione delle nostre intese.

Per quanto riguarda invece la questione della rinegoziazione, vorrei sottolineare che la prospettiva è quella del trasferimento di aliquote di traffico sulle rotaie. Il presidente Testa si è chiesto che cosa voglia dire, in concreto, un'iniziativa di tal genere.

Per ciò che concerne il Brennero, se non si assisterà ad altre puntate di questa « telenovela », si dovrebbe arrivare entro l'anno a definire l'affidamento del progetto; saranno poi necessari tre anni per elaborare il progetto stesso e non meno di dieci, probabilmente dodici, per eseguirlo. Allora, la domanda posta dal presidente è di importanza fondamentale in questo arco di dodici, quindici anni.

Mi risulta che da parte delle ferrovie austriache potrebbero essere instradati, entro breve tempo, 26 coppie di treni nel tratto Halle-Innsbruck. Che cosa succederà nel nostro paese quando arriveranno queste 26 coppie di treni? Anche l'Italia potrà instradarli, a condizione — e ciò era implicito nell'intervento dell'onorevole Savio — che si riesca a contenere lo spigolo a 3,60, anziché dare ad esso una sagoma diversa. A partire dal 1993 potranno essere instradati altri cento treni al giorno, oltre alle 26 coppie, che rappresentano un dato rilevante; tale obiettivo potrà essere raggiunto grazie agli investimenti che si stanno realizzando — si tratta di circa 900 miliardi — nel tratto Brennero-Verona. In un secondo momento ci occuperemo del tratto Verona-Bologna, i cui lavori già sono stati finanziati, come è noto. Quindi, *grosso modo*, l'intervento sostanziale è già stato definito.

Non voglio dare interpretazioni maliziose e non sono in grado di rispondere all'onorevole Baghino che mi ha chiesto cosa vi sia dietro; vi sono evidentemente interessi concreti e legittimi, alcuni di carattere ambientale, altri di natura economica. Sta di fatto, però, che operazioni di questo genere coinvolgono anche il parco rotabile: si parla di locomotori a bicorrente, necessari per evitare il cambio di locomotore, e di carrelli particolarmente bassi, occorrenti per evitare di dover attendere l'allargamento delle sagome, che

non sono prodotti sempre da noi. Quest'ultimo aspetto va tenuto presente, ma si tratta di un problema strumentale e risolvibile rispetto all'esigenza principale rappresentata dalla possibilità di un maggiore utilizzo del mezzo ferroviario; pertanto, nel frattempo, si potranno spostare notevoli aliquote di traffico.

Abbiamo già intensificato i nostri rapporti con la CEE in merito alla questione ed abbiamo accompagnato la nostra pressione diplomatica con quella del commissario Van Miert, il quale si è mosso sulla stessa strada; non vi è dubbio, onorevole Sanguineti, che continueremo a percorrerla.

Abbiamo ricevuto dal collega Streicher l'invito, per il 22 settembre ad Innsbruck, a presenziare all'inaugurazione di un'importante opera ferroviaria. Ovviamente, questo appuntamento si è caricato ora di significati e di interessi molto precisi; non ho, comunque, la presunzione o la superbia di porre un'alternativa tra la mia presenza e la concessione dei permessi da noi richiesti, anche perché credo che nessun giornale uscirebbe listato a lutto per la defezione del ministro Bernini. Noi e l'onorevole Zimmermann vorremmo che l'incontro contribuisse alla risoluzione di questi problemi; pertanto, la nostra presenza è evidentemente subordinata a tale possibilità. In caso contrario, non ci comporteremo in modo scortese, ma cercheremo di evitare di perdere o di male utilizzare un'occasione che potrebbe essere positiva. La nostra effettiva ed utile presenza dipenderà da ciò che accadrà di qui al 22 settembre; eventualmente, parteciperà a quest'iniziativa un altro rappresentante del Governo italiano. Credo che il Consiglio di gabinetto nelle prossime ore, se la situazione non dovesse sbloccarsi, definirà una più completa impostazione del rapporto.

Ritengo di aver risposto alle domande rivoltemi dai commissari nei vari interventi; rimango comunque a disposizione della Commissione anche in merito ai grandi temi oggi evocati, che sono collegati con questa situazione e che talvolta ne rappresentano addirittura la causa.

PRESIDENTE. Vorrei, in conclusione, sapere dal ministro Bernini quanti TIR possano essere trasportati da un treno, al fine di comprendere in che misura il traffico venga alleggerito.

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Dipende dal tipo di treno; comunque, al massimo 16-17 TIR. 26 coppie di treni trasportano globalmente un carico di circa 30 mila tonnellate, pari cioè a quello di 600-700 TIR. Ciò in presenza di determinate condizioni di passaggio alla frontiera. Al Brennero, la soglia attuale è di 110 treni al giorno; effettueremo sforzi enormi per aumentarla a 160. Però, con la crescita del volume di traffico ed in assenza di modifiche del valico, questo dato rappresenta già, nell'arco di un quinquennio, un risultato positivo.

Vorrei precisare, inoltre, che esistono TIR con rimorchio e TIR con cassa mobile; pertanto, conviene parlare di tonnellate, in quanto non vorrei che il numero dei veicoli divenisse causa di incomprensioni. Infatti, la tecnologia del carico è oggi completamente mutata.

LUCIANO FARAGUTI. Credo sia utile per la Commissione venire in possesso di una scheda tecnica al riguardo.

PRESIDENTE. Ringrazio, a nome della Commissione, il ministro Bernini per aver accolto il nostro invito; il suo intervento ci ha fornito elementi di riflessione sulla questione al nostro esame, nonché utili notizie in merito allo svolgimento di incontri internazionali.

La seduta termina alle 11,20.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA**

*Licenziato per la composizione e la stampa dal
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli
Organi Collegiali alle 17*

CONVOCAZIONI

PAGINA BIANCA

GIUNTA PER IL REGOLAMENTO

—*—

Giovedì 21 settembre

(Presso la Biblioteca del Presidente della Camera)

ORE 10

Comunicazioni del Presidente.

* * *

GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

—*—

Mercoledì 20 settembre

(Presso Sala adiacente Aula dei Gruppi)

ORE 15

Nomina di un vicepresidente e di un segretario.

Seguito dell'esame di una domanda di autorizzazione a procedere:

Contro il deputato La Ganga (doc. IV, n. 36).

Relatore: Gorgoni.

Esame di domande di autorizzazione a procedere:

Contro il deputato Novelli (doc. IV, n. 56).

Relatore: Vairo.

Contro il deputato Caccia (doc. IV, n. 74).

Relatore: Fagni.

Contro il deputato Massano (doc. IV, n. 83).

Relatore: Finocchiaro Fidelbo.

Contro il deputato Milani (doc. IV, n. 92).

Relatore: Biondi.

* * *

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI INCHIESTA**
sulla condizione giovanile

—*—

Martedì 19 settembre

(Via del Seminario, 76)

ORE 16

Audizione della Lega obiettori di coscienza (LOC) e del Coordinamento nazionale enti servizio civile (CESC).

ORE 18,30

Audizione dell'Associazione famiglie militari di leva deceduti (ANAVAF).

* * *

I COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari costituzionali,
della Presidenza del Consiglio e interni)

—*—

Mercoledì 20 settembre

ORE 11

**Parere all'Assemblea ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 2,
del regolamento.**

Disegni di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 4 agosto 1989, n. 275, recante norme in materia di trattamento ordinario di disoccupazione e di proroga del trattamento straordinario di integrazione salariale in favore dei dipendenti dalle società costituite dalla GEPI SpA e dei lavoratori edili del Mezzogiorno, nonché di pensionamento anticipato (4177).

(Parere all'Assemblea) — Relatore: Mastrantuono.

Conversione in legge del decreto-legge 4 agosto 1989, n. 278, recante misure urgenti per il miglioramento qualitativo e per la prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche destinate all'approvvigionamento potabile (4178).

(Parere all'Assemblea) — Relatore: Gei.

Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 1989, n. 279, recante disposizioni urgenti in materia di evasione contributiva, di fiscalizzazione degli oneri sociali, di sgravi contributivi nel Mezzogiorno e di finanziamento dei patronati (4179).

(Parere all'Assemblea) — Relatore: Frasson.

Conversione in legge del decreto-legge 2 settembre 1989, n. 315, recante norme in materia di reclutamento del personale della scuola (4190).

Relatore: Mazzuconi.

* * *

II COMMISSIONE PERMANENTE

(Giustizia)

—*—

Mercoledì 20 settembre

ORE 9,30

In sede legislativa.

Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge:

Nuove disposizioni per la prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre forme di manifestazione di pericolosità sociale (3325-ter).

[Parere della I, della V, della VI, della VIII (ex articolo 93, comma 3-bis), della X e della XI Commissione].

ALINOVI ed altri: Modifiche ed integrazioni alle leggi 31 maggio 1965, n. 575, e 13 settembre 1982, n. 646, e successive modificazioni ed integrazioni concernenti disposizioni in tema di misure di prevenzione e contro il fenomeno mafioso (1169-bis).

(Parere della I, della V, della VI, della VIII e della X Commissione).

PANNELLA ed altri: Abolizione delle misure di prevenzione e modifica di disposizioni vigenti in tema di pene accessorie e di indagini patrimoniali nel caso di procedimenti patrimoniali per determinati reati (2138).

(Parere della I, della III e della X Commissione).

Relatore: Alagna.

Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge:

Modifiche in tema di delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (2441).

(Parere della I Commissione).

TATARELLA ed altri: Norme sul possesso ingiustificato di valori da parte degli amministratori degli enti locali (242).

(Parere della I Commissione).

MELLINI ed altri: Misure penali e civili urgenti per la lotta alla corruzione nelle pubbliche funzioni ed alla criminalità organizzata contro gli interessi economici e finanziari della pubblica amministrazione (414).

(Parere della I Commissione).

NICOTRA ed altri: Modifiche in tema di delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (775).

(Parere della I Commissione).

GARGANI: Norme concernenti delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (1140).

(Parere della I Commissione).

ANDÒ ed altri: Modifiche alle norme concernenti i delitti contro la pubblica amministrazione (1219).

(Parere della I e della XI Commissione).

FRACCHIA ed altri: Modifiche alle norme in materia di delitti contro la pubblica amministrazione (2149).

(Parere della I Commissione).

FIANDROTTI: Modifica degli articoli 318 e 319 del codice penale, concernenti la corruzione per atti d'ufficio o per atti contrari ai doveri d'ufficio (2623).

(Parere della I Commissione).

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE: Modifica ed integrazione dell'articolo 321 del codice penale concernente la non punibilità del corruttore di pubblico ufficiale in caso di confessione spontanea dell'illecito (3019).

(Parere della I Commissione).

BATTISTUZZI ed altri: Introduzione nel codice penale dell'articolo 324-bis concernente le circostanze aggravanti nei reati contro la pubblica amministrazione, commessi al fine di favorire gruppi politici, in particolare da cittadini investiti di cariche elettive (3516).

(Parere della I Commissione).

Relatore: Nicotra.

Seguito della discussione della proposta di legge:

ALAGNA ed altri: Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, concernenti le modalità di traduzione dei detenuti (877).

(Parere della I e della IV Commissione) — Relatore: Alagna.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modifica in tema di circostanze, sospensione condizionale della pena e destituzione dei pubblici dipendenti *(Approvato dalla II Commissione permanente della Camera e modificato dalla II Commissione permanente del Senato)* (1707-B).

(Parere della I e dell'XI Commissione) — Relatore: Nicotra.

Giovedì 21 settembre
—**ORE 9,30****In sede legislativa.***Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge:*

Nuove disposizioni per la prevenzione della delinquenza di tipo mafioso e di altre forme di manifestazione di pericolosità sociale (3325-ter).

[Parere della I, della V, della VI, della VIII (ex articolo 93, comma 3-bis), della X e della XI Commissione].

ALINOVİ ed altri: Modifiche ed integrazioni alle leggi 31 maggio 1965, n. 575, e 13 settembre 1982, n. 646, e successive modificazioni ed integrazioni concernenti disposizioni in tema di misure di prevenzione e contro il fenomeno mafioso (1169-bis).

(Parere della I, della V, della VI, della VIII e della X Commissione).

PANNELLA ed altri: Abolizione delle misure di prevenzione e modifica di disposizioni vigenti in tema di pene accessorie e di indagini patrimoniali nel caso di procedimenti patrimoniali per determinati reati (2138).

(Parere della I, della III e della X Commissione).

Relatore: Alagna.

Seguito della discussione del disegno e delle proposte di legge:

Modifiche in tema di delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (2441).

(Parere della I Commissione).

TATARELLA ed altri: Norme sul possesso ingiustificato di valori da parte degli amministratori degli enti locali (242).

(Parere della I Commissione).

MELLINI ed altri: Misure penali e civili urgenti per la lotta alla corruzione nelle pubbliche funzioni ed alla criminalità organizzata contro gli interessi economici e finanziari della pubblica amministrazione (414).

(Parere della I Commissione).

NICOTRA ed altri: Modifiche in tema di delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (775).

(Parere della I Commissione).

GARGANI: Norme concernenti delitti dei pubblici ufficiali contro la pubblica amministrazione (1140).

(Parere della I Commissione).

ANDÒ ed altri: Modifiche alle norme concernenti i delitti contro la pubblica amministrazione (1219).

(Parere della I e della XI Commissione).

FRACCHIA ed altri: Modifiche alle norme in materia di delitti contro la pubblica amministrazione (2149).

(Parere della I Commissione).

FIANDROTTI: Modifica degli articoli 318 e 319 del codice penale, concernenti la corruzione per atti d'ufficio o per atti contrari ai doveri d'ufficio (2623).

(Parere della I Commissione).

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE: Modifica ed integrazione dell'articolo 321 del codice penale concernente la non punibilità del corruttore di pubblico ufficiale in caso di confessione spontanea dell'illecito (3019).

(Parere della I Commissione).

BATTISTUZZI ed altri: Introduzione nel codice penale dell'articolo 324-bis concernente le circostanze aggravanti nei reati contro la pubblica amministrazione, commessi al fine di favorire gruppi politici, in particolare da cittadini investiti di cariche elettive (3516).

(Parere della I Commissione).

Relatore: Nicotra.

Seguito della discussione della proposta di legge:

ALAGNA ed altri: Modifiche alla legge 26 luglio 1975, n. 354, concernenti le modalità di traduzione dei detenuti (877).

(Parere della I e della IV Commissione) — Relatore: Alagna.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Modifica in tema di circostanze, sospensione condizionale della pena e destituzione dei pubblici dipendenti *(Approvato dalla II Commissione permanente della Camera e modificato dalla II Commissione permanente del Senato)* (1707-B).

(Parere della I e dell'XI Commissione) — Relatore: Nicotra.

* * *

III COMMISSIONE PERMANENTE

(Affari esteri e comunitari)

—*—

Mercoledì 20 settembre

ORE 17

Comunicazioni del Ministro degli affari esteri, onorevole Gianni De Michelis, sulla politica estera italiana.

* * *

V COMMISSIONE PERMANENTE

(Bilancio, tesoro e programmazione)

—*—

Mercoledì 20 settembre

ORE 11

In sede consultiva.

Parere sul testo unificato delle proposte di legge:

Delega al Governo per l'emanazione di norme sul processo amministrativo dinanzi a tribunali amministrativi regionali, al consiglio di Stato ed al consiglio di giustizia amministrativi per la regione siciliana, nonché sul ricorso straordinario al Presidente della Repubblica e sui ricorsi amministrativi (788 ed abb.).

(*Parere alla I Commissione*) — Relatore: Carrus.

Parere sul disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione del protocollo tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina sul trattamenti ed il soggiorno dei lavoratori, firmato a Roma il 9 dicembre 1987 (3545).

(*Parere alla III Commissione*) — Relatore; Noci.

Parere sul disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulle funzioni consolari tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina, firmata a Roma il 9 dicembre 1987 (3546).

(*Parere alla III Commissione*) — Relatore: Noci.

Parere sul disegno di legge:

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Finlandia sulla cooperazione e la mutua assistenza in materia doganale, con dichiarazione interpretativa, firmato a Roma il 1° ottobre 1987 (*Approvato dal Senato*) (3748).

(*Parere alla III Commissione*) — Relatore: Monaci.

Parere sul disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 4 agosto 1989, n. 278, recante misure urgenti per il miglioramento qualitativo e per la prevenzione dell'inquinamento delle risorse idriche destinate all'approvvigionamento potabile (4178).

(*Parere alla VIII e alla XII Commissione*) — Relatore: Orsini.

Parere sul disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 5 agosto 1989, n. 279, recante disposizioni urgenti in materia di evasione contributiva, di fiscalizzazione degli oneri sociali, di sgravi contributivi nel Mezzogiorno e di finanziamento dei patronati (4179).

(*Parere alla XI Commissione*) — Relatore: Coloni.

Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei gruppi.

* * *

COMITATO PARLAMENTARE

**per i servizi di informazione e sicurezza
e per il segreto di Stato**

—*—

Mercoledì 20 settembre

ORE 9,30

Comunicazioni del Presidente.

* * *

INDICE DELLE CONVOCAZIONI**Martedì 19 settembre**

	<i>Pag.</i>
COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SULLA CONDIZIONE GIOVANILE	V
ORE 16 - Audizioni.	
ORE 18,30 - Audizione.	

Mercoledì 20 settembre

GIUNTA PER LE AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO	IV
ORE 15 - Plenaria.	
I AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI	VI
ORE 11 - Pareri art. 96- <i>bis</i> del regolamento.	
II GIUSTIZIA	VII
ORE 9,30 - Legislativa.	
III AFFARI ESTERI E COMUNITARI	XI
ORE 17 - Comunicazioni del ministro degli affari esteri.	

	<i>Pag.</i>
	—
V BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE	XII
ORE 11 - Consultiva - Ufficio di Presidenza.	
COMITATO PARLAMENTARE PER I SERVIZI DI INFORMAZIONE E SICUREZZA E PER IL SEGRETO DI STATO	XIV
ORE 9,30 - Comunicazioni del Presidente.	

Giovedì 21 settembre

GIUNTA PER IL REGOLAMENTO	III
ORE 10 - Comunicazioni del Presidente.	
II GIUSTIZIA	IX
ORE 9,30 - Legislativa.	