

# RESOCONTO STENOGRAFICO

364.

## SEDUTA DI VENERDÌ 10 NOVEMBRE 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GERARDO BIANCO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegni di legge:</b>		ANDREIS SERGIO ( <i>Verde</i> ) . . . . .	40327
(Trasmissione dal Senato) . . . . .		BAGHINO FRANCESCO GIULIO ( <i>MSI-DN</i> ) .40331,	40332
<b>Proposte di legge:</b>		BASSANINI FRANCO ( <i>Sin. Ind.</i> ) . . . . .	40329
(Adesione di un deputato) . . . . .	40337	BERNINI CARLO, <i>Ministro dei trasporti</i>	40316
(Annunzio) . . . . .	40336	POLI GIAN GAETANO ( <i>PCI</i> ) . . . . .	40314
(Ritiro) . . . . .	40336	RONZANI GIANNI WILMER ( <i>PCI</i> ) .40325, 40327	
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	40336	RUSSO SPENA GIOVANNI ( <i>DP</i> ) . .40314, 40321	
<b>Interrogazioni:</b>		<b>Gruppo parlamentare:</b>	
(Annunzio) . . . . .	40337	(Modifica della composizione) . . . .	40336
<b>Interpellanze e una interrogazione</b>		<b>Sindacato ispettivo:</b>	
<b>sulla decisione del Governo au-</b>		(Trasformazione di un documento) .	40337
<b>striaco di limitare l'accesso dei</b>		<b>Ordine del giorno della prossima se-</b>	
<b>TIR alle proprie strade (Svolgi-</b>		<b>duta</b> . . . . .	40333
<b>mento):</b>			
PRESIDENTE . .40307, 40314, 40316, 40321,			
40325, 40327, 40329, 40331, 40332, 40333			

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

---

**La seduta comincia alle 9,30.**

MASSIMO TEODORI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimericana di mercoledì 8 novembre 1989.

(È approvato).

PRESIDENTE. Avverto che comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Svolgimento di interpellanze e di una interrogazione sulla decisione del Governo austriaco di limitare l'accesso dei TIR alle proprie strade.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

«Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed i ministri degli affari esteri e dei trasporti, per sapere — premesso che:

la stampa riporta che il governo austriaco non vuole più consegnare agli autotrasportatori italiani i permessi di transito in Austria, quando già il contingente annuo di duecentomila autorizzazioni fissato dall'accordo italo-austriaco era stimato del tutto insufficiente per le esigenze degli autotrasportatori italiani;

dal 1° dicembre 1989 gli autotreni non

potranno circolare sulle strade dell'Austria nelle ore notturne: così determinandosi intuibile gravissimo danno anche per gli autotrasportatori italiani;

in questi giorni la stampa nazionale e quella austriaca riportano allarmanti notizie secondo cui gli accordi intercorsi tra Italia ed Austria in relazione del traforo del Monte Croce Carnico, verrebbero annullati per volontà austriaca —:

se e quali provvedimenti il Governo intenda adottare a tutela degli interessi economici italiani relativi alle cennate prese di posizione dell'Austria;

se il Governo italiano ritenga compatibili le cennate prese di posizione austriache con la richiesta dell'Austria d'entrare a far parte della CEE.

(2-00622)

«Camber».

(13 settembre 1989).

«Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti, degli affari esteri, delle finanze e dei lavori pubblici, per conoscere — in relazione al problema del transito di autoveicoli per il trasporto delle merci attraverso il territorio austriaco e del blocco dell'autostrada del Brennero determinato dalla sosta di autoveicoli e rimorchi per trasporto merci sulla sede autostradale nei pressi del valico —:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

se risponda al vero che il Governo italiano era da tempo a conoscenza delle misure e dei provvedimenti che il governo austriaco ha adottato e degli ulteriori provvedimenti che esso ha in progetto per limitare il transito di autoveicoli per il trasporto merci attraverso il territorio austriaco, allo scopo di ridurre l'impatto negativo sull'ambiente, in termini di inquinamento atmosferico e acustico e di irreparabile danneggiamento dei boschi e delle foreste;

se e quali iniziative il Governo, le Ferrovie dello Stato, le regioni e gli enti locali interessati abbiano adottato e intendano adottare al fine di incrementare ed incentivare il trasporto delle merci su rotaia, anche mediante treni-navetta con pianale ribassato, contribuendo in tal modo non soltanto a risolvere i problemi derivanti dai provvedimenti di limitazione del traffico adottati o progettati dal governo austriaco, ma anche a limitare i danni ambientali arrecati sul territorio italiano dall'anomala preferenza per il trasporto delle merci su gomma anche sulle grandi distanze;

se risulti che, come è riportato dalla stampa (*Corriere della Sera* del 18 settembre), i permessi di transito attraverso il territorio austriaco sarebbero oggetto di rastrellamento, o addirittura di un vero e proprio *racket*, organizzato dalle «lobbies del trasporto su strada» con la complicità di funzionari o agenti doganali: in caso positivo, quali provvedimenti sono stati adottati per accertare le responsabilità, denunciare i responsabili all'autorità giudiziaria, erogare immediatamente le sanzioni disciplinari previste, porre termine a questa grave situazione;

se risponde al vero che, come pure viene riportato dalla stampa (*ibidem*), i convogli-navetta già istituiti (nn. 42163, 42159, 42154, 42168) viaggiano non di rado vuoti, non soltanto per il mancato adeguamento delle sagome delle gallerie (che peraltro impedisce il trasporto solo degli autoveicoli di maggiori dimensioni), ma anche per l'incetta di prenotazioni effettuata da grandi imprese di autotrasporto;

se, in ogni caso, il Governo non ritenga di dovere immediatamente sottoporre a revisione le scelte di politica dei prezzi e delle tariffe che hanno finora fortemente privilegiato il trasporto delle merci su gomma, limitando il ricorso a mezzi di trasporto su ferro o su acqua;

quale valutazione dà il Governo dell'intervista concessa ad un quotidiano italiano (*La Repubblica*, 15 settembre) dal direttore degli uffici doganali del Brennero, dottor Rubens Dell'Anna, nella quale il predetto funzionario dello Stato esprime una serie di sconcertanti e impegnativi giudizi («il blocco è giusto e bisogna portarlo alle sue estreme conseguenze... combattiamo per la nostra economia... A noi basta che Andreotti minacci di denunciare il trattato con l'Austria... Finora gli austriaci si sono approfittati di noi...»), rivelando di avere assunto, nei rapporti con esponenti austriaci, «la veste di ambasciatore dei camionisti italiani»: se il Governo italiano non ritenga di dover aprire immediatamente una inchiesta in proposito, sospendendo nel frattempo il dottor Dell'Anna dall'esercizio delle sue funzioni;

quali iniziative abbia preso il Governo italiano per far cessare l'illegittimo blocco stradale, con il quale vengono arrecati gravi danni all'economia e al turismo italiano, si impedisce l'esercizio del diritto di libera circolazione sul territorio italiano e si tenta di esercitare una illegittima pressione sulle decisioni che in materia dovranno essere assunte dai Governi italiano ed austriaco;

se il Governo non ritenga opportuno riferire al più presto al Parlamento su tutta la questione, così che possano aver voce gli interessi di tutti i cittadini italiani, e non solo quelli delle categorie dell'autotrasporto merci su gomma.

(2-00642)

«Bassanini».

(19 settembre 1989).

«I sottoscritti chiedono di interpellare il

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

ministro dei trasporti, per sapere — premesso che:

la decisione del governo austriaco di limitare drasticamente l'accesso alle proprie strade ai TIR avrà conseguenze inevitabili sul sistema di trasporto delle merci in Italia;

la crescente pressione degli automezzi pesanti su gomma in tutto l'arco alpino con il degrado ambientale conseguente mette in evidenza l'assoluta assenza di una seria politica italiana sulle ferrovie;

la regione Valle d'Aosta ha deciso di finanziare per 12 miliardi un progetto di una ferrovia ad alta velocità (Aosta-Martigny) di cui appare palese l'improponibilità;

il piano regionale del Friuli-Venezia Giulia mentre aumenta il numero delle autostrade non prevede alcuna loro integrazione con le ferrovie: il ministro Bernini ha intanto bloccato l'ammodernamento delle stesse;

l'autostrada Alemagna, un vero e proprio attentato ecologico oltre che economicamente insensata, rifiutata con forza dall'Austria, sta progressivamente risalendo il Veneto da Treviso verso Cortina e si immetterà in Val Pusteria, nel Sudtirolo, senza reale sbocco geografico;

i 700 miliardi previsti per il traforo e l'autostrada del Frejus, in Piemonte, sono ormai quadruplicati;

in Trentino si continua a proporre una inutile autostrada per Vicenza (la Germania-Adriatico);

misure incentivanti l'utilizzo dei TIR vengono proposte anche nel centro Italia con la variante da Sasso Marconi a Barberino comunemente conosciuta come camionabile —:

se il Governo non intenda ridurre drasticamente i progetti di autostrade che continuerebbero a incentivare il trasporto di merci su gomma nonostante il gravissimo impatto ambientale e sulla qualità della vita della popolazione;

come e dove ritenga possibile parcheggiare lungo l'asta dell'Adige i TIR bloccati dal 1° dicembre 1989 ai confini con l'Austria e se i 700 treni navetta predisposti dall'Austria saranno utilizzati per caricare i camion italiani;

se il Governo non ritenga ragionevole, oltre che conveniente, affrontare il nodo del Brennero attraverso il potenziamento delle ferrovie fino a raggiungere nel breve periodo l'obiettivo di triplicare la portata annua (12 milioni di tonnellate pari a quelle oggi sostenute al Gottardo), senza aspettare per 20 anni «il grande traforo», con analoghi risultati quantitativi.

(2-00733)

«Russo Spena, Cipriani, Arnaboldi».

(8 novembre 1989).

«I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dei trasporti e degli affari esteri, per sapere — premesso che:

crescente allarme e preoccupazione desta la situazione venutasi a creare a seguito del divieto da parte del governo austriaco al transito, sul suo territorio, di TIR ogni fine settimana, dalle ore 15 del sabato alle ore 22 della domenica;

questa disposizione, annunciata cinque anni orsono e resa operativa da tempo, tende giustamente ad alleviare «il crescente e non più tollerabile inquinamento atmosferico e da rumore sulle autostrade maggiormente percorse» e quindi, in primo luogo, lungo l'autostrada del Brennero, che costituisce uno dei maggiori transiti tra il nord e il sud d'Europa;

allo stato attuale il valico del Brennero è percorso da oltre 5.000 TIR al giorno e in assenza di valide e nuove alternative al trasporto di merci su gomma si prevede che entro il 2000 questo tipo di trasporto è destinato ad aumentare sino a raggiungere i 10.000 TIR al giorno, il che determinerebbe effetti catastrofici sia sul piano ambientale che su quello della sicurezza del traffico;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

il governo austriaco sembra prevedere con il prossimo 1° dicembre 1989 l'estensione del divieto di transito per tutti i mezzi superiori a 7,5 tonnellate anche nelle ore notturne (dalle ore 22 alle ore 6 del mattino) di ogni giorno;

già ora, con l'attuale normativa, centinaia di TIR sono costretti a sostare per 31 ore in prossimità del valico (sia sul lato italiano che su quello austriaco), il che comporta gravi disagi per gli autotrasportatori e conseguenze deleterie per il traffico (soprattutto quando i pesanti automezzi si rimettono in moto) non solo lungo l'autostrada, ma su tutte le principali arterie della regione;

questo stato di cose grava pesantemente sulle migliaia di piccole aziende di autotrasporto costrette ad operare in condizioni difficilissime, sia per il forzato allungamento dei tempi, sia per l'assenza di adeguate strutture di servizio in prossimità della frontiera, sia per la complessità delle operazioni doganali che richiederebbero più mezzi e più personale, sia infine per una discutibile regolamentazione dei permessi di transito che, come è stato rilevato, non consente, da parte delle stesse aziende, alcuna programmazione dell'attività di autotrasporto verso il centro Europa;

a questo proposito, le organizzazioni sindacali e gli stessi autotrasportatori hanno denunciato con forza il fatto che in questa situazione maggiormente penalizzate sono le aziende italiane proprio perché, a differenza della concorrenza di altri Paesi della CEE, si vedono continuamente ridotte le autorizzazioni di transito, con gravi ripercussioni negative anche per le aziende produttrici delle merci trasportate;

la situazione venutasi a creare evidenzia le insufficienze e i ritardi del Governo italiano, che in tutti questi anni non solo non ha provveduto ad adeguare le normative alle decisioni assunte dalla Repubblica austriaca, ma più in generale non ha avviato concretamente alcuna soluzione alternativa al trasporto di merci su gomma, in primo luogo con l'adeguamento, l'ammo-

dernamento e il potenziamento della rete ferroviaria —:

se non intendano nel quadro delle decisioni assunte dal Consiglio dei ministri nella sua seduta di lunedì 11 settembre promuovere un incontro con i governi dell'Austria e della Germania federale e con le autorità della CEE per definire una più precisa regolamentazione dei traffici sul territorio austriaco e, più in generale, per concordare un adeguato potenziamento delle strutture ferroviarie in grado di garantire i traffici commerciali tra il nord e il sud d'Europa e, nello stesso tempo, in grado di rispondere alle necessità di difesa della salute e della salvaguardia dell'ambiente;

se il ministro dei trasporti non ritenga opportuno produrre quanto prima un incontro con le province autonome di Bolzano e Trento, con le organizzazioni sindacali, con l'Ente delle ferrovie dello Stato e con le organizzazioni degli autotrasportatori, al fine di determinare una ipotesi di nuovo accordo per il transito coordinato delle merci verso il centro Europa;

se non ritenga il ministro dei trasporti riferire in tempi brevi al Parlamento in merito alle diverse ipotesi formulate in questi anni e concernenti il potenziamento delle ferrovie. In particolare:

a) sul progetto di fattibilità del tunnel ferroviario al Brennero;

b) sul progetto del raddoppio della ferrovia del Brennero e del tratto Verona-Bologna nel quadro di un ammodernamento e potenziamento dell'intero asse ferroviario;

c) sull'adeguamento degli scali merci lungo la ferrovia del Brennero, con particolare riferimento allo scalo Filzi e al centro intermodale di Trento;

d) sulla necessità di giungere chiaramente alla decisione di ammodernare e potenziare la ferrovia della Valsugana (Trento-Venezia) che costituisce una delle priorità per il trasporto merci dal centro Europa verso i porti dell'alto Adriatico. Come pure sulla necessità di potenziare le

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

linee ferroviarie secondarie esistenti nella regione Trentino-Alto Adige;

se non ritiene il ministro dei trasporti che le preoccupazioni di inquinamento e disagio espresse dall'Austria riguardino anche le popolazioni del paese e in particolare della regione Trentino-Alto Adige e siano quindi necessarie urgenti misure di difesa al crescente inquinamento, come le barriere vegetali, asfalto insonorizzato, nuove tecnologie antinquinamento applicate ai mezzi.

(2-00736)

«Ferrandi, Ridi, Fagni, Ronzani, Poli».

(8 novembre 1989).

«I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dei trasporti, per il coordinamento delle politiche comunitarie e dell'ambiente, per sapere — premesso che:

le strutture e le dinamiche economico-produttive all'interno della CEE producono una tale quantità di traffico transalpino, che oggi l'ecosistema alpino e la salute delle popolazioni residenti sono fortemente minacciati. Basti rilevare che la politica economica degli ultimi venti anni ha fatto crescere il traffico transalpino al tasso annuo del 5 per cento per una quantità complessiva di 60 milioni di tonnellate di merci nel 1988;

se la crescita proseguirà secondo questi ritmi, nell'anno 2020 le Alpi dovranno sopportare altre 10 trasversali su rotaia oppure 20 nuove autostrade transalpine, dati confermati anche dalle previsioni più ottimistiche avanzate dall'«ARGE ALP» (organizzazione che riunisce i governi delle regioni alpine) di una crescita annua del 3-3,5 per cento del traffico transalpino;

il valico del Brennero sopporta un carico di traffico su strada superiore 4 volte a quello su rotaia (sull'autobrennero transitano quotidianamente 6.000 camion e 30.000 autovetture) con tassi di inquina-

mento acustico e atmosferico ormai intollerabili per l'ecosistema alpino;

lungo l'asse centrale del traffico tra Innsbruck e Bolzano il 45 per cento dei boschi è malato, l'ossido di azoto nell'aria «montana» raggiunge i livelli metropolitani, i valori di piombo nelle colture e nel latte materno sono allarmanti, il livello di rumore notturno è costante sui 70 decibel (equivalente a «traffico urbano intenso»);

di fronte alle prospettive di crescita del traffico e dei danni ecologico-sanitari che esso provoca, l'unica proposta è stata la progettazione di mega-trafori transalpini — come il tunnel ferroviario del Brennero — che favorirà per i prossimi 20 anni l'aumento incontrollato del transito su strada, con conseguenze catastrofiche su uomo e ambiente e, secondo calcoli ufficiali dell'Italia e della Repubblica Federale Tedesca, non avrà capacità di assorbimento del transito camionale, ma solo contenitivo del tasso di crescita;

nel lungo periodo solo una riduzione del volume globale del traffico di transito può preservare il fragile *habitat* alpino e garantire la funzione ecologica delle Alpi per il resto dell'Europa. Questo presuppone che nel medio periodo l'Italia segua due precisi obiettivi nell'ambito di una strategia concordata a livello comunitario:

1) impedire l'aumento del volume complessivo del traffico transalpino;

2) redistribuire il volume del transito merci a favore del trasporto su ferrovia, potenziando la capacità della rete ferroviaria transalpina esistente e abolendo tutti i privilegi del trasporto su strada;

l'esistente rete ferroviaria opportunamente e tempestivamente modernizzata e potenziata potrebbe assorbire tutto il traffico merci transalpino che viaggia sui camion a condizione che:

1) la Svizzera abbia ultimato nel 1990 i lavori di potenziamento della linea ferroviaria Lotscheberg-S. Gottardo;

2) l'Italia e l'Austria proseguano nei lavori di accelerazione del traffico sulla

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

linea ferroviaria del Brennero, completando la modernizzazione delle strutture e iniziando lo snellimento delle procedure;

3) gli Stati membri della CEE diano assoluta priorità allo sviluppo della rete ferroviaria, incentivandone l'uso e scoraggiando con qualunque mezzo anche economico (ad esempio introducendo un'imposta europea sul traffico pesante e ad un accolto al traffico su strada di tutti i suoi costi effettivi economici, sociali ed ecologici);

queste analisi e proposte sono oggi patrimonio comune delle iniziative e movimenti anti-traffico, degli ecologisti e dei partiti verdi dell'intero arco alpino;

l'opposizione alla valanga del traffico transalpino vede riunite forze politiche sia dei paesi membri CEE che dei paesi non membri come l'Austria e la Svizzera;

il gruppo parlamentare verde ritiene giustificate le posizioni dei due paesi alpini neutrali contro qualsiasi tipo di ricatto da parte dell'Italia o di altri Stati CEE, teso ad ottenere altri «canali di transito» per il loro territorio —:

quali sono le azioni che il Governo italiano intende intraprendere per proteggere le popolazioni delle regioni alpine italiane — specie in Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia e Valle d'Aosta — dalle conseguenze nocive del crescente traffico merci e persone transalpino;

quali sono le previsioni del Governo sulla crescita di questo tipo di traffico da oggi all'anno 2010, e come si svilupperà il rapporto traffico stradale-traffico ferroviario transalpino nel suddetto periodo;

quali saranno secondo il Governo italiano gli effetti della maggiore integrazione europea dal 1993 in poi sul volume di traffico transalpino e quali le sue conseguenze per l'ecosistema alpino;

quali sono i principi guida della politica italiana nel settore dei trasporti internazionali, nonché le proposte italiane per un piano del traffico-trasporti su scala europea;

per quale motivo il Governo italiano non ha finora applicato delle misure efficaci per spostare il traffico transalpino dalle autostrade alle ferrovie seguendo l'esempio positivo della Svizzera;

quando il Governo italiano intenderà far proprie, promuovendone l'introduzione nella CEE, le norme restrittive per il traffico camionale da tempo in vigore in Svizzera e consistenti in:

limitazione del peso dei camion a 28 tonnellate;

divieto di circolazione dei camion di notte, il sabato e la domenica;

imposta sul traffico pesante in proporzione agli effettivi costi di mantenimento del sistema stradale;

se e quali altre misure intende adottare il Governo italiano per spostare il transito di merci dalla strada alla rotaia (es.: introduzione di limiti di velocità più restrittivi per i camion; riduzione del tempo di guida per gli autisti; estensione del trasporto ferroviario in *containers*; aumento del pedaggio autostradale).

(2-00737)

«Lanzinger, Donati, Mattioli, Andreis».

(8 novembre 1989).

«Il sottoscritto chiede di interpellare i ministri dei trasporti e degli affari esteri, per sapere quali sono gli intendimenti e le direttive del Governo in merito alle difficoltà di transito degli autoveicoli ai valichi di confine con l'Austria, soprattutto in riferimento ai programmi prossimi incontri, data la imminente scadenza di un vecchio accordo con l'Austria che disciplina, in regime di reciprocità, la materia dei permessi di transito ai TIR e ai camion.

Occorre, a questo proposito, ricordare:

a) che la normativa che regge detto accordo ha trovato di anno in anno differenti applicazioni;

b) che il fabbisogno di permessi è valu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

tato superiore al numero di quelli rilasciati annualmente di almeno 50.000 permessi;

c) che l'utilizzazione dei permessi di fatto si riduce a tre giorni la settimana con le conseguenze negative per quanto attiene alla competitività e alla sollecitudine nel trasporto, specie se il carico riguarda le derrate;

d) che l'opposizione all'intenso traffico al valico del Brennero (circa 5000 TIR al giorno) viene tra l'altro giustificata dall'eccesso di rumori provocati dal transito degli automezzi pesanti, nonché dal persistente inquinamento;

e) che il transito nelle ore notturne sta per essere da parte austriaca bloccato;

f) che è allarmante il fatto che per le difficoltà di passaggio, ripetitive e in crescente appesantimento, negli ultimi cinque anni, l'Italia è passata da un volume di traffico merci pari al 50 per cento all'attuale 28 per cento.

L'interpellante, soprattutto di conseguenza al timore giustificatissimo che la situazione vada complicandosi e possa giungere a momenti ancor più preoccupanti di quanto lo siano stati nello scorso mese di settembre, chiede quali siano le possibilità di trasferire sollecitamente parte del trasporto sulla linea ferroviaria del Brennero, in volume e in tempo; inoltre, se sia allo studio qualche alternativa, ad esempio la scelta di un differente percorso ferroviario (*ex* ferrovia delle Dolomiti) per risolvere comunque l'annoso problema.

(2-00738)

«Baghino».

(9 novembre 1989).

e della seguente interrogazione:

Ronzani, Ridi, Angelini Giordano, Chella e Cannelonga, al ministro dei trasporti, «per sapere — premesso che:

l'accordo Governo-associazione di categoria ha consentito di porre fine al blocco

deciso dagli autotrasportatori e di superare la grave situazione determinatasi al valico del Brennero;

il contenzioso con l'Austria è destinato a rimanere e ad estendersi, se è vero che dal 1° dicembre entrerà in vigore il divieto di transito dei mezzi pesanti nelle ore notturne e che le decisioni del governo austriaco sono determinate dalla necessità di tutelare l'ambiente e il territorio;

proprio per questo l'accordo raggiunto va attuato in tutte le sue parti, a partire dalla necessità inderogabile di compiere scelte capaci di trasferire concretamente quote di traffico dalla strada alla rotaia e al mare;

a una tale politica non esistono alternative, se si vuole dar vita ad un sistema dei trasporti integrato e intermodale, meno inquinante e meno costoso;

in questo quadro è assolutamente necessario predisporre una politica e misure in grado di favorire una riorganizzazione e una forte riqualificazione dell'autotrasporto per rimuovere la fragilità di un settore estremamente polverizzato e quindi fortemente esposto alla concorrenza delle imprese e dei vettori stranieri;

la situazione determinatasi nei giorni scorsi è il risultato di una politica dei trasporti fallimentare la quale ha continuato a privilegiare la strada e a penalizzare fortemente gli altri modi di trasporto -:

cosa intenda fare per razionalizzare e rendere trasparenti i meccanismi di erogazione dei permessi di transito;

se in vista dell'annunciata entrata in vigore del divieto di transito dei mezzi pesanti nelle ore notturne non ritenga di dover costruire aree di sosta e di servizio in prossimità dei valichi;

con quali proposte il Governo italiano parteciperà il 3 ottobre alla trattativa con il governo austriaco;

con quali provvedimenti il Governo intenda finalmente destinare al settore dell'autotrasporto risorse adeguate con le quali consentire una sua riqualificazione e

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

una riduzione dell'offerta dei vettori nel quadro di una politica volta a favorire processi di associazionismo tra le imprese di autotrasporto» (3-02033).

(27 ottobre 1989).

Queste interpellanze e questa interrogazione, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Camber ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00622. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerla.

L'onorevole Bassanini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00642. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerla.

L'onorevole Russo Spena ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00733.

GIOVANNI RUSSO SPENA. Rinunzio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Poli ha facoltà di illustrare l'interpellanza Ferrandi n. 2-00736, di cui è cofirmatario.

GIAN GAETANO POLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il problema del Brennero ha ormai assunto aspetti drammatici, assurgendo a vera e propria questione nazionale. Vorrei rapidamente ricordare i punti essenziali della situazione che abbiamo di fronte.

Dal 1° dicembre 1989 il governo austriaco attuerà il divieto di transito notturno (il cosiddetto *nachts verboten*), con la conseguente sospensione del traffico dalle ore 22 alle 5 per i veicoli pesanti (il che equivale al transito di 800 TIR sui circa cinquemila del ciclo giornaliero). È giusto sottolineare che non si tratta di un fulmine a ciel sereno, non solo perché il governo austriaco ha comunicato da molti anni la sua intenzione in tal senso a quello italiano, ma anche perché negli anni scorsi molti di noi hanno sollecitato i governi dell'epoca, mediante mozioni ed interrogazioni presentate nella passata legislatura, sia a rivedere la politica dei trasporti

sia ad affrontare la questione della linea ferroviaria Brennero-Verona-Bologna in modo adeguato.

Ricordo ai colleghi ed al ministro che la costruzione del tunnel di valico del Brennero è stata decisa dal Parlamento nel 1978, cioè più di 11 anni fa, ma siamo ancora ben lontani dalla sua realizzazione. Nell'ipotesi più ottimistica si parla del 2002 o del 2005, ammesso che si dia al più presto avvio all'attuazione di questa opera davvero strategica.

Più o meno dalla stessa epoca si parla dell'ammodernamento della linea ferroviaria Verona-Brennero, cioè dell'installazione del blocco automatico che servirebbe a far passare più convogli e della risagomatura delle gallerie. E solo il mese scorso, sotto l'incalzare degli eventi, ella, signor ministro, ha presenziato all'inaugurazione dei lavori della galleria di Cerraino.

Per quanto riguarda poi la linea Verona-Bologna (è bene si sappia, perché alcuni colleghi restano giustamente increduli di fronte a questi dati di fatto), che si trova come è evidente su una dorsale fondamentale e che è tutt'ora a binario unico, i lavori sono iniziati da 12 anni, ma finora sono andati avanti con il contagocce e nonostante la pressione continua sono stati sospesi più volte. Sta di fatto che ancora non siamo a conoscenza di impegni chiari, certi e credibili al riguardo.

La questione del Brennero e della linea ferroviaria Bologna-Verona-Brennero si inserisce quindi esemplarmente nella politica dei governi che si sono succeduti negli ultimi 10-12 anni (per non andare più indietro nel tempo). Si è compiuto un vero delitto nei confronti del paese che resta privo, in generale, di un adeguato sistema ferroviario, con le conseguenze che vediamo dappertutto e con i problemi che stanno «scoppiando» in maniera incontrollabile lungo quello dorsale.

La situazione non muterà (lo ricordava, signor ministro, il collega Garavini discutendo qualche giorno fa di questa materia) se non saranno introdotte adeguate modifiche nel disegno di legge finanziaria per il 1990, che è in corso di esame nell'altro

ramo del Parlamento, e se non si procederà con rapidità ad una riforma della gestione delle ferrovie. Al riguardo il gruppo comunista e quello della sinistra indipendente hanno già presentato, a differenza del Governo, un progetto.

Allo stato attuale delle cose (ella, signor ministro, dovrebbe saperlo bene e dovrebbe dirlo al Parlamento ed al paese), è pura fantasia che le ferrovie, nelle condizioni in cui sono state ridotte da una politica sciagurata, possano affrire una valida soluzione al drammatico problema che abbiamo di fronte nella dorsale del Brennero. I traffici sono in continuo aumento. In 15 anni il numero dei camion e delle vetture è salito di 8 volte: oggi si arriva a un milione di TIR e ad 8 milioni di vetture l'anno. Su 20 milioni di tonnellate di merci che transitano per il Brennero, 16 milioni vengono trasportate su strada e solo 4 su ferrovia. E tutti gli esperti concordano sul fatto che entro il 2005 è possibile prevedere un raddoppio della quantità delle merci che transitano per quella linea.

Sull'attuale ferrovia viaggiano 100 treni al giorno; qualche altra decina di convogli potrebbe aggiungersi agli attuali se solo si modificassero le caratteristiche strutturali della linea, a partire dalle infrastrutture tecnologiche elementari. Occorre, comunque, nell'immediato, affrontare in modo diverso il problema dell'autotrasporto. Su questo, tuttavia, non voglio soffermarmi, dal momento che al riguardo vi è una specifica e puntuale interrogazione di cui l'onorevole Ronzani è primo firmatario e che sarà oggi oggetto della nostra attenzione dopo la trattazione delle interpellanze.

Spero, signor ministro, che più che farci conoscere le sue intenzioni — che sappiamo essere per altro animate da una sostanziale positività — ci illumini sulle scelte del Governo per far fronte a tale situazione.

Il commissario Schimberni, nel corso del 1989, ha sospeso tutti i pur modesti interventi già deliberati ed iniziati 12 anni fa, concernenti la linea ferroviaria del Brennero ed in particolare il tratto Verona-Bologna.

Chiedo al ministro se abbia provveduto — come si è sentito dire — affinché i lavori vengano ripresi e le sue disposizioni rispettate.

Come giudica, signor ministro, lo scarto evidente ed abissale che esiste fra le necessità che ho qui sommariamente ricordato ed il soffocamento degli interventi ferroviari, previsto dalla legge finanziaria? È evidente che questo è il nodo della questione.

La linea ferroviaria del Brennero ha bisogno di un programma e di interventi di vastissima portata, della modernizzazione e della rettifica dell'attuale linea di valico; ha bisogno di una linea alternativa, con la costruzione di un tunnel di 57 chilometri (il cui costo è oggi stimato in 7 mila miliardi, da reperire non soltanto sul piano interno ma anche su quello internazionale: è questa la dimensione di uno dei problemi di quella linea!).

Vi è poi la questione del raddoppio della linea ferroviaria tra il Brennero e Verona, per evitare che si abbiano al valico quattro linee e successivamente soltanto, due linee con una strozzatura che determinerebbe tutte le conseguenze che si possono immaginare. Se infatti vogliamo passare dai 100 treni, che oggi transitano quotidianamente, ai 500 treni preventivati allorché sarà ultimata la nuova linea, è evidente che si dovrà andare in questa direzione, sapendo tra l'altro che alcuni esperti già considerano insufficienti i 500 treni giornalieri per il 2002.

Occorre quanto prima ultimare il raddoppio del tratto ferroviario Verona-Bologna, nonché prevedere l'ammodernamento della ferrovia Valsugana che collega Trento a Venezia. Quest'ultima opera è necessaria non solo anche per collegare i porti dell'Adriatico con questo sistema ferroviario ma anche per decongestionare il traffico di quell'area che, come è noto, presenta molte difficoltà.

In proposito debbo aggiungere, anche se ciò non attiene all'oggetto dell'interpellanza che sto svolgendo, che rientra organicamente in questo ragionamento, come necessità contestuale a quella del potenziamento dei valichi alpini, la realizzazione

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

del progetto di alta velocità della linea ferroviaria Torino-Venezia, che sostanzialmente è ancora quella dell'inizio del secolo, al fine di consentire anche su questa tratta il transito di 500 treni giornalieri.

Con il caso del Brennero noi poniamo una vera e propria questione nazionale, che in parte è già scoppiata e che diventerà sempre più drammatica nel futuro. Si tratta di una questione specifica, che però va inserita all'interno del più generale problema, tuttora irrisolto, delle ferrovie nel nostro paese.

Tutti dobbiamo essere consapevoli che non risponderemo all'esigenza essenziale della difesa ambientale e del risparmio energetico né a quella della mobilità delle persone e delle merci, dei costi economici e della sicurezza, se non realizzeremo un sistema ferroviario con potenziali di trasporto almeno doppi rispetto a quelli attuali, superando così un ormai storico ritardo.

Questa, purtroppo, non pare essere la politica del Governo. Noi ci auguriamo che l'attuale dibattito contribuisca ad una trasformazione radicale delle scelte fin qui compiute.

**PRESIDENTE.** Poiché nessuno dei firmatari dell'interpellanza Lanzinger n. 2-00737 è presente, si intende che abbiano rinunciato a svolgerla.

L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00738. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato a svolgerla.

Mi spiace che gli interpellanti, che pure avevano presentato articolati documenti ispettivi, non siano presenti. Ma accade anche questo...

**ANTONIO TESTA.** È la malattia del venerdì!

**PRESIDENTE.** Dovremmo, dunque, lavorare una sola giornata a settimana, onorevole Testa, anzi mezza!

L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze ed alla interrogazione all'ordine del giorno.

**CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti.** Signor Presidente, onorevoli deputati, ho ascoltato con molta attenzione l'illustrazione dell'interpellanza Ferrandi n. 2-00736, fatta dall'onorevole Poli, ed ho letto gli altri documenti con uguale attenzione.

Devo dire, ahimé, che per me non sono una novità le argomentazioni svolte dall'onorevole Poli, che comprendo molto bene, così come la seria portata delle stesse. Sono innanzi tutto d'accordo con lui nel constatare che non ci troviamo dinanzi ad un problema isolato o particolare; esso, che ha di per sé una sua rilevanza, va purtroppo inquadrato in una situazione che sta maturando ed alla quale occorre far fronte.

Per quanto riguarda la specifica vicenda del Brennero, possiamo far risalire le cause che hanno determinato l'attuale crisi, che ha avuto momenti acuti e che è durata a lungo, ad un motivo di fatto e ad uno di diritto.

Quello di fatto è che il trasporto delle merci su gomma cresce incessantemente da vent'anni (cresceva anche prima, ma in modo più contenuto e meno significativo), mentre le infrastrutture non sono state sufficientemente adeguate alla crescente domanda. Con il traffico è cresciuta anche la sensibilità ecologica, soprattutto nelle aree alpine, che hanno un punto di saturazione e di sopportabilità evidentemente più ridotto di quelle in pianura, a causa delle concentrazioni che vi si realizzano.

Il motivo di diritto deriva dall'accordo che disciplina i traffici di questo tipo tra noi e l'Austria. Circa trent'anni fa (il 12 maggio del prossimo anno saranno esattamente trent'anni) sottoscrivemmo un accordo sul contingentamento di questo particolare tipo di trasporto attraverso il territorio austriaco; contingentamento significa che il transito dei TIR non è libero.

Per la verità dobbiamo dire che in passato tale contingentamento non è stato in pratica rispettato, in quanto verso la fine di ogni anno si ottenevano a conguaglio, e sotto vari titoli (normalmente si trattava di un acconto sui permessi dell'anno successivo), tanti permessi quanti bastavano per

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

far transitare sul suolo austriaco tutti i TIR che ne facevano richiesta. Voglio precisare che, nonostante i recenti episodi, quest'anno non dovrebbero verificarsi ulteriori problemi. In realtà quindi la concessione dei permessi è stata sempre contingentata, anche se poi si è trovato il modo per superare ogni difficoltà.

Quest'anno il congegno si è inceppato ed io sono capitato giusto in tempo per assistere a questo evento storico, cioè al contingentamento che diventava reale! Non ci è rimasto quindi che prendere atto della situazione, arginandola.

In realtà, a trent'anni di distanza dall'accordo con l'Austria, registriamo una crescente domanda di permessi (in questo momento stiamo negoziando quelli che saranno concessi il prossimo anno) a fronte di un'interpretazione rigida da parte austriaca dell'accordo stesso.

Inoltre, da parte austriaca si è manifestato rigore su un altro punto. I permessi, che in passato venivano distribuiti in anticipo ogni tre mesi, ora sono assegnati solo qualche giorno a settimana, per cui, ad esempio, il lunedì, il martedì e il mercoledì è possibile trovarli, mentre negli altri giorni no: questa è la situazione.

Di fronte a questa situazione, cosa abbiamo fatto nel contingente (poi spenderò qualche parola su quelli che saranno gli interventi in una prospettiva un po' più lunga)? Abbiamo seguito la via del negoziato: non ce ne sono altre.

Pur essendo stato sollecitato molte volte ad adottare misure di cosiddetta ritorsione, non le ho mai ritenute praticabili, per almeno due motivi. Innanzi tutto perché il provvedimento adottato dall'Austria non ci risulta infondato; quel paese ha i suoi buoni motivi per assumerlo ed esso non è stato un atto di ostilità. In secondo luogo perché la vicenda si inserisce in un clima di rapporti reciproci assolutamente normale. Vi è un problema da risolvere e non si tratta di applicare ritorsioni.

Una delle misure di ritorsione più volte richiesta è la denuncia dell'accordo prima richiamato. Ora, a parte che, come ho appena ricordato, ogni anno l'accordo stesso viene verificato per quanto riguarda

i contingenti e la denuncia avrebbe potuto essere fatta in vista del prossimo maggio, in ogni caso dopo la denuncia di un accordo non scoppia alcuna guerra, ma si negozia un nuovo accordo e lo si fa esattamente con gli stessi soggetti. Quindi, non ho mai sentito niente di più inutile delle misure di ritorsione.

Accanto al negoziato per risolvere la situazione acuta determinatasi in quei giorni, si è sviluppato in parallelo quello del governo di Bonn e soprattutto quello della Comunità economica europea, a livello di commissario e di presidente di turno del consiglio dei ministri dei trasporti d'Europa, che è il nostro collega francese *monsieur* Delabarre. In quella occasione si incontrò un muro ed un rigore assoluto. Per la verità, modestamente, qualche risultato diverso (ancorché incompreso nei primi giorni) ottenne la nostra missione a Vienna. Il risultato fu che alla conferma del rigore sul numero dei permessi, che non venne aumentato, si accompagnò un'interpretazione (perché anche oltralpe vi sono maestri di interpretazione) del vincolo, che ci ha consentito di recuperare un numero di permessi tale da sbloccare la situazione e garantire l'attuale normalità.

Voglio ricordare di quella missione un elemento che consentì di recuperare i permessi. Il contingente, come è noto, è fissato in 222 mila permessi l'anno (non sono pochi, come comprenderete), ma può essere maggiorato di 8 mila permessi, come premio alla buona volontà di rimuovere gli ostacoli che si oppongono al trasferimento dei traffici dalla strada alla ferrovia. Siccome con il collega austriaco abbiamo pattuito — tornerò poi sull'argomento — una soluzione progressiva del problema, con un accordo che dovremmo firmare entro questo anno che riguarda il breve e medio termine (non il lungo termine), per la prima volta abbiamo meritato questa sorta di premio e, quindi, abbiamo 8 mila permessi in più.

Per quanto ho ricordato all'inizio del mio intervento, il premio in questione precedentemente non era appetito, in quanto era sempre possibile il conguaglio a fine

anno e, a titolo di premio o meno, i permessi c'erano sempre.

Così — dicevo — è stata sbloccata la situazione e ripresa la via del negoziato, attraverso la CEE, senza soverchie novità. Vediamo ora come si possa risolvere il problema, al di là del contingente. Ho già ricordato che la soluzione ricercata concordemente da tutti è il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Esso è possibile e può avvenire in tre diverse fasi: nel presente, nel 1993 e nel 2000 circa. Cominciamo da quest'ultimo riferimento, in un cammino a ritroso.

La data del 2000 circa si riferisce alla possibilità di veder realizzata la galleria di valico e certamente, onorevole Poli, anche una linea ferroviaria adeguata ed «armata» (in senso pacifico: l'unico armamento di cui parlo volentieri è quello delle linee ferroviarie) in modo da far correre a valle il traffico che può passare sotto la galleria. Sapete che in merito vi è un accordo internazionale, anche molto «robusto» nella sostanza, perché è stata finalmente individuata la soluzione e il consorzio per la progettazione e per il finanziamento di tale opera. Le previsioni indicano 2-3 anni per il progetto e 10 anni per l'esecuzione.

Secondo la valutazione dei responsabili delle nostre ferrovie questo periodo può essere ridotto a due anni per il progetto e ad otto per le opere, grazie al progresso tecnologico di cui oggi possiamo usufruire per realizzazioni di questo tipo. Siamo pur sempre di fronte al progetto della più lunga galleria del mondo, con tutte le difficoltà e le incognite che lavori del genere possono riservare.

Nel frattempo abbiamo riflettuto e cominciato a trattare con gli specialisti; il risultato è che al presente si possono instradare da 30 a 32 treni destinati al trasporto dei TIR. Attualmente, di questi 32 treni soltanto 14 possono essere instradati sul suolo austriaco. Molto incerto è il numero dei treni che possono essere caricati o scaricati a Monaco, dove non è prevista tale operazione. Per la verità si tratta di un ostacolo che, dal punto di vista temporale, si può superare con facilità, dal momento

che il governo regionale della Baviera e quello di Bonn stanno lavorando alacremente in tal senso. Dicevo che potremo arrivare ad instradare fino a 30 treni, che in realtà non potranno caricare tutti i tipi di TIR, ma soltanto quelli di altezza inferiore a tre metri e sessanta centimetri, che sono molti, moltissimi. Basti pensare che durante i cinque giorni del blocco il fiume di latte che proviene da quella valle è stato trasportato su 5 treni, che tuttavia sono stati immediatamente abbandonati al termine del blocco.

Tale precisazione ci porta a dire che non si tratta solo di predisporre i treni e di instradarli, ma di utilizzarli. A questo punto, però, si presentano altre difficoltà concernenti l'organizzazione del trasporto combinato, che non solo coinvolge per la prima volta operatori di due settori diversi (con le conseguenti contraddizioni e con qualche gelosia) ma anche aspetti economici che non sono, come si potrebbe erroneamente ritenere, solo quelli tariffari. Non si dimentichi, infatti, che il trasporto combinato richiede una nuova mentalità, dal momento che, ad esempio, molti camion non possono essere caricati sui treni neppure a tariffa zero. Il problema, dunque, è assai più complesso.

Si tratta di organizzare — come stiamo facendo insieme ad austriaci e tedeschi — un nuovo volume per questo tipo di trasporto. La componente tariffaria non è decisiva, perché decisivo sarà il cambiamento dei mezzi di trasporto; infatti, un conto è caricare su un treno un TIR con rimorchio, motrice e conducente, altro conto è caricare soltanto il semirimorchio o la cassa mobile. Ed è quello che stiamo preparandoci a fare; è quello che il nostro autotrasporto sta preparandosi rapidamente a fare. Potremo quindi instradare 30-32 treni, a seconda che trasportino TIR con o senza conducente.

Al presente (si tratta di una nostra piccola superiorità contingente, ma mi sia consentito un po' di orgoglio nazionale in tale vicenda), mentre noi possiamo instradare 30 treni, in Austria ci vorrà ancora qualche mese per farne transitare poco più della metà.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

Con le opere in corso in Austria e nel nostro paese (ricordate dall'onorevole Poli), concernenti sostanzialmente la risagomatura di alcune gallerie e l'introduzione di blocchi automatici nel tratto fino a Verona per garantire velocità e sicurezza, riusciremo entro il 1993 ad instradare altri 100 treni, dando in questo modo una certa consistenza al volume di traffico. Nelle nostre previsioni facevamo riferimento al 1994, ma un'accelerazione dei lavori ci porta a ritenere che saremo pronti nel 1993, non per il gusto di guadagnare un anno ma perché a quella data sarà pronta anche l'austria.

Evidentemente il problema si risolverà nel momento in cui ci ricongiungeremo alla terza fase. Devo dire che in vista di questo risultato, nonostante la situazione di difficoltà e di anomalia che grava sulle ferrovie italiane, ho ordinato la ripresa di tutti i lavori riguardanti la linea del Brennero.

Si dovrebbe forse aprire un lungo capitolo per spiegare cosa voglia dire: «Ho ordinato la ripresa...»: sta di fatto che ho dato questo ordine e che i lavori stanno riprendendo di buona lena, al fine di rispettare il termine del 1993. Questo per quanto riguarda le difficoltà derivanti dalla insufficienza dei permessi.

Vi è poi il problema, ora aggiuntosi, del divieto di transito a partire dal 1° dicembre prossimo per i mezzi superiori alle 7,5 tonnellate, nelle ore che vanno dalle 22 alle 7. Per la verità non è chiaro se si tratti delle 6, delle 7 o delle 8: esiste un decreto in materia che è soggetto ad interpretazioni diverse.

Tale blocco riguarderà verosimilmente 800 TIR per notte (anzi forse è più corretto dire riguarderebbe, perché immagino che la sua sola esistenza modificherà il volume dei TIR in circolazione nelle ore interessate). Molti di questi TIR (un quarto dei quali dovrebbe essere italiano) saranno destinati a trasportare merci che non possono viaggiare soltanto di giorno (beni deperibili, soprattutto diretti ai mercati della Baviera e di Monaco in particolare).

Di fronte a tale evenienza abbiamo ripreso la via del negoziato, partendo dal

presupposto che riconosciamo la fondatezza degli eventi e delle cause che sono alla base del provvedimento di blocco. Abbiamo contato i nostri TIR, stimandoli in 220-230 mila, ma per quelle strade devono passare anche gli automezzi austriaci, tedeschi ed olandesi ed è quindi difficile negare la fondatezza dell'incomodo grave che è alla base della misura adottata.

A fronte di tale consapevolezza e delle iniziative che abbiamo concretamente messo in piedi per ovviare al problema, abbiamo sollecitato un clima di collaborazione europea e chiesto comprensione. Non si può infatti pensare che un problema così vasto possa essere risolto dalla mattina alla sera: è vero che eravamo stati in qualche modo ammoniti ma è anche vero che non era mai stata data agli accordi un'interpretazione così rigorosa.

Tale negoziato, che sembrava impossibile, ha invece dato qualche risultato. Ne è scaturito un rinvio di sei mesi per il trasporto di tutte le merci che non possono viaggiare soltanto di giorno (commestibili, derrate, beni deperibili); sarà inoltre prevista una serie di esenzioni, pur se saranno più rigorosamente controllate.

In collaborazione con gli enti locali, abbiamo organizzato l'accoglimento notturno di quei mezzi che continueranno ad avere convenienza a proseguire il viaggio di notte, al fine di assicurarne la custodia e di fornire l'assistenza necessaria ai conducenti. Stiamo inoltre trattando con le amministrazioni competenti circa la possibilità di arretrare nelle aree di sosta distribuite lungo l'asse stradale le operazioni doganali e di polizia, al fine di guadagnare un paio d'ore e di dare un ordine nuovo a tali operazioni. Non posso dire nulla di più; aggiungo soltanto che anche le autorità austriache sembrano propense a collaborare per lo sveltimento delle operazioni attraverso l'utilizzazione delle ore di sosta.

Stante tale situazione, devo confermare che si tratta del problema più acuto oggi esistente nel settore, anche se altri stanno avviandosi alla stessa soglia di acutezza. Ho incontrato nei giorni scorsi a Trieste il collega iugoslavo che sta affrontando nel

suo paese un fenomeno analogo, molto intenso e anch'esso in fase di accentuazione, derivante in fondo da esigenze di collegamento tra i paesi della Comunità economica europea. La Jugoslavia, ben avendo di mira l'obiettivo essenziale di realizzare infrastrutture stradali moderne con il concorso dei paesi che fruiscono del passaggio sul suo territorio nazionale, pone già da ora in termini di ricerca l'obiettivo del parallelo sviluppo delle ferrovie e, d'intesa con noi, quello dello sviluppo del cabotaggio e del trasporto marittimo. Anche per noi, del resto, il problema non sarà in futuro quello di formare treni a Verona o più a nord, bensì quello di formarli in tutto il paese, perché molti automezzi diretti in Europa provengono dal Mezzogiorno.

Ho fatto un altro esempio, anche se — devo dirlo — il problema del collegamento con l'Europa non si risolve solo sciogliendo il nodo del Brennero o quello di supporto verso est di Coccau, ma anche occupandosi dei valichi centrali, del Gottardo, del Sempione, di Chambery, i cui problemi vengono oggi affrontati con maggior lena perché siamo giunti alla fase terminale del negoziato per il mercato unico.

In effetti, il nostro continente, a parte altre minori, ha due grandi strozzature: la prima è quella costituita dalle Alpi (e noi, che ci troviamo a sud delle stesse, dobbiamo inevitabilmente superarla); la seconda è rappresentata dalla Manica che — come sapete — sta per essere interessata da una soluzione diversa. Abbiamo dunque davanti a noi la globalità del problema, e non possiamo non tenerne conto nei programmi delle ferrovie e nei nostri accordi internazionali.

È stato detto che tali problemi nuovi per altro segnano nel nostro paese il ritorno alle ferrovie a circa 150 anni dalla loro introduzione: non si tratterà certo del ritorno di quelle ferrovie, ma delle ferrovie di oggi. Forse non è neanche corretto sostenere che di questo si tratti; sarebbe infatti meglio parlare di soluzioni combinate, che utilizzano cioè anche il mezzo ferroviario.

Tutto ciò non riguarda solo il trasporto delle merci a lunga distanza, dato che anche il problema del trasporto delle persone in città viene affrontato oggi proponendo il ritorno al mezzo ferrato. Ebbene, di fronte a tale nuova prospettiva le nostre ferrovie si trovano in una duplice difficoltà: la prima è quella della gestione straordinaria; la seconda è rappresentata da una certa fatica nell'avvio di un piano straordinario di investimenti e di ristrutturazione della rete.

Quanto all'amministrazione straordinaria (che per altro non agisce in un vuoto legislativo ma sulla base delle direttrici segnate dalla legge n. 210), va rilevato che non è corretto dire che manca un organo che possa prendere le decisioni: l'organo, anche se diverso da quello normale, esiste, secondo le disposizioni — lo ripeto — della legge n. 210.

Tale problema si innesta, come sanno tutti i rappresentanti delle forze politiche, con quello di non voler tornare alla normalità in base alle norme vigenti, ma procedendo anzitutto ad una riforma delle ferrovie. Quindi, il problema si fa più complesso e molto più ampio è il dibattito sulla nuova struttura che dovrebbero assumere le ferrovie. Queste, dopo ottant'anni trascorsi senza riforme, sono ora oggetto di frequenti rivolgimenti; nel 1985 hanno subito una riforma, che risulta — ahimé — incompiuta se siamo qui a riparlarne dopo quattro anni (e nella storia delle ferrovie quattro anni sono un attimo).

C'è poi il problema del piano. Pochi giorni fa questa Assemblea, con un consenso molto ampio e con l'assenso del Governo, ha approvato un ordine del giorno, sottoscritto dall'onorevole Antonio Testa e da altri parlamentari, che in questa situazione straordinaria, essendo venute meno di fatto le precedenti priorità (superate talvolta dagli eventi), ha aggiornato le priorità che il Parlamento aveva indicato in altre occasioni. Su tali priorità c'è il consenso non solo di vastissimi settori di questo ramo del Parlamento (oltre a quello, devo aggiungerlo, del Senato della Repubblica), ma anche quello del Governo. Noi stiamo rigenerando il piano in

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

ossequio a quell'ordine del giorno quasi si trattasse di un articolo di legge già approvato; in effetti, ho già provveduto a notificare alle ferrovie la necessità di rigenerare velocemente quel piano in base alle indicazioni del Parlamento. Io avrò quindici giorni di tempo per presentarlo e chiedere su di esso il parere delle Commissioni; le Commissioni avranno trenta giorni di tempo per esprimere il loro parere motivato; dopodiché, in base alle disposizioni della legge n. 210, provvederò ad approvarlo in conformità.

C'è infine la questione delle risorse. L'onorevole Poli ha affermato, probabilmente anticipando la replica, che i propositi del ministro sono buoni ma che la legge finanziaria non concede spazi. Il problema merita che anch'io anticipi la discussione che si svolgerà su quest'ultima. A fronte delle richieste dell'ente, il ministro ha chiesto ed ottenuto 8.900 miliardi in più: il che significa che dall'inizio della vita di questo Governo noi abbiamo in concreto sopravanzato le richieste dell'ente, ritenendo che una impostazione politica più generale debba prevedere maggiori investimenti.

Voglio tuttavia fare un ragionamento più vasto a tale riguardo. È giusto preoccuparsi delle risorse perché senza di esse non si fanno i grandi investimenti, ma c'è un'altra preoccupazione di cui bisogna prima tener conto e che deve scandire l'afflusso delle risorse stesse: mi riferisco alla capacità tecnica di spenderle.

Se vogliamo essere coerenti con gli obiettivi, dobbiamo assicurare, dal punto di vista finanziario, almeno un flusso che copra la capacità di spesa anno per anno. È inutile allora illuderci: questa capacità non è infinita. Di qui nasce l'esigenza, sottolineata da molti, di ricorrere a supporti tecnologici ed operativi straordinari per non ritardare ulteriormente tempi che negli investimenti ferroviari sono già notoriamente e proverbialmente lunghi, misurandosi in lustri e non in anni.

È questo il problema ed a tale riguardo stiamo cercando di trovare una soluzione. Dobbiamo poi adeguare il flusso delle risorse a tale soluzione, che già alla prova

del piccolo test del Brennero ci ha fatto risparmiare, almeno ipoteticamente, circa tre anni. A tale riguardo, le risorse previste nella legge finanziaria per tre anni sono certamente insufficienti, anche se è arduo ed impegnativo spenderle.

Non vi è dubbio che, se riuscissimo a mettere in piedi un congegno di accelerazione della spesa, la sensibilità che abbiamo trovato in quest'aula a proposito dell'ordine del giorno Testa ci aiuterebbe a reperire i fondi necessari. E non si tratta di una speranza generica!

Nel dibattito intenso e importante che accompagna questa fase della storia delle nostre ferrovie molte volte è entrata la parola «privati», che subito ha fatto discutere; si è obiettato infatti che, privatizzando, si sarebbe rotta l'unità della gestione. C'è tuttavia un vecchio rapporto con i privati che non disturba alcuno: quello con i privati che portano capitale. Quindi, a prescindere dalla soluzione della riforma, se con queste priorità e con questa volontà i nostri obiettivi saranno confermati, non sarà impossibile assicurare, insieme con la sequenza tecnico-operativa, una sequenza finanziaria che assista questa stagione di ripresa.

Su tali considerazioni avremo modo di tornare nell'esaminare gli atti concreti e i documenti formali che, secondo la procedura prevista, dovranno essere sottoposti molto presto all'Assemblea.

Come ricordavo in precedenza, una legge consente al ministro di decidere sui piani proposti. Ciò nonostante, di fronte a momenti straordinari come questo, avverto la necessità che il Parlamento ribadisca, modifichi o aggiorni in qualche modo le priorità in precedenza indicate. E ciò è avvenuto in un modo al Senato e in un altro alla Camera: adesso credo che abbiamo davanti a noi una strada ben delineata.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Russo Spena ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00733.

**GIOVANNI RUSSO SPENA.** Signor Presidente, vorrei innanzi tutto rimarcare il

malvezzo che anche in questa discussione dobbiamo constatare: sono infatti presenti in aula soltanto nove parlamentari. Ad ogni modo, ringrazio il ministro per la sua esposizione. Evidentemente ancora una volta ci troviamo di fronte al fatto che l'emotività si acuisce nel momento in cui le notizie compaiono sulla prima pagina dei giornali, mentre non si prendono in considerazione i problemi di fondo (e in questo caso ci troviamo di fronte proprio ad un problema di fondo).

Come giustamente ricordava il ministro, sono state addirittura richieste ritorsioni nei confronti dell'Austria. Ritengo, invece, che dovremmo in qualche modo ringraziare l'Austria per aver posto un problema che avremmo comunque dovuto affrontare.

Credo che, allo stesso modo, dobbiamo ringraziare i cittadini delle regioni adriatiche, che da mesi — ed anche nei giorni scorsi — hanno dato vita ad una mobilitazione realmente popolare (ho potuto constatarlo di persona, partecipando a qualche catena umana) contro il passaggio dei TIR, che distrugge la vita, la salute e l'ambiente in quelle zone. Ciò avviene anche in Friuli ed in Valle d'Aosta, per ricordare soltanto i casi in cui le popolazioni, avendo avvertito il pericolo, si sono organizzate.

Ritengo che l'esposizione del ministro Bernini sia stata a suo modo precisa e puntuale. Tuttavia, credo che vada rilevato che il problema di fondo è rappresentato dal fatto che la politica complessiva dello Stato italiano sulla questione dei trasporti è all'anno zero: ciò emerge anche dall'esposizione del ministro. I problemi vengono da lontano ed hanno alle spalle il deserto, o meglio, le molte macerie che non derivano dal caso ma da precise scelte di carattere economico, strutturale e sociale. Di fronte a questa situazione, se si volesse intervenire, occorrerebbe una grande mobilitazione di risorse ma anche un impegno politico, culturale e sociale.

È necessario rendersi conto che questo è uno dei problemi di fondo del futuro del nostro paese, la soluzione del quale non può essere affidata solo alle forze che tra-

dizionalmente lo hanno sottolineato: mi riferisco alla sinistra ed al movimento ambientalista.

Nei giorni scorsi abbiamo discusso in quest'aula dell'ACNA, mentre la scorsa estate ci siamo occupati del problema dell'Adriatico. Credo che ci si trovi di fronte anche in questo caso ad uno dei grossi nodi del rapporto tra produzione, risorse ed ambiente, che poi interessano i cittadini.

Vi è anche la necessità di superare possibili contraddizioni e sofferenze sociali molto forti. Non vorrei che si ripettesse ciò che è avvenuto in Valle Bormida in seguito ad una politica sbagliata del Governo e dell'impresa. Anche in quel caso, del resto, l'associazione per la protezione della Valle Bormida ha sempre rifiutato tale politica; anzi, gli unici piani di riprogettazione sono stati formulati dalla stessa associazione.

Esiste senz'altro una sofferenza sociale derivante da una contrapposizione, in questo caso, tra cittadini e camionisti. Il vero problema non è questo ma quello del rapporto tra produzione, ambiente e politica dei trasporti nel nostro paese. Credo, signor ministro, che si stato preso un po' alla lettera ciò che disse qualche anno fa l'onorevole Andreotti, con la sua solida arguzia (poiché egli è ora Presidente del Consiglio, non vorrei che tale arguzia diventasse un tran tran quotidiano e quasi burocratico di fronte all'annosità del problema), affermando che in Italia ci sono due tipi di matti: quelli che credono di essere Napoleone e quelli che credono di poter risolvere i problemi delle ferrovie.

Io, invece, credo che il problema principale, anche se non il solo (ciò emerge dalla sua esposizione, signor ministro), sia proprio quello del superamento del modello auto e TIR, che è innervato — è inutile che mi diffonda su questo — su interessi economici di grandi oligopoli industriali e finanziari che rappresentano il nerbo economico del paese. Come per l'Adriatico e per l'ACNA, quindi, subiamo storicamente la valutazione dei costi del regime; se vogliamo intervenire, perciò, dobbiamo rompere pigrizie, continuismi ed una facile

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

cultura, anche ministeriale, di questi ultimi anni.

Penso, per esempio, al suo collega Gaspari ed al modo di affrontare le difficoltà della regione Abruzzo: i problemi si risolvono costruendo strade ed autostrade, «mangiando» territori nei confronti dell'agricoltura, devastando l'ambiente ed utilizzando malamente le risorse. Credo che il vero problema non sia questo. Infatti, se l'economia continuerà a svilupparsi ai tassi attuali, entro il duemila il volume del traffico merci aumenterà di quasi il 50 per cento. Ed è inconcepibile pretendere che, al di là di qualche concessione immediata, le zone alpine — tra le quali l'Austria — si trasformino in grandi autostrade a beneficio delle nostre merci. D'altro canto abbiamo visto che il problema non riguarda esclusivamente l'Austria o la Svizzera, ma anche la statale adriatica e dunque l'Italia.

A mio giudizio per i trasporti il nodo del contendere sta nel fatto che l'Italia pretende (e non mi pare che l'attuale legge finanziaria, com'è stato notato, indichi la volontà di una inversione di tendenza) di continuare ad effettuare lo spostamento di milioni di tonnellate di merci quasi esclusivamente su strada, contrariamente a quanto accade — e lei, onorevole ministro, conosce le statistiche — nella maggior parte dei paesi europei: al nostro 9 per cento del trasporto su rotaia fa riscontro il 28,8 per cento della Francia, il 32,2 dell'Inghilterra, il 44,3 della Svizzera, e così via.

Occorre poi considerare, signor ministro, che altrove si stanno compiendo sforzi enormi, che lei conosce ed in parte ha anche ricordato, con investimenti giganteschi (e l'aspetto relativo alle risorse mi preoccupa), per sviluppare o recuperare l'antico sistema di trasporti fluviali. Ricordo tra gli altri la realizzazione del canale ideato da Carlo Magno per unire il Meno al Reno.

In tutta Europa, insomma, si nota una certa creatività: non ci si concentra soltanto sul trasporto ferroviario, ma si studiano nuovi progetti. Come sappiamo i grossi sistemi di trasporto sono cinque, e

tra questi anche quello fluviale e quello aereo.

Dobbiamo altresì porre l'accento su quella che noi definiamo, con una espressione che dovrebbe diventare più comune nella discussione di politica economica del nostro paese, la necessità di uno sviluppo autocentrato. Signor ministro, nonostante la puntualità della sua esposizione di questa mattina, non credo che si possa agire nel senso da lei indicato, perché a monte vi è un problema inerente alle scelte produttive, che si manifesterà prossimamente. Occorrerà cominciare a prepararsi — e la questione investe il Governo nella sua collegialità — ad un'economia europea meno «trasportista» per così dire, altrimenti il previsto mercato unico avrà conseguenze catastrofiche in Europa, tra l'altro anche dal punto di vista ambientale.

Lei, onorevole ministro, giustamente ha parlato, poco fa, della vicenda dell'Austria di questa estate; io ho già accennato in precedenza alla questione del trasporto ferroviario e fluviale. Ma il problema di fondo di cui occorre tener conto è il seguente: che senso ha che le mucche continuino a pascolare in Baviera, quando il loro latte viene lavorato nella pianura Padana e bevuto a Reggio Calabria? Occorre compiere scelte produttive che eliminino le irrazionalità presenti, tenuto conto della scadenza del 1993 e della terza fase di cui lei ha parlato.

Credo che in qualche modo la questione di cui ci occupiamo sia così complessa sul piano politico, culturale e strutturale da non poter essere risolta operando solamente a valle; altrimenti compiremmo uno sforzo enorme ma con scarsi risultati, tenendo anche conto dell'enorme ritardo che abbiamo accumulato in questo campo. Il problema non può essere risolto soltanto attraverso la ristrutturazione delle ferrovie: occorre procedere ad uno sviluppo autocentrato, ad un raccordo tra produzione, risorse, ambiente ed utenza. Dobbiamo superare la dicotomia sulla quale si incentra la problematica del trasporto.

Occorre cominciare a prepararsi a compiere scelte nette, affinché l'economia eu-

ropea, e quindi anche quella italiana, sia meno «trasportista». Signor ministro — e la prego di prestare attenzione, perché anche sul piano tecnico, se parliamo di seconda e terza fase evidentemente abbiamo alcuni anni davanti a noi — a mio giudizio in Italia occorre promuovere una nuova politica non solo in materia di trasporto ferroviario (cosa che si presenta difficile per lo stato dell'ente ferroviario, non a lei personalmente addebitabile, ma dipendente dalle scelte governative), ma anche per quanto riguarda il cabotaggio, in termini tecnici. Non mi riferisco, evidentemente, al piccolo cabotaggio delle scelte politiche generalmente fatte in Italia, che a me non piacciono. Lei, signor ministro, poc'anzi diceva giustamente che l'unico armamento del quale ama parlare è quello delle ferrovie; ebbene, l'unico cabotaggio del quale io amo parlare è quello del trasporto. Un cabotaggio, cioè, che riguarda un sistema complesso di ferrovie e di interporti.

Lei ha parlato poco fa dei problemi economici, ma esistono anche problemi di natura più strettamente tecnica: il carico va infatti assemblato e disassemblato; e sono questioni molto grosse. Credo cioè che non sia sufficiente rafforzare il piano delle ferrovie, e quindi modificare l'equilibrio tra piano su gomma e piano su rotaia. Lei ha ragione quando afferma che si tratta di un problema di scelte politiche. C'è da dire che probabilmente fra qualche anno scopriremo che non sarà economico, anzi non sarà possibile tecnicamente utilizzare maggiormente le ferrovie (che per quell'epoca speriamo avranno invece dei buoni piani di trasporto) perché vi saranno resistenze su questo punto.

È questo il punto sul quale vorrei richiamare la sua attenzione, signor ministro: non basta agire sull'ovvio riequilibrio dei piani, sul quale il nostro gruppo è d'accordo e che anzi sollecitiamo da anni, ma occorre anche intervenire sull'intero sistema dei trasporti, ed in particolare sull'assemblaggio e disassemblaggio, nonché sui raccordi fra trasporto ed altre forme di cabotaggio.

Il punto è che, oltre al dato di induffi-

cienza culturale e politica, tutto questo ha un costo finanziario molto alto, considerata la necessità di tutelare la salute, di salvaguardare l'ambiente e di rendere razionale il sistema produttivo e quello dei trasporti.

Ad ogni modo, signor ministro, sulla base dei dati di cui disponiamo, posso affermare che il costo finanziario, pure enorme (per cui, tra l'altro, vanno stabilite le priorità da parte del Governo), non è superiore a quelli che bisogna sopportare per le autostrade, che negli ultimi anni sono del resto lievitati (basta pensare a quanto è accaduto per l'autostrada abruzzese).

Come si vede, non esiste un vero e proprio problema finanziario, ma vi è la necessità di operare scelte politiche per quanto riguarda il modello auto ed il modello TIR, che sono di solito imposti, per la forza degli oligopoli economici e finanziari, che sono poi quelli che governano realmente il nostro paese, visto che l'esecutivo si riduce ad essere un semplice comitato di politici che seguono le scelte operate dalle aziende nazionali.

Signor ministro, vi è dunque un tipo di interventi da realizzare immediatamente, che sono quelli indicati nella nostra interpellanza e nei documenti presentati dagli altri gruppi; e vi è un problema di fondo.

Lei ha fornito una risposta ai problemi immediati, partendo dall'anno zero, o dall'anno uno, rispetto agli altri paesi europei (anche se non per sue responsabilità personali). Spero che i propositi che ella ha indicato in questa sede possano essere sorretti da scelte di carattere finanziario e possano far registrare uno scatto nella volontà politica del Goevrno.

Il problema di fondo va al di là del rafforzamento, pur difficile, del sistema dei trasporti ferroviari. Esso riguarda il riequilibrio del rapporto tra sistema produttivo, ambiente, risorse, utenza e quindi, come anello di congiunzione, sistema dei trasporti. A questo mi riferivo quando parlavo di correzione dello sviluppo, di sviluppo autocentrato.

Se la politica del Governo — ed è questa

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

l'indicazione della nostra interpellanza — non procederà su queste due direttrici, facendo in maniera che alla fine vadano a congiungersi, non solo continueremo ad avere i problemi di oggi per quanto riguarda la devastazione ambientale ed il rischio per la salute e per la stessa vita dei cittadini, ma ci troveremo di fronte anche ad enormi problemi di razionalità, di spreco di risorse.

È un rischio, signor ministro — e chiudo — che non va sottovalutato, un rischio di cui la scorsa estate lei si è probabilmente già accorto: un rischio forte di sofferenza sociale, cioè di divisione tra i cittadini, gli utenti in quanto tali, e la categoria dei camionisti, dei piccoli autotrasportatori, e i «padroncini», che si sentiranno sempre più isolati dal resto della popolazione. Non voglio qui citare i grossi problemi internazionali, come per esempio quello dei *camioneros* in Cile; ma sappiamo benissimo cosa significhi, in una situazione di trasporti moderni, l'isolamento, anche psicologico, di una categoria come quella dei camionisti, che ha in mano uno snodo vitale del paese e che ritiene che la libertà di circolazione dei TIR equivalga, come dato di cultura *tout court* alla civiltà in quanto tale. E non dimentichiamo che in questo settore si sta introducendo una forte forma di precariato, estremamente pericolosa, con una caduta della sicurezza per gli stessi camionisti (bisogna spendere una parola anche per loro) e per gli altri utenti della strada. Non si parla quasi più, ad esempio, della presenza del secondo autista.

Vi è infine un ultimo problema, onorevole ministro, che si aggraverà sicuramente nei prossimi anni. Spero di non essere, ancora una volta, facile profeta, come quando nel 1984, intervenendo sugli stessi problemi, affermai che l'allora ministro La Malfa faceva male ad abbattere tutto il cabotaggio marittimo in un paese che gode di due autostrade naturali, il mar Tirreno e il mar Adriatico; eppure così è stato fatto. Oggi all'interno della categoria dei camionisti, sta aumentando gradualmente l'ingresso di un gran numero di immigrati extracomunitari, che determi-

nano ulteriore precarietà all'interno di quella categoria e della stessa idea di quel posto di lavoro in quanto tale. Voglio dire cioè che il nostro camionista — come nei film americani che siamo abituati a vedere — diventa l'uomo duro, l'uomo truce, l'uomo forte, il maschio della strada! Ci stiamo muovendo quindi verso forme anche di barbarie e di inciviltà sul piano culturale.

È necessario dunque intervenire decisamente su questi problemi, perché altrimenti quella di oggi potrebbe essere ancora una volta una discussione nel vuoto; e del resto la disattenzione dei pochi colleghi oggi in aula, di fronte a una questione così importante, è già un dato allarmante.

PRESIDENTE. L'onorevole Ronzani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Ferrandi n. 2-00736, di cui è cofirmatario, e per la sua interrogazione n. 3-02033.

Le ricordo che ha dieci minuti a disposizione.

GIANNI WILMER RONZANI. Signor Presidente, onorevole ministro, dico subito che noi abbiamo apprezzato il fatto che il ministro Bernini sia venuto a rispondere personalmente alle nostre interpellanze ed interrogazioni. Lo aveva già fatto al Senato, lo ha fatto questa mattina qui, in maniera non rituale; e di questo le diamo volentieri atto.

Devo anche dire però che condivido quanto affermato poco fa dal collega Poli, per cui non ripeterò le sue considerazioni. Tuttavia mi sembra si verifichi sempre più spesso una discrasia tra le affermazioni che l'attuale ministro dei trasporti viene facendo da alcuni mesi a questa parte, in Commissione e in Assemblea, e la politica concreta di questo Governo in materia di trasporti.

Non tornerò su molte questioni sollevate, ma desidero solo ricordare che in effetti ci troviamo di fronte ad una emergenza. Il Brennero è — se me lo consentite — la punta dell'*iceberg*, ma altri problemi si registrano in molte regioni del nostro paese. La questione dei valichi è ancora

aperta al Brennero e in Val di Susa, ma penso qui anche alle polemiche delle popolazioni che in questi giorni chiedono che il traffico pesante venga dirottato dalla statale 16 alla A14.

Siamo dunque di fronte a questioni che richiedono un cambiamento della nostra politica dei trasporti; ma la volontà di farlo non ci sembra emerga dagli atti concreti posti in essere da questo Governo, signor ministro. Su tale aspetto tornerò comunque brevemente più avanti.

Intendiamoci, non nego che nella risposta fornita questa mattina dal ministro siano presenti elementi di analisi e di giudizio in larga misura simili a quelli da noi sostenuti da tempo in Parlamento. Devo peraltro rilevare una incoerenza tra quanto lei sostiene, signor ministro, e la prefigurazione nella legge finanziaria di orientamenti, scelte e allocazioni di risorse che non sono sufficienti ad avviare a soluzione i problemi da noi sollevati nella nostra interpellanza e nella nostra interrogazione.

Vi è anzitutto un primo problema. L'emergenza diventerà ancora più grave il 1° dicembre di quest'anno. Il ministro ha sottolineato che il Governo sapeva da tempo che il divieto di transito sarebbe entrato in vigore, ma ora dobbiamo confrontarci con un problema immediato. Occorre vedere come si può concretamente evitare l'ammassarsi di TIR presso il Brennero. Noi riteniamo che si debbano creare le condizioni affinché anche in Italia si proceda nella stessa direzione seguita dal governo austriaco.

Con questo, onorevoli colleghi, intendo dire che non vi è solo il problema di far fronte all'emergenza. Condividiamo l'ipotesi di costruire grandi aree di sosta per evitare l'ammassarsi dei TIR che provoca le proteste della popolazione di quelle zone. Anche l'Italia, tuttavia, deve agire con lungimiranza, adottando in prospettiva un provvedimento analogo a quello del governo austriaco. Bisogna inoltre tener presente che i vari punti di tale provvedimento devono essere discussi per tempo perché, se il problema non sarà affrontato con lungimiranza, saranno gli

eventi che ci costringeranno ad agire con urgenza.

Il suddetto provvedimento dovrebbe in primo luogo chiarire con precisione la durata di un eventuale divieto, stabilendo le relative aree di riferimento (i centri urbani ma non le autostrade, per esempio). Occorre, inoltre, un rapporto di contestualità tra l'eventuale entrata in vigore di un tale divieto in Italia e l'attivazione di misure per la costruzione di grandi centri di interscambio e di aree di sosta che rendano possibile l'attuazione di un provvedimento di tale natura.

Vi è poi una seconda questione, signor ministro. Lei ci ha detto (e in proposito non ho nulla da eccepire) che l'emergenza dev'essere fronteggiata con una serie di interventi e ci ha riferito che ha ordinato al commissario straordinario di riprendere i lavori sul Brennero. Devo rilevare che in questo caso è chiamata in causa la responsabilità del Governo, in quanto esso a suo tempo ha accettato che il commissario straordinario compisse un atto di questo tipo.

Prendiamo comunque atto della sua decisione, signor ministro, e provvederemo ad esercitare i necessari controlli, anche perché il nostro è un paese strano, nel quale cambiano troppo in fretta i ministri, mentre non si può dire lo stesso dei governi. I ministri cambiano sempre e, di volta in volta, promettono tante cose: per esempio nel 1986 il suo predecessore ebbe il coraggio di affermare a Verona (è vero collega Poli?) che si sarebbe ultimato il raddoppio dell'autostrada Verona-Bologna per i mondiali del 1990. Tutti sanno che quel raddoppio è invece tutt'altro che prossimo! Ciò dimostra che dobbiamo attivarci per impedire che ministri e governi facciano promesse che poi non mantengono.

A parte questa polemica, voglio tornare sulla questione di merito, cioè sul fatto che siamo convinti dell'incoerenza tra le scelte del Governo e gli orientamenti concreti relativi, per esempio, alla destinazione delle risorse. È vero (su questo siamo d'accordo con lei, signor ministro) che esiste un problema di capacità di spesa della

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

pubblica amministrazione, ma è altrettanto vero che con la legge finanziaria sottraiamo alle ferrovie risorse fondamentali.

Comunque, signor ministro, il fatto che non si sappia o non si possa spendere con urgenza e con rapidità non può divenire un alibi per non stanziare risorse adeguate: occorre provvedere agli stanziamenti e modificare le procedure di spesa. Si insiste invece nel sostenere che, non essendovi capacità di spesa, non si devono stanziare le risorse. Occorre invece stanziare i fondi necessari per questo fondamentale settore del nostro paese, e contestualmente fare in modo che possano essere spesi subito e bene. Quando infatti, nel duemila, avremo realizzato il secondo tunnel, vi saranno 500 treni, signor ministro, ma nel frattempo vi sarà stato un incremento consistente del traffico merci, del 30 o del 40 per cento. È del tutto evidente, allora, che quella portata sarà del tutto insufficiente a far fronte alla situazione.

È necessario quindi, signor ministro, modificare concretamente la politica dei trasporti.

L'altra questione è quella dell'autotrasporto delle merci, che è l'altra faccia della medaglia. Occorrono interventi sulle ferrovie volti a spostare concretamente quote di traffico da un settore all'altro. E al riguardo bisogna essere più precisi, si deve indicare con quali provvedimenti si intenda far ciò (e in parte lei li ha già annunciati), con quali risorse, e quali quote di traffico si vogliono trasferire.

Per quanto riguarda l'autotrasporto, mi sembra che siamo tutti d'accordo su un punto, sul fatto cioè che è necessaria una legislazione che ci consenta di riqualificare il settore e di ridurre l'offerta. Oggi, infatti, vi è uno squilibrio fortissimo. Occorre ridurre, in altri termini, la capacità di portata dei TIR che attualmente trasportano merci nel nostro paese. La strada, per noi comunisti, è una sola. Si tratta, ripeto, di riqualificare l'intero settore, e lo strumento per farlo è l'associazionismo. Ma anche al riguardo siamo molto indietro: a tutt'oggi in materia vi è solo una proposta di legge presentata dal

gruppo comunista. Siamo in attesa che il Governo presenti un suo progetto (e prendo atto, signor ministro, del fatto che lei ieri lo ha annunciato come prossimo).

Per la prima volta in un disegno di legge finanziaria vengono stanziati 200 miliardi per il settore dei trasporti (10 miliardi per il 1990, 70 per il 1991 e 120 per il 1992). Apprezziamo la buona volontà dimostrata, ma non possiamo non far rilevare che le risorse stanziare sono del tutto insufficienti, signor ministro. Nel 1992 entrerà in funzione a tutti gli effetti il mercato unico, e duecento miliardi di lire non bastano neanche ad avviare una parte degli interventi necessari. Ella può obiettarci, signor ministro, che deve fare i conti con il disavanzo pubblico; ma è chiaro che quando si programmano le spese di uno Stato occorre compiere delle scelte. E mi sembra che gli interventi volti a risolvere la situazione dei trasporti siano prioritari.

**PRESIDENTE.** Onorevole Ronzani, il tempo!

**GIANNI WILMER RONZANI.** Ho finito, signor Presidente.

Concludo dicendo che per le ragioni appena esposte non siamo soddisfatti della risposta fornitaci dal ministro. Noi pensiamo che la politica dei trasporti vada radicalmente modificata. Occorre muoversi in tal senso sul terreno politico e legislativo, e noi ci batteremo per questo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Andreis ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Lanzinger n. 2-00737, di cui è cofirmatario.

**SERGIO ANDREIS.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, anche il gruppo verde non può ritenersi soddisfatto delle dichiarazioni del ministro, se non altro perché non è stata data risposta alle richieste della nostra interpellanza. Il ministro si è mosso in un'ottica esclusivamente economica, ma noi ci permettiamo di fargli presente che vi sono fortissimi problemi di impatto ambientale e sanita-

rio, se si considerano gli effetti delle emissioni inquinanti. Tali problemi non possono non essere considerati nella trattazione della materia oggi al nostro esame.

Abbiamo apprezzato che il Governo si sia dichiarato contrario ad una politica di ritorsione. Siamo pure contenti che anche all'interno del Governo si stia facendo strada la consapevolezza della necessità di un cambiamento di rotta radicale nel settore dell'autotrasporto.

Occorre privilegiare il trasporto su rotaia rispetto a quello su gomma. È questo un tema molto caro agli ambientalisti da vari anni. Chiediamo al ministro di fare uno sforzo ulteriore per quanto riguarda la programmazione a medio e a lungo termine; gli chiediamo cioè di puntare alla riduzione della quantità delle merci da trasportare.

Non basta dire che è necessario incrementare il trasporto ferroviario, ma debbono anche essere individuati i modi per la diminuzione della quantità di merci trasportate, perché, come il ministro ci può insegnare, la modalità del trasporto delle merci nel nostro paese e negli altri paesi della Comunità è assolutamente irrazionale. E una razionalizzazione da questo punto di vista può dare un contributo notevole alla soluzione dei problemi nei prossimi anni.

Ci è piaciuto l'approccio alla questione da parte del ministro Bernini, quasi in linea, come dire, con la grande tradizione diplomatica della repubblica della Serenissima. Noi riteniamo, tuttavia, che vi sia bisogno di una fantasia maggiore per arrivare a risolvere il nodo strutturale, che è quello della diminuzione della quantità di merci trasportate. Al riguardo, noi pensiamo, signor ministro, che debba essere rivisto il piano decennale della grande viabilità, che prevede tuttora — e ciò è alquanto in contrasto con le sue dichiarazioni di oggi — un enorme sviluppo della rete stradale e autostradale, che di fatto favorisce l'incremento del trasporto merci su strada, riducendo drasticamente le risorse finanziarie ogni anno destinate a questo scopo, al fine appunto di trasferirle a vantaggio del trasporto ferroviario.

Ogni anno, 5 mila 500 miliardi vengono stanziati dalla legge finanziaria, mentre secondo la Corte dei conti l'ANAS ha già residui passivi per 9 mila miliardi. Dico questo anche in vista di progetti che sono stati ventilati per trafori o supertrafori in diverse località delle Alpi. Ecco il motivo per cui siamo favorevoli ad una drastica riduzione degli stanziamenti suddetti che dovrebbero invece essere destinati al rilancio del trasporto ferroviario.

Pensiamo, poi, che vi sia bisogno del varo di misure analoghe a quelle previste in altri paesi comunitari e non (penso alla Svizzera e all'Austria), tese a scoraggiare il trasporto su strada. In ministro ci ha detto che lo sblocco dei permessi ha consentito in questo momento il ripristino della normalità. Ma cosa accadrà dal 1° dicembre prossimo? Speriamo che la sua abilità nella trattativa e nel negoziato non permetta il ripetersi di una situazione direi quasi golpista, come quella verificatasi a settembre, con il blocco degli autotrasportatori.

Noi ambientalisti non staremo a guardare come l'altra volta. Mi pare, signor ministro, che l'onorevole Donati le abbia già dato appuntamento al Brennero per il prossimo 1° dicembre. Noi ambientalisti ci troveremo quel giorno al Brennero! Contrasteremo il ricatto inaccettabile posto al paese dagli autotrasportatori nelle scorse settimane, ma sempre nel rispetto delle leggi e della nostra tradizione non violenta.

Al riguardo, debbo dire che esiste un trattamento molto differenziato a seconda delle circostanze: quando gli ambientalisti organizzano dei blocchi — ovviamente non violenti — sulle strade dell'Adriatico, vengono incriminati mentre, quando gli autotrasportatori assumono i comportamenti che sono a tutti noti, il Governo rimane in qualche modo vittima degli stessi.

L'obiettivo principale dei verdi, non solo italiani (abbiamo infatti lavorato con gli ambientalisti degli altri paesi), è la riduzione del traffico di transito nelle regioni alpine. Anche se mi pare di sentire già alcuni colleghi dire che noi verdi non

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

siamo mai contenti, noi pensiamo che, come il risparmio dell'energia è una delle misure principali per la soluzione dei problemi del settore energetico, così per il settore del trasporto delle merci è essenziale la riduzione del traffico, considerata l'irrazionalità di una serie di aspetti nel settore delle comunicazioni nel nostro continente. Siamo contrari, però, a megaprogetti tesi a canalizzare il traffico pesante, in quanto ciò provocherebbe l'aumento della circolazione veicolare. L'attuale trasporto delle merci su gomma nei valichi potrebbe essere in realtà assorbito dalla rete ferroviaria esistente, se adeguatamente modernizzata.

Le strutture economico-produttive comunitarie producono un'irrazionale quantità di traffico, in quanto predomina lo scambio tra i grandi centri, mentre viene trascurato il traffico interregionale.

Occorre intervenire subito per contenere il traffico su gomma, introducendo limiti di velocità più severi, prevedendo il divieto di circolazione per i mezzi pesanti durante la notte e nelle giornate di sabato e di domenica.

Il nostro gruppo ha presentato una proposta di legge, primo firmatario il collega Lanzinger, che prevede il divieto di circolazione durante la notte per i veicoli pesanti, nonché il limite di peso delle merci trasportate, in linea con quanto stabilito in Austria ed in Svizzera che, in questo caso, una volta tanto, sono paesi da imitare e non da condannare.

L'onorevole De Michelis, all'epoca in cui era Vicepresidente del Consiglio, trasmise al Parlamento una relazione contenente le misure da adottare in vista dell'integrazione europea, in cui si raccomandava alle autorità italiane di fare pressione su quelle svizzere ed austriache, perché modificassero, in senso meno restrittivo, la circolazione su gomma. Dalle dichiarazioni rese oggi dal ministro Bernini ci sembra che la visione del problema stia mutando e questo non può che farci piacere.

Pensiamo inoltre, unitamente ai colleghi verdi degli altri paesi, che al traffico su strada vadano imputati vari danni, tra cui quelli di impatto ambientale e sanitario. Le

sostanze che ogni anno vengono rilasciate nell'atmosfera dagli automezzi pesanti sono di enorme quantità. Tali sostanze contribuiscono alla formazione delle piogge acide, e quindi alla distruzione dei nostri boschi, nonché all'aumento delle malattie degenerative nell'uomo.

Proponiamo altresì l'introduzione di un'imposta europea sul traffico pesante, differenziata secondo criteri territoriali (una sorta di biglietto di viaggio per le merci) in modo da scoraggiare l'aumento del traffico su gomma. Il gettito derivante da tale imposta dovrebbe, a nostro giudizio, finanziare un efficiente sistema di trasporto pubblico internazionale tra i vari Stati.

In conclusione, ribadisco la nostra ferma convinzione della necessità di provvedere a diminuire il traffico delle merci su strada.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bassanini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00642. Le ricordo che ha dieci minuti a disposizione.

**FRANCO BASSANINI.** Signor Presidente, pur dando atto al ministro Bernini di una maggiore sensibilità al problema rispetto ai suoi predecessori e di un'incisiva inversione di tendenza nei riguardi degli indirizzi fino ad ora seguiti in materia di politica dei trasporti (egli ha accennato ad un possibile riequilibrio dei trasporti su gomma e su ferrovia e la sua presenza questa mattina è un ulteriore segno della sua sensibilità), ci dobbiamo dichiarare insoddisfatti.

Il ministro avrà notato che avevamo rivolto la nostra interpellanza al Presidente del Consiglio dei ministri e, oltre che al ministro dei trasporti, anche a quelli delle finanze, dei lavori pubblici e degli affari esteri. Ciò perché siamo e restiamo convinti che in materia vi sia una questione fondamentale che investe Governo e la sua politica, che non può essere risolta dalla buona volontà e dalle buone intenzioni di un ministro dei trasporti, anche perché esse vengono — me lo consenta, ministro

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

Bernini — dopo decenni di cattiva volontà e talora di pessimi orientamenti e di pesime intenzioni.

La questione, dicevo, investe l'indirizzo della politica dei trasporti, del territorio, dell'ambiente, le risorse finanziarie e, quindi, il Governo nel suo insieme.

Prendiamo atto dell'affermazione del ministro, secondo cui maggiori risorse finanziarie non farebbero che sottolineare la deficiente capacità di spesa dell'amministrazione pubblica e delle ferrovie dello Stato. Ma, anche su questo punto, occorre che il Governo assuma le sue responsabilità.

Se vi è una deficiente capacità di spesa, occorre operare quelle riforme e quei correttivi (legislativi, se necessario, ma probabilmente amministrativi ed organizzativi, che in qualche misura potrebbero essere già sufficienti) necessari perché sia poi possibile realizzare gli interventi richiesti in tempi ragionevoli e comparabili con quelli che costituiscono la norma negli altri paesi europei.

Se non erro, sono 11 anni che sono iniziati i lavori per il raddoppio della ferrovia Verona-Bologna. Sarebbe utile che il ministro ci fornisse — forse il suo dicastero già dispone di tali elementi — dati comparativi sui tempi richiesti per la realizzazione di interventi del genere negli altri paesi europei. Penso, ad esempio, alla Francia e alla Germania. L'Italia è — come ormai si usa dire — nel gruppo di testa dei grandi paesi industrializzati del mondo: non è possibile che restiamo in retroguardia quanto a capacità di realizzazione della spesa per investimenti.

Quella resa in materia, signor ministro, è una confessione di responsabilità politica, che non può però diventare una confessione di impotenza, perché chi ha la responsabilità della guida di un'amministrazione ha innanzi tutto il dovere di assumere tutti i provvedimenti necessari (facendo anche saltare delle teste, se necessario) per porre rimedio alla situazione.

Nella nostra interpellanza avevamo chiesto anche quali interventi il Governo ritenga di dover adottare sul terreno della politica dei prezzi e delle tariffe. Mi rendo

conto che si tratta di una risposta che non ci può essere fornita solo dal ministro dei trasporti ed è per questo che, come ho già sottolineato, avevamo interpellato anche e in primo luogo il Presidente del Consiglio dei ministri. La politica dei prezzi e delle tariffe seguita in questi decenni, infatti, ha favorito l'abnorme sviluppo del trasporto su gomma rispetto a quelli su rotaia e su acqua.

Anche sotto questo profilo occorrono ormai decisioni coraggiose in materia di politica dei prezzi e delle tariffe, nonché in materia fiscale. La classe politica italiana comincia a dare qualche segno in questa direzione con il dibattito sulle imposte ecologiche; però questa linea politica stenta ancora ad assumere concretezza.

Vorrei che il Governo ed il ministro non dimenticassero che accanto al problema della tassazione ecologica vi è un serio problema di politica delle tariffe e dei prezzi.

Inoltre, signor ministro, non credo che le Alpi siano solo un ostacolo (non lo crede neanche lei, certamente) del tipo di quello costituito dalla Manica alla mobilità e al trasporto sul territorio europeo. Le Alpi sono un grande, insostituibile, eccezionale momento naturale, una componente fondamentale dell'equilibrio ambientale dell'intera Europa, rappresentano un valore paesaggistico e naturale di interesse universale. Credo che oggi ci si debba seriamente porre il problema dell'emergenza Alpi, di fronte agli indici del degrado dell'ambiente alpino.

Abbiamo preso (o subito) in Parlamento provvedimenti di grandissimo rilievo e di grandissima dimensione finanziaria per emergenze molto meno importanti e molto meno significative (ricordo soltanto i mondiali di calcio che hanno ispirato provvedimenti e forzature istituzionali di grandissimo rilievo). Bene, oggi siamo di fronte all'emergenza Alpi, per la quale credo che occorra un programma straordinario del Governo, che investa fortemente la politica dei trasporti, per adottare tutti i provvedimenti necessari per spostare il traffico di attraversamento delle Alpi — che ha un ritmo di crescita, ahimé, costante, dell'or-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

dine del 3-4 per cento (non sono un esperto) l'anno e forse più — da mezzi ad alto tasso d'inquinamento, ad alto impatto ambientale, verso mezzi che hanno un basso tasso d'inquinamento.

Lei, signor ministro, ha accennato (appena accennato) alla possibile costruzione di una linea ferroviaria tra Aosta e Martigny. Per parte nostra avevamo posto tale problema già diversi anni fa con la presentazione di interpellanze e di interrogazioni, indirizzate ai suoi predecessori, rimaste purtroppo senza risposta, ed avevamo cercato anche più volte di inserire nella legge finanziaria un apposito accantonamento.

Il problema, signor ministro, non è soltanto quello di costruire in tempi rapidi (credo che ciò sia possibile perché quello tra Aosta e Martigny dovrebbe essere un traforo di dimensione appenninica, data la configurazione della zona) la linea ferroviaria, da adibire essenzialmente al trasporto delle merci (così almeno noi riteniamo), ma anche di costruirla quale alternativa alla disastrosa costruzione dell'autostrada Aosta-Courmayeur, che avrà sicuramente un pesantissimo impatto non solo paesistico ma anche ambientale. Ciò è dimostrato dalla valutazione d'impatto ambientale, commissionata dalla regione Val d'Aosta (un'autorità istituzionale che finanzia la costruzione dell'autostrada), redatta dal professor Karrer, che ha accumulato pagine e pagine di considerazioni sugli effetti irrimediabili che la costruzione dell'autostrada rischia di produrre su una delle zone alpine più delicate dal punto di vista non solo ambientale e paesistico ma anche geologico ed idrogeologico.

La scelta di dirottare le risorse finanziarie previste per la realizzazione dell'autostrada è una scelta, signor ministro, che dovrebbe essere preceduta da tutti gli studi e le indagini necessari. Questo è soltanto un esempio delle scelte impegnative che occorre fare e che, pur nell'ambito di un orientamento che condividiamo, non abbiamo sentito fortemente presente nella risposta del ministro.

Per queste ragioni dichiariamo la nostra insoddisfazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00738. Le ricordo che ha dieci minuti a disposizione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, sono, come pare siano tutti in quest'aula, sensibilissimo ai problemi del territorio e dell'ambiente. Credo però che in questa occasione si debba parlare soprattutto di trasporti. Non vorrei infatti che gli ambientalisti, parlando del Brennero e del problema dei TIR, finissero per diventare di fatto dei collaboratori dell'Austria.

Non so se dall'altra parte della frontiera del Brennero si insista sull'opportunità di una riduzione del traffico per reali ed esclusive ragioni ambientaliste oppure vi sia qualche altro motivo di tipo economico ed attinente al campo delle esportazioni e delle importazioni.

Ho notato una differenza — vi faccio riferimento avendo appreso di un appuntamento che gli ecologisti si sono dati il 1° dicembre al Brennero — tra la condizione degli autotrasportatori e quella degli ecologisti che hanno tentato di fermare il traffico in Adriatico. Tale differenza è notevole, perché gli autotrasportatori chiedevano di poter continuare a lavorare, rispettando gli impegni assunti in campo commerciale ed industriale, mentre gli ecologisti avevano quale obiettivo quello di arrestare l'attività.

Io mi interessavo da anni del settore dei trasporti, e credo che oggi ci stiamo occupando proprio di tale settore. Lei, signor ministro, si occupa di questi problemi soltanto dal 14 settembre, da quando cioè venne a riferire su di essi alla IX Commissione. Fu quello il suo primo impatto con il Parlamento in tema di trasporti.

Ritengo che da allora qualcosa sia avvenuto, perché dalla sua risposta di oggi ho desunto l'esistenza di un impegno ed in definitiva la volontà di compiere un tentativo per una revisione dell'accordo del '60 ai fini di un'adeguata soluzione.

Signor ministro, lei ha opportunamente richiamato il problema dei trasporti ferro-

viari, citando in conclusione del suo intervento la necessità di un recupero produttivo del settore, di un suo ammodernamento, di una accelerazione del traffico, ovviando al danno causato dal fatto che da troppi anni si è pensato soltanto alle autostrade trascurando le ferrovie. La legge n. 17, che delineava il piano integrativo, fissando tutte le misure operative conseguenti, ha subito infatti continue battute d'arresto, confermando la preoccupazione — emersa anche nell'odierno dibattito — circa la incapacità di utilizzare gli investimenti previsti a causa di problemi tecnici o spesso di vincoli burocratici.

Vi è quindi la necessità assoluta di un alleggerimento delle procedure inerenti alla concessione degli appalti per i lavori di ammodernamento e raddoppio delle linee (valga l'esempio della Bologna-Verona). Se poi si riscontrano difficoltà nella fase operativa, affrontiamole insieme in Commissione e in aula, perché è indispensabile dar vita ad un reale ammodernamento delle ferrovie.

È inutile preoccuparsi se nel 2000 vi sarà un aumento o una diminuzione nel traffico ferroviario: occorre migliorare il servizio che si rende e al contempo ricercare alternative. Per altro, ancor prima di soffermarsi su determinati temi — l'intermodale che abbiamo approvato ieri in Commissione fa capire l'interesse che suscita il problema e l'urgenza di trovare adeguate soluzioni —, va rilevata la necessità che negli operatori vi sia una preparazione sufficiente per accettare il nuovo, per accettare le alternative. Un'azione promozionale al riguardo è indispensabile, in modo da indurre gli addetti ai trasporti ad utilizzare tutte le alternative che consentano di facilitare la soluzione di problemi che certo possono essere connessi all'ambiente, al territorio, ma che soprattutto hanno attinenza con il trasporto e con l'integrazione che va realizzata tra il traffico su ferrovia e quello su gomma.

Non posso dichiarare la mia soddisfazione per la risposta fornita dal ministro; e non lo faccio per partito preso. Si può essere insoddisfatti perché non si raggiungono certe mete o certi obiettivi, perché

non si realizzano impegni o promesse; se invece è reale il quadro che è stato qui rappresentato, occorre piuttosto fare attenzione a non ingigantire i problemi connessi al sistema dei trasporti, e in particolare dell'autotrasporto, ed a considerarli correlati con l'intera attività economica indispensabile di uno Stato.

Che cosa significa diminuire il flusso di traffico, ridimensionare il sistema dei trasporti? Si può pensare di diminuire i mezzi di trasporto destinati ad un certo itinerario, potenziando però quelli per un altro itinerario; altrimenti non si fa altro che ostacolare l'attività economica e la produttività generale, rischiando di favorire al contempo l'importanza a scapito dell'esportazione.

Quando ho appreso che si sarebbe discusso del problema dei TIR, ho pensato di far riferimento alle domande che ho posto in una interrogazione che avevo presentato (e che trasformerò in interrogazione a risposta scritta), anche se dei problemi in essa trattati ho fatto cenno nell'interpellanza all'ordine del giorno della seduta odierna. Ho saputo — e il ministro, quando lo riterrà opportuno, potrà rispondermi — che il collegamento Calalzo-Dobbiaco, cioè l'ex ferrovia delle Dolomiti, potrebbe veramente costituire un'alternativa di grande effetto. Non vorrei che si trattasse di una delle tante questioni connesse ai cosiddetti «rami secchi» che qualche ministro che l'ha preceduta voleva *d'emblée* eliminare...

**PRESIDENTE.** Onorevole Baghino, l'avverto che lei ha già superato il tempo a sua disposizione.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Sto per concludere, signor Presidente.

Tempo fa venne presentato alle Camere un provvedimento in cui si stabiliva, partendo proprio dalla legge finanziaria, in uno o due anni il margine di tempo necessario per eliminare i cosiddetti «rami secchi». Improvvisamente, poi si cambiò idea, vi furono dei ritardi e il problema non è stato più affrontato.

Vi è il rischio ora che tale questione

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

venga affrontata, d'accordo con le organizzazioni sindacali, in senso negativo. Bisogna stare attenti: come si può, infatti, ridurre certi itinerari e certe linee ferroviarie e volere allo stesso tempo essere concorrenti con le autostrade?

Il problema dei TIR, signor ministro, è a nostro avviso strettamente collegato ad iniziative operative nel settore delle ferrovie. Si tratta di una questione che interessa non soltanto il Brennero, ma anche altre strade e altri valichi. Il problema è generale e coinvolge la stessa Comunità europea.

Credo dunque che risolvendo le questioni burocratiche ed accelerando lo svolgimento di tutte le operazioni si possano utilizzare gli interventi previsti dalla Comunità europea per il miglioramento delle strade ferrate.

Voglio infine esprimere un augurio: che non muti continuamente il titolare del dicastero dei trasporti, perché altrimenti ci sentiremo sempre dire quello che c'è da fare, ascolteremo lamenti, ma non avremo mai la soddisfazione di realizzare un sistema di comunicazioni che consenta di porre il nostro paese all'altezza degli altri Stati europei.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Camber non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interpellanza n. 2-00622.

È così esaurito lo svolgimento delle in-

terpellanze e di una interrogazione sulla decisione del Governo austriaco di limitare l'accesso dei TIR alle proprie strade.

### **Ordine del giorno della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 13 novembre 1989, alle 15,30:

*Seguito della discussione del disegno di legge:*

S. 1873. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 1989, n. 317, recante modifica della disciplina della custodia cautelare (*approvato dal Senato*) (4293).

— *Relatori: Finocchiaro Fidelbo, per la maggioranza; Fumagalli Carulli, di minoranza.*

(*Relazione orale*).

**La seduta termina alle 11,20.**

---

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA DELL'ASSEMBLEA*

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

PROF. TEODOSIO ZOTTA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia dell'Assemblea  
alle 13.30.*

PAGINA BIANCA

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

---

COMUNICAZIONI

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

**Annunzio di proposte di legge.**

In data 9 novembre 1989 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

NICOLINI ed altri: «Programma quadriennale di interventi per un'inventariazione sistematica dei beni culturali» (4331);

ALTISSIMO ed altri: «Divieto di iscrizione ai partiti politici per i magistrati, i militari di carriera in servizio attivo, i funzionari, gli agenti di polizia e i rappresentanti diplomatici e consolari all'estero e norme sull'elettorato passivo» (4332);

CIABARRI ed altri: «Facoltà dei cittadini italiani di trasferire nell'assicurazione generale per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti i contributi accreditati presso l'assicurazione sociale svizzera» (4333);

TEALDI: «Modifica dell'articolo 2 della legge 26 gennaio 1983, n. 18, concernente la graduazione delle pene pecuniarie relative alla violazione dell'obbligo per i commercianti di rilasciare lo scontrino fiscale» (4334).

Saranno stampate e distribuite.

**Trasmissioni dal Senato.**

In data odierna il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

S. 1458. — «Equipollenza della laurea in economia marittima e dei trasporti e della laurea in commercio internazionale e mercati valutari a quella in economia e

commercio» (approvato da quella VII Commissione permanente) (4335);

S. 1737. — DISEGNO DI LEGGE DI INIZIATIVA DEL GOVERNO; COLONI ed altri; BORDON ed altri; CAMBER: «Norme per il riordinamento dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste» (approvato, in un testo unificato, dalla VII Commissione permanente della Camera e modificato da quella VII Commissione permanente) (2475-530-1728-3226-B).

Saranno stampati e distribuiti.

**Modifica della composizione di un gruppo parlamentare.**

Il deputato Giovanni Negri, proclamato nella seduta pomeridiana dell'8 novembre 1989 per il collegio XXIX (Palermo) in sostituzione del deputato Marco Pannella, dimissionario, ha dichiarato, ai sensi dell'articolo 14, terzo comma, del regolamento, la propria appartenenza al gruppo parlamentare del partito socialista democratico italiano.

**Ritiro di una proposta di legge.**

Il deputato Tealdi ha chiesto, anche a nome degli altri firmatari, di ritirare la seguente proposta di legge:

TEALDI ed altri: «Modifica all'articolo 2 della legge 26 gennaio 1983, n. 18, concernente la graduazione delle pene pecuniarie relative alla violazione dell'obbligo per i commercianti di rilasciare lo scontrino fiscale» (1531).

La proposta di legge, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno.

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

---

**Adesione di un deputato  
ad una proposta di legge.**

La proposta di legge BARGONE ed altri: «Modifiche al regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36, e alla legge 24 luglio 1985, n. 406, recanti disposizioni sull'ordinamento delle professioni di avvocato e procuratore» (3912) (*annunciata nella seduta dell'11 maggio 1989*) è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Melini.

**Annunzio di interrogazioni.**

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Trasformazione di un documento  
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Baghino n. 3-02068 dell'8 novembre 1989 in interrogazione a risposta scritta n. 4-16599.

PAGINA BIANCA

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

---

*INTERROGAZIONI PRESENTATE*

---

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**QUERCIOLI e MACCIOTTA.** — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere:

come valuta la situazione determinatasi nel quotidiano di proprietà pubblica *Il Giorno* dove, a quanto si apprende, la redazione ha denunciato la violazione, da parte della direzione del giornale, di diritti e principi di grande valore politico e morale, oltre che il mancato rispetto di accordi contrattuali;

quali misure intenda quindi adottare, sottoponendole anche al Parlamento, per garantire comportamenti che evitino l'asservimento della testata a interessi e posizioni di parte e che al contempo assicurino il pieno rispetto degli accordi sindacali e aziendali, soprattutto quando sono volti a garantire l'autonomia dei giornalisti e il pieno rispetto dell'ispirazione democratica e pluralistica della testata;

infine, quali notizie siano in suo possesso circa il passaggio della concessione della pubblicità de *Il Giorno* dalla SPE ad altro soggetto di proprietà di un gruppo privato che agisce sul mercato in una posizione già dominante e — qualora le notizie pubblicate dai giornali circa questo passaggio fossero fondate — per conoscere in base a quali valutazioni si giunga a tale decisione, se non ravvisi in questa scelta un nuovo episodio di concentrazione per il controllo oligopolistico dei mezzi di comunicazione di massa e che cosa di conseguenza intenda fare per evitare un'ulteriore sostanziale violazione dello spirito delle norme anticoncentrazionistiche dettate dalla legge di riforma dell'editoria.

(4-16595)

**SAVINO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che:

il decreto-legge 2 settembre 1989, n. 315, non prende in considerazione, nel

reclutamento del personale della scuola, la figura del docente « esperto » che impartisce il suo insegnamento presso gli istituti tecnici e professionali ed in particolare negli istituti professionali alberghieri di Stato, ove risulta essere docente delle discipline « tecnica professionale » e « tecnologia alberghiera pratica operativa »;

gli stessi sono riconosciuti a tutti gli effetti docenti degli istituti superiori di secondo grado;

questi instaurano rapporto di lavoro con supplenza annuale e vengono riconfermati all'inizio di ogni anno scolastico successivo;

le discipline suddette fanno parte del piano di studio definito con decreto del Presidente della Repubblica 29 aprile 1957, n. 972, istituyente gli istituti professionali alberghieri di Stato;

le suddette discipline risultano prova scritta ed orale degli esami di qualifica e di maturità professionale degli istituti alberghieri di Stato —

se consideri prioritario assumere le iniziative di sua competenza necessarie ad ottenere:

che venga data apposita delega all'esecutivo affinché istituisca una specifica classe di concorso del suddetto personale docente di cui al decreto-legge 2 settembre 1989, n. 315;

che siano trasformate in posti organici le cattedre vacanti nelle quali risultano da sempre impegnati i docenti di tecnica professionale e tecnologia pratica operativa;

che venga riconosciuto il servizio già prestato come sopra specificato, sino all'istituzione di una specifica classe di concorso che risponda pienamente ai requisiti richiesti dagli articoli 2 e 11 del decreto-legge 2 settembre 1989, n. 315.

(4-16596)

## X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

CARIA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso:

che ogni anno, per diversi mesi, in una regione o l'altra del nostro Paese, ci sono elezioni amministrative;

che ciò comporta un continuo uso dell'apparato elettorale dello Stato e dei partiti con costi di gestione sempre più elevati;

che, per quanto sopra, il Paese vive in un continuo clima elettorale, che alla lunga può stancare i cittadini ed aumentare il già grosso partito delle astensioni —:

se non ritiene opportuno che tutte le elezioni amministrative vengano unificate in un solo anno e mese. (4-16597)

VALENSISE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che:

il comune di Scilla (Reggio Calabria) versa in gravi condizioni di dissesto per ingenti debiti pregressi fuori bilancio;

la situazione del comune di Scilla da lungo tempo incide sull'efficienza e sulla stessa attività dell'ente locale, anzitutto attraverso la mancata regolare corresponsione delle retribuzioni al personale, costretto a ricorrere all'autorità giudiziaria con le conseguenze di gravosi oneri aggiuntivi a carico del comune per le spese giudiziarie ammontanti fino a lire 50 milioni;

la situazione è stata rappresentata dall'interrogante con interrogazione n. 4-13916 del 1° giugno 1989 rimasta senza risposta;

l'amministrazione comunale di Scilla e la sua maggioranza, nella seduta del consiglio comunale del 4 ottobre 1989, ha fatto approvare il bilancio di previsione che, per dichiarazione dell'assessore alle finanze costituirebbe la premessa per la procedura di cui all'articolo 24 della legge 24 aprile 1989, n. 144, re-

lativa al riconoscimento dei debiti fuori bilancio —:

quali iniziative intenda assumere per ottenere, con la tempestività che il caso Scilla richiede, che quella amministrazione comunale utilizzi, viceversa, l'articolo 25 della ricordata legge n. 144 del 1989, previsto per il risanamento degli enti locali dissestati;

se ritenga che sia compatibile con gli interessi della popolazione di Scilla e dei dipendenti del comune, il ritardo nell'applicazione dell'articolo 25 richiamato che prevede che i comuni che si trovano in condizioni tali da non poter garantire l'assolvimento delle funzioni e dei servizi primari sono tenuti ad approvare con deliberazione dei rispettivi consigli il piano di risanamento finanziario per provvedere alla copertura delle passività esistenti e per assicurare in via permanente condizioni di equilibrio della gestione;

se ritenga che i ritardi o le omissioni nell'adozione delle procedure dell'articolo 25 della legge n. 144 del 1989 comportano responsabilità anche contabili degli amministratori per i maggiori oneri finanziari che maturano a carico dell'ente. (4-16598)

BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza della proposta, diffusa dalla stampa, avanzata dal signor Alfredo Stampani di Cortina d'Ampezzo, al fine di risolvere il gravissimo problema del traffico dei nostri Tir, con l'Austria, tra l'altro appesantito in questi giorni a causa della soppressione del transito notturno.

Secondo il citato signor Stampani, appare strano che non si sia mai « accennato minimamente al possibile collegamento Calalzo-Dobbiaco (ex ferrovia delle Dolomiti soppressa nel 1964) come linea di integrazione e supporto alla ferrovia del Brennero e Tarvisio.

Già nel 1903 l'impero austro-ungarico — continua lo Stampani — aveva progettato tale collegamento, programma ripescato nel 1926, riesumato nel 1936 con

## X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

l'apertura della Conegliano Ponte nelle Alpi, che oggi rischia di essere chiusa, e nel 1956 per le olimpiadi di Cortina. Una Venezia-Monaco ferroviaria attraverso il Bellunese avrebbe il pregio di accorciare oltretutto la distanza, rispetto al percorso attuale di 82 chilometri, sulla cui linea i tecnici delle ferrovie hanno prospettato il passaggio di 80 convogli merci al giorno nonostante un solo binario, senza contare l'importanza ed il rilievo che avrebbe nel commercio, nell'industria e nel turismo di tutta la regione Veneto ed aree contermini ».

(4-16599)

MENNITTI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per conoscere l'attendibilità della nota dell'agenzia giornalistica AGENPARL secondo cui: « negli ultimi anni sono stati fatti in Europa e negli USA numerosi studi sulle tariffe telefoniche dei principali paesi industrializzati. La SIP, come è stato ammesso pure da autorevoli analisti italiani, è risultata in Europa sempre prima tra le società

che praticano le tariffe più alte e in coda per la qualità dei servizi. Lo conferma anche una indagine compiuta dalla OFTEL (Office of communications), che è l'ente statale britannico preposto al coordinamento e al controllo dei servizi telefonici del Regno Unito. I dirigenti della SIP hanno tenuto nascosto questo studio che sostanzialmente ribadisce le analisi fatte in precedenza dalla francese TELECOM e in Germania da due istituti specializzati. Le tariffe italiane per le abitazioni — secondo i predetti studi — sono più alte rispetto a quelle francesi del 26 per cento circa, del 15 per cento su quelle tedesche e del 10 per cento a quelle britanniche. Le tariffe "utenze affari" sono poi disastrose. Nei confronti di quelle francesi risultano più alte del 60 per cento circa; e riguardo alle tariffe britanniche — che in Europa sono le più costose dopo quelle italiane — si registra per la SIP un 22 per cento in più. In materia di qualità dei servizi l'Italia è certamente lontana dall'Europa ».

(4-16600)

---

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 NOVEMBRE 1989

---

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA ORALE**

—

**BIANCO.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che:

da notizie giornalistiche si apprende che l'ambasciatore italiano a Londra ha protestato per la trasmissione televisiva alla BBC su atti criminali compiuti in

guerra da militari italiani e che il Ministero ha espresso analogo rammarico —:

se sia stato preventivamente accertato che si tratti di falsi storici e, ove invece corrispondano a episodi realmente accaduti, perché sia stata espressa protesta per vicende che meritano invece la condanna della coscienza civile italiana e di tutti i popoli e quindi un apprezzamento, poiché la verità storica va sempre perseguita, anche per tutelare l'onore delle forze armate che rimane intatto.

(3-02072)