

il nervosismo tedesco è peraltro confermato da voci autorevoli come quella di Norbert Walter, capo economista di Deutsche Bank, che in data 20 ottobre 2000, riferendosi a Duisenberg ha dichiarato: « Chiunque ricopra tale carica e non sia sempre vigile non fa il suo dovere, ci sono gocce che fanno traboccare il vaso » (cfr. *Il Giornale* di sabato 21 ottobre 2000 alla pagina 25);

appare particolarmente pericoloso il clima di scetticismo che ruota intorno alla sorte della moneta europea il cui rapporto di cambio con il dollaro continua a galleggiare in modo depresso intorno agli 84 centesimi;

fra l'altro autorevoli economisti statunitensi, interpellati dall'agenzia *Reuters* appaiono profondamente scettici sulla possibilità, a breve, di recupero dell'euro, al contrario prevedendo un cammino lungo e faticoso per la risalita, indicando quali ragioni di tale difficoltà lo spostamento di capitali verso gli Stati Uniti, indotto dal rallentamento evidente della crescita dell'economia europea al confronto della « tonicità » dell'economia americana, il perdurare della crisi energetica ed anche dall'apparente mancanza di un disegno strategico comune all'interno della Banca centrale europea —:

quale sia l'opinione del Governo italiano circa le perplessità che sembrano insorgere sulla gestione Duisenberg, circa le previsioni degli economisti americani sui tempi di ripresa dell'euro nel cambio con il dollaro e circa l'incidenza, su tali difficoltà, della asserita mancanza di una strategia comune all'interno della Banca centrale europea. (3-06466)

* * *

TRASPORTI E NAVIGAZIONE

Interrogazione a risposta orale:

SCHMID. — *Al Ministro dei trasporti e della navigazione, al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

si ha notizia che il Ministro dei trasporti dell'Austria vorrebbe dirottare parte

delle risorse già destinate al potenziamento della linea ferroviaria Verona-Monaco in territorio austriaco su altre opere infrastrutturali. In particolare avrebbe proposto il taglio del 25 per cento delle risorse previste per il potenziamento della tratta dell'Unterinntal a favore di opere funzionali alla direttrice Est-Ovest;

se ciò corrispondesse al vero ci troveremo dinanzi al pericolo di congelare la situazione dei collegamenti tra nord e sud Europa che hanno nell'asse del Brennero il principale canale di comunicazione. Una situazione già ora molto pesante e che necessita di un impegno infrastrutturale strategico e straordinario sul versante del collegamento ferroviario dedicato soprattutto al trasporto delle merci, un collegamento che garantisca un servizio ferroviario realmente competitivo per il trasporto delle merci da e per il nord Europa;

una delle motivazioni che il Ministro austriaco avrebbe sostenuto per tale scelta è quella che l'Italia e la Germania non starebbero facendo la loro parte, adducendo così che non vi è la garanzia di un impegno puntuale sull'opera da parte italiana e germanica —:

se corrisponda al vero che il Governo austriaco è intenzionato a tagliare risorse già da tempo destinate alle opere ferroviarie funzionali al potenziamento Verona-Monaco passando da 143 a 106 miliardi di scellini austriaci, creando le condizioni per bloccare l'intero sviluppo ferroviario sull'intero asse;

quale è lo stato degli impegni assunti dal Governo per la realizzazione delle opere di propria competenza sulla tratta internazionale, e se non si intenda accelerare le procedure in atto al fine di sconfermare le insinuazioni di immobilismo dichiarate dal Ministro austriaco —:

se il Governo non intenda accelerare il più possibile anche la pratica del rinnovo della Concessione all'Autostrada del Brennero spa affinché siano pienamente disponibili pure le risorse accantonate dalla A22 per il tunnel di base. (3-06480)