

393.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 NOVEMBRE 1965

## PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE RESTIVO

INDICE		PAG.
	PAG.	
<b>Congedi</b> . . . . .	19185	
<b>Disegni di legge (Approvazione in Commissione)</b> . . . . .	19206	
<b>Proposte di legge:</b>		
(Annunzio) . . . . .	19186	
(Approvazione in Commissione) . . . . .	19206	
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	19219	
<b>Proposte di legge (Discussione):</b>		
FODERARO e CAIAZZA: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);		
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada (1840) . . . . .	19186	
PRESIDENTE . . . . .	19186	
BERAGNOLI . . . . .	19206	
BIMA . . . . .	19196	
CATELLA . . . . .	19213	
FODERARO . . . . .	19186	
MARCHESI . . . . .	19190	
NALDINI . . . . .	19200	
SERVELLO . . . . .	19216	
<b>Interrogazioni (Annunzio):</b>		
PRESIDENTE . . . . .	19219	
ABENANTE . . . . .	19220	
D'ALESSIO . . . . .	19219	
		PAG.
	DE' COCCI, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i> . . . . .	19219
	MASCHIELLA . . . . .	19219
	SERBANDINI . . . . .	19220
	SERVELLO . . . . .	19219
	<b>Corte dei conti (Trasmissione di relazione)</b>	19186
	<b>Per un lutto del deputato Romualdi:</b>	
	PRESIDENTE . . . . .	19186
	<b>Votazione segreta della proposta di legge:</b>	
	FABRI FRANCESCO ed altri: Modifica alle norme relative ai concorsi magistrali ed all'assunzione in ruolo degli insegnanti elementari (426). . . . .	19204
	<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b>	19220
<hr/>		
<b>La seduta comincia alle 16.</b>		
BIGNARDI, <i>Segretario</i> , legge il processo verbale della seduta di ieri.		
(È approvato).		
<b>Congedi.</b>		
PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Cassandro, Di Giannantonio e Graziosi.		
(I congedi sono concessi).		

**Annuncio di proposte di legge.**

**PRESIDENTE.** Sono state presentate proposte di legge dai deputati:

**BERLOFFA** ed altri: « Estensione dei benefici di cui alla legge 5 agosto 1951, n. 1085, a tutto il personale proveniente dalla cessata amministrazione austro-ungarica » (2776);

**BERLOFFA** ed altri: « Assunzione di personale a contratto per i servizi di traduttore e di interprete negli uffici statali della provincia di Bolzano » (2777);

**LAFORGIA** ed altri: « Modifiche alla legge per l'assistenza di malattia agli artigiani » (2778).

Saranno stampate e distribuite. La prima, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, sarà trasmessa alla Commissione competente, con riserva di stabilirne la sede; delle altre, che importano onere finanziario, sarà fissata in seguito la data di svolgimento.

**Trasmissione dalla Corte dei conti.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il presidente della Corte dei conti ha presentato, ai sensi dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Opera nazionale per i pensionati d'Italia, per l'esercizio 1963 (Doc. XIII, n. 1). Il documento sarà stampato e distribuito.

**Per un lutto del deputato Romualdi.**

**PRESIDENTE.** Informo che il deputato Romualdi è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre. Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza ha fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio, che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

**Votazione segreta.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge:

**FABRI FRANCESCO** ed altri: « Modifica alle norme relative ai concorsi magistrali ed alla assunzione in ruolo degli insegnanti elementari » (426).

Indico la votazione.

(Segue la votazione).

Le urne rimarranno aperte e si proseguirà nello svolgimento dell'ordine del giorno.

**Discussione delle proposte di legge Foderaro e Caiazza: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772); Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada (1840).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati Foderaro e Caiazza: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto; Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada.

Dichiaro aperta la discussione generale.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Foderaro. Ne ha facoltà.

**FODERARO.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, quando nel maggio del 1960 ebbi l'onore di rappresentare, per delega del mio ministro, il Ministero dei trasporti alla conferenza europea dei ministri dei trasporti di Parigi, constatai con grande disappunto la schiacciante inferiorità in cui si trovava l'Italia di fronte gli altri paesi europei nel settore dei veicoli industriali. A quella conferenza parteciparono quasi tutti i paesi europei; e perfino l'America inviò alcuni osservatori. Potei subito notare come i maggiori paesi dell'Europa avessero direttive precise ed idee ben chiare, mentre pochissimi paesi, tra cui l'Italia, si dibattevano nell'incertezza. All'ordine del giorno figurava appunto l'esame del problema dei pesi e dimensioni dei veicoli industriali. L'Italia si trovava ancora oscillante tra le norme dell'articolo 33 del codice della strada, che prescrivono misure minime, ed il desiderio di poter maggiorare tali misure per mettersi alla pari, in regime di competitività, con gli altri paesi europei.

Quest'ultima ipotesi appariva però allora molto difficile da realizzare, in quanto il codice della strada era stato pubblicato poco tempo prima e non sembrava possibile, a così breve tempo dalla sua entrata in vigore, apportarvi modifiche che avrebbero comportato riflessi sul piano internazionale. Invece, negli altri paesi del M.E.C. vigevano, come vigono, per quanto riguarda i trasporti internazionali su strada, norme che regolano i

pesi e le dimensioni dei veicoli industriali e prevedono limiti in una misura fortemente superiore a quella in vigore tra noi.

In queste condizioni mi era facile rilevare come la produzione dei nostri veicoli non potesse concorrere in condizioni competitive con quella degli altri paesi europei, specie sul piano comunitario. Cercai di rimediare telefonando a Roma per vedere se si potevano aumentare le dimensioni ed il peso dei nostri veicoli industriali, ma anche per quei rapporti non troppo... fraterni che sogliono intercorrere tra Ministero dei trasporti e Ministero dei lavori pubblici, non si ritenne opportuno che in quella occasione l'Italia dicesse la sua parola di fronte agli altri paesi che pure si battevano così fortemente in difesa delle loro direttive. Ebbi subito la sensazione che, mentre tutti i rappresentanti dei vari paesi dichiaravano di essere convenuti per « armonizzare » le rispettive legislazioni, in sostanza, ognuno di essi difendeva gli interessi nazionali; e ciò era evidente soprattutto nel comportamento del ministro tedesco Seeböhm, il quale tra l'altro si raccomandò a me, perché — per le lunghezze — mi associassi a lui, in quanto nel suo collegio elettorale gli autotrasportatori non volevano si variassero le lunghezze previste dalla legislazione germanica!

Dall'esperienza di quella conferenza nacque in me l'idea di questa proposta di legge. Tornato in Italia, ho dovuto, con una certa mortificazione, vedere come automezzi di misura ben superiore — soprattutto francesi ma anche tedeschi e lussemburghesi — giravano in lungo ed in largo nel nostro territorio, mentre noi eravamo condannati dal codice della strada a misure minime ed anti-economiche.

Ora, considerato che gli organi del mercato comune non avevano adottato al riguardo alcuna soluzione, parve a me urgente uscire da questa incertezza, presentando una proposta di legge che aumentasse il carico dei nostri autoveicoli industriali. Solo in tal modo potremo finalmente uscire dalla paralisi che attualmente affligge il settore.

Debbo anche aggiungere che la mia prima proposta di legge era troppo timida, nel senso che intendeva procedere con una certa gradualità, in quanto — pur superando i modesti limiti fissati dall'articolo 33 del codice della strada — si rifaceva soltanto ai pesi medi ammessi dalla legislazione germanica. Tra i paesi della Comunità europea, com'è risaputo, vigono difatti tre sistemi quanto ai pesi

degli autoveicoli: il sistema italiano che ammette il peso minimo di 10 tonnellate per veicoli ad un asse, 14 per veicoli a due assi, 18 per veicoli a tre o più assi; la legislazione germanica che ammette rispettivamente 10, 16 e 22 tonnellate, e la legislazione francese che ammette 13, 19 e 26 tonnellate.

Alla mia proposta di legge, che adottava le misure germaniche di 10, 16 e 22 tonnellate rispettivamente per veicoli ad uno, a due e a tre o più assi, seguì la proposta di legge del collega Bima presentata l'11 novembre 1964, la quale teneva conto degli orientamenti che man mano maturavano in seno al mercato comune. Infatti compresi subito che bisognava seguire gli indirizzi dell'organizzazione europea, che tendeva ad armonizzare le varie legislazioni, come pure quelli dei nostri organi interni, i pareri degli organi tecnici, ma soprattutto gli orientamenti cui si ispiravano il Ministero dei trasporti e quello dei lavori pubblici. In breve, avendo io potuto notare che tutti questi organismi erano orientati verso misure più larghe, ad un certo momento ritenni opportuno addivenire ad un testo concordato tra la mia proposta e quella del collega Bima, sia pure con alcune attenuazioni rispetto a quest'ultima: così in particolare — su tale punto tornerò in seguito — dove, considerando solo i veicoli singoli, cioè la misura della motrice e quella del rimorchio, si arrivava per la combinazione motrice-rimorchio a 52 tonnellate, carico che effettivamente mi sembrò subito alquanto esagerato.

Si giunse così, scartando questo punto e con altre modifiche, come poc'anzi ho accennato, ad una proposta concordata tra me e il collega Bima. Aggiungo che bisognava sempre seguire l'evoluzione degli indirizzi in seno al mercato comune, dove proseguiva nel frattempo l'esame della questione allo scopo di pervenire ad una soluzione. Si delineò così in seno alla Comunità economica europea l'attuale orientamento, che è per l'accoglimento delle misure massime, sul tipo francese; e questo anche per il fatto che la stessa Germania, dopo aver tanto resistito, cominciò a cedere in qualcosa, nella riunione del 6 aprile 1965, in cui i tedeschi si dichiararono disposti ad immatricolare nel loro territorio veicoli costruiti per il trasporto di tredici tonnellate per asse. In definitiva si è giunti in seno alla Comunità economica europea alla determinazione di una direttiva comune per un periodo transitorio, che durerà fino al 1° gennaio 1970. Questa direttiva, del 9 marzo 1965, testualmente dispone all'arti-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

colo 2: « Gli Stati membri fisseranno i pesi massimi dei veicoli stradali e dei complessi » (la combinazione motrice-rimorchio) « di veicoli accoppiati secondo l'una o l'altra delle serie di valori indicati qui di seguito ». Quindi, soluzione A: 10 (assa semplice), 16 (due assi) e 22 (veicoli a più di due assi); soluzione B rispettivamente: 13, 19 e 26. « Gli Stati membri potranno applicare nei confronti dei trasporti effettuati da veicoli immatricolati in altro Stato membro una serie di limiti inferiori a quelli in vigore sul loro territorio, quando non sussista reciprocità. Tuttavia tali limiti non possono essere inferiori a quelli della serie A ».

Il secondo comma dell'articolo 2, sempre della direttiva C.E.E. n. 3, recita: « Per mezzo di accordi bilaterali, gli Stati membri potranno ammettere, sulla totalità delle loro reti stradali o eventualmente su certi itinerari, il trasporto effettuato da veicoli immatricolati in altri Stati membri e superanti i limiti fissati dalla loro legislazione nazionale. Tuttavia i limiti ammessi non potranno essere superiori a quelli della serie B ».

Quindi, secondo quest'ultima definitiva direttiva della C.E.E., per tutto il periodo transitorio, gli Stati membri della Comunità potranno scegliere tra la soluzione A e la soluzione B. Noto che l'espressione della direttiva è anche imperativa; si usa infatti il termine: « fisseranno ». Quindi gli Stati membri dovranno scegliere fra la soluzione A, che è quella di tipo germanico, o la soluzione B, che è quella di tipo francese. *Tertium non datur*. Ognuno degli Stati membri della Comunità europea è tenuto a scegliere o la soluzione A o la soluzione B. L'Italia, che si distacca dall'una e dall'altra soluzione, deve decidere, in omaggio alla direttiva della Comunità europea, se scegliere la soluzione A o la soluzione B. Quindi è chiaro che di emendamenti è assurdo parlare. Non si può dire: scegliamo una soluzione intermedia. O scegliamo la soluzione A (soluzione germanica) o scegliamo la soluzione B (la maggiore, soluzione francese). Si potrà soltanto parlare di integrazioni alla soluzione A o alla soluzione B. Così ho visto che vi è un emendamento (per esprimerci col nostro linguaggio parlamentare) in cui si propongono delle norme transitorie di attuazione e si contempla così una materia che esce dall'oggetto specifico di questa proposta di legge: e cioè l'usato. Di integrazioni quante se ne vuole, ma di emendamenti alla soluzione A o alla soluzione B — dicevo — è assurdo che si possa parlare.

Dirò sinteticamente che Francia, Belgio e Lussemburgo hanno adottato la soluzione B, la Germania è rimasta ferma alla soluzione A, l'Italia e l'Olanda ancora non hanno scelto. Più particolarmente la Germania, che ha conservato la soluzione A per la regolamentazione del traffico interno, si è dichiarata invece disposta, come poc'anzi ho accennato, ad immatricolare ed ammettere alla circolazione interna, secondo i valori 13, 19 e 26 (quindi la tesi massima francese), i veicoli da adibire a trasporti intercomunitari e comunque internazionali. In tal modo si avrà così una duplice regolamentazione (e non so con quale vantaggio di quel paese) e cioè una per i trasporti interni, basata sulla tesi comunitaria minima, un'altra per i trasporti intercomunitari basata sulla tesi massima (la francese).

La Francia, che già fruiwa — come fruisce — d'una regolamentazione interna basata sulla tesi massima (13, 19, 26 tonnellate), è già pronta a trarre il massimo profitto da questa proposta C.E.E., aiutata dall'« apertura » (diciamo così) che ha fatto la Germania, per stipulare accordi bilaterali coi paesi aventi regolamentazioni di minor respiro, quali Germania, Olanda ed Italia (il Belgio e il Lussemburgo hanno la stessa regolamentazione della Francia), conseguendo in tal modo l'enorme vantaggio di poter fare circolare incondizionatamente i suoi veicoli da 19 e da 26 tonnellate su tutta l'area del M.E.C.: il che le assicurerà un primato di essenziale importanza e per l'industria e per i trasporti. Da parte della Francia il raggiungimento di questo scopo, almeno nei confronti della Germania, può ritenersi realizzabile; altrettanto può dirsi per l'Olanda, interessata a ciò per assicurare continuità di vita ai suoi grandi porti internazionali.

E l'Italia? Sarebbe veramente assurdo ed iniquo, oltre che contrario allo spirito delle norme comunitarie, che il nostro paese si isolasse da una tale regolamentazione, esponendo oltre tutto ad un duro contraccolpo i trasporti e le industrie interessate.

Quali potrebbero essere le conseguenze di un tale isolamento? In realtà, anche solo per la pratica impossibilità di effettuare alle frontiere un efficace controllo ed un eventuale scarico del *surplus*, non si potrebbe escludere dal territorio nazionale la circolazione dei più pesanti veicoli degli altri Stati membri. Ma pur se vi si riuscisse, si escluderebbero automaticamente dai trasporti comunitari i veicoli e gli autotrasportatori italiani, sia per

mancanza di veicoli competitivi sia per mancanza di bilateralità degli accordi.

Concludendo su questo punto, è chiaro che noi ci troviamo ormai di fronte alla necessità di scegliere per una delle due soluzioni: e, dovendo effettuare la scelta, tutto induce a propendere per la soluzione *B*. Ci sono i pareri dei nostri organi tecnici, soprattutto quelli dei due ministeri interessati, che ormai sono « aperti » verso la massima soluzione, e soprattutto l'indirizzo seguito dalla C.E.E. Sarebbe veramente assurdo che noi oggi scegliessimo una soluzione diversa, sia pure la soluzione *A*, quando si prevede che alla fine del periodo transitorio la Comunità europea adotterà la soluzione *B*. Ci troveremmo con un grave carico di tipi di veicoli della soluzione minore quando, invece, dopo il 1970 tutti i membri della Comunità europea avranno adottato i tipi della soluzione *B*.

Ora, bisogna domandarsi onestamente: cosa ci può essere contro l'adozione della soluzione *B*? Cosa ci può essere contro la scelta — in genere — di una delle due soluzioni? Sinceramente, in un primo momento ero per la soluzione *A*. Pensavo che fosse opportuno procedere per gradi, temendo anche che l'amministrazione dei lavori pubblici si potesse orientare verso la soluzione *A*. Ma quando mi sono accorto che tutto cospirava per la soluzione *B*, ho invitato il collega Bima a concordare una proposta unica che conciliasse le esigenze di ogni parte, togliendo di mezzo qualche elemento negativo, che, a mio avviso, era contenuto nella sua proposta di legge.

Quali considerazioni possono farsi in senso contrario? Anzitutto si potrebbe pensare all'insufficienza delle nostre strade ed all'usura del manto stradale.

Questa considerazione poteva forse valere all'epoca della pubblicazione del codice della strada, quando la nostra rete stradale non aveva ancora raggiunto lo sviluppo attuale. Oggi, se il Ministero dei lavori pubblici dà parere pienamente favorevole, non saremo noi a muover critiche circa l'usura del manto stradale o la insufficienza delle nostre strade.

Il vero è (bisogna dirlo con grande schiettezza) che, quando si discuteva sulla formazione del nuovo codice della strada, i soli principi che ci guidarono nelle scelte furono da un lato la sicurezza del traffico e dall'altro la conservazione delle infrastrutture, soprattutto delle strade, mentre non ci si fermò affatto sui criteri di economia produttiva (cioè sulla armonizzazione fra strada e industrie, che è problema di economia generale);

e ciò sia sul piano interno che su quello internazionale, ai fini della competitività delle nostre industrie sui mercati esteri.

Questi principi non affiorarono allora alla coscienza del legislatore. Tutto il codice della strada fu esaminato e propagandato all'insegna della sicurezza e della conservazione delle nostre strade. Nessun nesso fra codice della strada ed economia generale del paese venne allora preso in considerazione alcuna tra tutti quelli che pure ci eravamo impegnati con tanta passione nella elaborazione delle norme del nuovo codice.

È ancora da aggiungere che nella formulazione di questa proposta di legge ci siamo anche preoccupati della eventuale concorrenza con le ferrovie dello Stato. Pur non potendo, infatti, ammettere che si possa per forza di legge soffocare il meraviglioso e spontaneo sviluppo della motorizzazione (che ha tanta importanza nell'economia del paese), occorre tuttavia preoccuparsi delle condizioni delle nostre ferrovie; ma non fino al punto di pensare che un'azienda disestata possa essere riportata in attivo solo soffocando la motorizzazione. Comunque è proprio in difesa delle ferrovie (che, con la motorizzazione, sono state sempre all'apice di ogni mio pensiero) che sono stato sin dall'inizio contrario a quella parte della proposta di legge Bima, là dove prevede che gli autoveicoli associati (rimorchio-motrice) arrivino a 52 tonnellate.

È risaputo che, sulla base dell'articolo 33 del codice della strada, i pesi massimi dell'autoveicolo combinato (rimorchio-motrice) possono arrivare oggi a 44 tonnellate; con la mia proposta di legge scendono invece a 38 tonnellate.

Infatti, dal punto di vista della combinazione, con questa proposta di legge, si hanno autoveicoli che al massimo possono avere 38 tonnellate, in omaggio anche alle misure stabilite dalla Comunità europea. Mi sembra pertanto si possa dire che, se da una parte con gli « isolati » aumenta il carico (e questo certamente non giova all'economia delle ferrovie dello Stato), dall'altra parte si ha una compensazione per il fatto che i 44 quintali di oggi del complesso motrice-rimorchio vengono a scendere a 38. Anche da questo punto di vista le ferrovie dello Stato non dovrebbero poi lamentarsi dal momento che, aumentando il peso degli « isolati », diminuisce il peso del « combinato ».

Cosa milita, invece, a favore della mia proposta di legge? Anzitutto il fatto che, con l'approvazione di essa, si uscirà dall'incertezza

attuale, che determina indubbiamente una stasi produttiva in tutti i settori della fabbricazione di veicoli industriali, su cui grava una pesantissima crisi. Nonostante il persistere della congiuntura sfavorevole, nel settore della produzione di autoveicoli per il trasporto di persone una ripresa vi è stata, com'è stato messo in evidenza in occasione dell'inaugurazione del salone dell'automobile di Torino. La crisi permane, invece, assai grave (e tale rimarrà se questa proposta non diventerà subito legge dello Stato) nel settore dei veicoli industriali, soprattutto a causa della persistere del lamentato clima di incertezza. Non si possono fabbricare veicoli del tipo italiano, francese o germanico, quando si ignora quale tipo di veicolo sarà ammesso in Italia. Questa incertezza si riflette dalla produzione sugli autotrasportatori, che appaiono riluttanti ad effettuare acquisti nel timore di trovarsi poi di fronte a sgraditissime sorprese. Potrebbe, difatti, verificarsi che il tipo italiano di misura media debba venire sostituito nel giro di pochi anni, in seguito ad accordi presi sul piano comunitario, da altri veicoli di maggiore portata. Siffatto arresto produttivo si ripercuote poi gravemente sui lavoratori, i quali si vedono, purtroppo, diminuire gli orari di lavoro. E, dunque, nell'interesse generale dell'economia nazionale superare tale stato di cose.

Una seconda argomentazione a favore dell'approvazione della proposta di legge deriva dall'opportunità di far uscire l'Italia dalla posizione di inferiorità in cui si trova nei confronti degli altri paesi del M.E.C. Se esaminiamo l'andamento del traffico sulle nostre strade, constatiamo che in Italia entrano veicoli di tipo francese e germanico che traversano la penisola da un capo all'altro, mentre molti clienti italiani, specialmente dell'Italia settentrionale, hanno interesse di servirsi di autotrasportatori francesi o tedeschi e fanno anche sbarcare le merci nei porti d'oltralpe, appunto perché in questo modo possono usufruire della maggiore portata consentita dalla legislazione francese agli autoveicoli da trasporto.

In queste condizioni i nostri autotrasportatori non possono operare a livelli competitivi nei confronti degli imprenditori di tutti gli altri paesi della Comunità economica europea. Si tratta di un complesso che affligge in modo mortificante l'Italia e che potrà essere cancellato soltanto dall'approvazione di questa proposta di legge.

La soluzione alla quale mi sono dichiarato favorevole consente poi di stipulare più

vantaggiosi accordi internazionali per il traffico intercomunitario.

Questo provvedimento di legge, infine, riveste carattere anticongiunturale. (*Interruzione del deputato Degli Esposti*). Non può dubitarsi che sia un provvedimento anticongiunturale; e non credo che voi, colleghi dell'estrema sinistra, se siete vicini alla vita reale, possiate contestarlo. E, difatti, un provvedimento che, non soltanto agevola il mercato interno, ma anche il mercato internazionale, spinge, cioè all'esportazione, e quindi va incontro alle esigenze del momento, per la produzione che verrà ad aumentare e per i lavoratori che verranno ad essere assorbiti. Non mi spiego, pertanto, per quali motivi i colleghi comunisti possano essere contrari. Voi, onorevoli colleghi dell'estrema sinistra, rimproverate a noi di essere teorici, mentre siete voi ad essere affetti da tale vizio, quando per l'affermazione — puramente teorica — che nulla va intaccato di quello che può riguardare il padrone unico (lo Stato), trascurate i lavoratori i quali, se questa crisi delle nostre industrie dovesse continuare, vedranno, per lo meno, ridotte le loro ore di lavoro. Tutto questo è elementare e quindi certi sorrisi su questo argomento dimostrano soltanto, onorevoli colleghi comunisti, la vostra indifferenza di fronte ai problemi del lavoro e dei lavoratori. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Il provvedimento è quindi necessario per le ragioni che ho avuto l'onore di esporre: esso non nuoce ad alcuno e giova a varie categorie sociali; non solo, ma è anche urgente in riferimento al momento attuale e quindi alla congiuntura. Volerne rinviare l'approvazione *sine die*, come si è tentato di fare in Commissione, o fino alla riforma dell'azienda ferroviaria, oppure fino alla piena introduzione della programmazione, mi pare sia un pretesto o, quanto meno, un assurdo omaggio a concezioni puramente teoriche (anche se da parte vostra fossero espresse in buona fede), che danneggiano fortemente la realtà economica del nostro paese, e soprattutto varie categorie sociali e quindi in definitiva tutta l'economia nazionale. (*Applausi al centro*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Marchesi. Ne ha facoltà.

**MARCHESI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, le motivazioni principali, comuni alle due proposte al nostro esame, le abbiamo udite ripetere or ora dall'onorevole Foderaro: in primo luogo, l'aumento del peso totale dei veicoli ottenuto mediante l'incremento del

carico massimo assiale, concorrerebbe a diminuire i costi unitari dell'autotrasporto; in secondo luogo, limiti più elevati (anche se tra loro differenti) di quelli previsti dal codice della strada italiano sono già in vigore nella maggioranza dei paesi esteri, e perciò un allineamento della nostra legislazione, oltre che rendere competitivi i nostri trasporti sul mercato internazionale, consentirebbe di semplificare sul piano tecnico e di facilitare su quello economico i programmi di produzione della nostra industria automobilistica, la quale, si dice, potrebbe in futuro costruire con identiche caratteristiche sia gli automezzi per trasporto merci destinati al collocamento sul mercato interno, sia quelli eventuali destinati all'esportazione.

Dinanzi alle Commissioni riunite dei lavori pubblici e dei trasporti, i rappresentanti del gruppo comunista negarono l'utilità, l'opportunità e la tempestività delle modificazioni proposte, soprattutto per gli effetti negativi che esse avrebbero su ogni futura decisione concernente aspetti importanti della politica generale dei trasporti. Dopo che, in sede legislativa, una maggioranza di stretta misura, nella seduta del 15 luglio scorso, ebbe respinto una richiesta di sospensione avanzata dall'onorevole Colasanto, sostenuta da colleghi di tutte le parti politiche, ci vedemmo costretti a far deferire le due proposte all'Assemblea, anche per evitare — e ciò ci parve doveroso — che la stessa esigua maggioranza, che aveva poco prima fatto cadere la richiesta dell'onorevole Colasanto, potesse definitivamente decidere su argomenti secondo noi tanto delicati.

Successivamente le Commissioni IX e X ripresero in sede referente l'esame delle due proposte e incaricarono i relatori di redigere un testo unificato, il che fu fatto adottando quasi integralmente la proposta Bima, previo lo stralcio delle modifiche inerenti all'articolo 32. Ci troviamo dunque così qui a discutere, come testo delle Commissioni, il più radicale e quindi, secondo noi, il più inopportuno e grave dei due provvedimenti.

Ho già sommariamente accennato agli argomenti che i deputati proponenti hanno usato a sostegno delle loro proposte. Gli stessi argomenti sono stati assunti — e, se si vuole, ancora meglio configurati — nella relazione scritta che gli onorevoli Francesco Cavallaro e Sammartino hanno presentato all'Assemblea accompagnando il nuovo testo.

La ragione prima che ci ha indotto e ci induce a negare il nostro consenso alle sollecitate modifiche del codice della strada è

che una volta di più Governo e maggioranza eludono il sacrosanto dovere di affrontare con la necessaria chiarezza, dinanzi al Parlamento, come noi andiamo sollecitando ormai da anni, i principali problemi dei trasporti nel loro insieme. Questi problemi, con il passar del tempo, sono diventati sempre più difficili, ma altresì sempre più angosciosi e urgenti. Tali problemi riguardano l'aggiornamento e il riordinamento degli istituti, il coordinamento e il razionale impiego dei differenti sistemi, la disciplina tecnica ed economica di tutti i collegamenti essenziali, la sicurezza della circolazione e così via. Problemi seri ed imponenti, senza dubbio, ma che vanno affrontati e risolti senza ulteriori indugi, impedendo che la situazione, inveterandosi, si deteriori ancora di più.

Con queste due proposte di legge si vuole introdurre quasi di soppiatto nel nostro ordinamento, secondo una consuetudine che tende ormai a stabilirsi, una norma di rilevanti conseguenze sociali ed economiche, senza che prima se ne valutino la portata e l'incidenza.

FODERARO. È stata valutata in sede competente.

MARCHESI. Verrò anche a questo. Si affermano le esigenze competitive dell'autotrasporto italiano rispetto a quello straniero, e mediante questo provvedimento si dice di voler porre rimedio ad una nostra presunta o reale posizione di svantaggio. Ma, onorevoli colleghi, è il nostro sistema generale dei trasporti, e non soltanto quello particolare dell'autotrasporto, che deve essere reso competitivo o meno antieconomico, mercé quel coordinamento che da tanti anni invociamo, ma che finora non ha trovato realizzazione nelle leggi, né nella pratica di governo, né nell'attività della pubblica amministrazione.

Si parla di redditività dei mezzi impiegati nell'attività del trasporto delle merci su strada, ma vi è una redditività complessiva dei mezzi di trasporto nazionali che va tenuta presente, la quale è da presumere abbia il suo equilibrio ottimale nel più razionale possibile impiego dei vari mezzi di trasporto oggi disponibili.

I sistemi di trasporto oggi a confronto, nel nostro come negli altri paesi, sono numerosi: oltretutto su strada, il traffico si svolge per ferrovia, per vie fluviali, marittime, aeree. Ognuno di questi sistemi ha proprie caratteristiche e presenta, rispetto agli altri, quando particolari ragioni non lo rendano infungibile, vantaggi e svantaggi. Il coordinamento dei vari sistemi, con criteri di obiettivo riferimento alla

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

loro caratteristica tecnica ed economica e alla loro funzione sociale, dovrebbe costituire uno degli scopi fondamentali di una politica ispirata ad un bene inteso interesse nazionale. Altrimenti sono inevitabili anarchia e spreco.

Nessuno può contestare che, a tempo debito, dal nostro gruppo siano state fatte sollecitazioni e avanzati gli opportuni suggerimenti affinché fosse dato al coordinamento dei trasporti italiani il necessario rilievo in questa direzione. L'odierna incredibile situazione di caos, che indubbiamente finirà con riflettersi in modo negativo anche sull'autotrasporto, è viceversa l'effetto di orientamenti che hanno ubbidito sistematicamente ad istanze e pressioni di ordine privato, anzi ad istanze e a pressioni di gruppi ben circoscritti ed individuati. Volta a volta, a seconda delle circostanze e delle finalità contingenti che ci si proponeva di conseguire, si è lasciato fare, quando era giusto intervenire e regolamentare, o si è intervenuti in forma unilaterale, magari compromettendo ciò che stava utilmente e faticosamente svolgendosi in qualche altro ramo dello stesso settore, o sacrificando interessi più urgenti ed iniziative più necessarie.

Il potere esecutivo ha voluto garantirsi il più largo campo di discrezionalità, lasciando quanto più era possibile ai margini il Parlamento. La legge che disciplina gli autotrasporti di merci ha più di trenta anni: è del 20 giugno 1935. Da allora la materia è stata disciplinata con qualche decreto ministeriale e con un autentico coacervo di circolari. Nonostante l'importanza dei problemi connessi allo enorme sviluppo della motorizzazione, il Parlamento è stato praticamente sempre tagliato fuori da ogni decisione, non dico particolare, ma di indirizzo e di orientamento generali.

Le ditte esercenti l'autotrasporto delle merci, che nel 1935 erano qualche migliaio, oggi sono 702.811, di cui 567.376 in conto proprio e 135.435 in conto terzi. A questa attività corrisponde la circolazione di 261.794 motocarri leggeri e pesanti, 570 mila autocarri e 56 mila rimorchi e semirimorchi. Come è noto, nel campo dell'autotrasporto mercantile si opera prevalentemente in regime di semplice autorizzazione amministrativa. L'arbitrio ministeriale si è esercitato sia nel rilascio delle autorizzazioni sia nelle periodiche sanatorie degli abusi e ha avuto campo maggiore di esplicarsi, in quanto all'azione amministrativa non fa riscontro, nella specie, alcuna giuridica possibilità di contraddittorio.

Naturalmente, tutti i vantaggi di questa situazione sono stati monopolizzati dai masto-

dotici complessi del trasporto in conto proprio e dalle grandi imprese del trasporto in conto terzi. Neanche una briciola, onorevole Foderaro, è andata alle piccole unità operative, ogni giorno di più affaticate in una concorrenza improba per la sopravvivenza e ormai quasi tutte ridotte allo stremo delle loro forze economiche.

Ho parlato di arbitrio perché il potere discrezionale, che trova la sua giustificazione nel fatto che la pubblica amministrazione debba poter adeguare le proprie determinazioni alle esigenze concrete, da valutare caso per caso, dell'interesse pubblico, è stato usato in modo da dar luogo a tutta una serie di evidenti eccessi, in contrasto stridente con l'interesse pubblico, sia sotto il profilo sociale sia sotto quello economico.

Sotto il profilo strettamente sociale, a parte altre considerazioni, si pensi al rapporto oggi esistente tra la ricettività della nostra rete stradale e il traffico che vi si svolge. In soli 14 anni, dal 1951 al 1964, il parco automobilistico italiano ha avuto un incremento del 772 per cento: 681 mila veicoli nel 1951, 5.251.600 veicoli nel 1964. Ci ha superato di poco la Germania, ma mentre la Germania ha una densità stradale pari a 150 chilometri ogni cento chilometri quadrati, l'Italia raggiunge appena 73 chilometri e viene ultima fra i paesi del M.E.C., avendone il Belgio 153, la Francia 130 e l'Olanda 115.

A questa carenza si aggiungono, aggravandola, gli squilibri regionali che vedono discendere la media nazionale di 73 chilometri a 60 in Abruzzo, 46 in Calabria, 36 in Basilicata e 25 in Sardegna.

L'attuale rapporto tra ricettività stradale e traffico ha riflessi tragici sulla sicurezza della circolazione. Basti a dimostrarlo un solo dato: sulla rete stradale italiana, nel 1964, si sono registrati 13 morti per ogni cento milioni di veicoli-chilometro. Il corrispondente coefficiente di uno degli Stati americani a più elevata circolazione stradale, qual è la California, è 3,6. Ma di queste cose parleranno più diffusamente altri colleghi di gruppo.

FODERARO. Questi mezzi sono più sicuri ma marciano più lentamente. (*Commenti all'estrema sinistra*). Nel 1960 in sede di mercato comune si è parlato proprio di queste cose.

MARCHESI. Dal punto di vista economico-sociale, anche guardando al solo settore di cui ci stiamo occupando, e cioè all'autotrasporto merci, — e qui rispondo, onorevole Foderaro, a una sua obiezione — la situazione è di una gravità estrema. La capacità

di resistenza di molte piccole imprese è al limite. Per queste modestissime unità operative che si reggevano e si reggono spesso unicamente sullo sfruttamento fino all'inverosimile del fattore umano, il margine di elasticità del prezzo rispetto ai costi si è completamente annullato. Le crisi, se non sono già in atto, si stanno maturando celermente. Non si sosterrà, spero, che i provvedimenti proposti avranno come effetto di sollevare le sorti di questa disgraziata categoria, che fu a suo tempo malamente allettata dai monopoli ed incoraggiata dai nostri governi a questo tipo di attività. Dei nuovi, più capaci e più competitivi, come si dice, automezzi potranno dotarsi soltanto coloro che avranno la capacità finanziaria per farlo; tutti gli altri non potranno che registrare l'ingresso di un elemento nuovo a loro scapito.

Questa legge, che serve egregiamente alle grandi imprese di trasporto e prima e più ancora a quei potenti monopoli che l'hanno suggerita e la reclamano, farà le sue prime vittime proprio nell'ambito del settore specifico in cui essa opererà direttamente, settore che i proponenti con molta speciosità vorrebbero far apparire come favorito, oltre che nel suo insieme, anche nelle singole componenti.

Indubbiamente la questione di un ridimensionamento quantitativo dell'autotrasporto merci si pone; ma essa va collegata con un profondo riordinamento generale del sistema, alla cui base stia un piano di massima che, prevedendo tutti gli aspetti del vasto problema, li armonizzi fra loro.

Una modifica del codice stradale, nel senso proposto, introdurrebbe, oggi come oggi, un ulteriore dannoso fattore di confusione in una situazione già ormai confusa e compromessa. La crisi dei trasporti, in conseguenza della cattiva politica che si è fatta, investe ormai tutto il sistema e non è soltanto congiunturale, ma cronica. Sono in crisi da anni i trasporti ferroviari, quelli marittimi, quelli fluviali; ora — si dice — entra in crisi, ed è vero, anche l'autotrasporto. Un altro nodo arriva al pettine, ma non vi arriva senza che siano state prese le debite precauzioni: era logico, era nella forza delle cose che, facendo la politica che si è fatta, a questo si dovesse appropiare!

E come si vorrebbe porvi rimedio? Con un espediente che peggiorerebbe sicuramente la situazione generale sotto ogni angolo visuale, e che sarebbe poi, *more solito*, il presupposto e l'antecedente di altri espedienti. Le ferrovie dello Stato, anche nell'ultimo esercizio, hanno dovuto registrare la contra-

zione del loro traffico in tonnellate trasportate, in carri e in tonnellate-chilometro, e hanno visto abbassarsi anche l'indice del percorso medio per tonnellata trasportata.

Desidererei che i colleghi riflettessero su questo fatto, di allarmante significato, nel momento in cui le ferrovie dello Stato stanno compiendo un poderoso sforzo di riassetto, di ammodernamento e di potenziamento delle loro strutture viarie e del loro materiale rotabile, secondo quel piano che unanimemente, onorevoli colleghi, con una scelta che fu — desidero sottolinearlo — una scelta del Parlamento, approvammo qualche anno fa e che verrà a costare al paese l'enorme cifra di 1.500 miliardi.

Abbiamo nell'azienda ferroviaria dello Stato un patrimonio del valore di oltre 5 mila miliardi, il cui buon uso viene di continuo frustrato dalle più sprovvolute decisioni di politica economica. Si badi che noi non siamo qui a reclamare una politica privilegiata a sostegno delle ferrovie; noi non contrapponiamo privilegio a privilegio, ma chiediamo che le ferrovie, che sono costate alla nazione tanti sacrifici e tanto denaro e non sono assolutamente un mezzo tramontato, siano messe nella condizione di assolvere alla loro funzione e vengano inquadrate in una riforma che le collochi al loro giusto posto (dico giusto e non privilegiato) rispetto agli altri mezzi di trasporto.

Spesso qui ci si richiama — e lo si è fatto abbondantemente in questa occasione — alle proposte e alle deliberazioni poste in essere nell'ambito della Comunità europea o in altri istituti di cooperazione e di consultazione internazionali.

Vorrei esortarvi, onorevoli colleghi, se non lo avete già fatto, a leggere il documento in cui, non molto tempo fa, venne espresso il punto di vista, in tema di politica europea dei trasporti, delle amministrazioni ferroviarie dei paesi membri della Comunità europea. Vi si trovano dichiarazioni come queste: « La adozione di misure isolate nel campo dei trasporti prima che la politica comune sia definita ed approvata costituirebbe un disconoscimento dello spirito e della lettera del trattato e non potrebbe essere giustificata con una semplice analogia fra quelle misure e quelle che il trattato prescrive in materie diverse da quella dei trasporti. Uno sviluppo inconsulto delle infrastrutture o del parco dei veicoli non si risolve, in definitiva, che in una superdotazione inutile e costosa, se esso non risponde a bisogni reali o programmati dopo uno studio economico approfondito ed obiettivo ». Si

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

raccomanda poi di curare l'economia dei mezzi, che si realizza « mediante una stretta coordinazione degli investimenti in funzione della loro redditività comparata ».

In tema di concorrenza è detto:

« Lo sviluppo della concorrenza nel campo dei trasporti non deve essere considerato come fine a se stesso, volto cioè a stabilire un "mercato comune dei trasporti", mercato comune non previsto dal trattato, ma semplicemente come mezzo per ottenere il minor costo possibile per la collettività.

« Affinché la concorrenza consenta effettivamente di raggiungere questo risultato bisogna: 1) che l'eguaglianza preliminare delle condizioni di partenza delle imprese che vengono a confronto renda questa concorrenza significativa; 2) che provvedimenti adeguati la preservino da eccessi di anarchia suscettibili di compromettere la stabilità e l'esistenza delle imprese di trasporto. È solo a queste due condizioni che il meccanismo classico della concorrenza fra imprese obbligate ad un equilibrio finanziario acquista intero il suo valore ».

Perdonatemi la lunga citazione, ma mi è sembrata necessaria per puntualizzare il problema.

Se queste direttive (sottoscritte dal nostro ministro dei trasporti) devono rappresentare per il nostro Governo, non dirò un impegno categorico, ma almeno un punto di riferimento, mi domando come mai tutta la politica italiana del settore vada clamorosamente in senso contrario ad esse. Spreco di mezzi, anarchia, alterazione, a vantaggio dei privati, di tutte le condizioni che il meccanismo classico della concorrenza presuppone: questi sono gli effetti complessivi della politica che i nostri governi hanno fatto fino ad ora, effetti che, come vedete, non si conciliano nemmeno lontanamente con le raccomandazioni avanzate nell'ambito comunitario.

Il bello è che le stesse considerazioni contenute nel documento che ho citato si ritrovano pari pari in un altro documento, anch'esso ufficiale, sottoscritto nientemeno che dal vicepresidente del Consiglio e da tre sottosegretari: nella relazione conclusiva dei lavori del comitato per la riforma delle ferrovie dello Stato, in cui si parte da una premessa precisa (che fa veramente a pugno con la posizione favorevole che il Governo ha assunto in ordine a questa proposta di legge) e cioè che « il risanamento economico ed un'efficiente riforma dell'azienda ferroviaria sono strettamente legati alla soluzione dei fonda-

mentali problemi della politica generale dei trasporti, perché la situazione delle ferrovie è in larga misura dipendente dall'esistente assetto economico, tecnico e legislativo dei trasporti terrestri e occorre quindi modificare quest'ultimo affinché quella possa migliorare ».

La relazione del comitato per la riforma ferroviaria mette dunque in evidenza la necessità di una preliminare puntualizzazione di tutti gli aspetti della riforma generale.

Anticipare, senza alcun valido elemento di giudizio, senza i necessari dati di raffronto tra settore e settore, una misura che dovrebbe essere fra gli oggetti di più severo vaglio di questa puntualizzazione è assurdo.

Volete, colleghi della maggioranza, seguire la tattica del fatto compiuto e del condizionamento preventivo? Volete implicitamente sconfessare ciò che ha affermato il comitato presieduto dall'onorevole Nenni? Volete dare la prova che ciò che viene scritto in documenti internazionali o in documenti ufficiali, sia pure solo preparatori di una riforma, si scrive per modo di dire o con tali riserve mentali da annullarne in partenza ogni significato?

Credo che nessuno voglia fingere di credere che, qualora si approvassero le variazioni del codice della strada che vengono qui proposte, si possa domani, occorrendo, tornare indietro, distruggendo situazioni consolidate o deludendo legittime aspettative.

Ciò che facciamo oggi pregiudica il futuro: sia questo un motivo di seria riflessione per quanti si preparano a votare in favore di questa legge.

Come ho già detto, il primo argomento dei proponenti, ripreso e svolto dai relatori, è questo: le direttive della Comunità economica europea sono pervenute a un risultato, se non definitivo, molto concreto, nel senso che è stata offerta agli Stati membri la possibilità di scegliere nel periodo transitorio, cioè fino al 1° gennaio 1970, tra il sistema, diciamo così, francese (13 tonnellate per assale semplice e 19 per assale doppio) e il sistema tedesco (10 tonnellate per assale semplice e 16 per assale doppio). La massima misura è già adottata da tutti i paesi della Comunità — lo abbiamo sentito ripetere anche adesso dall'onorevole Foderaro — per il traffico intercomunitario ed è da prevedere che diventerà la misura uniforme, tanto per i traffici interni quanto per quelli internazionali, a datare dal 1970.

Dall'ottava ed ultima relazione generale — che ho qui dinanzi, onorevole Foderaro — sull'attività della Comunità, apprendiamo che

nella sessione del 20 ottobre 1964 il Consiglio diede alla Commissione l'incarico di compilare un elenco delle strade degli Stati membri atte a sopportare veicoli aventi un carico di 13 tonnellate per asse. Sulla scorta di tale lista, in data 10 dicembre 1964, il Consiglio constatò come attualmente non esista rete stradale internazionale coerente, atta alla circolazione di tali veicoli.

Nella sessione del 9 marzo 1965 la Commissione trasmise al Consiglio un documento di lavoro che suggerisce una soluzione provvisoria di compromesso, mediante la quale, pur permettendosi fin da ora l'armonizzazione delle condizioni tecniche in ordine alle quali già esiste un accordo, verrebbe avanzata una riserva sulla soluzione definitiva in materia di peso massimo per assale e si lascerebbero nel frattempo coesistere i due sistemi attualmente in vigore. Altro che il risultato molto concreto di cui parlano i relatori! Ci troviamo di fronte ad una inequivocabile constatazione di carenza fatta da due organi di una comunità economica internazionale, i quali, dopo aver concordemente accertato la impossibilità di una unificazione dei pesi al massimo livello, non avevano, per ovvi motivi, altro *modus vivendi* da suggerire che il mantenimento dello *status quo*. Tale conclusione è stata imposta da uno stato di necessità e non può certo definirsi, come vogliono i nostri relatori, un « risultato concreto raggiunto ». La realtà che emerge dall'indagine comunitaria è questa e soltanto questa: non esiste una rete stradale internazionale coerente, atta alla circolazione di veicoli con le caratteristiche di peso che questo progetto di legge propone.

Di contro si rileva che il Governo e gli organi tecnici ministeriali non sollevano alcuna obiezione, anzi sono favorevoli al provvedimento. È strano che il Governo, il quale è solito non lasciare molto spazio all'iniziativa parlamentare, specie in materie come questa, sia stato quasi assente questa volta, non abbia preso parte attiva alle proposte presentando un proprio disegno di legge. Sarebbe comunque interessante sapere se il rappresentante del Governo italiano in seno al Consiglio dei ministri della Comunità economica europea abbia sollevato riserve allorché il Consiglio stesso, il 10 dicembre 1964, constatò l'inadeguatezza della rete stradale, o se invece si sia associato ai suoi colleghi nella constatazione.

FODERARO. La direttiva cui mi sono riferito è quella del 9 marzo del 1965, che è

stata adottata all'unanimità. Ella, invece, si rifà a documenti ormai superati.

MARCHESI. Le strade non sono certo diventate idonee nel giro di tre mesi. Se il rappresentante del Governo italiano il 10 dicembre 1964 si associò senza riserve ai suoi colleghi europei nella constatazione della inadeguatezza della rete viaria (e la Camera ha il diritto di saperlo), il Governo, non solo per motivi di coerenza, ma anche per le responsabilità che da ciò scaturiscono, ha il dovere di opporsi a questa proposta di legge. Rete stradale inadatta, infatti, vuol dire prospettiva di un sicuro aggravamento delle condizioni, già disastrose, della circolazione stradale.

Un altro argomento viene dedotto: in base agli accordi internazionali sui contingentamenti, già circolano nel nostro paese automezzi stranieri del tipo proposto. Nessuno vorrà cercare di convincerci che, date le condizioni della nostra rete stradale, questo non sia un grave inconveniente. Se si vuole, un inconveniente inevitabile, ma sempre un inconveniente, che va contenuto nei limiti più ristretti possibili e non va quindi esteso oltre la stretta necessità. Fortunatamente, giacché si tratta di autorizzazioni contingentate, il fenomeno è oggi quantitativamente ridotto e tale rimarrà anche quando, onorevole Foderaro, a decorrere dal 1° gennaio 1966, entrerà in vigore il cosiddetto « contingente comunitario ».

E dopo il quadriennio di prova che cosa faremo? Sulla soluzione definitiva, come ho già detto, vi è una riserva della stessa Comunità europea. Riesamineremo, a suo tempo, anche noi il problema, impegnando il Governo a ripresentarcelo nel quadro di una generale riforma dei trasporti e con il necessario corredo di dati e di informazioni che la sua soluzione esige.

Dico queste cose senza pregiudizio di quanto altro potrebbe esser detto circa la nostra posizione riguardo al mercato comune.

È stato sostenuto un altro argomento: ogni rinvio della soluzione definitiva provocherà uno stato di inerzia, per le attese e le incertezze che si verificheranno, sia fra gli autotrasportatori che devono acquistare i mezzi più idonei alla loro attività futura, sia nell'industria automobilistica che questi mezzi deve produrre.

La ragione può sembrare valida *prima facie*, ma, in fondo, non è prospettata meno artificiosamente delle altre. Innanzitutto, quali autotrasportatori trarranno vantaggio da questa legge? Lo abbiamo già visto. Per molti

dei piccoli autotrasportatori essa sarà il colpo di grazia verso il fallimento. Per le grandi imprese vi saranno invece profitti, aggiunti a profitti. Se la legge non verrà approvata, per queste grandi imprese non vi sarà un danno emergente, ma una semplice aspettativa di maggior lucro che verrà a cadere.

Ne patirà l'industria automobilistica? Le preoccupazioni concernenti questa industria sono state assai esagerate in quanto, in ogni caso, le incertezze riguarderebbero un solo tipo di autocarro, cioè quello di portata massima.

Vi è poi da osservare che in questi anni di continue e spesso convulse e vertiginose rivoluzioni tecnologiche, non esiste ramo dell'industria che non patisca incertezze e non subisca le conseguenze di esitazioni del mercato, di attese di orientamento e così via.

Che cosa dovremmo dire allora delle industrie di costruzioni di materiale ferroviario e di costruzioni navali? Le prime, ad esempio, il cui unico cliente sul mercato interno sono le ferrovie dello Stato, per più di un decennio hanno continuato a lavorare al 40 per cento della loro capacità produttiva. Il 1963 e il 1964 sono stati per esse anni relativamente felici perché ha avuto esecuzione la prima fase del programma decennale ferroviario e perché la congiuntura internazionale è stata abbastanza favorevole; ma già tornano a delinearsi gravi ed assillanti problemi per l'immediato futuro.

Non comprendiamo perché ci si debba preoccupare con tanto affanno solamente dell'industria automobilistica ed in relazione, oltretutto, ad un problema che non è in alcun modo decisivo per le sue sorti. Spero che nemmeno i relatori vorranno insistere su questo argomento perché esso sostanzialmente non è serio né imparziale. Onorevoli colleghi, mi pare che vi siano sufficienti ragioni per dire di no a questa proposta di legge e per rinviarne l'esame a quando si saranno maturati i fatti e compiuti gli atti che ci consentano di dare un giudizio più documentato e più circostanziato in ordine alla politica generale dei trasporti. Credo di aver dimostrato che l'approvazione di questa legge farebbe in generale un gran male, portando vantaggio solo a pochi gruppi e a poche persone. Mi auguro vivamente che ciò venga scongiurato dal voto della Camera. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Bima. Ne ha facoltà.

**BIMA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, varie e molteplici esigenze, d'ordine interno e internazionale, economiche, tecniche e financo politiche, saranno soddisfatte con l'auspicata approvazione della proposta di legge che è stata presentata dall'onorevole Foderaro e da chi vi parla. Naturalmente queste esigenze si ritengono soddisfatte per chi abbia il senso della realtà e della concretezza. Quando mancano tali presupposti il discorso che l'onorevole Foderaro ha fatto e che mi accingo a fare io, non può essere un discorso proponibile. E mi rendo conto come per l'onorevole Marchesi non vi sia posto per l'autocarro e per l'automobile, dal momento che l'onorevole collega si ostina a credere (e credo anche in buona fede) in un sistema politico ed economico che è molto lontano dal nostro e dalla nostra realtà; talché onorevole Marchesi, ascoltando il suo intervento, io pensavo a quello che tanti anni fa aveva detto un suo collega al Senato, allorquando affermava che lo Stato, che si identifica con la rotaia (ella ha fatto una brillante difesa d'ufficio d'un mezzo che oggi non è in discussione), non può scendere a patti con la strada, che chiaramente si identifica col capitale privato!

Naturalmente, quando le cose s'impostano in questo modo, io dico che siamo lontani dalla realtà. E non se l'abbia a male, onorevole Marchesi, se ancora una volta la cito e dico che, ascoltando il suo discorso, mi pareva di sentir parlare un sonnambulo che si fosse addormentato cinquant'anni fa al fischio d'una locomotiva. (*Commenti all'estrema sinistra*).

Sia detto una volta per tutte che questa proposta di legge non è nata in odio ad alcuno e non vuole certamente rendere più difficile la già grama vita dell'altro sistema di trasporto, cioè della rotaia. E neppure la nostra proposta di legge è scaturita da un capriccio dell'onorevole Foderaro o del sottoscritto. L'origine della proposta di legge sta nel riconosciuto progresso della tecnica. Naturalmente qualcuno lo nega, ma ciò significa negare l'evidenza. È proprio il riconosciuto progresso della tecnica che sollecita l'adozione di autoveicoli e di autocarri più potenti e capaci.

Come primo aspetto positivo della nostra iniziativa, occorre considerare che l'aumento delle portate è un elemento destinato indubbiamente ad abbassare il costo finale del trasporto, almeno in una economia libera e competitiva come la nostra. Tecnica ed economia,

infatti, si affiancano e si integrano vicendevolmente.

Né dobbiamo dimenticare, anche se viviamo in un momento di crisi delle nostre istituzioni europee (crisi che speriamo passeggera), che con l'approvanda legge si pone finalmente termine a tutto un passato di incertezze, di contraddizioni e perfino di assurdità negli atteggiamenti nostri in ordine al dispiegarsi di una comune politica europea dei trasporti.

Di questa politica si pongono le premesse fondamentali proprio con l'atto che la Camera si accinge a compiere. E con ciò noi non solo ci allineiamo in materia di pesi e di portate di autocarri con la maggior parte dei paesi membri della Comunità (Francia, Belgio, Lussemburgo), ma oserei dire che veniamo a determinare una scelta definitiva e irrevocabile in materia di politica comune dei trasporti per quanto attiene ai pesi e alle portate.

Si pongono così le premesse per l'instaurazione di norme comuni, destinate ad eliminare distorsioni che falsavano le condizioni di concorrenza fra i vettori dei diversi Stati della Comunità, e si dà soprattutto (e questo punto deve essere sottolineato) ai nostri autotrasportatori lo strumento con cui validamente competere con gli autotrasportatori esteri.

Vi è qualche settore di questa Camera che non ha mai creduto, anzi ha sempre ostacolato l'avvento di una comunità politica europea e che contrasta quindi la messa in comune anche dei trasporti. Naturalmente a costoro pare incredibile che si debbano instaurare delle norme comuni destinate a rendere più proficui gli scambi non soltanto di persone ma anche di cose.

Date le positive finalità di questo provvedimento, riesce difficile (soprattutto a chi, come me, ne è stato il sostenitore forse più accanito) rendersi conto perché esso si avvii con tanto ritardo verso la sua approvazione. L'onorevole Marchesi ha affermato, quasi individuando il peccato d'origine di questo provvedimento, che esso era voluto dagli autotrasportatori. Ebbene, non ho avuto difficoltà a dichiarare in Commissione, e ripeto ora in aula, che sostenendo queste tesi mi consideravo portatore di interessi, credo legittimi, di una grande categoria di operatori economici cui spetta la sostanziale paternità di questa proposta di legge, la quale perciò solo formalmente porta il mio nome. Mi onoro in questo momento di rappresentare questa categoria, ritenendo con ciò di non venire meno alle prerogative costituzionali del deputato

il quale rappresenta sì il paese, ma può al tempo stesso essere anche espressione di interessi legittimi quali sono appunto quelli di questa grande famiglia di lavoratori nel senso più pieno.

Voglio augurarmi che ella, onorevole sottosegretario, saprà valutare positivamente questa modesta ma sincera offerta di collaborazione che gli autotrasportatori hanno voluto avanzare attraverso la mia proposta di legge che, dopo tante traversie e polemiche (tutto è bene quel che finisce bene) sta per incontrare un pressoché generale consenso nell'area democratica della Camera dei deputati.

A questo punto è logico domandarsi perché mai gli autotrasportatori abbiano chiesto questi aumenti di portata. La risposta è semplice: perché era il solo modo onesto per bilanciare i costi di esercizio, notevolmente aumentati per la parte afferente al personale, evitando deprecabili inasprimenti tariffari che si sarebbero naturalmente ripercossi sui prezzi e quindi sul costo dei prodotti. A questo rilievo, valido sul piano interno, si accompagna poi, sul piano internazionale, quello relativo all'esigenza di assicurare una sufficiente difesa dei nostri autotrasportatori nei confronti dei concorrenti stranieri, i quali da tempo hanno adottato le portate alle quali solo ora stiamo per uniformarci.

Davanti all'alternativa fra un aumento delle portate o un aumento dei costi, con riflessi negativi sui prezzi interni e sulla competitività delle nostre imprese di trasporto, la scelta non poteva essere dubbia. Inoltre questo provvedimento non costa nulla; anzi crea le premesse non solo perché il costo dei trasporti possa diminuire ma anche perché il settore dei costruttori possa uscire dall'attuale stato di disagio causa della scarsità di vendita di autocarri.

Pur dopo l'approvazione di questo provvedimento la situazione dei nostri autotrasportatori sul piano internazionale permarrà difficile. Basti pensare che col 1° gennaio 1966 andrà in vigore, come ha ricordato anche lo onorevole Marchesi, il primo contingente di autorizzazioni di autotrasporto comunitario. Nella ripartizione di questo contingente, che per il primo anno prevede 880 autorizzazioni, il nostro paese figura agli ultimi posti. Sembra quasi incredibile, ma purtroppo è vero. All'Italia sono state attribuite soltanto 142 autorizzazioni, contro le 120 riconosciute alla Francia e alla Germania, le 176 dei Paesi Bassi e le 118 del Belgio.

L'Italia, che in tutti gli organismi comunitari ha una rappresentanza paritetica con la Francia e con la Germania, nel settore dell'autotrasporto conta molto meno dei Paesi Bassi e poco più del Belgio. Se per l'onorevole Marchesi questo significa dare un vantaggio alla ferrovia, io affermo che questo vantaggio è lesivo dei nostri interessi in quanto, assegnando al nostro paese un numero di autorizzazioni inferiore a quello, per esempio, attribuito ai Paesi Bassi, si dà la possibilità agli autotrasportatori esteri di svolgere una pericolosa concorrenza e quindi di mettere in crisi il nostro settore.

Penso però che queste deficienze siano da ascrivere alla totale assenza dagli organismi comunitari della categoria interessata (come ho avuto occasione di lamentare, con dati alla mano, in sede di Commissione) o peggio al fatto che negli organismi comunitari la rappresentanza degli autotrasportatori è affidata a persone che definirei spurie, perché non hanno i titoli per farsi portavoce della categoria. Anzi molto spesso, invece degli autotrasportatori, costoro rappresentano interessi che certamente sono legittimi (lo riconosco, onorevole Marchesi) ma antitetici. In tal modo si danneggia un fenomeno tipico della nostra civiltà come quello costituito dall'autotrasporto, il quale ha invece tutti i titoli per essere difeso, controllando circa il 75 per cento del trasporto globale delle merci.

Ho voluto soffermarmi su queste passate deficienze che si sono ripercosse a danno del nostro paese, per richiamare l'attenzione del Governo sulla materia e per incoraggiare i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici a prestare la loro attenzione al problema dell'autotrasporto almeno con la stessa sollecitudine con cui i due dicasteri seguono i pur ponderosi e altrettanto importanti problemi ferroviari.

Se il provvedimento, che mi pare abbia avuto il consenso del Governo, vuol significare che il potere esecutivo pone la sua attenzione ai problemi dell'autotrasporto, esso merita di essere sottolineato come il primo passo per una politica moderna dei trasporti.

Oltre tutto le incertezze governative in ordine ai problemi dei pesi e delle portate avevano contribuito a rendere più grave e drammatica la perdurante crisi del settore dei costruttori di autocarri e degli altri settori collegati. Rimosse, per fortuna, queste incertezze, penso che gli autotrasportatori possano procedere ora con tranquillità a rinnovare il loro parco, contribuendo così a far superare il punto morto della crisi in cui si dibatte

questo settore, crisi che ha pesanti conseguenze sulla occupazione operaia.

Chi vi parla, avendo la fortuna e, per certi versi, la sfortuna di vivere nel Piemonte, certamente non può non farsi portavoce della drammaticità di questa situazione, e non può quindi non vedere con favore un provvedimento destinato a creare le premesse perché il settore possa uscire dalla crisi in cui si dibatte. Basterebbe questo mio ultimo accenno per rimuovere ogni pur seria opposizione, ammesso che una seria opposizione vi possa essere, a questo provvedimento.

Vedo invece che preoccupazioni, e per di più poco valide, sono state espresse dall'estrema sinistra per motivare la reiezione del provvedimento in esame. La prima di queste preoccupazioni riguarda l'idoneità delle strade e del manto stradale alle maggiori portate proposte per gli autoveicoli. Non mi vorrei soffermare su questo punto perché a Bruxelles, a quanto mi è stato detto, quando dai nostri rappresentanti fu fatta presente una simile preoccupazione, essa suscitò non so se più illarità o stupore da parte delle altre delegazioni.

Già in Commissione mi permisi di intervenire su questo punto ad osservare che anche sul piano internazionale si era molto discusso, da parte dei tecnici, se fosse più dannosa per il manto stradale la portata degli autoveicoli o il gelo. La tecnica più moderna ha ormai riconosciuto che il maggior logorio del manto stradale non è dovuto tanto alla portata degli autoveicoli, quanto al gelo. Il che significa, se vogliamo restare aderenti alla tecnica, che le preoccupazioni relative all'aumento delle portate non hanno il benché minimo fondamento.

Certo, potrei anche accettare questa obiezione come valida se si potesse dimostrare che, quando un autoveicolo straniero di 13 tonnellate percorre le nostre strade e transita sui nostri ponti, acquisisce, per così dire, il dono dell'imponderabilità, oppure viene miracolosamente sorretto dagli angeli, magari rappresentati dall'onorevole Marchesi, che in questo caso dovrebbe essere proposto non soltanto come il tutore, ma come il santo degli autotrasportatori!

L'altra obiezione che si fa contro il provvedimento riguarda le ripercussioni negative che esso può avere sui trasporti di merci per ferrovia o sulla gestione dell'azienda ferroviaria in generale. Mi pare che con ciò stesso si tocchi veramente il fondo del problema che da tempo occupa e preoccupa la politica dei trasporti nel nostro paese; una politica veramente dominata da una fondamentale difesa

a oltranza della ferrovia, anche a costo, alle volte, di comprimere quelli che sono i giusti interessi di altri sistemi di trasporto, e in particolare di quello stradale.

Non voglio negare che la situazione dell'azienda ferroviaria sia delicata; riconosco che è legittimo, per il ministro dei trasporti, comportarsi come un buon padre di famiglia, con affetto del tutto particolare verso quel suo figlio legittimo che è appunto la ferrovia.

Le ferrovie sono pubbliche, gli automezzi sono privati e quindi dobbiamo accettare questo principio tanto più, poi, quando questo settore procura al Ministero dei trasporti tanti guai, come risulta evidente dall'analisi dei bilanci dell'azienda ferroviaria.

Ma quello che non si capisce è per quale motivo, invece di accettare la realtà attuale, e cioè il pluralismo dei mezzi di trasporto, in cui si estrinseca l'animo del moderno progresso che non si può in alcun modo cancellare, ci si ostini a connettere due cose che mi sembrano impossibili a congiungere e cioè il risanamento ferroviario con provvedimenti mortificanti per l'autotrasporto.

Mi sembra proprio questo il vizio di origine che inficia tutti i progetti di riforma dell'azienda ferroviaria, compreso l'ultimo, redatto sullo schema fallace, secondo cui, per migliorare le ferrovie non c'è altro mezzo che quello di togliere imperativamente alla strada parte del suo traffico. Oltre tutto, onorevoli colleghi, si tratta di una pietosa illusione, per non dire di una pietosa insania, che tanto ci è costata. A torto si può supporre che a tavola o con provvedimenti di legge (abbiamo visto quello che è accaduto in altri paesi) si possa costringere l'utente a seguire un sistema di trasporto piuttosto che un altro. Ma, vista nelle sue pratiche conseguenze, questa è solo la via attraverso cui si opera un grave dispendio di pubblico denaro e niente altro!

Comunque condivido l'asserzione dei relatori secondo cui questo provvedimento non danneggia per nulla le ferrovie così come da professore emerito ha dimostrato l'onorevole Foderaro: su questo punto non ho nulla da aggiungere perché tutto quello che potrei dire guasterebbe l'impeccabile dimostrazione da lui fatta.

Risolti, onorevoli colleghi, i problemi dell'aumento della portata per i nuovi veicoli e risolto anche il problema del carico massimo del treno che viene ridotto da 44 a 38 tonnellate (cosa che dovrebbe placare le preoccupazioni dei ferrovieri), resta un gravissimo problema da risolvere: quello del parco cir-

colante e cioè del possibile adeguamento delle portate degli autocarri in circolazione; adeguamento vivamente sentito dagli autotrasportatori e che io riconosco necessario se non si vuole svalutare un parco di decine di migliaia di autocarri e causare la rovina di decine di aziende. Anzi ho sentito dire da molti autotrasportatori che, se non fossero escogitati sistemi per un'equa rivalutazione delle portate del parco circolante, questo provvedimento sarebbe un disastro più grave di quello occorso alla categoria con il fallimento della società « Mediterranea ».

DEGLI ESPOSTI. Non si preoccupi troppo.

BIMA. Me ne preoccupo, invece, perché questo è un provvedimento molto importante e dovrete preoccuparvene anche voi, che assumete, come dite, la difesa degli interessi dei piccoli operatori. Infatti sono proprio i piccoli che non avrebbero più la possibilità di sostituire i loro automezzi essendo troppo svalutati.

DEGLI ESPOSTI. Noi difendiamo il paese reale, non quello fittizio.

BIMA. Ho sempre creduto, e l'onorevole Foderaro con me, che l'accettazione della mia proposta di far perno sulle 13 tonnellate per asse dovesse essere temperata dalle norme proposte dall'onorevole Foderaro per il parco circolante.

L'onorevole Foderaro, nel suo brillante intervento, ha sostenuto che, in base alla risoluzione comunitaria del 9 marzo 1965, o si accetta l'una o si accetta l'altra proposta. Mi pare che da questo punto di vista, ai sensi della direttiva C.E.E. n. 3, soluzioni intermedie in senso definitivo, non siano ammissibili. Però, accettata la soluzione definitiva delle 13 tonnellate per asse a me pare che siano necessarie norme transitorie, destinate a rendere meno brusco il passaggio dalle portate di 10 a quelle di 13 tonnellate, altrimenti si creerebbero grosse difficoltà. Credo che l'onorevole Foderaro pensasse ad una integrazione della sua e della mia proposta. In questo sono d'accordo. Ma ho veduto con stupore che, nonostante l'abbinamento delle due proposte, in realtà solo la mia è rimasta, e di quella di Foderaro non è rimasto che il nome. Poiché sono convinto che l'adozione della mia proposta di legge senza norme transitorie creerebbe grosse difficoltà, l'abbinamento non deve essere soltanto nominale, ma anche reale. Quindi se qualcuno ha voluto spingere fuori l'onorevole Foderaro, io vorrei invece pregarlo di reinserirsi e di aiutarmi ad elabo-

rare un testo accettabile da tutti. (*Interruzione del deputato Ariosto*).

Stando al testo della Commissione, verrebbero previste norme soltanto per i veicoli circolanti che superino le 38 tonnellate, cioè il treno ad otto assi, mentre nulla si dice in ordine all'aumento delle portate vigenti, tenendo presente che il due assi di 14 tonnellate arriva a 19 tonnellate con i nuovi veicoli, e il tre assi con 18 tonnellate arriva a 26 con i nuovi veicoli.

MANNIRONI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo presenterà un emendamento nel senso da lei richiesto.

BIMA. La ringrazio, onorevole sottosegretario, per l'attenzione e la premura che ella ha voluto dedicare a questo problema. Ciò evita alla categoria dure prese di posizione che sarebbero inevitabili qualora non fossero adottati adeguati provvedimenti. Anzi ritengo che, in carenza di essi, la categoria si batterebbe per l'adeguamento automatico, che non ritengo giusto né proponibile, in quanto potrebbero esservi veicoli non tecnicamente idonei, dato che qualcosa bisogna fare per eliminare il notevole divario esistente tra le portate dei nuovi veicoli e quelle dei veicoli attualmente in circolazione.

Mi sembra di avere esposto con chiarezza e spero con obiettività le ragioni che militano a favore delle modifiche da noi proposte al codice della strada. Termino manifestando il vivo apprezzamento della categoria per il sostegno dato dal Governo a questa proposta di legge e per l'attenzione che, nella stessa misura, vorrà certo dedicare agli altri ponderosi problemi che travagliano il settore: così come è dimostrato, del resto, dalle numerose proposte di legge presentate da tutti i settori politici e che tendono a migliorare le condizioni di vita della categoria degli autotrasportatori.

Gli autotrasportatori, per il ruolo che assolvono nella moderna società italiana, rappresentano interessi certamente settoriali ma che si inquadrano negli interessi più generali del paese: sicché, a mio avviso, la categoria merita di essere sostenuta da parte del Parlamento e del Governo. Inoltre, devo aggiungere che si tratta di veri ed autentici lavoratori che dispiegano tutte le loro energie affinché il processo di sviluppo dell'economia nazionale proceda di pari passo con la elevazione ideale e sociale del nostro paese. (*Applausi al centro*).

### Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto e invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(*I deputati segretari numerano i voti*).

### Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Naldini. Ne ha facoltà.

NALDINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, credo che possiamo meglio valutare il significato del voto che la Camera si appresta ad esprimere sulla proposta di legge al nostro esame, se andiamo a rileggere insieme alcuni numeri del giornale della Fiat, nei giorni nei quali a Torino aveva luogo l'ultima edizione del «salone dell'automobile». Il 3 novembre, per esempio, quinta pagina, sottotitolo all'articolo di apertura: «Nel settore dei veicoli industriali: il mercato, attende la nuova regolamentazione». Ed ecco ciò che scrive nell'articolo Remo Lugli: «Passando a parlare dei veicoli industriali, l'ingegner Minola ha ricordato che questo settore in Italia, e forse anche in altri Stati europei, è per il momento il grande malato». Fra le cause, secondo il dirigente della Fiat, sta, come si legge nell'articolo, «il fatto che da un anno e mezzo grava l'incertezza sulla nuova regolamentazione dei pesi e delle misure che i veicoli industriali devono avere». E continua l'ingegner Minola: «Davanti al nostro Parlamento c'è una legge; speriamo che venga approvata nel mese di novembre, così da darci la possibilità di superare questo periodo di incertezza».

Ma nella stessa pagina de *La Stampa* del 3 novembre ecco un articolo a firma Ferruccio Bernabò nel quale, riprendendo l'argomento degli autocarri, si legge che comunque in attesa della legge «i costruttori italiani di veicoli industriali hanno preparato automezzi già impostati su questo logico orientamento» (quello, per intenderci, che oggi la maggioranza ci propone). «Un atto di fede — prosegue l'articolista — e di coraggio, che ne dimostra la consapevole determinazione».

Ma la Fiat ritorna sull'argomento il giorno dopo, ed il contenuto dell'articolo non lascia dubbi sul significato che gli si deve dare: «Le fabbriche hanno già preparato i modelli in base alla legge che deve essere approvata», dice il titolo. E nell'articolo si legge che la Fiat ha già prodotto un nuovo autocarro a tre

assi con portata superiore a 18 tonnellate (superiore, vale a dire, a quella prevista dall'attuale legislazione italiana).

Ed ecco cosa si legge nel titolo di prima pagina dell'articolo apparso su *La Stampa* in data 6 novembre dedicato alla visita del Presidente del Consiglio: l'onorevole Moro « assicura il sollecito esame della legge sugli autocarri per favorire una ripresa produttiva in questo settore ».

Ci possiamo, dunque, meravigliare, onorevoli colleghi, se il progetto di legge che oggi stiamo esaminando è passato avanti a tanti altri che da mesi (o da anni, in certi casi!) fanno anticamera?

In una recente occasione un deputato della maggioranza — replicando ad una richiesta dell'opposizione di sinistra volta a far porre in discussione una legge interessante una vasta e sfortunata categoria di cittadini — affermava che l'ordine di precedenza nella discussione delle proposte di legge deve essere regolato sulla base degli impegni programmatici del Governo e sulla scorta delle scelte di priorità fissate dalla maggioranza governativa.

La tesi è inaccettabile (vi dirò, anzi, onorevoli colleghi, che in quella occasione mi rammaricò non poco il fatto che nessun deputato della maggioranza abbia sentito il bisogno di levare la propria voce in difesa delle prerogative del Parlamento!); la tesi è inaccettabile, dicevo; comunque è l'opinione di un deputato governativo.

Ora, alla luce del presente dibattito, partendo dalla ricordata tesi del collega a proposito di precedenza, che cosa dovremmo concludere? Che il problema della nuova regolamentazione dell'articolo 33 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale è assai più importante o perlomeno merita priorità, secondo la maggioranza, rispetto, per esempio, al problema della giusta causa nei licenziamenti individuali, al problema delle regioni, a quello degli invalidi del lavoro, a quello dell'assegno ai vecchi combattenti della guerra 1915-18 e via di seguito.

Dobbiamo meravigliarcene? Noi del partito socialista italiano di unità proletaria non ce ne meravigliamo. Fin dal suo sorgere abbiamo qualificato l'attuale maggioranza per quello che sarebbe stata. I fatti — si fa per dire! — del centro-sinistra ci hanno dato piena, puntuale ragione. Nell'anno 1965, onorevoli colleghi, non diversamente che nel 1955 o nel 1950, un desiderio della Fiat, una sollecitazione dell'ingegner Pesenti — quello del cemento e della Lancia — è qualche cosa di più di un desiderio o di una sollecitazione per

il Governo italiano. A Torino probabilmente si stanno ancora smontando le attrezzature pubblicitarie della Fiat al « salone dell'automobile », ed ecco che la Camera è convocata per discutere attorno a un argomento che è stato oggetto di sollecitazioni, di pesanti sollecitazioni da parte dei dirigenti del grande monopolio. Non ce ne meravigliamo, ripeto. La storia del centro-sinistra, d'altra parte — non è un mistero — prende le mosse da una scelta della Fiat, scelta sulla quale, a distanza di qualche anno, sta ormai allineandosi la stragrande maggioranza del mondo industriale italiano e per esso la Confindustria. Scrive al riguardo *l'Espresso* del 21 novembre sotto il titolo: « Costa ritorna alla Confindustria »: « A dieci anni di distanza dalla sua sostituzione con Alighiero De Micheli, una delegazione composta dai maggiori industriali italiani si è recata da lui » (cioè dal dottor Costa) « per pregarlo di riassumere la guida della confederazione. Che fosse tempo di cambiare politica e insieme alla politica le persone che la facevano, lo aveva ammesso lo stesso Cicogna — prosegue l'articolo — già un anno fa, alla vigilia dell'ultima assemblea confederale. Ci siamo compromessi troppo contro il Governo di centro-sinistra, aveva convenuto, ed è meglio cominciare ad assumere un atteggiamento più prudente e più distensivo ». Non più fischi ai ministri che presenzieranno alle assemblee della Confindustria, dunque, non più crociate contro il Governo di centro-sinistra. Il partito socialista italiano al governo non fa più paura. Nei giorni nei quali si svolgeva a Roma il recente congresso socialista persino *La Notte* aveva modificato il linguaggio nei confronti del centro-sinistra. L'unico appunto per Pietro Nenni era quello — nei titoli e negli articoli del quotidiano di Pesenti — di aver imboccato con quasi venti anni di ritardo la strada che l'onorevole Saragat gli aveva suggerito fin dal 1947!

Non più fischi ai ministri, dicevamo. L'opinione della maggioranza degli industriali italiani è che sia necessario riprendere una posizione di collaborazione nei confronti del Governo. È opinione ormai predominante che sia necessario operare dall'interno del centro-sinistra, guidarne le scelte, assumere l'iniziativa della programmazione economica.

E chi è stato l'artefice dell'operazione che dovrebbe riportare Costa alla direzione della Confindustria o, comunque, l'artefice della « svolta » della massima organizzazione padronale italiana? Valletta, e non poteva essere che il professor Valletta, l'uomo che per pri-

mo si rese conto che la difesa del capitalismo italiano passava anche attraverso la collaborazione fra la democrazia cristiana e i socialisti (*Interruzione del deputato Servello*); l'uomo che capì che era necessario rompere l'unità del partito socialista e portare la sua ala autonomista in una nuova maggioranza che permettesse di prolungare nel tempo il potere dei monopoli e favorisse il massimo di frantumazione possibile dell'unità politica e sindacale dei lavoratori italiani.

Nessuna meraviglia quindi se una sollecitazione della Fiat è stata accolta con tanta cortese sollecitudine dalla maggioranza. Meraviglia, no; mi sia permesso però di osservare che in questo caso non ci si è neppure preoccupati di salvare la forma. E si trattasse solo di un problema di forma! Il fatto grave è un altro. Il fatto grave, a mio avviso, è che non ci si preoccupa di salvaguardare gli interessi del paese.

Queste proposte di legge pongono il Parlamento di fronte al dilemma: tutelare gli interessi del paese e quindi respingere la nuova regolamentazione proposta dalla Fiat oppure, tenuto conto che già i costruttori italiani hanno in produzione veicoli industriali di portata superiore a quella permessa, approvare le modifiche proposte.

Signor Presidente, mi permetto di affermare che nella discussione di questo progetto di legge la Camera vede limitata la sua libertà di valutazione e di decisione da una scelta operata in anticipo dalla Fiat, scelta della quale — non nascondiamocelo — una parte dei suoi settori non potrà non tener conto. Ci troviamo di fronte ad un esempio concreto di ratifica: solo che in questo caso non si tratta di ratificare un decreto del Governo, ma di dar valore di legge ad una decisione presa in precedenza dal consiglio d'amministrazione di una società privata. (*Interruzione del deputato Servello*).

E veniamo al progetto di legge. Ci dice la relazione presentata per conto della IX e della X Commissione dagli onorevoli Francesco Cavallaro e Sammartino: è necessario modificare l'attuale regolamentazione dei pesi per autocarri per ragioni di economicità, del costo dei trasporti, per ridare impulso all'attività dei costruttori di autoveicoli e perché questa è l'indicazione che ci proviene dalla C.E.E. Se il Parlamento — si aggiunge — non adeguasse i limiti posti dalla legge a quelli proposti dalla C.E.E., il nostro paese subirebbe un grave contraccolpo sul terreno della competitività con le altre case costruttrici europee.

La relazione termina tranquillizzando la Camera per quanto concerne le ripercussioni della nuova regolamentazione proposta sul traffico ferroviario di merci. Secondo i due colleghi relatori, infatti, le ferrovie temerebbero unicamente la concorrenza degli autotreni (e la portata di questi verrebbe diminuita in base alla proposta della C.E.E.) e non la concorrenza degli autoveicoli in genere. Quindi nessun timore: la Camera faccia propria — ci si dice — la soluzione B suggerita dalla C.E.E., soluzione che, com'è noto, porterebbe all'aumento da 10 a 13 tonnellate per gli autoveicoli ad asse semplice, da 14,5 a 19 tonnellate per i veicoli ad asse doppio, da 14 a 19 tonnellate per i veicoli a due assi, da 18-22 a 26 per quelli a tre assi e più e da 32 a 38 tonnellate per gli articolati. L'unica voce che dovrebbe diminuire, ripeto, è quella per gli autotreni: da 44 a 38 tonnellate.

Ma soffermiamoci su quest'ultima affermazione della relazione: le ferrovie non temono la concorrenza dei veicoli in genere, dicono gli onorevoli Cavallaro e Sammartino; e l'argomento è stato ripreso anche dagli onorevoli colleghi di maggioranza intervenuti finora nel dibattito. Chi dovesse leggere questa affermazione senza avere una sufficiente conoscenza dei problemi del trasporto nel nostro paese sarebbe evidentemente portato a ritenere che in Italia le ferrovie abbiano una posizione di assoluta preminenza rispetto all'iniziativa privata. La verità è invece un'altra! Vediamo infatti alcuni dati di raffronto sulla ripartizione del traffico interno merci nei paesi del M.E.C. secondo i vari modi di trasporto. Le ferrovie italiane occupano il penultimo posto nella graduatoria dei paesi del M.E.C. per quanto riguarda la percentuale di traffico merci rispetto al totale del traffico interno. Fatto 100 il totale del traffico merci, nel nostro paese, il 72 per cento avviene su strada, l'un per cento per idrovia e solo il 27 per cento per ferrovia. In Germania la ferrovia ha invece il primato sulla strada con il 42 per cento rispetto al 29 per cento; in Belgio è maggiore il traffico su strada ma il rapporto è assai più equilibrato: 32 per cento la ferrovia, 41 per cento la strada. In Francia è ancora la rotaia ad occupare il primo posto con il 59 per cento rispetto al 30 per cento della strada. Solamente i Paesi Bassi hanno un traffico merci per ferrovia inferiore a quello del nostro paese. È necessario però tener conto delle condizioni ambientali. Basti ricordare, infatti, che nei Paesi Bassi il 72 per cento del traffico avviene per idrovia. Il rapporto ferrovia-strada è comunque rispettivamente del 12 e del 16 per

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

cento sul totale. Dunque, onorevoli colleghi, in nessun paese della Comunità il traffico merci per strada raggiunge o si avvicina al 72 per cento del totale.

Dalle cifre che ho ricordato appare anzi che in nessun paese della Comunità il traffico per strada raggiunge almeno la metà del totale. La percentuale più alta, dopo quella italiana, risulta infatti essere quella belga con il 41 per cento. In Italia, dunque, ci troviamo di fronte ad una progressiva diminuzione dell'incidenza dell'area pubblica del trasporto rispetto a quella privata. E ciò non è avvenuto a caso. La politica dei governi succedutisi dal 1947 è sempre stata orientata a favorire la grande industria automobilistica anche a detrimento di altre attività. Le autostrade hanno tolto miliardi al bilancio dello Stato mentre alle ferrovie si sono riservate le briciole per molti anni e, anche queste, talvolta, almeno in passato, sono state assorbite dalle realizzazioni di prestigio.

Dalla mia provincia, quella di Bergamo, ogni mattina partono migliaia di operai e impiegati stipati in vecchie carrozze. Non so quanto li potrà consolare il fatto che il signor ministro dei trasporti o noi, onorevoli colleghi, possiamo però avvalerci dell'aria condizionata che ci offre, per i nostri viaggi settimanali, il « settebello » !

Il provvedimento che la maggioranza di centro-sinistra e le destre ci propongono viene ad aggiungersi ad altri atti già compiuti o preannunciati della stessa natura e che sono indicativi della politica che il Governo intende portare avanti nel settore dei trasporti.

Per esempio, recentemente il Governo, per bocca del suo ministro dei trasporti, senatore Jervolino, ha tranquillizzato gli autotrasportatori dando loro formale assicurazione che mai lo Stato allargherà la propria sfera di attività nel settore dei trasporti. Si sa anzi che il Governo è intenzionato ad assicurare alla gestione privata altri traffici ed altre linee.

Infine, è necessario ricordare il proposito, il tentativo di arrivare ad un aumento delle tariffe.

Si appalesa, dunque, sempre più la continuazione di una linea governativa che si muove in senso contrario a quello che anche nel recente passato (nel congresso della Confederazione generale italiana del lavoro, per esempio) gli stessi dirigenti socialisti hanno rivendicato: la linea volta a favorire la priorità del trasporto pubblico su quello privato, attraverso il coordinamento e la selezione degli investimenti nelle infrastrutture,

dando la preminenza alle spese e alle decisioni che corrispondono agli interessi della collettività, alla utilità sociale e alle esigenze di sviluppo economico.

Viene avanti anche con questa proposta una linea contraria a quella sostenuta dai lavoratori quando, attraverso i loro sindacati, rivendicano l'esigenza di una nuova disciplina degli automezzi in concessione e dell'autotrasporto merci che conferisca alle linee private una funzione sussidiaria rispetto alla preminente iniziativa pubblica.

Ma, si dice, la nuova regolamentazione è necessaria per armonizzarci con gli orientamenti della C.E.E. in quanto i carichi assiali previsti dalle nostre leggi sono inferiori a quelli degli altri paesi europei.

È necessario non dimenticare che la nostra regolamentazione in materia non è nata a caso. I limiti dei carichi assiali corrispondono o dovrebbero corrispondere a un complesso di circostanze.

Innanzitutto bisogna considerare la particolare conformazione geografica del nostro paese, che la costruzione delle autostrade non ha evidentemente potuto modificare. In secondo luogo, non va trascurato il fatto che la questione dei carichi assiali rappresenta un aspetto della più grande generale normativa del trasporto.

È un fatto che l'autotrasporto in Italia gode di una condizione di assoluto privilegio nei confronti di quasi tutti i paesi della C.E.E.: situazione di assoluto privilegio che spiega il rapporto strada-rotai che ho prima ricordato attraverso il commento di alcuni riferimenti percentuali. È noto, per esempio, che in Germania e in Francia l'autotrasporto è assoggettato a gravami e limitazioni che rendono le condizioni di chi lo esercita più vicine a quelle in cui si svolge la gestione ferroviaria. Non solo: il riferimento che fa la relazione al compromesso della C.E.E. costituisce quanto meno una forzatura, perché l'accordo — come d'altronde la stessa relazione non può non riconoscere — è tuttora « in frigorifero », proprio per le perplessità che l'armonizzazione delle diverse regolamentazioni suscita in seno a ciascuno dei sei paesi della Comunità.

E allora, onorevoli colleghi, ecco che ritorniamo alla Fiat. L'industria italiana dell'automobile e gli autotrasportatori, quelli grossi, premono per avere altre porzioni di traffico a detrimento dell'azienda di Stato delle ferrovie. E l'operazione ancora una volta non è indolore per la collettività nazionale, anche se a prima vista ciò non appare, in quanto la

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

regolamentazione proposta non sollecita alcun investimento da parte del tesoro. Ed è questo un problema quasi del tutto trascurato nella relazione.

I colleghi Francesco Cavallaro e Sammartino si limitano a dire che « non possono non essere motivi di tranquillità piena, e il fatto che già ora e senza alcun danno specifico circolano in Italia automezzi stranieri... con portate quali quelle previste dal provvedimento, e il fatto che il Governo e gli organi tecnici ministeriali preposti al traffico stradale non sollevano alcuna obiezione e sono favorevoli all'auspicato aumento ».

Ora, mi permetto di credere che i colleghi Cavallaro e Sammartino abbiano voluto fare dell'umorismo. Come è possibile, infatti, costruire una tesi su una tale enunciazione, quando proprio recentemente è stato scientificamente accertato che la durata delle strade (massicciata e manto stradale) è in stretto rapporto con il peso gravante sull'asse del mezzo ?

I colleghi relatori non possono non tener conto del fatto che proprio in questo periodo sono in corso in altri paesi (particolarmente negli Stati Uniti e nella Germania federale) massicci investimenti nel campo dei trasporti su rotaia a lunga distanza, e sono sotto stato d'accusa i trasporti su strada, particolarmente quelli su media e lunga distanza mediante autocarri pesanti; e che le accuse sono fondate sul piano tecnico e su quello economico.

La ragione della polemica è dovuta alle conclusioni alle quali è pervenuta una apposita commissione americana incaricata di effettuare — con la supervisione di quella accademia nazionale delle scienze — rilievi sperimentali allo scopo di valutare in termini quantitativi precisi l'usura delle strade e dei relativi manufatti sottoposti al traffico di veicoli di varie caratteristiche.

La messa a punto del programma e il complesso dei rilievi sperimentali hanno occupato quattro anni (dal 1956 al 1960); due anni sono occorsi per la interpretazione dei rilievi e la stesura della relazione conclusiva. Ebbene, onorevoli colleghi, da questo rapporto risulta che i danni recati da un veicolo alla strada e ai relativi manufatti crescono alla quarta potenza del peso che grava su ogni asse.

Il risultato dell'entrata in vigore della nuova regolamentazione proposta dalla maggioranza non potrebbe quindi non essere un ulteriore aggravio delle spese che lo Stato deve sostenere per la manutenzione delle strade.

Anche in questo campo ci si prepara dunque a rafforzare ancor più una situazione già di per sé assurda. Lo Stato socializza le spese e privatizza i guadagni. In altre parole, gli autotrasportatori si preparano a guadagnare di più, accollando sulle spalle della collettività le maggiori spese derivanti da un più rovinoso utilizzo delle strade comunali, provinciali e nazionali. La conseguenza è ovvia: altri soldi vengono tolti alle ferrovie — le quali devono invece accollarsi per intero l'onere per la manutenzione delle rotaie — e vengono regalati (mi sembra la parola esatta!), seppure attraverso un giro contabile apparentemente indipendente, all'iniziativa privata: alla grande iniziativa privata, intendiamoci.

Sembra a me che nel caso di questa proposta di legge ricorrano elementi obiettivi sufficienti per giustificare il suo non accoglimento, o per lo meno un rinvio in attesa che vengano approfonditi studi attendibili sulle sue possibili conseguenze — studi che la relazione non cita — nel quadro di concrete e generali proposte sul problema dei trasporti.

Questo è ciò che ci auguriamo noi deputati del partito socialista italiano di unità proletaria.

#### Risultato della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico il risultato della votazione segreta sulla proposta di legge:

FABRI FRANCESCO ed altri: « Modifica alle norme relative ai concorsi magistrali ed all'assunzione in ruolo degli insegnanti elementari » (426):

Presenti e votanti . . . .	345
Maggioranza . . . . .	173
Voti favorevoli . . . .	215
Voti contrari . . . . .	130

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abenante	Armato
Alba	Assennato
Albertini	Astolfi Maruzza
Alessi Catalano Maria	Averardi
Alicata	Azzaro
Alpino	Badaloni Maria
Amadei Giuseppe	Balconi Marcella
Amasio	Baldani Guerra
Amatucci	Baldi
Ambrosini	Baldini
Ariosto	Barbaccia
Armani	Barberi
Armaroli	Barbi

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

Bardini	Cappello	Dosi	Leone Raffaele
Baroni	Cappugi	Dossetti	Lettieri
Bártole	Capua	Elkan	Levi Arian Giorgina
Rasile Giuseppe	Carocci	Ermini	Lezzi
Basile Guido	Carra	Fabbri Francesco	Lizzero
Bassi	Cassiani	Fabbri Riccardo	Lombardi Riccardo
Battistella	Castelli	Fasoli	Lombardi Ruggero
Bavetta	Catella	Ferrari Aggradi	Longoni
Beccastrini	Cattaneo Petrini	Ferrari Riccardo	Loperfido
Belci	Giannina	Ferrari Virgilio	Lucchesi
Bemporad	Cavallaro Francesco	Ferri Giancarlo	Lusóli
Beragnoli	Cengarle	Ferri Mauro	Magno
Berlingúer Mario	Chiaromonte	Fiumanò	Mancini Antonio
Berloffa	Coccia	Foderaro	Mannironi
Bernardi	Cocco Maria	Folchi	Marangone
Bernetic Maria	Codacci Pisanelli	Fornale	Marchesi
Berretta	Colasanto	Fortuna	Marotta Vincenzo
Bertè	Colleoni	Fracassi	Marras
Bertinelli	Colleselli	Franceschini	Martini Maria Eletta
Bettiól	Colombo Renato	Franchi	Marzotto
Biaggi Francantonio	Corghi	Franco Raffaele	Maschiella
Biaggi Nullo	Corona Giacomo	Franzo	Matarrese
Biagini	Cossiga	Fusaro	Mattarelli
Biagioni	Cottone	Gagliardi	Maulini
Biancani	Cuttitta	Gasco	Mazza
Bianchi Fortunato	D'Alessio	Gáspari	Mazzoni
Bianchi Gerardo	Dall'Armellina	Gatto	Melloni
Biasutti	Dárida	Gerbino	Mengozi
Bignardi	De Capua	Gex	Merenda
Bima	De' Cocci	Ghio	Messe
Bo	De Florio	Giachini	Mezza Maria Vittoria
Boldrini	Degan	Giolitti	Migliori
Bologna	Degli Esposti	Giorgi	Miotti Carli Amalia
Bonaiti	Del Castillo	Girardin	Monasterio
Bonea	De Leonardis	Gitti	Montanti
Borghi	Delfino	Giugni Lattari Jole	Moro Dino
Borra	Della Briotta	Goehring	Mussa Ivaldi Vercelli
Borsari	Dell'Andro	Golinelli	Naldini
Bosisio	Demarchi	Gombi	Nannini
Botta	De Maria	Gorreri	Nannuzzi
Bottari	De Marzi	Greppi	Napolitano Francesco
Brandi	De Meo	Grezzi	Natoli
Breganze	De Mita	Grimaldi	Natta
Bressani	De Pascális	Guariento	Negrari
Brighenti	De Ponti	Guerrieri	Nicoletto
Bronzuto	De Zan	Guerrini Giorgio	Nicosia
Busetto	Diaz Laura	Gui	Origlia
Buttè	Di Benedetto	Gullo	Pacciardi
Buzzi	Dietl	Hélfer	Pagliarani
Caiati	Di Lorenzo	Imperiale	Pala
Caiazza	Di Mauro Ado Guido	Isgro	Pasqualicchio
Calvaresi	Di Mauro Luigi	Jacazzi	Passoni
Calvetti	Di Piazza	Làconi	Patrini
Calvi	D'Ippolito	Laforgia	Pella
Camangi	Di Primio	Lama	Pellegrino
Canestrari	Di Vittorio Berti Bal-	Landi	Pennacchini
Cannizzo	dina	La Penna	Pertini
Cantalupo	D'Onofrio	Leonardi	Pezzino

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

Piccinelli	Serbandini
Picciotto	Seroni
Piccoli	Servadei
Pierangeli	Sforza
Pietrobono	Sgarlata
Pintus	Silvestri
Poerio	Sinesio
Prearo	Sorgi
Pucci Emilio	Spagnoli
Pucci Ernesto	Speciale
Quintieri	Spinella
Racchetti	Stella
Radi	Sullo
Raffaelli	Tàntalo
Rampa	Taverna
Raucci	Tedeschi
Re Giuseppina	Tenaglia
Reale Giuseppe	Terranova Corrado
Reggiani	Terranova Raffaele
Riccio	Titomanlio Vittoria
Rinaldi	Togni
Ripamonti	Tognoni
Roberti	Toros
Romanato	Tozzi Condivi
Romeo	Truzzi
Rosati	Urso
Rossi Paolo Mario	Usvardi
Rossinovich	Vaja
Ruffini	Valiante
Russo Vincenzo	Valori
Mario	Venturoli
Salvi	Veronesi
Sammartino	Vetrone
Sangalli	Vianello
Sanna	Vicentini
Sarti	Villa
Savio Emanuela	Villani
Scaglia	Vincelli
Scalia	Zaccagnini
Scarlato	Zanibelli
Scionti	Zanti Tondi Carmen
Scotoni	Zappa
Scricciolo	Zincone
Secreto	Zóboli
Sedati	Zugno
Semeraro	

*Sono in congedo* (concesso nelle sedute precedenti):

Alessandrini	Cortese
Amodio	Di Leo
Antoniozzi	Forlani
Arnaud	Gennai Tonietti Erisia
Bisantisi	Iozzelli
Bova	Martino Edoardo
Buffone	Natali
Cavallaro Nicola	Nucci
Colombo Vittorino	Pedini

Sabatini	Spádola
Scarascia	Vedovato
Simonacci	

(concesso nella seduta odierna):

Barba	Di Giannantonio
Cassandro	Graziosi

**Approvazioni in Commissione.**

**PRESIDENTE.** Nelle riunioni di stamane delle Commissioni in sede legislativa sono stati approvati i seguenti provvedimenti:

*dalla IV Commissione (Giustizia):*

« Introduzione di registratori magnetici nel processo penale » (*Modificato dalla II Commissione del Senato*) (2465-B);

*dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):*

**AMODIO:** « Modifica della legge 15 novembre 1964, n. 1162, relativa alla istituzione di una addizionale all'I.G.E. » (2057), *con modificazioni*;

« Istituzione di una indennità per il personale dell'Ispettorato generale della aviazione civile in servizio negli aeroporti, in sostituzione della partecipazione a mense gratuite di servizio dell'aeronautica militare » (*Approvato dalla VII Commissione del Senato*) (2693);

*dalla VII Commissione (Difesa):*

**DI GIANNANTONIO:** « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare alla frazione di Pietransieri del comune di Roccaraso » (578), e **GIORGI** ed altri: « Deroga al termine di cui all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione di proposta di concessione di ricompensa al valor militare alla frazione di Pientrasieri del comune di Roccaraso » (2556), *in un testo unificato e con il titolo:* « Deroga all'articolo 12 del decreto legislativo luogotenenziale 21 agosto 1945, n. 518, per la presentazione della proposta di concessione di medaglia d'oro al valor militare alla frazione di Pietransieri del comune di Roccaraso » (578-2556).

**Si riprende la discussione.**

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Beragnoli. Ne ha facoltà.

**BERAGNOLI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, un osservatore superficiale, un cit-

ladino qualsiasi che non sia addentro alla politica e alle questioni che si dibattono in quest'aula e nell'altro ramo del Parlamento, potrebbe certamente ritenere che la legge in discussione rientri nella categoria di quei provvedimenti che si è soliti denominare « legghine », la cui importanza cioè è molto particolare e limitata. D'altra parte, anche se questo stesso cittadino, osservatore non superficiale, ma sempre estraneo al mondo della politica e dell'economia e alle « segrete cose » (permettetemi di chiamarle così) di questa Assemblea, si fosse premurato di leggere la relazione degli onorevoli Cavallaro e Sammartino, sarebbe portato a considerare questa legge un provvedimento di limitata importanza, perché tale si è tentato di farlo apparire da parte della maggioranza nelle Commissioni riunite lavori pubblici e trasporti e da parte dello stesso Governo, durante tutto l'iter che le due proposte di legge all'ordine del giorno della seduta odierna della Camera hanno seguito prima di giungere alla discussione in aula.

Del resto, anche dal punto di vista procedurale si è tentato di fare approvare questa legge in poche sedute di due Commissioni riunite in sede legislativa: tentativo che è stato da noi sventato (e non potevamo fare diversamente).

La legge, dal nostro punto di vista — e in realtà dovrebbe essere così per tutti — è estremamente importante. Per questo, in base al regolamento, abbiamo chiesto la rimessione all'aula, affinché ogni gruppo assumesse precise e nette le proprie responsabilità. Al contrario infatti di quanto si è tentato di far apparire, l'importanza della legge deriva dal fatto di toccare in pieno il problema dei trasporti, e, a nostro giudizio, essa è sintomaticamente illuminante rispetto all'indirizzo che il Governo intende seguire in questo settore, che senza dubbio è uno dei più importanti nella vita economica e sociale del nostro paese.

Il settore dei trasporti e delle vie di comunicazione ha una sua duplice funzione: di infrastruttura dell'economia del paese e di essenziale servizio pubblico. Esso comprende il settore delle costruzioni viarie, ferroviarie, stradali, idroviarie, portuali, marittime e lacuali. Comprende quella parte dell'economia che si occupa della produzione dei mezzi di trasporto e di esercizio del servizio di trasporto. Incide sul totale degli investimenti lordi per il 17 per cento, e ad esso sono profondamente interessate la classe operaia, le grandi masse lavoratrici, sia nella loro funzione di

produttori — cioè di lavoratori delle imprese di costruzione delle opere viarie, di lavoratori dipendenti dalle fabbriche dei mezzi di trasporto, di lavoratori delle aziende esercenti il servizio di trasporto — sia come utenti.

A quest'ultimo proposito, mi riferisco a quelli che vengono definiti « i pendolari », ai lavoratori dei grandi centri urbani che abitano a decine di chilometri di distanza dai luoghi di lavoro, e per i quali l'utenza di un sano mezzo di trasporto è indispensabile per una vita più civile di quella che sono costretti a condurre. I lavoratori sono interessati a questo settore dei trasporti anche come consumatori, poiché sui prezzi al dettaglio dei beni di consumo incide spesso e sensibilmente il costo del trasporto dal luogo di produzione, di raccolta e di smistamento, fino al luogo di vendita.

Una legge, quindi, che tocca questo settore al di fuori di una visione organica, senza preoccuparsi delle conseguenze che può produrre sull'intero sistema, non poteva essere lasciata passare quasi sotto silenzio, come una delle tante « legghine » che, approvate in un modo o in un altro, non incidono sulla vita delle grandi masse e non pregiudicano l'avvenire del progresso economico e sociale del nostro paese.

Ma desidero sottolineare ancora che il complesso sistema dei trasporti e delle vie di comunicazione è strettamente collegato ad altri settori fondamentali della nostra economia: è strettamente collegato all'agricoltura; agli insediamenti e alla localizzazione delle industrie, delle attività commerciali, di quelle economiche in generale; all'organizzazione del sistema di distribuzione delle merci; allo stesso assetto urbanistico. Ne consegue, quindi, che il sistema dei trasporti è un potente fattore di condizionamento di tutto il sistema economico e contribuisce a determinare il tipo di sviluppo economico e la stessa organizzazione della vita civile del nostro e di qualsiasi paese.

Consentitemi ancora di sottolineare un altro aspetto, che il settore dei trasporti richiama alla nostra mente. Esso infatti, unitamente all'intera economia marittima, ha anche sensibilissime implicazioni di ordine internazionale (del resto, ne è testimonianza — per me una pessima testimonianza — la scaturigine stessa di questa proposta di legge); ha implicazioni connesse alla politica del commercio con l'estero e alla stessa politica estera del paese.

È dunque più che evidente che per noi — e non solo per noi — la politica dei trasporti

e delle vie di comunicazione rappresenta nel suo complesso uno strumento essenziale di intervento nell'economia, nella vita sociale della nazione, al fine di dare un carattere piuttosto che un altro alla programmazione economica e allo sviluppo del paese. E poiché noi vogliamo che la programmazione sia veramente democratica, ne consegue che la politica di questo settore occupa una delle posizioni centrali nella lotta e nello scontro per un giusto indirizzo della nostra politica economica e sociale e della nostra politica generale.

Di qui l'atteggiamento fermo e responsabile del gruppo comunista rispetto a questa proposta di legge; di qui il nostro rifiuto categorico di avallare la politica dei provvedimenti settoriali, particolari, concepiti al di fuori di una visione d'insieme e senza tenere conto delle implicazioni che essi comportano per tutto un settore fondamentale della nostra economia. Di qui il nostro rifiuto di coprire il tentativo della maggioranza e del Governo, tendente a fare approvare in sordina, quasi di contrabbando, al di fuori di un pubblico dibattito, questo provvedimento.

A questo proposito desidero sottolineare la furbastra perfidia del Governo, di questo Governo, il quale, mentre pomposamente ammantava la sua politica, e soprattutto la sua propaganda, di proclamate intenzioni programmatiche, che talvolta qualcuno dei suoi membri osa qualificare con l'aggettivo di « democratiche », continua però nella pratica della presentazione (e, come in questo caso, del consenso) di provvedimenti parziali, settoriali, che svuotano di contenuto veramente democratico la stessa politica di programmazione, creano dei fatti compiuti orientati in direzione opposta e con carattere nettamente conservatore e di sostegno alla politica di riorganizzazione e di ristrutturazione dell'economia, portata avanti dai gruppi monopolistici del nostro paese.

La politica dei trasporti non può essere trattata settorialmente, ma, al contrario, deve essere affrontata in tutta la sua dimensione economica, sociale e politica, evitando qualsiasi scivolamento di tipo tecnicistico ed economicistico, qualsiasi impostazione di carattere settoriale o corporativo. La politica dei trasporti va affrontata in maniera organica, per risolvere i complessi problemi che la realtà pone e i rapporti che il settore dei trasporti ha con altri settori: per esempio, il rapporto tra trasporti e vie di comunicazione; i problemi della strutturazione dell'economia, dell'organizzazione della vita civile e sociale del

paese, in relazione ad una politica di sviluppo (ma che tipo di politica di sviluppo?); i problemi della strutturazione e dell'organizzazione dei trasporti e delle vie di comunicazione di ogni tipo e del loro rapporto ai diversi livelli territoriali, comunale, comprensoriale, provinciale, regionale, nazionale ed internazionale; i problemi del rapporto tra trasporti pubblici e privati, del rapporto tra sviluppo dei trasporti e del traffico nelle diverse zone d'Italia, nel nord, nel centro e nel sud; i problemi della strutturazione e dell'indirizzo dell'industria di produzione dei mezzi di trasporto, del rapporto tra i diversi sistemi di trasporto (terra, cielo, acqua): e, per quanto riguarda il trasporto terrestre, i problemi del rapporto tra rotaia e strada, tra trasporto di persone e trasporto di merci, tra mezzi individuali e collettivi.

Su tutte queste questioni incide la legge in discussione, sia direttamente sia indirettamente. Ma soprattutto mi preme sottolineare ancora che nell'affrontare il problema dei trasporti occorre tener conto di chi deve decidere in ordine alla politica da seguire in questo settore, e chi deve realizzarla.

Uno sguardo, una semplice meditazione su quanto è avvenuto nel nostro paese in questi ultimi dieci o dodici anni è sufficiente per affermare che in passato non hanno certamente deciso i lavoratori, ma altre forze, che noi abbiamo identificato nei grandi gruppi monopolistici: i medesimi gruppi che, con l'acquiescenza ed il sostegno dei governi che in questo periodo hanno diretto il nostro paese, hanno fatto il bello e il cattivo tempo.

Onorevoli colleghi, chiedo scusa per la prolissità forse eccessiva delle considerazioni di carattere generale da me svolte in questo mio intervento; e passo senz'altro al punto che mi preme sottolineare circa il merito del provvedimento in discussione. È innegabile che nel periodo del cosiddetto « miracolo » abbiamo avuto uno sviluppo profondamente equilibrato nei trasporti terrestri: è aumentato enormemente il traffico stradale, rispetto a quello ferroviario tradizionale. Il traffico stradale rappresenta oggi il 63,4 per cento del traffico merci e il 71,3 per cento dell'intero traffico viaggiatori.

Ora, la prima constatazione è che il settore privato nel trasporto terrestre ha oggi un predominio schiacciante sul settore pubblico. Ma vi è un'altra constatazione: quella relativa al fatto che il trasporto individuale ha raggiunto una mole abnorme, assurda nel quadro delle strutture dei nostri trasporti, nelle nostre vie di comunicazioni terrestri e ri-

spetto anche alle esigenze di un ordinato e democratico sviluppo economico-sociale.

Registriamo in questo settore uno sperpero pauroso di risorse, di mezzi di investimento, come conseguenza di un'errata politica dei consumi, la quale, per sostenere la logica del massimo profitto monopolistico, ha inchiodato i consumi individuali, non soltanto non affrontando correttamente il problema dei consumi, ma ostacolando il potenziamento dei consumi collettivi. Il costo sociale pagato dal paese per questa politica è stato e continua ad essere enorme.

Del resto, non poteva non accadere quello che è accaduto, quando i vari governi hanno in ogni modo favorito la politica monopolistica dello sviluppo o, meglio, della espansione industriale « ad isole », verificatasi in gran parte nell'Italia del nord e nei poli di sviluppo: dove cioè si poteva ricavare il massimo profitto possibile. Questo tipo di sviluppo ha creato la degradazione di intere zone, la decadenza dell'agricoltura, l'emigrazione in massa dal Mezzogiorno e dalle campagne verso i centri del nord e verso l'estero; ha creato il caos urbanistico e la speculazione sulle aree fabbricabili, oltre a paurosi intasamenti dei centri urbani, non soltanto delle grandi città, ma anche dei centri minori, in ordine alla circolazione stradale, ai trasporti, al modo con cui si effettuano oggi questi trasporti.

Tutto ciò non poteva non avere gravi ripercussioni sul settore dei trasporti terrestri, distorcendone lo sviluppo, rendendolo inadeguato, favorendo l'espandersi del settore privato e individuale dei mezzi di trasporto.

Emblema di questa politica sono state e si vuole che continuino ad essere le autostrade. Desidero sottolineare che il nostro è l'unico paese dell'Europa occidentale che, con un reddito medio *pro capite* che non arriva neanche alla metà di quello, per esempio, della Germania di Bonn e della Francia, si permette il lusso di costruire — e in parte ha già costruito — oltre 4 mila chilometri di autostrade: mentre i suddetti paesi e la stessa Gran Bretagna non si pongono questo problema, oppure, ove se lo pongano, prevedono uno sviluppo autostradale infinitamente inferiore al nostro. Eppure questi paesi hanno un potenziale industriale e di traffico assai superiore a quello italiano!

La legge in discussione, sotto il pretesto di adeguarsi alle decisioni della C.E.E., prevedendo l'aumento dei carichi per asse e su più assi dei mezzi di autotrasporto punta sul proseguimento di questa errata politica autostradale, postula un ulteriore potenziamento

del tipo privato di trasporto delle merci e provocherà un aumento dello squilibrio tra strada e rotaia, a tutto danno delle ferrovie e del tipo pubblico dei trasporti.

Onorevoli colleghi della maggioranza, avete ponderato bene le conseguenze di questo progetto di legge? Avete considerato, per esempio, che i mezzi di autotrasporto non circolano soltanto sulle autostrade, ma anche e soprattutto sulla rete viaria ordinaria?

D'altro canto, una sana politica dei trasporti non può solo considerare i trasporti svolgentisi nei paesi del M.E.C., così come è stato sottolineato dagli oratori del gruppo della democrazia cristiana che hanno parlato prima di me, quasi che esistessero solo i paesi del M.E.C.; una sana politica del settore deve prevedere un necessario sviluppo degli scambi internazionali ben più largo, e, tanto per rimanere nell'ambito europeo, deve tenere conto che, accanto, ai paesi del M.E.C., vi sono i paesi dell'E.F.T.A. e i paesi socialisti. Per noi, onorevoli colleghi, anche questa occasione vale per ricordare a tutti che l'Europa non si ferma ai sei paesi del M.E.C., come l'onorevole Bima, dopo il suo collega Foderaro, ha sostenuto, quando ha insistito sulla necessità di metterci al passo con i paesi del M.E.C. e con i traffici in questa area.

Noi siamo convinti che il mezzo di trasporto migliore per questa espansione su dimensione veramente europea e certamente più internazionale di quella considerata nei soli paesi del M.E.C., per trasporti a lunga e a media distanza, è quello ferroviario, e non prevalentemente quello stradale. E questo anche tenendo conto della velocità dei traffici e quindi del costo dei trasporti, infinitamente più rapidi in ferrovia che su strada.

Non sono un tecnico, parlo per informazioni assunte, per letture fatte, per conversazioni avute con tecnici. Oggi si progettano, infatti, ferrovie che prevedono velocità di 200 chilometri orari; e mi è stato detto che in qualche paese molto lontano dal nostro si prevedono velocità anche superiori. Quando noi facciamo questa affermazione non intendiamo dire, come sosteneva poco fa l'onorevole Bima, che vogliamo dare tutto alle ferrovie: ma intendiamo dire, come ha ricordato il collega Marchesi, che bisogna tener conto di un necessario e indispensabile equilibrio tra i diversi tipi di trasporto, specialmente per quanto riguarda le merci, ma anche per quanto concerne i viaggiatori.

Ritorno ora al problema delle strutture viarie del nostro paese, per affermare nuovamente la nostra contrarietà alla politica delle

autostrade, quale punto cardine dello sviluppo delle vie di comunicazioni terrestri. Ho detto prima che i mezzi di autotrasporto non viaggiano solo sulle autostrade, ma prevalentemente — almeno per quanto riguarda i trasporti interni — sulle nostre strade ordinarie. Ma in che stato è la nostra viabilità ordinaria? È in uno stato veramente disastroso, carente, paurosamente insufficiente rispetto al volume di traffico che vi scorre, onorevoli colleghi!

La politica delle autostrade incentiva ulteriormente lo sviluppo della motorizzazione privata ed aumenta quindi l'intasamento, non soltanto dei centri urbani, ma di tutto il nostro sistema viario, il quale è caratterizzato da tracciati altimetrici e planimetrici semplicemente ridicoli rispetto al volume di traffico che devono sopportare. Le caratteristiche del nostro sistema viario sono fondamentalmente le stesse di cento anni fa. Altro che 1958, onorevole Foderaro, momento in cui le nostre strade non avrebbero potuto sopportare l'aumento dei carichi previsto dalla sua proposta di legge e da quella dell'onorevole Bima! La verità è che, ripeto, le nostre strade hanno fondamentalmente le stesse caratteristiche di cento anni fa, quando i veicoli che vi transitavano non solo erano enormemente inferiori per numero, ma soprattutto per qualità. Le nostre strade, onorevole Mannironi, sono ancora quelle concepite per i veicoli ippotrainali; e non per gli autotreni da 260 quintali! (*Interruzione del deputato Foderaro*). Onorevole Foderaro, nei paesi socialisti e nell'Unione Sovietica, a parte il fatto che il sistema dei trasporti e degli insediamenti urbani è molto diverso, esistono strade che certamente possiamo invidiare. Se non le ha viste, vada a vederle!

FODERARO. Chi mi garantisce il ritorno?

BERAGNOLI. Con queste sue battute umoristiche ella certo non allarga le strade e non contribuisce a far costruire le varianti.

SERVELLO. Nell'Unione Sovietica il problema non esiste perché non vi sono autoveicoli.

BERAGNOLI. Del resto, sto parlando di quelle strade statali che vengono definite « grandi itinerari internazionali » (si vedano le varie strade « Europa » n. 1, 2, 3 e così via). Sto parlando, in altri termini, delle grandi strade consolari, e non solo della piccola viabilità comunale e provinciale.

È stato detto che le nostre strade possono benissimo sopportare l'aumento dei carichi per asse e sui vari assi degli automezzi. L'onorevole

Bima ha affermato che in una discussione svoltasi a Bruxelles i tecnici avrebbero discettato se fosse più dannoso il gelo o il peso caricato sugli automezzi. Non sono un tecnico; ma osservo subito che il gelo è temporaneo, mentre il peso sugli automezzi è continuo, perché essi circolano sia d'inverno sia d'estate: sicché un paragone, anche ammesso che vi sia stata una siffatta discussione di carattere tecnico-scientifico, non si può fare.

D'altra parte, lo stato di manutenzione delle nostre strade ordinarie, in aggiunta alle considerazioni sul tipo dei tracciati, sui profili altimetrici e planimetrici del nostro sistema viario, è assolutamente carente. Le ex strade provinciali passate all'« Anas » vengono lasciate nel più completo abbandono, tanto che le popolazioni rimpiangono il tempo (ancora pochi anni addietro) in cui queste strade erano di pertinenza e sotto la manutenzione delle amministrazioni provinciali. Queste critiche le ho sentite ripetere la scorsa settimana e ancora non più tardi di questa mattina da esponenti della democrazia cristiana, da autorevolissimi colleghi membri della Commissione lavori pubblici, con i quali stiamo discutendo il bilancio di quel Ministero. Dunque non soltanto nostre critiche, ma generale constatazione di fatti.

A queste vanno aggiunte le strade ex comunali passate alle amministrazioni provinciali in forza della legge n. 126, le quali attendono in gran parte di essere sistemate; e non lo potranno essere, poiché i finanziamenti previsti dalla stessa legge e da quella successiva n. 181 sono assolutamente insufficienti e non coprono che la metà (a quanto ha detto lo stesso sottosegretario de' Cocci, la scorsa settimana, in Commissione lavori pubblici) della spesa prevista dai piani originali di classificazione o di sistemazione, redatti secondo stime approssimative e per difetto nel 1959 e nel 1960, quindi senza tener conto — ovviamente — degli aumenti dei prezzi che vi sono stati nel frattempo.

Bisogna ancora considerare le strade classificate « provinciali » successivamente a quella legge, la vecchia rete viaria anteriore alla legge n. 126 e alla legge n. 181; strade bisognose di sistemazione, di rettifiche, di varianti, di ampliamenti. Occorre infine tener presente il sistema viario comunale, sul quale pure si svolge un traffico pesante e sul quale dunque dovrebbero viaggiare gli automezzi con i carichi aumentati secondo la previsione della proposta di legge.

Gli stanziamenti previsti dal piano Pieracini non soltanto sono insufficienti, ma denun-

ciano la scelta politica del Governo a favore delle autostrade e quindi dei gruppi monopolistici interessati, che costruiscono i mezzi di trasporto, che sono proprietari delle grandi aziende di trasporto, e che stanno predisponendo anche una organizzazione particolare, cominciando dal centro di Rivalta Scrivia, per lucrare i profitti di questa politica che il Governo va approntando.

Noi affermiamo che una delle condizioni per un sano sviluppo economico e per un ordinato insediamento degli impianti industriali, nonché per la valorizzazione dell'agricoltura, è anche l'adeguamento della rete viaria ordinaria alle crescenti necessità dei trasporti, secondo una visione dello sviluppo dei trasporti e delle vie di comunicazione che punti decisamente verso i trasporti pubblici e collettivi. Altra condizione è il potenziamento della rete e del servizio ferroviario, oggi stranamente in sottordine rispetto all'autotrasporto privato.

Non voglio nemmeno contestare la temeraria affermazione contenuta nella relazione di maggioranza, secondo la quale l'aumento dei carichi previsto dalla proposta di legge sarebbe perfettamente sopportabile dalle nostre strade. Chi si è occupato anche incidentalmente di costruzioni stradali e conosce la struttura dei fondi e dei manti delle nostre strade sa che questa affermazione è, peggio che inesatta, colpevole. Mi sono voluto documentare, e ho chiesto informazioni a diversi ingegneri-capo del genio civile e delle amministrazioni civiche. Non ne ho trovato uno che non si sia dimostrato preoccupato ed allarmato del contenuto di questa proposta di legge. Del resto, basta percorrere le nostre strade dove si svolge il traffico pesante con i carichi oggi consentiti, per constatare i disastri continui che soprattutto i mezzi pesanti provocano.

La linea politica del Governo, chiaramente riconoscibile anche in questo provvedimento, mira ad accentuare gli squilibri, a favorire i gruppi monopolistici privati e i tipi di trasporto, i mezzi di trasporto congeniali ai medesimi; a favorire quindi il trasporto privato, il mezzo individuale, costi quello che costi, purché la legge etica, la legge economica di questi gruppi, che è quella del massimo profitto lucrato sulla pelle e sulle sofferenze di milioni di lavoratori, sempre e comunque abbiano a trionfare.

Al di là delle affermazioni propagandistiche contenute nel progetto di programma quinquennale, le cifre relative agli stanziamenti in esso previsti per l'intero sistema dei trasporti sono significative: parole, parole vuote per i bisogni e i consumi collettivi;

fatti concreti, somme stanziare, provvedimenti *ante* piano (che svuotano, come dicevo all'inizio, e condizionano in senso negativo il piano) a favore del trasporto privato, a favore delle autostrade, a favore dei grandi monopoli.

Per questo aspetto, onorevoli colleghi, permettetemi una battuta forse umoristica, ma certamente non detta con intenzioni irriverenti. La politica del Governo assomiglia al modo di fare di quei vecchi, incalliti egoisti di campagna, che un detto popolare dipinge dalle mie parti in questa maniera: « A parole li vorrebbero dare tutto, ma quando si arriva al nocciolo della questione, quando si arriva a concludere, non ti farebbero baciare un Cristo nemmeno attraverso un finestrino ». Ora, tolti gli orpelli della propaganda, eliminate le dichiarazioni che si fanno, diciamo, per la facciata, per il grosso pubblico, quando andiamo a vedere la misura degli stanziamenti, le cifre di previsione anche ottimistiche del piano quinquennale, ci accorgiamo — ripeto, non vi è irriverenza nelle mie parole; mi scusino soprattutto i colleghi di fede cattolica — che non solo questo Cristo non te lo fanno baciare dal finestrino, ma te lo fanno vedere da lontano, e molto magro rispetto a quelli che sono i bisogni, i problemi dello sviluppo sociale, le aspirazioni profonde, le necessità del paese, che sono poi le necessità della grande massa dei lavoratori.

È contro questa politica che noi combattiamo; è contro questa politica che noi chiamiamo i lavoratori tutti a lottare unitariamente.

Si è detto che non dobbiamo rimanere avulsi dal processo di modernizzazione dei mezzi di trasporto che è in atto nell'Europa e nel mondo; e che per questo la proposta di legge deve essere approvata. L'onorevole Foderaro, ricordando una sua esperienza quale rappresentante del Governo negli organismi della Comunità economica europea, ha ripetuto spesso: l'Italia, l'Italia. Onorevole Foderaro, non bisogna confondere l'Italia con la Fiat né con gli altri grossi monopoli interessati a una determinata politica. L'Italia sono anche i milioni di lavoratori del settore dei trasporti, i milioni di lavoratori in genere del nostro paese. E se si va a vedere quali sono stati gli atti che hanno leso gli interessi fondamentali dell'Italia, ci rendiamo conto che questa non è mai stata identificabile con le classi più ricche, specialmente negli ultimi cinquanta anni.

FODERARO. Vi rendete conto che vi sono centinaia di migliaia di lavoratori addetti al settore della motorizzazione?

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

BERAGNOLI. Per i lavoratori della motorizzazione noi proponiamo qualcosa che assicuri loro il lavoro.

FODERARO. È proprio questo uno degli scopi del provvedimento.

BERAGNOLI. Per ora ai lavoratori del settore della motorizzazione, ai lavoratori della Fiat, con tutti i vostri provvedimenti, con tutta la vostra politica — perché se si è creata l'attuale situazione non ne darete certo la colpa a noi — si riduce l'orario di lavoro, si chiude la fabbrica quando fa comodo a Valletta!

FODERARO. Questo succede quando non c'è lavoro.

BERAGNOLI. Voi non darete lavoro soltanto aumentando il peso e la portata sugli assi dei mezzi di trasporto.

FODERARO. Ma voi non lo volete procurare, il lavoro ai lavoratori!

BERAGNOLI. Non è che voi così darete lavoro agli operai della Fiat. Del resto, accanto agli operai della Fiat, che ci premono sicuramente più che a voi, che ci sono sempre premuti più che a voi, vi sono anche le decine di migliaia di ferrovieri che voi volete cacciare via dall'azienda. (*Proteste del deputato Foderaro*). Di quelli cosa volete fare? Perché non vi premono come i lavoratori della Fiat? A voi preme di più la Fiat; a voi premono di più i monopoli interessati a questa legge! Noi non dobbiamo rimanere avulsi dal processo di ammodernamento delle ferrovie. Perché non ci dovremmo occupare del nostro sistema ferroviario, che poco fa il collega Naldini denunciava essere il più carente di tutti i paesi d'Europa?

FODERARO. Noi non abbiamo nulla — e lo abbiamo dimostrato mille volte — contro i lavoratori delle ferrovie. Tutt'altro! Siete voi in questa discussione che state creando una contrapposizione fra ferrovia e motorizzazione, che noi non avevamo neanche immaginato.

BERAGNOLI. Non ho detto che ella ce l'abbia con i lavoratori delle ferrovie. È stato lei a dire che noi ce l'abbiamo con i lavoratori dell'automobile. Io sto facendo delle constatazioni; non faccio un processo alle intenzioni, ho cercato di citare fatti e cifre, senza attribuire cattive intenzioni ad alcuno. Ho detto soltanto — e lo ripeto — che quando si parla dell'Italia non si deve confondere l'Ita-

lia con la Fiat. E in questo credo che anche lei, onorevole Foderaro, sarà d'accordo.

FODERARO. Io so che la Fiat è la massima industria produttrice italiana nel campo della motorizzazione. Non chiudiamo gli occhi, non facciamo della demagogia!

BERAGNOLI. Anch'io so che quella è la nostra massima industria; però io parlo dei proprietari della Fiat, parlo di Valletta e di Agnelli, e non so quanto i centomila e più lavoratori della Fiat lucrano dei profitti di Agnelli e di Valletta.

FODERARO. Valletta e Agnelli lavorano più di tutti voi messi insieme! Che modo è codesto di discutere le questioni?

BERAGNOLI. Sempre a proposito della necessità di non rimanere avulsi dal progresso tecnico, di non subire la concorrenza, perché non poniamo fine allo squilibrio che vi è attualmente nel sistema dei trasporti, dei modi di trasporto e del tipo di trasporto? Perché non studiamo complessivamente dei provvedimenti che affrontino il delicato e complicato problema della strada e della rotaia, del trasporto individuale e del trasporto collettivo? Perché si continua a fare dei provvedimenti che incentivano la motorizzazione privata? Io non ho nulla contro l'automobile, onorevole Foderaro. Non è vero che noi comunisti vogliamo togliere l'automobile a chi ce l'ha. (*Interruzione del deputato Foderaro*). Vogliamo mettere chi ha l'automobile in condizioni di poterla usare. Adesso siamo ridotti in una situazione tale per cui chi ha l'automobile può viaggiare soltanto sull'«autostrada del sole»: mi sogno di andare dalla mia città, per esempio, a Genova, nella riviera ligure; bisogna che l'automobile la lasci a Migliarino Pisano e poi prenda il treno, poiché sulla via Aurelia non si circola in automobile. Ci sono quegli autotrasporti già pesanti ora e che voi volete ancora aumentare di peso, che intasano il traffico e sono causa di continui incidenti; e non è il caso, per sorpassarli, di rischiare di provocare qualcuno di quei 13 morti ogni veicolo-chilometro che citava l'onorevole Marchesi. Perché non si pensa a queste cose?

Certo che, se si continua come negli ultimi quattro anni, il risultato non può non essere quello di accentuare gli squilibri. Il valore dei lavori eseguiti come spese di pubblica utilità nel periodo 1961-1964 è stato ripartito in questa maniera: opere stradali 35,2 per cento (in gran parte questa percentuale aumenta

per gli stanziamenti degli ultimi anni per le autostrade); opere ferroviarie 6,8 per cento; opere marittime 1,5 per cento; edilizia pubblica (edifici pubblici in genere) 18,4 per cento; opere igienico-sanitarie 13,2 per cento. I soldi spesi per le opere stradali, grazie agli investimenti per le autostrade, sono stati negli ultimi quattro anni più di cinque volte superiori a quelli spesi per le ferrovie, e sempre superiori a quelli spesi complessivamente per le altre voci che ho ricordato.

Noi siamo per una politica diversa, per una politica dei trasporti che, facendo cardine sul trasporto su rotaia, lo coordini con gli altri tipi di trasporto, per una politica, quindi, che si impervi su d'un mezzo pubblico e collettivo.

Per quanto riguarda le vie di comunicazione, le strade, il sistema viario, sottolineiamo l'urgenza di abbandonare l'attuale politica autostradale; semmai, in questo settore occorre urgentemente adeguare invece la viabilità ordinaria a tutti i livelli: statale, provinciale e comunale.

Il Governo ovviamente ha un indirizzo diverso. Il consenso che dà a questa proposta di legge lo dimostra: si tratta di un provvedimento che rafforza questo indirizzo e che quindi noi avversiamo decisamente. (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** È iscritto a parlare l'onorevole Catella. Ne ha facoltà.

**CATELLA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, prima di esaminare nel dettaglio certe questioni tecniche richiamate dalla proposta di legge in esame, mi siano permesse alcune considerazioni d'ordine generale, ma strettamente attinenti alla materia in discussione, e connesse all'approfondito esame e all'acuta analisi dei motivi e delle cause (analisi già fatta dagli onorevoli Foderaro e Bima) che hanno spinto la C.E.E. ad invitare i sei paesi del M.E.C. ad optare per una delle due soluzioni, A o B, come sono state definite: cioè quella francese e quella tedesca.

A mio avviso, occorre partire dalla seguente considerazione: in ogni campo l'evoluzione tecnica dei trasporti induce ad utilizzare mezzi di sempre maggiore potenza e capacità di carico per ridurre i costi di trasporto delle merci trasferibili. Questa evoluzione ha un carattere irreversibile in tutti i campi del trasporto: ferroviario, marittimo, aereo. Nel campo dei trasporti stradali questa caratteristica si è sviluppata più lentamente e si evi-

denzia con una certa isteresi perché la strada, in origine, non era stata concepita per l'automobile e l'autotreno, e vi si è venuta adattando gradualmente. Fortunatamente, in questi tempi strade ed automezzi sono venuti sempre più integrandosi reciprocamente e adattandosi le une agli altri, divenendo uno strumento completo di produzione generale nel campo dei trasporti. Esigere dal connubio strada-automezzo un adeguamento graduale ma progressivo alle caratteristiche dei veicoli in continua evoluzione e in continuo miglioramento tecnico è indispensabile, tenendo presente che i soli limiti reali, insorpassabili, debbono essere quelli posti dalla sicurezza delle persone e dei beni, sia circolanti sia trasportati od anche siti lungo le arterie di traffico. Entro questi limiti lo scopo da raggiungere è il miglioramento dell'esercizio di trasporto nel quadro del miglioramento dei costi e della economia generale. Strade ed automezzi sono i componenti d'un unico strumento di produzione di trasporto in uno dei quattro settori dei trasporti stessi: navale, ferroviario, aereo, stradale-automobilistico (che è quello che ci interessa).

La proposta di legge che stiamo esaminando e che è oggetto delle discussioni odierne mi pare che ben s'inquadri ed aderisca all'attuale necessità di rispettare il fattore economico e sociale, che dev'essere la base ed al tempo stesso la meta finale del perfezionamento dei mezzi di trasporto in genere per la riduzione del costo di resa a destinazione delle merci.

Nell'evoluzione dei trasporti stessi siamo passati dalle limitazioni dei tempi passati, che si accontentavano del trasporto delle merci pregiate, ai tempi attuali in cui non esistono limiti di peso e di ingombro e di povertà di materiali in alcun campo di comunicazione e di scambio. Ferro, carbone, grano, cemento, legno, carburante, ecc., viaggiano in tutto il mondo percorrendo enormi distanze e devono essere resi a destinazione senza che il costo di trasporto incida al di là di certi limiti economicamente convenienti. All'incirca in questi ultimi trent'anni il trasporto merci si è triplicato in Europa e i due terzi di questo incremento è stato attuato dai trasporti stradali.

Il problema generale dei trasporti (sono d'accordo con l'onorevole Marchesi), stradali, ferroviari, marittimi ed aerei, dovrà essere discusso a fondo appena se ne presenterà l'occasione; e più presto sarà, meglio sarà. Oggi però non dobbiamo, in attesa di un esame globale, esitare ad aggiornare e

completare la sistemazione del settore stradale con l'approvazione dei nuovi limiti di peso, che ci permetteranno di allinearci con gli altri paesi della Comunità europea (che già sono giunti a questi limiti, che oggi sono i più idonei a ridurre i costi di trasporto), rispettando contemporaneamente le necessità dei trasportatori e degli operatori economici che useranno questi mezzi e la sicurezza di tutti.

Si parla da anni della crisi dell'edilizia e degli alti costi di tutti i lavori edili e stradali. A titolo di esempio ricordo che solo per il cemento il costo del trasporto incide mediamente per il 43 per cento circa sul costo totale alla resa contro il 5-10 per cento dei generi alimentari.

Ora, ogni diminuzione dei prezzi di trasporto dovuta a qualsiasi causa (miglioramento tecnico o capacità di carico) porta a potenziare la possibilità di nuove richieste, stimolando l'attività economica in genere, perché indirettamente aumenta il potere di acquisto del compratore e del consumatore. Al tempo stesso, una riduzione dei costi di trasporto può portare all'allargamento delle zone di influenza di vendita delle merci, portando alla creazione di nuovi centri di produzione, antieconomici oggi, perché lontani dai luoghi di consumo e quindi non utilizzati.

Ora, il carico per asse è una delle caratteristiche più importanti dei veicoli industriali in quanto uno degli elementi essenziali per la riduzione dei costi è dato dal rapporto tra il carico utile (trasportato) e il peso totale circolante.

In genere si può dire che a parità di peso totale, più il carico per asse aumenta, migliore è il rendimento di questo rapporto. Naturalmente, come ho detto prima, non si possono superare certi limiti, fissati da norme di sicurezza del traffico, limiti che d'altra parte la proposta di legge in discussione rispetta ampiamente.

Anzi, vorrei ricordare, a proposito di sicurezza e facilità di circolazione, che l'aumento di peso degli autocarri da 140 a 190 quintali a due assi, e da 180-220 a 260 se a tre o più assi, porterà ad una riduzione, a parità di merci o cose trasportate, del numero degli autocarri circolanti sulle nostre strade (circa il 7-8 per cento), con notevole vantaggio per lo scorrimento e la sicurezza della circolazione.

Altre considerazioni tecniche militano a favore del carico fino a 13 tonnellate per asse. Una è data dalle caratteristiche di aderenza al terreno, con miglioramento della te-

nuta di strada, della frenata, e della possibilità di superare le pendenze medie delle nostre strade anche in condizioni di terreno sdruciolevole od innevato.

Tecnicamente si sa che per l'avvio ottimo di un mezzo su strada, in ogni condizione, l'aderenza sulle ruote dell'asse-motore deve essere circa un terzo del peso totale. Ne deriva che col peso di 13 tonnellate per asse-motore, anche un autocarro a pieno carico di 38 tonnellate può circolare in assoluta sicurezza per frenata, per stabilità, per avvio su qualsiasi strada.

A queste rapide considerazioni tecniche se ne aggiungono altre, politiche, sociali e anche di ordine internazionale.

È noto lo stato di regresso e depressione che ha colpito il settore italiano di produzione dei veicoli industriali, sia per quanto concerne il mercato interno, dovuto alla diminuita vitalità delle costruzioni edili ed al rallentato slancio nel campo dei lavori pubblici, sia per quanto riguarda l'estero. Ed una delle cause non minori di questa contrazione è data dall'incertezza in cui l'Italia ha lasciato fino ad oggi il settore dei veicoli industriali, non decidendosi a scegliere fra le soluzioni *A* o *B*, presentate dalla direttiva n. 3 della Comunità economica europea. Tale incertezza è tanto meno giustificabile, se si tiene conto del fatto che il nostro ministro dei trasporti ha sostenuto a Bruxelles, in sede di mercato comune, che per i trasporti internazionali deve valere la soluzione *B*, obbligatoriamente per tutti.

È quindi indispensabile che anche nella nostra regolamentazione interna il settore dei veicoli industriali e dei trasporti non sia lasciato nell'incertezza per i seguenti fondamentali motivi: 1) i costruttori sono fermi, dato che non sanno come impostare la loro produzione, con grave disagio delle maestranze che sono disoccupate o sottoccupate; 2) i trasportatori non sanno cosa verrà deciso e attendono per essere sicuri di acquistare mezzi rispondenti alle nuove norme comunitarie e alla regolamentazione interna; 3) i consumatori e gli utenti in genere pagano prezzi di trasporto superiori a quelli che si potranno realizzare con le caratteristiche dei nuovi mezzi di trasporto; 4) i trasporti intercomunitari stanno diventando prerogativa della concorrenza straniera, che già può usufruire di mezzi aventi le caratteristiche previste dalla proposta di legge in esame e più economici agli effetti del trasporto.

Alcune osservazioni e dubbi sollevati in Commissione e ripresi nuovamente oggi in aula riguardano la possibilità di ricezione

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

delle strade (opere d'arte e fondo stradale) dal punto di vista tecnico nei riguardi dei veicoli rispondenti ai nuovi limiti di peso. Ora vorrei ricordare che, a parte il parere favorevole espresso dal competente Ministero dei lavori pubblici, e a parte il fatto che già circolano sulle nostre autostrade gli autocarri stranieri con queste caratteristiche, il deterioramento di una strada deriva in particolare dalla natura del suolo sul quale è costruita, dai materiali impiegati per la costruzione, dalla tecnica di costruzione, dalle condizioni atmosferiche e naturali. Studi recenti e approfonditi condotti in tutti i paesi moderni e in particolare negli Stati Uniti dalla *United States Association of wasy* e dall'*American Association of wasy* attribuiscono in particolare il deterioramento del suolo stradale soprattutto alla cattiva manutenzione e al gelo.

Per inciso vorrei dire che chi ha l'onore di parlare ha una notevole esperienza nel campo delle piste per aeroporti e ha dovuto più volte constatare, inizialmente con un certo stupore, che occorre una manutenzione maggiore sulle piste poco usate e sui raccordi e sulle testate di pista meno usati che non su piste molto battute e nei tratti più utilizzati. Il manto stradale, infatti, si guasta specialmente per le infiltrazioni d'acqua e per il gelo, che incidono maggiormente quando vi è scarsa circolazione sulle strade. Allo stato attuale degli studi, insomma, nulla permette di affermare che l'aumento del carico statico dei veicoli sia una causa diretta di usura delle strade.

D'altra parte il peso massimo sul pneumatico che, approvando il presente provvedimento, noi consentiremmo equivale a otto chilogrammi per centimetro quadrato. Si pensi che sul tacco a spillo di una scarpa da donna gravano dai venti ai trenta chili per centimetro quadrato! Basta ciò a far comprendere come un carico di otto chilogrammi per centimetro quadrato non superi il carico che la strada deve normalmente sopportare ogni giorno.

Concludendo, le modifiche in discussione proposte agli articoli 32 e 33 del codice della strada ci permetteranno il conseguimento di tre principali obiettivi. In primo luogo consentiranno di eliminare lo stato di inferiorità dei nostri trasportatori di fronte alla concorrenza dei paesi esteri che hanno già aggiornato la loro regolamentazione alla soluzione B (Francia, Belgio, Lussemburgo per l'interno e Germania per gli scambi intercomunitari), in secondo luogo renderanno pos-

sibile all'industria nazionale la produzione di veicoli con caratteristiche aderenti alla regolamentazione estera, e quindi la riattivazione del mercato interno ed esterno. È questo un aspetto particolarmente importante, in un momento come l'attuale in cui l'assorbimento degli autocarri registra da parte del mercato interno una flessione di circa il 50 per cento rispetto al 1963. con la crisi edilizia e il rallentamento dei lavori pubblici.

In terzo luogo l'adozione del provvedimento consentirà di ridurre il prezzo di resa per tonnellata-chilometro: dato basilare che interessa consumatori, operatori, produttori e, direttamente o indirettamente, tutta l'economia nazionale.

Non dimentichiamo che viviamo in un periodo di progresso, di esplosione tecnica e scientifica. Strutture e mezzi di trasporto moderni devono adeguarsi ai tempi, alle possibilità della tecnica, alle necessità della popolazione. Non si deve vivere di abitudini e consuetudini.

Capita a volte di perdersi a discutere dei particolari, dimenticando di guardare innanzi a più ampie prospettive, perdendo di vista lo scopo principale e finale che ci deve guidare, e precisamente la riduzione dei costi di resa delle merci e quindi l'uso di mezzi sempre più economici a vantaggio delle popolazioni e in particolare dei più bisognosi.

Quando si ostacolano miglioramenti ed adeguamenti come quelli che oggi esaminiamo, non si riesce a dissimulare la volontà di difendere gli interessi di un settore dei trasporti a danno di un altro, senza riconoscere che la realtà del paese non deve prescindere ed ignorare le possibilità complementari, ma insostituibili, del trasporto su strada nei confronti delle ferrovie, dei trasporti marittimi, fluviali ed aerei.

Sono tutti settori che debbono e possono coesistere e svilupparsi, ma il loro sviluppo e la loro coesistenza devono essere regolati dalle ferree leggi economiche che rispettano lo scopo e la mèta per cui tutti sono nati, vivono e si sviluppano: servire la necessità degli uomini di spostarsi e scambiarsi merci o beni di ogni genere a costi e prezzi sempre migliori, sempre più economici, sempre più accessibili a tutti.

Questi sono o motivi per i quali anche a nome del gruppo liberale confermo il nostro voto favorevole alla proposta di legge in discussione. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Servello. Ne ha facoltà.

SERVELLO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, le proposte di legge in esame corrispondono a concetti di produttività, diretta e indiretta del trasporto, con incidenze talvolta sensibili sui costi di produzione, specialmente nell'edilizia e nelle attività ad essa collegate.

Diversi paesi della Comunità economica europea hanno da tempo compreso questa realtà adeguando le proprie leggi e i propri regolamenti al coordinato ed equilibrato sviluppo del veicolo da trasporto secondo il concetto suindicato, pur nella massima sicurezza garantita dalle tecniche moderne.

Il provvedimento, pertanto, ci trova consenzienti per i motivi indicati oltre che per la salvaguardia delle condizioni di competitività e di armonizzazione dei trasporti all'interno e all'estero. Tuttavia, su questa questione si innesta un discorso più vasto che riguarda la situazione sociale del lavoro italiano ed il modo di procedere del Parlamento e del Governo a proposito della revisione del codice della strada.

Sulla prima questione molto ottimismo è stato diffuso con una certa disinvoltura nei giorni scorsi circa un presunto miglioramento della situazione del lavoro; viceversa la situazione è sempre pesante; si aggrava anzi ogni giorno di più. Per attenerci alle aziende produttrici di mezzi di trasporto, è noto a chiunque che la produzione si è contratta, e ciò non soltanto per la diminuita attività delle aziende che si avvalgono dei servizi dell'autotrasporto, ma per lo stato di incertezza che domina il settore, anche in ordine agli orientamenti avvenire nel campo degli autoveicoli pesanti. Urge, quindi, provvedere per una politica dell'autotrasporto pesante, urge fare una scelta. La proposta di legge Foderaro nel testo unificato ne indica una che non contraddice le norme C.E.E. e che potrebbe essere domani la base per una regolamentazione definitiva nell'ambito del mercato comune europeo. Adottiamola, dunque, ma non facciamoci, onorevole Foderaro, eccessive illusioni sulla possibilità, con questo o con provvedimenti simili, di poter risolvere il problema della disoccupazione, della sottoccupazione, della riduzione crescente delle ore di lavoro, che riguarda aziende grandi, piccole e medie, produttrici di veicoli da trasporto: dalla Fiat alla Lancia, all'Alfa Romeo, per giungere ad altre aziende di minore importanza.

I dati più recenti delle contrazioni produttive sono preoccupanti. Ad essi non si rimedia con le statistiche addonestiche, né con i sorrisi televisivi dei ministri finanziari. Oc-

corre ben altro. È la politica generale, nel suo complesso, che non è più in grado di rimuovere le cause della crisi. Cause profonde, che attengono soprattutto alla fiducia. Basti considerare, a mo' di esempio, oltre al settore dell'autoveicolo pesante al quale ho accennato, quello ciclomotoristico.

Ebbene, colpito dal fenomeno congiunturale mentre già si trovava in una fase recessiva a causa del boom economico che aveva determinato uno spostamento dei consumi verso le quattro ruote, il settore ciclomotociclistico si trova attualmente in una situazione estremamente critica. La caduta del mercato interno, aggravatasi nel 1964 — al termine del quale si è registrata una flessione delle vendite del 20,4 per cento, con punte del 30,4 per cento, per i motoveicoli da trasporto, in diretto rapporto con la crisi dell'industria edilizia — si è ulteriormente appesantita nel 1965. Nonostante gli sforzi degli imprenditori, nei primi otto mesi dell'anno le vendite hanno subito una nuova contrazione, rispetto al 1964, del 26 per cento; e lo stesso ciclomotore, che rappresenta il primo termine della serie, quello più economico e più povero, ha accusato una falceida del 16,3 per cento nei confronti del 1964. Praticamente si può dire che in un biennio il mercato nazionale si sia contratto del 50 per cento.

L'industria ha potuto fare fronte alla situazione interna senza dover ricorrere in maniera drastica a provvedimenti restrittivi di riduzione di orari di lavoro e di licenziamenti, sforzandosi di incrementare l'attività esportatrice. Le esportazioni del settore delle due ruote hanno superato nel 1964 il valore di 35 miliardi; nel 1965 i primi sei mesi hanno mostrato un incremento del 15,4 per cento nei confronti del 1964 e si toccheranno probabilmente i 40 miliardi, a condizione che la situazione non si deteriori ulteriormente, nell'ipotesi cioè che il mercato interno possa essere risanato, poiché notoriamente l'esportazione può essere sostenuta se esiste un mercato di base nazionale ben consolidato.

I responsabili di questo settore hanno già da tempo e ripetutamente chiesto un alleggerimento degli oneri fiscali ed amministrativi che gravano sulla motorizzazione minore, il cui peso appare sproporzionato alle effettive capacità dell'utenza motociclistica, reclutata, per la grande maggioranza, tra le masse meno abbienti.

Queste richieste sono di varia portata ed anche di ampia dimensione. Mi limito solo ad indicare un fenomeno veramente strano, veramente singolare, che avviene nel nostro paese.

Ricordo, come componente della commissione incaricata della elaborazione del codice della strada, che una delle preoccupazioni fondamentali dei componenti della commissione era stata quella di limitare, direi quasi drasticamente, le imposte che avrebbero dovuto gravare sulla motorizzazione, e in particolare sulla motorizzazione minore. Ebbene, i risultati di queste nostre raccomandazioni, dell'impegno assunto dal Governo sono i seguenti: per le spese di immatricolazione, non di competenza dell'Ispettorato motorizzazione civile, nelle vendite per contanti nel 1961 l'utente spendeva 1.500 lire, nel 1965 ne spende 3.355; per le vendite rateali nel 1961 spendeva 1.500 lire, attualmente ne spende 3.335. Inoltre: spese di immatricolazione di competenza del pubblico registro automobilistico: nel 1961, per vendite a contanti, l'utente spendeva 2.320 lire, attualmente ne spende 4.470; per le vendite rateali spendeva 8.990 lire, attualmente ne spende 12.840. E così per il disbrigo delle pratiche di agenzia, compresa l'I.G.E., si passa dalle 1.236 lire del 1961 alle 2.765 lire del 1965. In sostanza, raggruppando tutte queste voci, dalle 5.056 lire del 1961 arriviamo alle 10.570 lire per le vendite in contanti del 1965. Per le vendite rateali passiamo dalle 12.859 lire del 1961 alle 21.230 lire del 1965.

Il che dimostra che il Governo non ha mantenuto il suo impegno e ha consentito che talune autentiche sanguisughe della motorizzazione italiana grande, media e soprattutto piccola, potessero ancora assorbire il sangue del contribuente e dell'utente italiano. Si tratta di sovrastrutture che non hanno ragion d'essere, attraverso le quali si esercita una vera e propria speculazione della quale credo avremo modo di parlare prossimamente in questa Camera, quando verranno al nostro esame i provvedimenti che riguardano il codice della strada.

Per questo settore minore è superfluo aggiungere, poi, che se nelle attuali condizioni di crisi dovesse sovrapporsi un nuovo onere come quello della ventilata assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile (e l'onorevole Foderaro ne sa qualche cosa) il crollo di quella attività settoriale sarà inevitabile con gravissime conseguenze sia per l'occupazione dei 30 mila lavoratori direttamente impiegati nell'industria, sia per il lavoro di oltre 150 mila addetti alle organizzazioni commerciali di vendita e riparazioni. L'esempio del settore ciclomotoristico è tipico di una situazione che investe più vasti settori dell'attività produttiva connessa alla motorizzazione in generale e a quella minore in particolare. Sorge poi il

problema del codice stradale in base all'esperienza maturata in questi anni.

Ho ripreso dopo tanto tempo la parola sullo stesso argomento che mi vide impegnato in Commissione nel lontano 1959 in sede di esame ed approvazione degli emendamenti da apportare alla prima edizione del nuovo codice della strada emanato in forza di legge di delega dal Governo. Complesso e difficile fu il lavoro: si pensi che sui 147 articoli del codice erano stati proposti ben 490 emendamenti. Tutti, in quella occasione, senza distinzione di tendenze politiche, sperammo che la nuova legge della strada — ispirata a principi di etica sociale e quindi a criteri essenzialmente preventivi ed educativi — valesse a porre ordine e disciplina nella strada e un argine al dilagante fenomeno degli incidenti stradali; potesse, quanto meno dopo un congruo periodo di rodaggio, sortire effetti benefici e duraturi. Nei primi mesi subito dopo l'entrata in vigore tutti indistintamente gli utenti della strada apparivano quasi preoccupati, non tanto dalla novità della nuova regolamentazione giuridica di un'attività così importante, quanto da una specie di sacro terrore di essere colpiti dalle sanzioni e di incapere nei rigori dei precetti di comportamento. Ci fu dato di assistere ad un maggiore ordine, ad un rinnovato o risorto senso di disciplina e come conseguenza, la più evidente ed eloquente, ad una sensibile contrazione degli incidenti stradali.

Ma la nostra speranza fu presto delusa e passato il primo *choc* tutto tornò come prima e peggio di prima: tanto che, attualmente, il fenomeno della circolazione stradale è divenuto quasi drammatico, insostenibile e talvolta assurdo.

Non è, questa mia, un'affermazione gratuita e meno ancora preconcepita: tutti possiamo osservare, e molti di noi a spese proprie, in che stato sia ridotto il traffico attuale. Da ogni dove, dai congressi, dalle conferenze, dai simposi, dalle piazze, dalla stampa, dallo stesso Parlamento si è levata e si leva alta e perentoria la voce di allarme per questo stato di cose che paralizza la vita di relazione ed incide negativamente sia sul piano politico sia su quello economico, sociale ed umano.

Immense sono le distruzioni di ricchezze, troppo il sangue che quotidianamente e ogni ora bagna le nostre strade, intere famiglie vengono distrutte e lacrime e lutti tormentano le famiglie di fronte all'indifferenza e alla quasi rassegnata fatalità degli organismi responsabili che nulla hanno fatto e nulla fanno nonostante le precise disposizioni di legge

che attribuiscono responsabilità e compiti in tale importante settore della moderna civiltà.

Anzi, stando a quanto si va dicendo, vi sarebbe anche una diminuzione degli incidenti stradali, come se il numero di essi, pur sempre elevatissimo e degno del nostro triste primato nel mondo, bastasse da solo a suffragare una tale convinzione.

Noi diciamo invece che di fronte all'avvenuto ammodernamento di molta parte della rete viaria secondaria, di fronte alla realizzazione di un cospicuo numero di autostrade aperte al traffico, di fronte, cioè, al migliorato ambiente nel quale si svolge il fenomeno circolatorio, gli incidenti, pur se contenuti nel numero, hanno assunto e vanno assumendo una gravità da far inorridire.

Occorre, dunque, fare subito qualche cosa: in clima di programmazione e di pianificazione è necessario programmare e pianificare gli interventi e i provvedimenti che il Governo ha il dovere di attuare, uscendo dall'abulia e dall'inerzia in cui da troppo tempo si è rifugiato. Lo strumento giuridico esiste, ed è — non si tratta solo di una mia personale opinione — sufficiente a regolare questo fenomeno. Qualche norma dovrà essere corretta, modificata, perfezionata, sostituita. Ebbene, ci sarà tempo di farlo e, crediamo, a breve scadenza, allorquando saremo chiamati ad acquisire nel nostro ordinamento le norme unificate in campo europeo, i cui documenti sono stati già oggetto di approvazione da parte del nostro Governo. In quella sede ci accingeremo a rivedere il complesso per farne uno strumento uniformato, unificato e il più vicino all'auspicata perfezione. A questo proposito raccomando veramente al Governo e soprattutto al Parlamento di non continuare in questa forma di legiferazione disordinata e pulviscolare.

Intanto, si applichi e si faccia applicare il codice vigente, se è vero, come è vero, che è una legge dello Stato, cui tutti indistintamente debbono sottostare, e non soltanto gli utenti della strada. Questi ultimi, pur essendo i protagonisti del disordine e delle sciagure, per incoscienza, ineducazione, tracotanza, siano messi in condizioni di osservare la legge. In altre parole lo Stato e gli altri enti che hanno governo di strade applichino essi per primi le norme che il codice ha loro destinato, organizzino le sedi viarie, le adeguino alle esigenze del traffico, pongano la segnaletica secondo i canoni della moderna tecnica del traffico, adottino tutti i dispositivi complementari di sicurezza stradale, coordinino le varie attività degli uffici, evitino interfe-

renze dannose e controproducenti; in una parola, mettano in condizione gli utenti della strada di sapere qual è il loro posto nella strada, senza che si affidino all'istinto e all'improvvisazione quasi sempre premesse funeste di incidenti anche mortali, di intralci e di nervosismi. Non si spiegherebbero, altrimenti, le centinaia di morti che si lamentano nei centri urbani: più di quanti non ne facciano epidemie e malattie incurabili.

E a questo proposito cade acconcio il rilievo circa la misteriosa scomparsa di quei fondi provenienti dai proventi contravvenzionali che la legge ha inteso destinare proprio a questi fini. È un argomento che ho sollevato con una interpellanza, alla quale non riesco assolutamente ad avere alcuna risposta dai competenti Ministeri, del tesoro prima e dei lavori pubblici poi.

Si disse in Parlamento, quando si abolì la disposizione concernente la odiosa e impopolare compartecipazione degli agenti ai proventi delle contravvenzioni, che quel che dalla strada proveniva alla strada doveva essere destinato, sotto le molteplici forme di interventi e di provvidenze che possono contribuire in modo concreto e fattivo al miglioramento di moltissime arterie stradali oggi assolutamente insufficienti ed impreparate ad accogliere e smaltire il crescente traffico cittadino.

Sembra che i proventi delle contravvenzioni ammontino a quasi otto o nove miliardi all'anno. Ebbene, quanti e quali di questi miliardi vengono spesi per eliminare per lo meno cause determinate e determinabili dei numerosi incidenti stradali che, in una ricorrenza funesta, si ripetono con intensità e gravità sempre maggiori? Quale parte di questi miliardi viene spesa per quell'opera di propaganda delle norme del codice ai fini della prevenzione degli incidenti stradali e, quindi, per la formazione della tanto auspicata coscienza stradale? Quale parte di questi proventi è stata investita in quell'educazione stradale che in altri paesi meno sviluppati del nostro è già una realtà e che invece da noi è soltanto oggetto di discussioni, di polemiche, di interessate proposte, mentre le generazioni vengono avanti negli anni e usano dell'autoveicolo come un'arma di offesa?

Non è questa una critica di prammatica; è un monito e un richiamo obiettivo ma categorico che rivolgo da quest'aula al Governo perché esca dall'equivoco e dal pressappochismo, abbandoni l'inerzia e la rassegnata abulia e affronti con i dovuti mezzi e con adeguati ed efficaci sistemi, del resto già am-

piamente sperimentati ed applicati con pieno successo dagli altri paesi, il grave problema e ponga finalmente le basi per lo svolgimento e la realizzazione di un vasto programma di emergenza e di sviluppo graduale nel tempo, per giungere ad uno *standard* minimo di ordine, di disciplina e di sicurezza nella nostra circolazione. Siffatta azione del Governo sarà di esempio e di monito per gli altri enti ed organismi parimenti interessati ai problemi della circolazione, e costituirà il doveroso adempimento di un obbligo imprescindibile: quello della tutela e della salvaguardia di tante vite umane, oggi sottratte immaturamente e assurdamente al progresso e alla economia del nostro paese.

A questo punto non posso non dare atto al ministro dei lavori pubblici dell'iniziativa assunta nel rilanciare quell'ufficio governativo centrale che, sorto all'atto dell'entrata in vigore del nuovo codice della strada anche se non conforme per strutturazione e rilevanza esterna ai principi giuridici di organizzazione degli uffici statali, bene operò in tale settore. Ciò sta a dimostrare che la nostra non è una preconcetta ed arida opposizione, e che noi siamo i primi a riconoscere i meriti e la bontà di certi provvedimenti.

Dobbiamo per altro constatare che anche con tale coraggiosa determinazione il problema non è risolto se non si conferisce autorità e autonomia effettiva ad un organo centrale che sia messo in grado di svolgere un'efficace opera di coordinamento, attraverso controlli, vigilanza e direttive, per rendere uniforme l'applicazione del codice su tutto il territorio nazionale.

Ho voluto, signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, dal provvedimento in esame allargare la visuale sull'intero codice della strada e sulla sua applicazione per raccomandare al Governo di assumere iniziative perché questo problema venga risolto nel suo insieme in una visione globale e con un'impostazione organica. È un problema grave che si raccomanda all'attenzione e alla sensibilità del Parlamento. (*Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

#### Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso la seguente proposta di legge:

ARMATO ed altri: « Provvidenze concernenti il personale non di ruolo dell'ammini-

strazione delle poste e telegrafi e dell'azienda di Stato per i servizi telefonici » (*Già approvata dalla X Commissione della Camera e modificata da quella VII Commissione*) (2471-B).

Sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Commissione competente che già l'ha avuta in esame, nella stessa sede, con il parere della V Commissione.

#### Annunzio di interrogazioni.

BIGNARDI, *Segretario*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

D'ALESSIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ALESSIO. A nome del gruppo comunista desidero sollecitare lo svolgimento dell'interpellanza Alicata ed altri sulla notizia diffusa dal *New York Times* circa la dotazione di armi nucleari ad aerei italiani. Data la gravità della notizia, una pronta risposta del Governo è quanto mai necessaria.

SERVELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERVELLO. Sollecito lo svolgimento della mia interrogazione sulla rimozione di bandiere spagnole dalle vie cittadine disposta dalla giunta comunale di Milano in occasione della manifestazione turistica *Expotur* indetta dalle autorità di quel paese e regolarmente autorizzata e concordata.

MASCHIELLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MASCHIELLA. Insisto nuovamente per la discussione della mozione sulla situazione economica dell'Umbria presentata dal gruppo comunista alcuni mesi fa e vivamente sollecitata dai consigli comunali e provinciali della regione.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE' COCCI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Assicuro gli onorevoli D'Alessio, Servello e Maschiella, che mi farò interprete delle loro richieste presso i ministri competenti.

SERBANDINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

SERBANDINI. Desidero sollecitare la risposta alle interrogazioni a risposta scritta n. 12561 e n. 12676, nonché lo svolgimento di tre interrogazioni a risposta orale concernenti rispettivamente il faro di Portofino, il trattamento di operai italiani in Tanzania e il licenziamento di un operaio dalla ditta Pergolo di La Spezia.

ABENANTE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ABENANTE. Sollecito lo svolgimento di due mie interrogazioni riguardanti la D.E.R.I. V.E.R. di Torre Annunziata.

PRESIDENTE. Interesserò i ministri competenti.

### Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di giovedì 25 novembre 1965, alle 16:

#### 1. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

FODERARO ed altri: Modifiche all'articolo 33 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, relativamente ai limiti di peso per i veicoli da trasporto (1772);

BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840);

— *Relatori:* Cavallaro Francesco e Sammartino.

#### 2. — *Discussione delle proposte di legge:*

BREGANZE ed altri: Disposizioni sulla nomina a magistrati d'appello (1745);

MARTUSCELLI ed altri: Unificazione dei ruoli dei magistrati di tribunale e di Corte di appello (2030);

BOZZI: Norme sulle promozioni dei magistrati (2091);

— *Relatori:* Valiante, *per la maggioranza;* Guidi, *di minoranza.*

#### 3. — *Discussione del disegno di legge:*

Ordinamento delle professioni di avvocato e di procuratore (707);

— *Relatore:* Fortuna.

#### 4. — *Discussione delle proposte di legge:*

NATOLI ed altri: Disciplina dell'attività urbanistica (296);

GUARRA ed altri: Nuovo ordinamento dell'attività urbanistica (1665);

— *Relatore:* Degan.

#### 5. — *Discussione delle proposte di legge:*

CRUCIANI ed altri: Concessione della pensione ai combattenti che abbiano raggiunto il sessantesimo anno di età (*Urgenza*) (28);

VILLA ed altri: Concessione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età di una pensione per la vecchiaia (*Urgenza*) (47);

DURAND DE LA PENNE ed altri: Assegno annuale agli ex combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (161);

LENOCI e BORSARI: Concessione di una pensione agli ex combattenti che abbiano maturato il 60° anno di età (*Urgenza*) (226);

LUPIS ed altri: Concessione della pensione ai combattenti della guerra 1915-18 (*Urgenza*) (360);

BERLINGUER MARIO ed altri: Concessione di una pensione agli ex combattenti ed ai loro superstiti (*Urgenza*) (370);

COVELLI: Concessione di una pensione vitalizia agli ex combattenti (*Urgenza*) (588);

BOLDRINI ed altri: Concessione di pensione in favore degli ex combattenti (*Urgenza*) (717);

— *Relatore:* Zugno.

#### 6. — *Discussione delle proposte di legge:*

LEONE RAFFAELE ed altri: Concessione di assegno vitalizio ai mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (157);

MICHELINI ed altri: Concessione di un assegno ai mutilati ed invalidi civili (*Urgenza*) (927);

SCARPA ed altri: Provvedimenti a favore dei mutilati e invalidi civili (*Urgenza*) (989);

SORGI ed altri: Provvedimenti per l'assistenza sanitaria agli invalidi civili (*Urgenza*) (1144);

FINOCCHIARO: Disciplina delle forme di assistenza e norme per la concessione di assegno vitalizio ai mutilati e agli invalidi civili (1265);

CRUCIANI ed altri: Assistenza sanitaria agli invalidi civili (1592);

DE LORENZO ed altri: Norme per l'erogazione dell'assistenza sanitaria e di recupero ai mutilati ed invalidi civili (1706);

PUCCI EMILIO ed altri: Concessione di un assegno mensile dell'assistenza sanitaria, farmaceutica ospedaliera e protesica gratuita ai cittadini italiani ultrasessantacinquenni e ai cittadini inabili a proficuo lavoro (1738);

— *Relatori:* Dal Canton Maria Pia e Sorgi.

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

7. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Modifiche alla legge 10 febbraio 1953, n. 62, sulla costituzione e il funzionamento degli organi regionali (1062);

— *Relatori:* Cossiga, *per la maggioranza;* Almirante, Accreman, Luzzatto, *di minoranza.*

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

Norme per il comando del personale dello Stato e degli enti locali per la prima costituzione degli uffici regionali (1063);

— *Relatori:* Piccoli, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza:*

Principi e passaggio di funzioni alle regioni in materia di circoscrizioni comunali (1064);

— *Relatori:* Baroni, *per la maggioranza;* Almirante, *di minoranza.*

**La seduta termina alle 20.**

---

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. VITTORIO FALZONE

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

## INTERROGAZIONI ANNUNZiate

*Interrogazioni a risposta scritta.*

DEGAN. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga opportuno assumere le più sollecite iniziative per risolvere i problemi, ampiamente dibattuti negli ambienti tecnici ed economici, sorti dall'applicazione delle ormai antiquate norme della legge 19 novembre 1939, n. 2229, circa la disciplina delle opere in conglomerato cementizio armato normale e precompresso. (14030)

BIAGINI E BERAGNOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quali iniziative intenda prendere per risolvere con equità il problema del riscatto dei periodi assicurativi scoperti per quanti furono temporaneamente esclusi dalla assicurazione obbligatoria secondo le norme allora vigenti, che prevedevano l'esclusione degli assicurati i quali fino al 1939 percepivano uno stipendio superiore alle 800 lire mensili e alle 1.500 lire fino al 1950; ciò in relazione anche alle assicurazioni date dal Ministro del lavoro in occasione della discussione sul disegno di legge n. 2527 « Avviamento alla riforma e miglioramento dei trattamenti di pensione della previdenza sociale » avvenuta nella seduta della Camera dei deputati del 15 luglio 1965. (14031)

BIAGINI E BERAGNOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se corrisponde a verità la circostanza che alcune sedi I.N.P.S. nella applicazione della legge « avviamento alla riforma e miglioramento dei trattamenti di pensione della previdenza sociale » interpretano la disposizione relativa alla erogazione della pensione per anzianità nel senso di conteggiare solo 1.820 contributi settimanali anche se, alla data del 1° gennaio 1965, gli assicurati hanno un numero superiore di contributi;

per conoscere, infine, se constatata la veridicità di quanto sopra affermato, non ritenga di dover intervenire allo scopo di evitare seri danni economici agli assicurati derivanti da una errata interpretazione della suddetta legge. (14032)

NICOLETTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quando verrà definita la pratica di pensione dell'ex militare Rovetta Bruno di Domenico, classe 1921, istruttoria 1220889. (14033)

POERIO E MICELI. — *Ai Ministri dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se è a loro conoscenza il fatto che il collocatore comunale di Mileto, in provincia di Catanzaro, è candidato alle elezioni del consiglio comunale del comune di Mileto stesso nella lista del partito democratico cristiano;

se ritengano compatibile tale atto con il mandato che il collocatore comunale è chiamato a svolgere nell'ambito del territorio del comune attraverso i molteplici compiti a lui affidati quali quelli del collocamento della manodopera, della preparazione della documentazione per la erogazione del sussidio di disoccupazione, della preparazione della documentazione per la compilazione degli elenchi anagrafici dei lavoratori dell'agricoltura, della preparazione della documentazione per la iscrizione dei coltivatori diretti nell'elenco dei coltivatori diretti e di molti altri compiti che interessano la vita dei lavoratori.

Compiti questi, affidati al collocatore, tutti delicati e di enorme importanza che possono agire, nel momento in cui il collocatore stesso diventa candidato di una qualsiasi parte politica, come pressione e ricatto nei confronti dei lavoratori più bisognosi.

Se ritengono tale fatto compatibile con l'attuale legislazione elettorale del nostro paese e, soprattutto, se ciò ritengano consono con lo spirito e con la lettera della Costituzione Repubblicana. (14034)

BARBI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali iniziative abbia posto allo studio l'I.R.I. per sostituire — conformemente agli impegni presi con i rappresentanti politici e sindacali napoletani — lo stabilimento S.A.I.M.C.A. che fu chiuso immediatamente dopo che l'I.S.A.P. ebbe assunto la sua partecipazione maggioritaria alla S.A.I.M.P. di Padova, di cui la S.A.I.M.C.A. era una filiazione (come fu precisato nell'interrogazione n. 10052 del 25 febbraio 1965).

L'interrogante chiede inoltre di sapere come sia conciliabile la carica di presidente della Olivetti — società privata che notoriamente produce non solo macchine da scrivere e calcolatrici, ma anche macchine utensili — con quella di vice presidente dell'I.R.I. — istituto pubblico che controlla aziende produttrici di macchine utensili (come, ad esempio, la soppressa S.A.I.M.C.A. di Baia). (14035)

REALE GIUSEPPE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se mai sarà che anche a Gasponi di Drapia in provincia di

Catanzaro possa farsi luogo ai lavori di costruzione delle fognature in forza della legge 3 agosto 1949, n. 589 o di altra, secondo che il bilancio in corso o altro veniente, com'è abitudine, ciò consentirà; né è da dubitare della regolarità della richiesta, ché risulta tale opera inclusa al n. 36 dell'elenco inoltrato dal Provveditorato alle opere pubbliche competenti, né è da dubitare del tempo lungo osservato dalla richiesta medesima se la nota che interessa - n. 6981 - risale al 27 aprile 1964. (14036)

LUCCHESI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se non ritenga opportuno intervenire presso la S.I.P. al fine di ottenere l'applicazione di contributi più equi a carico degli utenti per l'impianto di apparecchi telefonici.

Ripetute e numerose lamentele sono giunte anche all'interrogante da parte di futuri utenti e di Enti locali dell'isola d'Elba circa i preventivi di spesa richiesti dalla S.I.P.-TE.TI. della Toscana.

Il Comune di Marciana osserva in una sua lettera alla predetta Direzione che certi preventivi sono del tutto insopportabili da parte dei richiedenti (145.000, 200.000, 210.000 lire) e riesce strano capire come un vecchio preventivo TE.TI. di lire 9870 si sia trasformato in quello di lire 45.000, da quando la società telefonica è stata incorporata nell'I.R.I. (14037)

BRANDI. — *Ai Ministri della sanità e dei lavori pubblici.* — Per conoscere, sia nell'attuale politica sanitaria-ospedaliera che nel quadro del Programma di sviluppo economico quinquennale e nell'attuazione dello stesso, quali iniziative siano state prese o si ritengano di adottare per assicurare ad Agropoli, centro di una importante zona, la sollecita creazione di un ospedale civile, che è una aspirazione di decine di comuni vicini. (14038)

BRANDI. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere - in considerazione del fatto che nel 1964 si sono verificati circa un milione e seicentomila casi di infortuni sul lavoro, con circa tremila infortuni mortali nell'industria, di cui quasi il cinquanta per cento nel settore edile per un valutabile costo globale di lire ottocento miliardi nonché in considerazione di una efficiente politica dello Stato per la sicurezza del lavoro, da assicurare con una decisa azione per la prevenzione degli

infortuni - se ritenga spese ammissibili al finanziamento ed ai contributi, nell'ambito delle agevolazioni per l'industria, l'artigianato e la pesca, l'acquisto, anche autonomo, di macchinari e di attrezzature specialmente adatte per la prevenzione degli infortuni sul lavoro; in particolare per il settore dell'edilizia, il quale, purtroppo, non usufruisce di alcuna diretta agevolazione da parte della Cassa per il Mezzogiorno. (14039)

ALPINO E DEMARCHI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se e quali provvedimenti siano stati adottati, nei confronti del sindaco di Crescentino, dalla prefettura di Vercelli a seguito degli esposti indirizzati alla medesima dal consigliere di minoranza dottore ingegnere Giovanni Ettore Beccario in data 7 gennaio e 4 ottobre 1965 e concernenti specifiche irregolarità, non contestate, nell'affidamento di forniture al comune. (14040)

GAGLIARDI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quando verranno istituiti i servizi di teleselezione tra Venezia e Roma e Venezia e Milano, eliminando in tal modo un notevole ostacolo allo sviluppo delle relazioni economiche tra la città della Laguna ed i due suddetti importanti centri.

L'interrogante fa presente che il grande, progressivo sviluppo della zona industriale di Porto Marghera, l'estendersi delle attività turistiche, le aumentate esigenze degli utenti rendono ormai indilazionabili detti servizi, del resto già istituiti fra numerose altre città italiane.

In particolare, infine, si prospetta la necessità di collegare il centralino di Stra (Venezia) cui fa capo l'intera zona calzaturiera del Brenta, alla rete di teleselezione, anche per eliminare, in un momento piuttosto delicato, una condizione di inferiorità rispetto ad altre zone d'Italia. (14041)

GAGLIARDI. — *Al Ministro della difesa.* — Per far presente l'allarme suscitato nella zona di Caorle (Venezia) circa il ventilato trasferimento in località Valle Vecchia di un poligono di tiro e per ottenere le necessarie assicurazioni atte a tranquillizzare soprattutto gli interessati alle attività turistiche locali.

L'interrogante ritiene che non si possa risolvere il pur necessario problema delle esercitazioni militari rimanendo all'interno di una riviera ad alto sviluppo turistico che si

estende dalle foci del Brenta a quelle del Tagliamento e che rappresenta la ragione di vita per migliaia e migliaia di cittadini.

(14042)

MASCHIELLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che nella notte tra sabato e domenica 21 novembre 1965, da un locale situato presso la chiesa di Santa Maria Maggiore di Spello (Perugia) sono stati trafugati oggetti artistici di inestimabile valore: 4 croci (tra cui la Croce capitolare opera di Paolo Vanni del secolo XIV), 2 calici, 1 candeliere di pietra scolpita di Rocco da Vicenza.

Tale gravissimo fatto che si aggiunge ai molti già accaduti in Umbria in questi ultimi anni non fa che mettere in drammatico risalto la precarietà e la inadeguatezza di tutto ciò che concerne non solo la conservazione ma anche la vigilanza e la custodia dell'ingente patrimonio artistico di cui l'Umbria va giustamente fiera.

Per sapere in particolare se risulta al Ministro che da anni l'Amministrazione comunale di Spello ha in corso una pratica per ottenere il contributo su un mutuo di circa 20 milioni necessari a riparare e sistemare definitivamente il Palazzo Cruciani che dovrebbe essere proprio destinato ad ospitare il Museo, la Pinacoteca comunale e l'abitazione per il custode.

20 milioni di spesa, forse, avrebbero evitato la perdita di un patrimonio artistico inestimabile e di un valore venale per lo meno dieci volte superiore.

Per sapere, infine, ciò che il Ministero sta facendo o intende fare sia per il recupero dei tesori trafugati, sia per aiutare concretamente e sollecitamente il comune a sistemare il Palazzo Cruciani in modo da permettere una più efficace vigilanza e custodia del patrimonio artistico cittadino.

(14043)

AMADEO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quali provvedimenti intende adottare e rendere di pubblica ragione per acclarare e rimuovere le cause che hanno determinato la situazione di grave disagio psicologico in cui versa l'ambiente scolastico di Sanremo e della provincia di Imperia, a seguito della vicenda nata da una denuncia pubblica di inidoneità all'insegnamento di una professoressa di matematica e fisica del liceo scientifico « Cassini » di Sanremo, con minaccia di diserzione dalle lezioni degli allievi, e resa clamorosa da ripetuti

ed ampi servizi della stampa nazionale, che ha coinvolto il buon nome di detto liceo e rischia di falsare il giudizio della pubblica opinione sulla serietà delle nomine dei titolari di cattedra, sulla meritata stima, la provata preparazione, il riconosciuto spirito di dedizione e responsabilità dei docenti di ruolo della scuola secondaria inferiore e superiore della provincia di Imperia.

In questo quadro che addolora ed offende quanti sono vicini ed interessati alla scuola e che le contrastanti notizie della stampa e la mancanza di comunicati ufficiali tali da fornire elementi chiarificatori rendono vieppiù confuso e preoccupante, l'interrogante chiede se il Ministro non ritenga opportuno e necessario intervenire con urgenza per salvaguardare il buon nome del liceo Cassini di Sanremo e tutelare la dignità e il prestigio dei docenti di ruolo, ed in particolare per accertare:

1) in quali termini si concretano e su quali elementi di fatto poggiano le denunce a carico della professoressa in causa, presentate alla presidenza del liceo « Cassini » da parte delle famiglie degli alunni delle classi terza, quarta, quinta;

2) da quale autorità scolastica ed in base a quali concorsi sia stata nominata ad una cattedra così impegnativa una insegnante che si dice da dieci anni lontana dall'insegnamento, e se è vero, contrariamente a quanto è stato pubblicato, che non si tratta di una insegnante di ruolo, ma di una insegnante ad incarico annuale nominata dalle autorità scolastiche provinciali;

3) se sia stata effettivamente rilasciata da detta insegnante una dichiarazione, riportata la scorsa settimana come sua da due quotidiani a diffusione nazionale; dalla quale si desume ritenersi l'interessata vittima di speculazioni e di persecuzioni di natura politica, ed in caso affermativo, se le autorità scolastiche hanno chiesto all'interessata di precisare l'accusa e rendere di pubblica ragione i nomi degli uomini politici o dei partiti presunti responsabili, al fine di salvaguardare, di fronte all'opinione pubblica, la serietà ed il senso di responsabilità di tutta una classe politica provinciale che viene chiamata in causa e posta sotto sospetto da una accusa la cui genericità non consente ad alcuno, possibilità di difesa, o di chiarimento o di assunzione di responsabilità.

(14044)

GOLINELLI e VIANELLO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere le ragioni per le quali nei confronti

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

della cooperativa Fidelitas di Venezia, mentre da una parte l'Ispettorato provinciale del lavoro di Venezia, rispondendo al sindacato provinciale facchini ed ausiliari del traffico, afferma in data 1° giugno 1965 e 8 settembre 1965 si debba applicare la legge sugli appalti del 23 ottobre 1960, n. 1369 e non la legge sul facchinaggio del 3 maggio 1955, n. 407, dall'altra il Ministro del lavoro e della previdenza sociale afferma in data 6 ottobre 1965, rispondendo alla interrogazione a risposta scritta n. 11760, si debba applicare la legge 3 maggio 1955, n. 407 e che di conseguenza, per intervento dell'Ispettorato provinciale del lavoro di Venezia, sono in corso gli adempimenti necessari per fare conseguire ai vari componenti della cooperativa Fidelitas il titolo abilitativo a svolgere attività di facchinaggio, prescritto dall'articolo 121 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza 18 giugno 1931, n. 773, presupposto essenziale perché la normativa prevista dalla legge 3 maggio 1955, n. 407, sulla disciplina dei lavori di facchinaggio, possa conseguire la propria finalità;

per conoscere le ragioni per cui l'Ispettorato provinciale del lavoro di Venezia ha infondatamente comunicato al sindacato provinciale facchini ed ausiliari del traffico, in data 8 settembre 1965, che il lavoro della cooperativa Fidelitas viene svolto presso la ditta Griggio e Vallesi alla quale, per la sua attività, non devono essere applicate le disposizioni dell'articolo 46 del contratto collettivo nazionale di lavoro del 4 aprile 1962 riguardante le imprese di spedizione e auto-trasporti che esercitano promiscuamente attività trasporti e spedizione, disposizioni che si rifanno alle norme della legge 3 maggio 1955, n. 407;

per sapere se non ritenga che, non applicandosi ad oggi la legge 3 maggio 1955, n. 407, sia stata offerta alla ditta Griggio e Vallesi, che ha licenziato i facchini della carovana Canale Brentelle e utilizzato per lavori appaltati la cooperativa Fidelitas, la possibilità di non applicare le tariffe di facchinaggio pregiudicando quindi le finalità primarie della legge 3 maggio 1955, n. 407 e provocando di conseguenza una inammissibile concorrenza fra facchini liberi esercenti e pseudo cooperative;

per conoscere infine come sia possibile che la cooperativa Fidelitas, non ancora autorizzata e iscritta, con i componenti non ancora in possesso del titolo abilitativo a svolgere attività di facchinaggio, già svolga da tempo

attività di facchinaggio, e quali interventi intenda svolgere perché sia rispettata la legge. (14045)

FINOCCHIARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se è vero che la maestra Gabriella Bracci nata Canovai, nonostante sia già stata collocata a riposo per raggiunti limiti di età dal 30 settembre 1964, presti ancora servizio presso il Provveditorato agli Studi di Roma, come addetta alla sezione scuola popolare.

L'interrogante, inoltre, intenderebbe conoscere se risponde al vero che la predetta insegnante, pur percependo la pensione, abbia avuto un incarico di scuola popolare, nonostante non fosse compresa nella graduatoria provinciale di Roma che comprende ben 2509 nominativi. (14046)

BUSETTO. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del gravissimo atto compiuto dalla Ditta Mottino di Padova, che ha in appalto servizi postali a danno di un autista dipendente con famiglia a carico, licenziato sotto il pretesto della violazione di norme del contratto nazionale di lavoro, in effetti perché attivo dirigente sindacale.

Per conoscere quale intervento immediato si propongono di attuare per impedire tale licenziamento e restituire il lavoro e la serenità ad una intera famiglia. (14047)

LAFORGIA. — *Al Ministro per la riforma della pubblica amministrazione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente disporre la più sollecita attuazione dell'impegno già preannunciato con nota n. 01595 del 16 gennaio 1965, relativo al mantenimento in servizio non oltre il 70° anno di età dei dipendenti dello Stato che non abbiano raggiunto l'anzianità di 40 anni di servizio effettivo e ciò allo scopo di garantire a tali dipendenti un trattamento di quiescenza più adeguato. (14048)

LAFORGIA. — *Al Ministro per la riforma della pubblica amministrazione.* — Per sapere se è a conoscenza che i dipendenti statali i quali andranno in pensione il 1° marzo 1966 percepiranno dall'E.N.P.A.S. una indennità di quiescenza in misura doppia di quella che sarà percepita da coloro che andranno in pensione il 1° gennaio 1966 e ciò in quanto

alla data del 1° marzo 1966 avrà attuazione la seconda fase del conglobamento degli stipendi ai dipendenti statali.

In particolare chiede di conoscere se il Ministro interrogato non ritenga di dover ovviare a tale ingiusta disparità di trattamento di quiescenza accogliendo il voto espresso da vari sindacati di categoria di disporre il trattenimento in servizio « fuori organico » sino al 31 marzo 1966 dei dipendenti pensionandi al 1° gennaio 1966. (14049)

CASSANDRO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, del lavoro e previdenza sociale e della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritengano opportuno intervenire e in quale maniera perché i provvedimenti previsti dal decreto-legge 6 luglio 1965, n. 1022, relativi alla edilizia popolare, vengano estesi anche all'I.N.C.A.M. (Istituto nazionale case ai maestri) per le finalità altamente sociali perseguite da quell'istituto. (14050)

FUSARO, DALL'ARMELLINA, SAVIO EMANUELA e TITOMANLIO VITTORIA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se non ritenga opportuno, in analogia a quanto avviene per i laureati in farmacia, veterinaria e geologia, consentire che accedano all'insegnamento della matematica nella scuola media unificata anche i laureati in architettura ai quali è negata pure la possibilità di partecipare agli esami di abilitazione e di concorso. (14051)

SERVELLO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sia a loro conoscenza che, nella zona circostante il comune di Vigevano (Pavia), nel mese di aprile del 1965, causa la siccità, non è stata erogata agli agricoltori, particolarmente ai risicoli, l'acqua loro occorrente, di provenienza dal canale Cavour, gestito dalla società Est-Sesia.

Poiché tale mancata erogazione — che ha provocato centinaia di milioni di danni per mancato e inservibile raccolto — è stata ugualmente fatta pagare agli utenti in base ai canoni annui con ognuno d'essi fissati, l'interrogante chiede, altresì, se i Ministri non ritengano opportuno disporre un intervento dell'autorità territorialmente competente presso la società Est-Sesia, al fine di stornare dal canone annuo di erogazione — rimborsandola — la frazione mensile riflettente il citato mese di aprile 1965. (14052)

AMBROSINI. — *Ai Ministri delle finanze e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza del fatto che, nella provincia di Verona, circa 5 mila lavoratrici del tabacco si sono viste decurtare di due mesi il periodo di occupazione stagionale. Poiché tale riduzione è — soprattutto — dovuta alla eliminazione da parte dei concessionari della fase della stiratura, l'interrogante chiede quali provvedimenti i Ministri intendano prendere a favore delle tabacchine, tenendo presente che il compenso percepito dai concessionari — pur con una merce peggiorata per l'eliminazione della stiratura — non è per nulla diminuito. (14053)

AMBROSINI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere i motivi che hanno bloccato lo sviluppo della trattativa circa la cessione all'amministrazione comunale di Verona dell'area dell'arsenale di 71 mila metri quadrati.

In particolare l'interrogante desidera sapere perché tale trattativa si sia arenata proprio dopo la delibera del 10 marzo 1961, con la quale il consiglio comunale, impegnandosi a destinare l'area a pubblico giardino, stanziava per l'acquisto la somma di 550 milioni di lire. (14054)

IMPERIALE, PALA, PREARO, RADI e STELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle finanze.* — Per chiedere se non ritengano, di fronte al dilagare del grave fenomeno del contrabbando, prendere opportune iniziative allo scopo di rafforzare, soprattutto nelle zone portuali e di frontiera, gli attuali servizi della guardia di finanza allo scopo di dare loro la possibilità di una più ampia e severa opera di repressione, tenuto conto del grave danno che il contrabbando comporta alle finanze dello Stato;

se non ritengano, inoltre, di prendere iniziative che consentano un idoneo adeguamento delle pene contro il contrabbando, in modo da poter consentire l'immediato sequestro del mezzo sul quale è trasportato il prodotto di provenienza clandestina, prevedendo, in caso di recidiva, l'arresto immediato, senza alcuna possibilità di definizione amministrativa del reato;

se non ritengano opportuno, infine, dare disposizioni a tutti gli uffici statali e parastatali ed a tutte le forze di polizia richiamando al dovere di reagire con ogni mezzo a questa degradante forma di concorrenza verso lo Stato, nonché al pericolo che rappre-

sentano i generi di provenienza clandestina anche agli effetti della salute, in modo da evitare, comunque, l'acquisto e la circolazione dei prodotti di contrabbando. (14055)

SERVELLO. — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere se siano a loro conoscenza le alterne vicende relative all'utilizzazione dell'area denominata « Ticinello », in Pavia, che si riassumono come segue:

1) l'amministrazione precedente alle elezioni del 1964 consentì la costruzione d'un immobile privato denominato « Palazzo di Vetro », motivo di polemiche pubbliche e di trattative comunali con la società costruttrice, e ciò al fine di acquisire al comune per riparazione parte d'una area in zona Ticinello, destinata dal piano regolatore a verde pubblico;

2) la Commissione comunale definiva un accordo in base al quale la società privata otteneva dal comune l'autorizzazione alla costruzione in zona « Ticinello » d'immobili con un aumento percentuale dei volumi tale da poter calcolare in alcune centinaia di milioni l'aumento del valore dell'area edificabile, e ciò senza contare che l'impegno privato a garantire determinati servizi non conseguiva alcun vantaggio per l'ente pubblico;

3) con la nuova amministrazione, presieduta dall'ex assessore che, a suo tempo, aveva diretto le trattative suaccennate, si propone una modifica dell'accordo che, ove fosse accolto, apporterebbe utilità per decine di milioni alla società interessata.

Ciò premesso l'interrogante chiede di sapere perché, in queste condizioni, la Sovrintendenza alle belle arti abbia ritenuto di dare il suo parere favorevole, senza attendere che tutta l'intricata matassa venisse sciolta nel rispetto delle esigenze paesistico-architettoniche, nonché dal piano regolatore; chiede, altresì, che il Ministro disponga la sospensione di detto parere; chiede, infine, che il Ministro dell'interno richiami l'attenzione dell'autorità tutoria a difesa del prevalente interesse comunale, evitando nel contempo che col ricorso a situazioni di fatto vengano violate la legge e le norme che regolano la delicata materia. (14056)

MUSSA IVALDI VERCELLI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono a conoscenza dei seguenti fatti:

che la polizia di Milano, nell'eseguire il 18 ottobre 1965 il sequestro del settima-

nale politico nazionale *ABC* in esecuzione di un ordine della Procura della Repubblica di Milano, abbia fatto irruzione nelle edicole, stracciando le « locandine » ed asportando i numeri del periodico, senza presentare l'ordine di sequestro e senza neppure lasciare agli edicolanti una ricevuta, che consentisse loro di non pagare le copie sequestrate;

che in tale occasione gli edicolanti furono convocati presso la polizia, dove subirono interrogatori e ricevettero illecite sollecitazioni a non esporre più il periodico suddetto;

che contro questo comportamento il sindacato nazionale giornalisti italiani ha vivacemente protestato con telegrammi alle autorità competenti;

che la Procura della Repubblica di Milano ha sottoposto a sequestro nell'anno in corso 24 numeri su 43 del settimanale politico suddetto;

che il Tribunale di Milano ha sempre assolto il direttore responsabile del settimanale con formula piena.

Dato che le motivazioni di costume vengono poste fuori causa dalle predette deliberazioni dell'autorità giudiziaria, l'interrogante chiede altresì come si intenda procedere per evitare che simili comportamenti delle pubbliche autorità possano legittimare la presunzione che tali azioni abbiano in qualche modo a vedere con particolari problemi politici e sociali trattati nei numeri colpiti dal sequestro. (14057)

BIANCHI GERARDO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se ritiene egualmente legittima la nomina come incaricato di un insegnante elementare invalido civile di guerra, fatta da alcuni Provveditori agli studi della Toscana (come Pisa, Firenze, ecc.) seguendo le modalità indicate dall'articolo 7 dell'ordinanza ministeriale per incarichi e supplenze dell'anno 1965-66, e la nomina effettuata dal Provveditore agli studi di Pistoia nei confronti dell'insegnante elementare Cortesi Raffaelli Carla, che prescinde completamente dalle norme della citata ordinanza ministeriale e si basa solo sull'articolo 38 del regolamento 18 giugno 1952, n. 1176. (14058)

DAL CANTON MARIA PIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se non ritenga necessario definire la posizione delle infermiere profes-

sionali presso i centri traumatologici dell'I.N.A.I.L., inserendole nella carriera di concetto anziché in quella esecutiva.

La lunga preparazione, che il Ministero della sanità ed il Consiglio superiore della pubblica istruzione riconoscono sufficiente per svolgere mansioni di concetto e l'esempio di quanto hanno fatto l'O.N.M.I. ed enti locali e parastatali, dovrebbero togliere eventuali incertezze.

La interrogante chiede, inoltre, che alla infermiera professionale preposta al personale ausiliario presso codesti centri venga riconosciuto l'ufficio di capo gruppo sia dal lato giuridico che da quello economico. (14059)

**PIGNI, MALAGUGINI E FRANCO PASQUALE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni della mancata applicazione della legge 22 novembre 1961, n. 1282, che determina (articoli 1 e 2) il numero degli applicati, bidelli ed aiutanti tecnici da assegnare ad ogni istituto in relazione al numero delle classi e della pressoché mancata registrazione alla Corte dei conti dei decreti di inquadramento nei ruoli ordinari del personale di segreteria ed ausiliario di ruolo aggiunto.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali passi il ministro intenda compiere per porre tempestivamente riparo alle suaccennate carenze. (14060)

**BOTTA, FERRARI RICCARDO E ZINCO-NE.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere se non sia possibile uniformare su tutta la rete nazionale i numeri telefonici riguardanti i servizi di pronto soccorso come vigili del fuoco, Croce rossa, carabinieri, polizia stradale. (14061)

**PICCINELLI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza delle gravi inondazioni cui sono soggetti in continuazione i territori della vallata dell'Ombrone, per i frequenti straripamenti di questo fiume, e del grave pericolo cui è sottoposta la stessa città di Grosseto.

Per conoscere inoltre:

a) i motivi per i quali gli interventi operati in Toscana per la sistematica regolazione dei corsi d'acqua abbiano, in questo ultimo periodo, subito una flessione e siano stati tutti effettuati nel bacino del fiume Arno;

b) se è stato informato che il Ministero dell'agricoltura si è dichiarato disposto a fi-

nanziare la parte di opere di propria competenza riguardante la pulizia, l'approfondimento e il prolungamento al mare del « canale diversivo del fiume Ombrone » e che tali opere sono in grado di attenuare notevolmente la pericolosità per le colture e i luoghi abitati;

c) se non ritiene indispensabile procedere, con la massima urgenza al necessario finanziamento della spesa residua. (14062)

**FRANCHI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere quali nuove difficoltà si oppongono alla definizione delle pratiche di pensione di guerra relative a Trevisani Athos, caduto il 24 aprile 1945 a Genova (domanda spedita con lettera raccomandata n. 741 del 19 gennaio 1965); Dorigo Cesare (posizione 1690347); Gasparini Leonardo (riesame, posizione 1430293). (14063)

**FRANCHI, ABELLI E GUARRA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a sua conoscenza che recentemente il Consiglio di Stato ha emesso una sentenza con la quale sono stati annullati il decreto del Ministero dei lavori pubblici in data 20 gennaio 1963 che approvava il progetto dei lavori di sistemazione, allargamento e ricostruzione parziale della statale n. 50 nonché il decreto del prefetto di Belluno in data 20 maggio 1964 con il quale era stata autorizzata l'occupazione delle aree e ciò perché l'opera è stata eseguita in contrasto con le prescrizioni del piano regolatore generale di Belluno, esattamente come era stato segnalato in sede di consiglio comunale da un consigliere della minoranza e come era stato fatto rilevare con una precedente interrogazione parlamentare (6 febbraio 1964) quando era ancora possibile evitare il danno che si è determinato;

per conoscere a chi debba essere attribuita la colpa dello sperpero del pubblico denaro, dei danni provocati, dell'obbrobrio di una strada incompiuta;

per conoscere quali provvedimenti si intendano prendere nei confronti dei diretti responsabili sia delle opere eseguite, sia della difesa di un provvedimento arbitrariamente assunto. (14064)

**RIPAMONTI.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere sulla base di quali criteri di interpretazione della legge 5 marzo 1963,

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

n. 246, e di altre vigenti disposizioni di legge, sono stati invitati alcuni comuni compresi nel comprensorio intercomunale di Milano, delimitato sulla base di criteri tecnico-urbanistici quale area ottimale di espansione e di riqualificazione delle funzioni del grande centro, ad annullare con propria deliberazione l'applicazione dell'imposta sulle aree fabbricabili con retroattività decennale della data di riferimento, già approvata dalla G.P.A.

L'interrogante non ritiene che per le deliberazioni istitutive dell'imposta sulle aree fabbricabili, le cui aliquote sono tassativamente stabilite dalla legge, ricorrono gli estremi di applicazione dell'articolo 273 del testo unico sulla finanza locale 14 settembre 1931, n. 1175, e successive modificazioni, mentre il giudizio di merito sulla delimitazione delle zone di espansione dovrebbe essere di esclusiva competenza delle giunte provinciali amministrative. (14065)

*Interrogazioni a risposta orale.*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, circa l'opportunità di una legge interpretativa delle norme in materia di contratti agrari (legge 15 settembre 1964, n. 756) per normalizzare la situazione determinatasi in sede di applicazione della legge stessa.

« In particolare nella provincia di Firenze, a seguito dell'atteggiamento assunto dall'associazione dei concedenti, si riscontra che:

1) i concedenti negano la disponibilità dei prodotti;

2) il riparto sul bestiame è inferiore quasi sempre al 50 per cento, poiché viene applicato il 58 per cento non sul prodotto, come stabilisce la legge, ma sull'utile netto;

3) per i prodotti conferiti in comune gli accrediti non vengono fatti secondo il disposto dell'articolo 4 della legge;

4) il mezzadro non viene chiamato a collaborare con il concedente nella direzione dell'impresa;

5) i concedenti non chiudono regolarmente i libretti colonici, tanto che sono debitori nei riguardi dei mezzadri di oltre un miliardo di lire nella sola provincia di Firenze;

6) per le spese riguardanti l'uso di macchine agricole i concedenti pretendono da parte del mezzadro i due terzi delle spese, in luogo del 50 per cento previsto dalla legge;

7) nonostante il divieto sancito dalla legge, durante il 1965 in provincia di Firenze sono stati stipulati circa 700 nuovi contratti di mezzadria.

(3264) « CERUTI CARLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali, per sapere se siano a conoscenza del proposito della R.A.I.-TV. di escludere dalla trasmissione in ripresa diretta della partita internazionale di calcio Italia-Scozia, che avrà luogo a Napoli il 7 dicembre 1965, una vastissima zona comprendente l'intera Campania e una parte del Lazio;

per sapere se non ritengano ingiusto escludere una zona così vasta e impedire quindi a centinaia di migliaia di telespettatori di poter seguire in ripresa diretta una manifestazione sportiva di rilevante interesse;

per sapere se, anche in considerazione del fatto che la richiesta dei biglietti d'ingres-

so rende certo il pieno incasso ed esclude quindi la possibilità di un danno economico per gli organizzatori dell'incontro, non ritengano opportuno intervenire presso la Direzione della R.A.I.-TV. per ottenere che la trasmissione televisiva sia in « diretta » per tutto il territorio nazionale, compresa la città di Napoli nella quale numerosi sportivi non potranno, pur volendolo, accedere allo stadio per indisponibilità di posti.

(3265) « PIRASTU, AMENDOLA PIETRO, CAPRARA, NANNUZZI, ABENANTE, VIVIANI LUCIANA, SCARPA, RAUCCI, CHIAROMONTE, JACAZZI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Ministro della marina mercantile, per conoscere quali siano le ragioni che l'hanno indotto a chiedere il parere del Consiglio di Stato sulle rivendicazioni che i sindacati, rappresentanti i lavoratori delle aziende dei mezzi meccanici dei porti di Savona, La Spezia, Livorno, Cagliari e Ancona, da tempo avevano presentato;

rilevando che le trattative in sede ministeriale, iniziate nel giugno scorso, si sono prolungate fino al mese di ottobre, dando luogo a ben otto incontri in sede ministeriale, per poi bruscamente essere interrotte da un fonogramma del Ministro, che informava i sindacati della decisione di chiedere il parere del Consiglio di Stato;

considerando che ciò ha determinato uno stato di legittima agitazione fra i lavoratori, i quali, dopo aver effettuato uno sciopero di 24 ore, hanno deciso di sospendere l'effettuazione delle ore straordinarie;

constatando che nemmeno l'azione dei lavoratori ha indotto il Ministero a convocare i sindacati;

dubbiosi sulla validità della richiesta di un parere al Consiglio di Stato, in quanto se valida doveva essere inoltrata al momento dell'inizio della trattativa e non — com'è accaduto — molti mesi dopo, chiedono al Ministro se non intenda riprendere le trattative con i sindacati al fine di risolvere positivamente la vertenza.

(3266) « GIACHINI, FASOLI, BASTIANELLI, AMASIO, PIRASTU ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, ed i Ministri degli affari esteri e dell'interno, per sapere se intendano formalmente deplorare le incivili manifestazioni occasionate dalla pre-

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

senza in Milano della mostra viaggiante del turismo spagnolo. In particolare l'interrogante chiede se il ministro dell'interno intenda assicurare la più ferma tutela dell'ordine pubblico e il rispetto delle elementari norme di corretta ospitalità nei confronti di un Paese cui ci legano — al di là di ogni polemica sui contingenti assetti politici interni — antichi vincoli di amicizia e comuni tradizioni. L'interrogante infine non può non sottolineare che, ove dovessero prevalere considerazioni di contingenza politica, non mancherebbero di venire in discussione rapporti e visite internazionali di ben maggior rilievo che non la *tournee* italiana della mostra del turismo spagnolo.

(3267)

« BIGNARDI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per sapere se sia a conoscenza delle ripercussioni negative e delle possibili gravi conseguenze che ha avuto nella cittadinanza di Canosa di Puglia (Bari) la nomina di un commissario governativo alla cooperativa agraria " Nicola Rossi " e la revoca del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della stessa.

« La revoca del consiglio e la nomina del commissario, infatti, sono intervenute a colpire dirigenti che, regolarmente eletti dai soci appena nel luglio 1965, si erano accinti con tenacia, spirito di sacrificio e passione all'opera di risanamento della situazione economica e finanziaria della cooperativa, ridotta in gravi condizioni dall'opera condotta per anni dai precedenti amministratori, dimessisi nel maggio su precisa, unanime richiesta di una affollata assemblea di soci da loro convocata.

« In tal modo, i 1.500 soci della cooperativa e quasi tutta la cittadinanza hanno assistito allibiti alla punizione dei meritevoli di elogi in difesa dei responsabili della situazione descritta nel decreto ministeriale di revoca, per cui una ristretta fazione, si vede protetta dal Governo contro l'assemblea dei soci.

« Gli interroganti, in considerazione della evidente, macroscopica ingiustizia commessa, inconcepibile in un regime democratico ed in uno Stato di diritto, nonché per la salvezza di un organismo indispensabile per l'economia agricola della città di Canosa (solo nell'ultima campagna vinicola ben 1.050 contadini hanno conferito oltre 40.000 quintali di uva, dimostrazione evidente della loro fiducia nell'ente e nei suoi amministratori), chiedono al Ministro se intenda disporre la revoca

ca del commissario e la reintegrazione degli amministratori, affinché possano, con la fiducia dei soci, continuare l'opera di risanamento che già, in soli 4 mesi, aveva consentito loro di ridurre di ben 18 milioni i debiti ereditati dalla precedente gestione.

(3268) « MATARRESE, ASSENNATO, SCIONTI, SFORZA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere se non ritenga opportuno ed urgente un suo intervento perché, senza ulteriori indugi, siano determinati i criteri pratici di adeguamento delle polizze private per gli artigiani che intendono avvalersi delle norme della legge 15 aprile 1965, n. 413, che consente la sospensione dell'obbligo assicurativo contro gli infortuni sul lavoro stabilito dalla legge 19 gennaio 1963, n. 15, a condizione che le polizze private garantiscano prestazioni non inferiori a quelle dell'assicurazione obbligatoria. Ciò anche al fine di evitare che venga a scattare automaticamente l'obbligo assicurativo con l'I.N.A.I.L. e che gli adeguamenti di polizza che fossero stati effettuati ma non riconosciuti idonei dall'Ispettorato del lavoro costituiscano un nuovo onere per gli artigiani interessati.

(3269)

« ROMEO ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri dell'interno e degli affari esteri, per conoscere l'avviso del Governo sulle iniziative della Giunta comunale di Milano in merito alla esposizione commerciale inaugurata nella metropoli lombarda alla presenza dei rappresentanti del governo spagnolo, sulla scorta d'una similare manifestazione tenutasi a Roma; per sapere se è consentito che — per volontà del partito comunista — un organismo amministrativo locale possa con tanta leggerezza ed insensibilità disporre il ritiro da piazze e vie cittadine della bandiera di uno Stato estero, nonché censurare l'opuscolo di presentazione della mostra per il fatto che l'espressione " democrazia organica " — contenuta nel detto opuscolo — ha toccato la suscettibilità degli assertori della " democrazia progressiva "; per sapere se metodi di ospitalità indegni della tradizione milanese — non seguiti neppure in occasione di visite di governanti di Stati ex nemici — possano costituire un precedente suscettibile di amare conseguenze nei rapporti culturali, politici ed economici con altri Paesi.

(3270) « SERVELLO, GUARRA, DE MARZIO ».

## IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 24 NOVEMBRE 1965

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere:

a) quali provvedimenti sono stati adottati per individuare e punire i promotori ed organizzatori delle violente manifestazioni che si sono verificate a Milano in occasione della "Mostra viaggiante del Turismo Expotor" inaugurata dal Ministro spagnolo delle informazioni e turismo con l'intervento di tutte le maggiori autorità cittadine.

« Le manifestazioni hanno determinato violenze e tumulti nel giorno 22 novembre e seguenti e, malgrado i massicci interventi di carabinieri e di polizia, sono culminate negli strappi e nello incendio delle bandiere spagnole e in offese a Capo di Stato estero con tentativi di raggiungere, per danneggiarli, i padiglioni turistici spagnoli;

b) quali interventi il Ministro ha ritenuto opportuno svolgere nei confronti del sindaco di Milano, onorevole Bucalossi, il quale, dopo aver ricevuto nel palazzo della Città il Ministro spagnolo Manuel Fraga Irebarne, ha creduto di poter fare pubbliche dichiarazioni di condanna del Governo spagnolo, dimenticando il rispetto dovuto ai Paesi esteri indipendentemente dal loro regime. L'ordine del giorno votato dal Consiglio comunale di Milano, di accusa al regime spagnolo, è apparso, a tutta la cittadinanza milanese, determinato ed imposto dal prevalere della minoranza comunista sull'amministrazione di centro-sinistra di Milano. E, infatti, inspiegabile l'atteggiamento assunto da questa amministrazione dopo che essa aveva dato la sua collaborazione tecnica ed il suo patrocinio per l'organizzazione della mostra, che aveva annoverato ufficialmente tra le manifestazioni dell'«Autunno milanese» alla stessa stregua della "Settimana britannica", delle quali manifestazioni è sovrintendente l'assessore democristiano Lino Montagna.

(3271)

« ROMEO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro delle poste e delle telecomunicazioni, per sapere se sia a conoscenza:

a) che al signor Lecchi Ettore Ernesto è stata inviata dalla Direzione provinciale delle poste di Torino una lettera, con la quale lo si invitava a rassegnare le dimissioni da direttore responsabile del "Centro italiano moda", bollettino edito a Torino, contestandogli che tale sua attività era in contrasto con le disposizioni concernenti lo statuto degli impiegati civili;

b) che il signor Lecchi, pur svolgendo l'attività giornalistica senza alcun compenso, aderì all'invito di cui sopra espresso a mezzo di lettera protocollata e firmata dal direttore dell'ufficio lavori ingegner Ellena S.;

c) che, successivamente, il predetto ingegner Ellena, avendo preso visione della suddetta lettera e avendone ritirato copia fotografica, ha dichiarato che la firma non era sua e che avrebbe proceduto ad accertamenti;

d) che il Centro italiano moda di Torino, editore del bollettino di informazioni del quale il Lecchi era direttore responsabile, più volte ha richiesto alla Direzione provinciale di Torino e allo stesso Ministero delle poste e telecomunicazioni il loro intervento per gli opportuni accertamenti diretti alla individuazione dell'autore della lettera apocrifa ed a firma falsa.

« Gli interroganti domandano per quali ragioni la Direzione delle poste di Torino e il Ministero, non riuscendo ad individuare il responsabile o i responsabili del falso, non abbiano investito l'autorità giudiziaria del caso, nel quale si concretano reati di azione pubblica.

(3272)

« ROMEO, ABELLI ».