

772.

SEDUTA POMERIDIANA DI MARTEDÌ 5 DICEMBRE 1967

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GONELLA

INDICE

	PAG.
Congedo	41239
Disegni di legge:	
<i>(Deferimento a Commissione)</i>	41239
<i>(Trasmissione dal Senato)</i>	41239
Disegni di legge di ratifica (Rinvio della discussione)	41251
Disegno di legge (Discussione):	
Adesione alla convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 e sua esecuzione (3036)	41244
PRESIDENTE	41244
RUSSO CARLO, <i>Relatore</i>	41248
VEDOVATO	41244
ZAGARI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	41249
Disegno di legge (Discussione):	
Ratifica ed esecuzione del protocollo che modifica l'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (GATT) con l'inserzione di una parte IV relativa al commercio e allo sviluppo, adottato a Ginevra l'8 febbraio 1965 (3608)	41250
PRESIDENTE	41250
STORCHI, <i>Relatore</i>	41250
ZAGARI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	41250

PAG.

Disegni di legge (Discussione):

Ratifica ed esecuzione dell'accordo aggiuntivo alla convenzione tra l'Italia e la Svezia per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio del 20 dicembre 1956 e protocollo, conclusi a Stoccolma il 7 dicembre 1965 (4335);

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e la Zambia sui servizi aerei concluso a Lusaka il 16 novembre 1966 (4367);

Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e l'Agenzia internazionale dell'energia atomica concernente la creazione a Trieste di un Centro internazionale di fisica teorica, concluso a Roma l'11 ottobre 1963 (3969);

Ratifica ed esecuzione dei protocolli sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione europea di ricerche spaziali (ESRO) e dell'Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO), firmati rispettivamente a Parigi il 31 ottobre 1963 e a Londra il 29 giugno 1964 (4334) 41250, 41251

PRESIDENTE 41250, 41251

VEDOVATO, *Relatore* 41250, 41251

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri* 41250, 41251

	PAG.		PAG.
Disegno e proposte di legge (Discussione):		FODERARO	41253
Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e ritocchi alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali (3419);		LEVI ARIAN GIORGINA	41256
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);		MARCHESI	41252, 41256
BIMA: Modifiche agli articoli 32 e 33 del Codice della strada (1840)	41251	MINASI	41253
PRESIDENTE	41251	SAVIO EMANUELA	41253
		Proposte di legge:	
		(Deferimento a Commissione)	41239
		(Trasmissione dal Senato)	41239
		Interrogazioni (Svolgimento):	
		PRESIDENTE	41240
		GOMBI	41244
		LUCCHI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile	41240, 41244
		MELIS	41241
		Votazioni segrete	41254, 41256

La seduta comincia alle 15,30.

MAGNO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(*È approvato*).

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il deputato Ripamonti.

(*Il congedo è concesso*).

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Senato ha trasmesso i seguenti provvedimenti:

Senatori VALSECCHI PASQUALE, TORELLI e ROSATI: « Integrazione dell'articolo 26 della legge doganale 25 settembre 1940, n. 1424, relativo al trattamento delle merci abbandonate » (*Approvato da quella V Commissione*) (4632);

Senatori GENCO ed altri: « Norme modificative della legge 29 dicembre 1949, n. 955, concernente provvedimenti in materia di imposta generale sull'entrata » (*Approvato da quella V Commissione*) (4633);

« Determinazione degli aggi esattoriali per il quinquennio 1969-1973 » (*Approvato da quella V Commissione*) (4634);

« Miglioramenti al trattamento di quiescenza ed adeguamento delle pensioni a carico della Cassa per le pensioni agli ufficiali giudiziari ed agli aiutanti ufficiali giudiziari » (*Approvato da quella V Commissione*) (4635);

Senatori LOMBARDI ed altri: « Ulteriore proroga dei termini previsti dalla legge 23 dicembre 1965, n. 1416, ed estensione di agevolazioni di cui alla legge 14 novembre 1962, n. 1616, a favore delle nuove costruzioni, nonché per i miglioramenti al naviglio, agli impianti ed alle attrezzature della navigazione interna » (*Approvato da quella VII Commissione*) (4636);

« Disposizioni finanziarie per il compimento delle indagini sulle infrastrutture di trasporto » (*Approvato da quella VII Commissione*) (4637);

Senatori LOMBARDI ed altri: « Modifiche ed integrazioni alla legge 28 luglio 1967, nu-

mero 641, relativa all'edilizia scolastica e universitaria » (*Approvato da quelle Commissioni riunite VI e VII*) (4638).

Saranno stampati, distribuiti e trasmessi alle competenti Commissioni, con riserva di stabilirne la sede.

Deferimento a Commissioni.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, ri-tengo che i seguenti provvedimenti possano essere deferiti alle sottoindicate Commissioni in sede legislativa:

alla II Commissione (Interni):

« Aumento del contributo statale annuo all'Unione nazionale mutilati per servizio » (4613) (*con parere della V Commissione*);

« Norme per la concessione di un contributo straordinario a favore dell'Opera nazionale per i ciechi civili » (4614) (*con parere della V Commissione*);

« Concessione di un contributo all'Ente nazionale per la distribuzione dei soccorsi in Italia (ENDSI) » (*Approvato dalla I Commissione del Senato*) (4622) (*con parere della V Commissione*).

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Modifiche in materia di tasse automobilistiche » (4605) (*con parere della IV Commissione*);

« Norme integrative della legge 15 maggio 1954, n. 270, istitutiva del servizio autonomo di cassa negli uffici del registro » (4604) (*con parere della I Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

« Nuove norme sulla promozione dei direttori didattici a ispettori scolastici. Incremento del ruolo organico degli ispettori scolastici » (*Testo unificato approvato dalla VIII Commissione permanente della Camera e modificato dalla VI Commissione del Senato*) (3749-4193-bis-B) (*con parere della I e della V Commissione*);

alla X Commissione (Trasporti):

Senatori TORELLI ed altri: « Modifica degli articoli 64 e 65 del Regolamento di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decre-

to 31 ottobre 1873, n. 1687 » (*Approvato dalla II Commissione del Senato; modificato dalla X Commissione della Camera e modificato dalle Commissioni riunite II e VII del Senato*) (2796-B) (*con parere della IV Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

I seguenti altri provvedimenti sono, invece, deferiti alle sottoindicate Commissioni, in sede referente:

alla IV Commissione (Giustizia):

Senatori POET ed altri: « Nuove norme in materia di concorsi notarili » (*approvato dalla II Commissione del Senato*) (4603) (*con parere della V Commissione*);

alla VI Commissione (Finanze e Tesoro):

DE MEO ed altri: « Modifica dell'articolo 37 della legge 29 luglio 1957, n. 634 (modificata dall'articolo 6 della legge 29 settembre 1962, n. 1462) » (4506) (*con parere della II e della V Commissione*);

alla VII Commissione (Difesa):

PIETROBONO e FASOLI: « 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 al comune di Valterotonda, in provincia di Frosinone » (4584);

Senatore ZENTI: « Deroga temporanea all'articolo 1 della legge 4 dicembre 1966, n. 1066, e alla tabella annessa alla legge 27 ottobre 1963, n. 1431, relative al riordinamento di taluni ruoli degli ufficiali in servizio permanente effettivo dell'Aeronautica militare » (*Approvato dalla IV Commissione permanente del Senato*) (4591);

alla IX Commissione (Lavori pubblici):

COVELLI: « Disposizioni integrative della legge 1° marzo 1952, n. 113, concernente modificazioni al testo unico sull'edilizia popolare ed economica, approvato con regio decreto 28 aprile 1938, n. 1165 » (4610) (*con parere della IV e della VII Commissione*).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Melis, al ministro dei trasporti e dell'aviazione ci-

vile, « per sapere se sia a conoscenza del fatto che la recente, improvvisa proibizione dell'uso dell'aeroporto di Elmas ha provocato gravi conseguenze al traffico, e come si intenda eliminarle. Le aviolinee e società di trasporto diverse dall'Alitalia, ed in particolare alcune straniere, sono state impedito di atterrare nell'aeroporto militare di Decimo onde hanno dovuto disdire i contratti per varie centinaia di turisti diretti nelle coste meridionali della Sardegna, tra cui Cagliari, Portoscuso, Calasetta, Carloforte, ecc., determinando l'arresto immediato d'un promettente flusso turistico e la crisi dell'industria alberghiera e delle attività collegate. In attesa della risposta urgente per ovviare ad una situazione intollerabile per la gravità delle conseguenze rovinose su attività avviate con coraggioso sacrificio, si chiede di sapere come nel prendere provvedimenti che condizionano i rapporti dell'isola per l'essenzialità dei trasporti aerei, non si sia tempestivamente e responsabilmente considerato il modo, il momento, e le soluzioni opportune per contemplare le varie esigenze, mentre è evidente il confronto con quanto è stato fatto in altri aeroporti di ben diversa importanza in cui ogni soluzione, sotto la diretta constatazione del ministro responsabile e gli adattamenti degli aeroporti, sono avvenuti a tempo di primato e senza attentati così gravi agli interessi ed ai diritti dei cittadini, come ancora una volta è dato di subire a carico dei sardi » (6141).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, allo scopo di inserire l'aeroporto di Cagliari tra gli aeroporti nazionali in grado di accogliere i moderni aerei che operano sulle linee nazionali e internazionali e per i voli *charters* e *cargo*, si è reso necessario prolungare la pista di volo. Tali lavori, che per loro natura devono essere eseguiti tutti e senza interruzione nella buona stagione, hanno comportato ovviamente la chiusura dell'aeroporto.

Allo scopo di non privare la zona dei collegamenti aerei essenziali, il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile ha, fin dal 3 maggio 1967, provveduto ad interessare quello della difesa allo scopo di concedere alle società esercenti linee aeree, che avessero programmato voli *charters* per la Sardegna,

di poter utilizzare la base aerea militare di Decimomanno.

Successive istanze ripetutamente inoltrate al suddetto Ministero non hanno avuto esito positivo. In data 3 giugno 1967 il predetto dicastero, tenuto conto delle particolari ragioni militari e delle esigenze degli stati esteri utenti della base, si dichiarò spiacente di dover mantenere il diniego di uso della base aerea per i voli *charters*.

Ciò nonostante, l'amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile, ben conscia dell'importanza dei collegamenti aerei per il turismo sardo, con un telegramma del 27 giugno 1967 insisteva presso l'amministrazione militare per ottenere l'autorizzazione al programma *charters* SAM direttamente su Decimo o, subordinatamente, su Alghero, effettuando il collegamento Alghero-Decimo come volo nazionale. Ulteriore intervento veniva fatto il 3 luglio 1967 a favore dei voli dalla Germania.

Il Ministero della difesa il 13 luglio 1967 finalmente aderiva alle richieste e dava il suo consenso all'atterraggio dei *charters* programmati dalle società SAM e « Condor », ma tale autorizzazione risultava tardiva in quanto i committenti, non avendo potuto accettare la variazione dei giorni di operazione, avevano cancellato tutti i voli dal 2 agosto al 28 ottobre 1967.

Da quanto sopra esposto risulta evidente che l'amministrazione dei trasporti e della aviazione civile non ha trascurato i problemi turistici dell'isola, ma invece ha compiuto tutto quanto era in suo potere per ottenere dal Ministero della difesa l'adesione al programma già prestabilito con le società interessate per permettere la continuazione dei voli nazionali e internazionali da e per la Sardegna.

PRESIDENTE. L'onorevole Melis ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

MELIS. Signor Presidente, onorevoli colleghi, dalle stesse ammissioni che sono state fatte dal sottosegretario, risulta evidente come l'allarme dato con la mia interrogazione risponda a un problema reale. Come sempre, nella economia dell'isola si determinano sconvolgimenti, arresti che conducono al crollo dei fattori di un progresso incipiente. Non appena questo muove i suoi primi passi, avviando l'economia povera della Sardegna verso un recupero e un rilancio, viene, invece, proprio nel delicato momento iniziale, a subire l'asfissia, l'anemia, praticamente un blocco renale negli sviluppi che sono così difficili

a determinarsi e che sono così preziosi quando si determinano.

Quello che ha detto l'onorevole sottosegretario in poche scialbe espressioni rappresenta, invece, per la vita dell'isola l'annullamento di contratti in fase di attuazione, come quelli relativi all'avvio sicuro di una importante corrente turistica, con la conseguenza del fallimento di costose e coraggiose iniziative alberghiere e ricettive e di quello sviluppo economico che sul turismo aveva fondato le speranze di un suo incremento, di soluzioni adeguate e di necessarie risorse. Praticamente, poi, si è determinato, oltre che un risultato così grave ed immediato, il rischio delle correnti turistiche in altre direzioni e regioni concorrenziali (quasi che non bastassero gli altri mali e gli altri guai). Le difficoltà che si rivelano nel collegamento aereo determinano perplessità e interrogativi in chi eventualmente volesse andare in Sardegna, uno *choc* vero e proprio. Situazioni come queste, per un così opinabile ed avventuroso modo di disporre i collegamenti aerei, disorientano, allontanano e demoliscono la ragion d'essere del mezzo, che deve essere sicuro, puntuale e adeguato.

Il ministro e il sottosegretario ci hanno detto quali tentativi hanno fatto per poter utilizzare, in sostituzione dell'aeroporto civile, quello militare. A me pare che se il problema fosse stato posto tempestivamente in tutta la sua gravità di fondo, rappresentata dalla chiusura di un aeroporto, cioè dalla amputazione di un servizio così importante ed essenziale, non si sarebbero avute quelle difficoltà che a un piano di emergenza sono state opposte dalle gelose autorità militari, sempre preoccupate, vivaddio, che nulla sfiori la loro competenza intangibile, quindi non avremmo conosciuto questa rottura. È infatti assurdo che si tema non so quale manovra e quale frode spionistica o quale attentato alla stabilità della nazione o della NATO, per l'atterraggio di qualche aereo in più. In termini di logica, e di valutazione responsabile della gravità delle conseguenze di veti così drastici, io credo che queste ultime sarebbero state evitate e non avremmo subito questa ulteriore frustata, che si spiega solo col senso di distacco e di indifferenza nei riguardi di una collettività e di una economia ridotta alla disperazione e sempre ostacolata, con pretesti sconsiderati, nelle sue iniziative. In definitiva, la mia interrogazione appare un appello solo fastidioso, e pesante, ostico, all'attenzione, all'interesse di quanti hanno il sadismo di isolarci, di accantonarci nel nostro piccolo

mondo, ignorando con indifferenza la drammaticità della situazione e delle conseguenze.

Ma, detto questo, che ha il solo effetto di una recriminazione tardiva e, ahimè, come sempre, inconcludente e pregiudicata dalle cose avvenute e dai danni divenuti irreparabili, mi pare, onorevole sottosegretario, che il recupero e la riparazione per quanto è avvenuto passino per la via obbligata dell'indennizzo ai danneggiati; ma, prescindendo da ciò, resta il problema grande in tutta la sua gravità: infatti non siamo ancora, come sarebbe necessario, sulla via dei nuovi sviluppi. Vi rendete conto in sostanza che da Cagliari, per raggiungere il continente, bisogna servirsi di mezzi marittimi, che attualmente sono costituiti da navi che impiegano 14 ore per collegarsi al continente? Tali navi sono inadeguate per numero e qualità alle esigenze, se è vero come è vero, e tutti lo sapete, che sia a Genova sia a Civitavecchia in periodi di emergenza come quelli in cui avete chiuso l'aeroporto, la polizia deve caricare la folla dei disperati emigranti e viaggiatori che si accalcano sulle banchine, si afferrano agli scalandroni per raggiungere l'isola o per partirne, ponendo in evidenza un altro aspetto drammatico della strozzatura che sempre più drammaticamente si ripercuote sulla vita dell'isola chiusa dal mare, per la mancanza di adeguati collegamenti. Vi rendete conto che per la Sardegna l'aereo è quindi un mezzo essenziale più che per qualsiasi altra parte d'Italia, e che quindi la politica degli aeroporti deve essere una politica di assoluta priorità, se proprio non volete considerare la Sardegna avulsa dalla vita del paese, ridotta al lumicino, nello angolo dei vergognosi, dove è impossibile andare e da cui è così ipotetico riuscire ad evadere? Vi riuscirà mai di ricordare che bisogna prenotarsi parecchie settimane prima in certi periodi dell'anno per trovar posto sull'aereo che dovrebbe essere il mezzo di trasporto più moderno, in questo nostro tempo in cui tutto si muove all'insegna della velocità e della rapidità? Vietato l'aereo, vietata la nave, quale progresso è possibile? Oggi la situazione è aggravata, in seguito alla soppressione di un altro volo, quello delle 15, che oltre tutto serviva a noi deputati per essere presenti puntualmente alle sedute. Avete soppresso dunque un altro volo nonostante che la Sardegna abbia in rapporto alla popolazione un primato assoluto di percorrenze e di presenze con un complesso di 150 mila passeggeri all'anno, che potrebbero rapidamente raddoppiarsi se si avesse la sicurezza della continuità e del potenziamento del servizio. Senza contare che,

nonostante tutto, il tonnellaggio di merci pone lo scalo di Elmas al terzo posto in Italia.

E non soltanto si procede a questa soppressione che ho denunciato, ma quando si allunga una pista portandola da 1.600 a 2.200 metri per rendere agibile l'aeroporto, come è avvenuto nei giorni scorsi, non si coglie la occasione per rendere più funzionale l'aeroporto, che potrebbe essere uno dei più agibili d'Italia in quanto per la sua ubicazione tra laguna e mare gli aerei vi entrano e vi escono « a zero ». Non vi sono cioè gli ostacoli naturali che in altri aeroporti rendono difficili gli atterraggi e i decolli.

Orbene, io mi auguro che questo problema voi ve lo poniate fin d'ora, poiché nei tempi moderni i problemi vanno affrontati con la sollecitudine e l'adeguatezza dei mezzi che le attuali esigenze impongono. Non si possono affrontare lesinando i mezzi i problemi di quest'isola che deve progredire. Il massimo sviluppo dell'aeroporto necessario per consentire anche l'atterraggio dei voli transcontinentali, oggi impedito dalla insufficiente lunghezza della pista, darebbe ad esso un nuovo volto e un nuovo ruolo. State pensando invece a Fiumicino che è un aeroporto congestionato, state approntando un aeroporto a Sant'Eufemia, in Calabria, ma tralasciate di considerare le necessità di questa isola che, posta al centro del Mediterraneo, può accogliere una soluzione adeguata dei collegamenti aerei internazionali.

Dirò di più, perché il sottosegretario se ne faccia carico, convinto come sono di parlare ad una persona responsabile: si è progettato il piazzale di stazionamento degli aviogetti per una superficie di 30 mila metri quadrati, da realizzare in calcestruzzo armato. Se voi appaltate questa opera nel gennaio del 1968, potrà essere pronta in aprile; ma se non la appaltate subito, la realizzazione di questa opera verrà rinviata *sine die*, malgrado la sua importanza ed urgenza.

A me pare inoltre evidente che si debba considerare un'altra esigenza: creare magazzini di deposito per le merci in arrivo e in partenza e magazzini frigorifero per la conservazione di prodotti deperibili, particolarmente per le primizie ortofrutticole, tali da consentire lo « stoccaggio » delle merci in partenza e in arrivo e la razionalizzazione di tutto il servizio di carico, scarico e smistamento di merci in arrivo e in partenza nell'aeroporto di Elmas. E tutto ciò nel quadro di un rinnovo e di una moltiplicazione di tutti gli aeroporti sardi.

Questo significa pensare in termini concreti alla soluzione dei grandi problemi che dobbiamo affrontare. Si è ignorato tutto questo. Io ho parlato di turismo, ma anche il fiorente trasporto e commercio dei fiori e delle colture orticole precoci della Sardegna esportate in Germania o in Svezia si è interrotto nel periodo in cui avete chiuso l'aeroporto di Elmas, con grave danno delle serre e delle attività che si erano sviluppate intorno ad esse. In una economia povera ogni perdita è irrecuperabile.

Infine, un altro aspetto deve essere considerato in relazione all'adeguamento necessario in vista dell'incremento del traffico conseguente all'immissione dei *jets* sulle rotte interessanti Cagliari: la costruzione di una torre di controllo nell'aeroporto civile. Attualmente il pilota che arriva all'aeroporto di Cagliari è costretto a percorrere 8 chilometri per raggiungere la torre di controllo, residuo del vecchio aeroporto militare, che oggi non serve più dopo la creazione della base NATO. Ciò evidentemente complica gravemente le operazioni di partenza e di arrivo.

È necessario, poi, impostare la soluzione del prolungamento della pista dell'aeroporto di Elmas, fino a 3 chilometri, la qual cosa si può fare molto rapidamente. Sarà sufficiente la spesa di un miliardo e mezzo. Ciò è assolutamente indispensabile, soprattutto tenendo conto che Cagliari è destinata ad avere una importanza sempre crescente sul piano internazionale, se è vero che la Sardegna fronteggia l'Africa e deve proiettarsi sempre di più verso di essa, poiché l'Africa costituisce un grande mercato di consumo e condiziona ogni utile iniziativa; se è vero che dobbiamo credere nello sviluppo agricolo, industriale e turistico di un'isola che non deve spegnersi nell'abbandono; se è vero che la Sardegna non deve essere presentata come una riserva di banditismo e di caccia al banditismo. Ed allora l'auspicato sviluppo tecnico delle attrezzature aeroportuali rappresenta un dovere della nazione nei confronti della Sardegna, in considerazione del fatto che esistono altre regioni « ben più protette » sotto questo aspetto di quanto non sia la mia isola, affidata purtroppo alla parola inascoltata di un suo modesto rappresentante quale io sono, ma non per questo meno sensibile e meno attento alle ingiustizie che si perpetuano con indifferenza: l'ingiustizia di considerare la Sardegna come un'appendice sterile e rinsecchita della vita italiana, un'appendice non meritevole di essere inserita nella vita civile e commerciale nazionale e internazionale. La creazione di

adeguati aeroporti, oltre a dar vita a nuove correnti di traffico turistico, agevolerebbe anche il traffico commerciale, consentendo agli aerei da trasporto di rifornirsi di carburante in Sardegna e quindi di aumentare il carico all'origine.

Ho voluto delineare, in sintesi, questa situazione senza naturalmente addentrarmi in considerazioni di carattere più analitico che non sono possibili nel corso di una replica alla risposta ad una interrogazione.

La mia interrogazione ha preso le mosse da una situazione di emergenza che ha determinato conseguenze così rovinose per l'economia dell'isola. Sono state misconosciute le ragioni che avrebbero dovuto sensibilizzare il Governo nei confronti di una terra che è la sola vera isola d'Italia per la lontananza dalla penisola, in considerazione del fatto che occorrono ben 14 ore per recarsi, via mare, da Cagliari a Civitavecchia.

Un'isola quindi che soltanto attraverso le comunicazioni aeree si può dire collegata all'Italia ed al mondo. L'isolamento della Sardegna, lo determinate voi quando non volete risolvere questi problemi. Noi vogliamo inserirci nella vita della nazione e del mondo intero. Voi ci lasciate in una solitudine sempre più grave quanto più il mondo diventa piccolo per la facilità delle comunicazioni! E ciò psicologicamente, oltre che economicamente, è gravido di conseguenze.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gombi, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per conoscere se ritenga che gli impianti di segnalazione e di sicurezza della linea Milano-Bologna sul tratto Parma-Fidenza-Codogno siano adeguati alle caratteristiche e all'intensità del movimento dei treni e corrispondano alle esigenze di una circolazione spedita e se sia a conoscenza che nella stazione di Cremona, su cui convergono ben sei linee, gli scambi sono azionati a mano, mentre altrettanto avviene nelle stazioni di Piadena, Crema e Casalmaggiore e circa la metà dei segnali della zona ferroviaria che fa capo a Cremona sono ancora a petrolio o a pila e danno segnalazioni poco visibili, sì da mettere in pericolo la sicurezza della circolazione. L'interrogante chiede altresì di conoscere se il ministro giudichi opportuno disporre un sopralluogo per accertare se la situazione suaccennata non esiga l'intervento immediato della direzione generale delle ferrovie dello Stato per un ammodernamento degli impianti » (6625).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile ha facoltà di rispondere.

LUCCHI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. In dipendenza della programmata attivazione sulla linea Milano-Bologna della ripetizione in macchina del segnalamento di via, sono stati già disposti, e sono in corso di esecuzione, ingenti lavori agli impianti di segnalamento e sicurezza, riguardanti in particolare la realizzazione del blocco automatico a correnti codificate, la soppressione di passaggi a livello, la sistemazione degli impianti di protezione e chiusura dei rimanenti passaggi a livello da mantenere in esercizio, l'impianto di moderni apparati centrali di sicurezza nelle stazioni ed altre sistemazioni dei dispositivi di piazzale per l'importo complessivo di oltre 11 miliardi di lire.

E anche in corso la sistemazione del segnalamento della linea Codogno-Cremona-Mantova, ivi compreso l'impianto a Piadena di un moderno apparato centrale elettrico.

La sistemazione degli impianti di segnalazione e sicurezza delle rimanenti linee della zona (con particolare riguardo alle linee Brescia-Olmeneta-Cremona, Trevigli-Olmeneta-Cremona e Cremona-Castelvetro-Fidenza) rientra nei programmi dell'azienda delle ferrovie dello Stato e si conta di potervi dare corso allorché interverrà il finanziamento integrativo per la completa attuazione della seconda fase quinquennale del « piano decennale di riassetto e potenziamento della rete ferroviaria », di cui alla legge n. 241 del 1962.

PRESIDENTE. L'onorevole Gombi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

GOMBI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario per i trasporti e desidero innanzi tutto dire che sono contento di aver seguito il suggerimento datomi da un mio amico e collega da raffinata erudizione riguardo alla stesura della mia interrogazione. Nel testo dell'interrogazione ho infatti chiesto di sapere se il ministro dei trasporti ritenga di dover provvedere riguardo alle insufficienze che sono state constatate dal personale viaggiante e dagli utenti delle ferrovie dello Stato.

Secondo le affermazioni dell'onorevole sottosegretario, il Governo ritiene di dover provvedere in merito alle insufficienze cui accennavo nella mia interrogazione; ma mentre per talune di esse vi è già una disposizione di intervento immediato, con determinazione addirittura di cifre e tempi, per altre insuffi-

cienze (quelle che personalmente mi stanno più a cuore, perché riguardano la stazione centrale cui fanno capo sei linee di Cremona ed altre di Piadena, Crema e Casalmaggiore), le soluzioni sono prospettate in una visione molto incerta, dai confini meno netti. Dichiaro comunque di essere parzialmente soddisfatto e, per la seconda parte degli interventi, appena delineati dal Governo, mi auguro che si possa addivenire ad una realizzazione immediata delle opere di cui si lamenta la mancanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Romualdi, Manco e Giugni Lattari Jole, al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, « per sapere per quale motivo gli impiegati dello Stato che, come è noto, godono di una riduzione ferroviaria con possibilità di scelta di classe, siano poi costretti sui treni rapidi a viaggiare in prima classe per usufruire di detta riduzione, e inoltre a pagare per intero il supplemento e la prenotazione del posto, dove questa sia richiesta; e per sapere se ritenga che ciò contrasti con la ragione medesima della stessa facilitazione, che lo Stato, evidentemente, concede ai suoi dipendenti per metterli in condizioni di poter meglio usufruire di tutti i mezzi, anche di quelli moderni e celeri, e non vietati da ingiuste limitazioni, che il ministro in indirizzo dovrebbe subito eliminare » (6653).

Poiché nessuno degli onorevoli interroganti è presente, a questa interrogazione sarà data risposta scritta.

È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Esame di disegni di legge di ratifica.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'esame di disegni di legge di ratifica.

Il primo, già approvato dal Senato, è il seguente: « Adesione alla convenzione per il riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 e sua esecuzione ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare l'onorevole Vedovato. Ne ha facoltà.

VEDOVATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel corso del mio intervento svolgerò anche l'emendamento all'articolo 2 del disegno di legge in esame, tendente a sopprimere le parole: « restano ferme le disposizioni contenute negli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile ».

Può sembrare inusitato (credo che sia il primo caso in circa venti anni di recente storia parlamentare) che, durante la discussione di una autorizzazione alla ratifica o all'adesione, si verifichi il fatto che sia stata abbandonata la formula stereotipata, tradizionale con la quale, nell'intento di portare nell'ordinamento interno norme di carattere internazionale, non ci si è limitati ad affermare puramente e semplicemente, attraverso la formula del cosiddetto ordine di esecuzione « piena ed intera esecuzione è data alla convenzione », ecc., ma si fa una eccezione nel senso di escludere la possibilità che la convenzione che si vuole ratificare o alla quale si vuole aderire possa portare delle modificazioni all'ordinamento interno dello Stato.

È fuori dubbio che una norma che entra nell'ordinamento italiano attraverso questo procedimento dell'ordine di esecuzione, in quanto norma speciale, porti una modifica sostanziale e quindi derogativa agli articoli del codice, in quanto questi costituiscono disposizioni di carattere generale. Da qui la necessità di illustrare il perché di questa iniziativa emendativa, presa e presentata in questo ramo del Parlamento, dopo che già il Senato aveva approvato questo provvedimento e dopo che la stessa Commissione affari esteri della Camera si era pronunciata favorevolmente. Occorre spiegare — e chiedo fin da adesso venia per l'aridità dell'esposizione squisitamente tecnica — il perché abbiamo ritenuto opportuno, e sto per aggiungere doveroso, farci promotori della presentazione dell'emendamento all'articolo 2.

La proposta è fondata anzitutto su ragioni di tecnica dei trattati e delle convenzioni internazionali e di tecnica legislativa. La convenzione 10 giugno 1958 non ammette riserve da parte degli Stati aderenti, all'infuori di quelle esplicitamente previste nell'atto finale. L'inammissibilità di riserve è particolarmente evidente, poi, per l'Italia che, non essendo firmataria della convenzione, non ha neppure diritto di apporre riserve interpretative del testo. L'Italia non può fare altro che aderire puramente e semplicemente oppure non aderire.

In effetti l'articolo 1 del disegno di legge non impone al potere esecutivo in forma esplicita di formulare, all'atto dell'adesione, la riserva di continuare ad applicare gli articoli 2 ed 800 del codice di procedura civile, o quella, equivalente, di affermare unilateralmente che ci si atterrà, nell'applicare il trattato e in ispecie nell'interpretare l'articolo 5, secondo paragrafo, lettera b), al criterio di considerare esclusi dalla zona della

sua applicazione tutti i casi in cui il riconoscimento non è già consentito dagli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile. Tuttavia non sembra possibile che il potere esecutivo, sapendo quale sarà il testo della legge che dà esecuzione in Italia alla convenzione, non tenga conto di detto testo al momento dell'adesione e, dunque, non formuli le riserve necessarie per rendere coerenti gli obblighi internazionali del nostro paese e le nostre norme interne che di detti obblighi sono adempimento.

Senonché questo voler coartare, sia pur indirettamente, la libertà del potere esecutivo, al quale soltanto spetta di stipulare trattati e convenzioni internazionali e di assortirli o meno di riserve, non sembra affatto corretto.

Il metodo corretto consiste dunque nell'autorizzare l'adesione alla convenzione e nel formulare la norma di adattamento in termini tali che la libertà del potere esecutivo non sia in alcun modo coartata. Beninteso, il potere legislativo è sovrano e potrà in futuro anche dettare norme incompatibili con quelle che il nostro paese ha recepito dando esecuzione a trattati o convenzioni internazionali. Ma occorrerà che, all'uopo, si osservino le regole riguardanti lo svincolo dell'Italia dai detti trattati o convenzioni in modo che il nostro paese non abbia a trovarsi in situazione di inadempienza dei suoi obblighi internazionali. Oggi si tratta della cosa opposta. Indispensabile dunque che il potere esecutivo, cui spetta effettuare tale adesione, non sia indirettamente coartato ad aggiungere all'adesione riserve — anche interpretative — che sarebbero certissimamente inammissibili e renderebbero priva di effetti la adesione. Questo primo argomento è in sé pienamente sufficiente per giustificare l'emendamento al testo.

Per maggiore compiutezza di esposizione dobbiamo tuttavia aggiungere che già oggi numerosi trattati bilaterali e due convenzioni multilaterali cui l'Italia è parte (la convenzione di Ginevra del 1927 e il protocollo di Ginevra del 1923) derogano largamente agli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile, sicché la tesi adombrata, secondo cui i detti articoli sarebbero inderogabili per via di trattati o convenzioni internazionali perché così fortemente ancorati nell'ordine pubblico internazionale del nostro paese da rendere la deroga impensabile, non corrisponde alla realtà delle cose.

Che la convenzione ed il protocollo di Ginevra siano in vigore in Italia e si applichino in deroga agli articoli 2 e 800 del codice di

procedura civile è, in giurisprudenza, del tutto pacifico. Che sia in vigore la convenzione italo-germanica del 9 marzo 1936, la quale all'articolo 8 afferma la piena riconoscibilità nei due paesi di tutte le sentenze arbitrali rese nell'altro, senza riguardo al fatto che siano pronunziate fra persone « soggette alla giurisdizione di paesi contraenti (del protocollo di Ginevra) differenti », e dunque anche fra italiani o fra tedeschi, è pacifico. Che questa regola non incontri difficoltà nel nostro paese è provato dal fatto che essa è stata ripresa di recente nel trattato italo-olandese del 17 aprile 1959, reso esecutivo con legge 6 luglio 1960, n. 1167, senza riserva di sorta per gli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile.

Del pari, in forza dell'articolo 7 della convenzione italo-svizzera del 3 gennaio 1933 non si richiede per il riconoscimento che la sentenza arbitrale verta su lite nella quale le parti siano di differente nazionalità o residenti in uno qualunque dei due Stati. Altri trattati di questo dopoguerra derogano esplicitamente o per implicito alla regola secondo cui gli italiani residenti in Italia non possono compromettere per arbitrato estero (articolo 2 del codice di procedura civile). In questo senso sono: l'accordo integrativo del trattato di amicizia commercio e navigazione fra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti d'America del 26 settembre 1951 (cui è stata data esecuzione con legge 1° agosto 1960, n. 910) e l'articolo 21 del trattato di commercio e navigazione dell'11 dicembre 1948 fra la Repubblica italiana e l'Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche, reso esecutivo in Italia con legge 24 luglio 1953, n. 1637.

Neppure è esatto che i due requisiti dell'articolo 800 del codice di procedura civile (pronunzia della sentenza arbitrale fra italiano e straniero o fra stranieri, sentenza arbitrale che abbia la « efficacia di una sentenza dell'autorità giudiziaria ») siano richiesti, oggi, per tutte le sentenze arbitrali straniere, rispetto alle quali sia applicabile un qualche trattato o convenzione internazionale.

È noto infatti che la tecnica giuridica utilizzata dall'Italia in tema di arbitrato, per cui la sentenza degli arbitri viene automaticamente sottoposta alla omologazione entro brevissimo termine oppure cade nel nulla, è un *unicum* (o quasi: in realtà è una imitazione della regola ginevrina). In tutti gli altri paesi del mondo la sentenza degli arbitri ha valore di per sé, obbliga sul piano del diritto sostanziale e soltanto se una parte lo richiede riceve dal giudice il cosiddetto *exequatur* che le attribuisce efficacia esecutiva.

In questa varietà di sistemi già la convenzione di Ginevra del 1927 aveva deliberatamente omesso di definire quale fosse l'efficacia della sentenza arbitrale che la qualificava per il riconoscimento. Essa si è limitata a dire che la sentenza deve essere definitiva ed ha precisato in che senso deve intendersi l'espressione.

La stessa formula (sentenza definitiva) è usata nel trattato fra l'Italia e l'URSS all'articolo 21. Nel trattato fra Italia e USA si impiega la formula « decisione debitamente resa... in conformità della clausola arbitrale che sia definitiva o suscettibile di esecuzione in base alla legislazione del luogo ove è resa »; le convenzioni italo-germanica ed italo-olandese si pongono anch'esse fuori dell'orizzonte dell'articolo 800, richiedendo invece i requisiti di cui alla convenzione di Ginevra.

In occasione della negoziazione della convenzione di New York, stante la varietà dei sistemi legali in essere e la varietà dei modi consentiti per impugnare la sentenza arbitrale, si preferì adottare un altro criterio: sarebbe stata riconoscibile, la sentenza arbitrale, a partire dal momento in cui essa fosse divenuta « obbligatoria ». Inoltre non sarebbe spettato a chi richiede il riconoscimento provare l'obbligatorietà, ma a chi la contesta provare che essa « non » è obbligatoria. Che poi il carattere vincolante discenda da una sua efficacia sul piano del solo diritto privato (come la parola sembra dire) oppure dal fatto che essa ha « anche » o « soltanto » gli effetti di una sentenza giudiziaria è, per la convenzione, del tutto irrilevante. Come del resto lo è anche per la convenzione di Ginevra cui infatti aderisce un paese (la Danimarca) nel quale le sentenze degli arbitri hanno sempre e soltanto efficacia di diritto privato, come le sentenze degli arbitri irrituali italiani.

Va detto infine che i negoziatori italiani della convenzione di New York, che ben sapevano come la formula dell'articolo 2, paragrafo 1, la quale rende soggette alla convenzione « tutte » le stipulazioni arbitrali e le sentenze che ne derivano, avrebbe cagionato difficoltà in coloro i quali, ancor fedeli ad una concezione dell'arbitrato che non è certo quella corrente nel mondo né quella corrispondente alla nostra tradizione giuridica più profonda, quella del diritto comune, esitano di fronte all'arbitrato estero quando in esso almeno una parte non sia straniera.

Questa concezione, bisogna dirlo, non corrisponde più all'odierna struttura dell'economia nella quale le relazioni economiche sono strette fra soggetti operanti nei più vari paesi

e della più varia nazionalità, senza riguardo alcuno a questa. Sicché è frequente, ad esempio, il caso di due italiani che stipulano fra loro un accordo per svolgere lavori all'estero, e che hanno bisogno di poter assoggettare questa loro relazione allo stesso arbitrato che regola le relazioni fra uno di essi ed un terzo di nazionalità differente.

Tuttavia, per venire incontro agli scrupoli, se non ai pregiudizi di certi ambienti, i detti negoziatori italiani proposero che all'articolo 1 il campo di applicazione della convenzione fosse ristretto come segue: « Ogni Stato può, quando firma, ratifica o aderisce a questa convenzione dichiarare: ... (c) che non applicherà la convenzione al riconoscimento ed all'esecuzione di sentenze arbitrali fatte nel territorio di un altro Stato o considerate come " non nazionali " dalla legge dello Stato che fa la suddetta riserva, quando le parti sono tutte cittadine, hanno il loro domicilio o la loro residenza abituale nel suo territorio, e la lite decisa dalla sentenza arbitrale non ha alcuna ragionevole connessione con l'estero ».

Questa riserva è meno rigorosa di quella che consisterebbe nel salvare l'applicazione degli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile. Tuttavia, posta ai voti, dopo ampia discussione fu respinta nella seduta del 9 giugno 1968 con 16 voti contro 8 astensioni.

La presentazione di una riserva relativa all'applicabilità degli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile ai casi coperti dalla convenzione o, peggio, l'instaurazione di una pratica interna che facesse salva l'applicazione dei detti articoli non potrebbe perciò non ritorcersi a tutto disdoro e danno dell'Italia. Se si trattasse di riserva, ovviamente la nostra adesione sarebbe considerata da tutti come nulla e non avvenuta. Se di applicazione, il nostro paese guadagnerebbe la reputazione di violare scientemente le obbligazioni internazionali assunte.

È facile immaginare come argomenti del genere di quello trattato costituiscano motivo di particolare indagine da parte di studiosi di diritto internazionale, di diritto processuale oltre che di diritto commerciale. In una situazione di discussione qual'era quella determinatasi, il ministro degli esteri, per tranquillità, oltre che dal punto di vista giuridico, anche dal punto di vista della convenienza, visto e considerato che si trattava di modificare un disegno di legge che il ministro degli esteri, di concerto con altri ministri, aveva presentato, ha ritenuto opportuno chiedere il parere del consiglio del contenzioso diplomati-

co, che, come è noto, è un organo consultivo del Ministero degli affari esteri, nominato con decreto del Presidente della Repubblica, con determinati compiti, tra i quali, primario, anche quello di esprimere pareri sui trattati internazionali e in modo particolare sulle questioni relative alla stipulazione, alla ratifica, alla interpretazione e all'applicazione dei trattati e degli accordi internazionali.

Il consiglio è presieduto dal ministro degli esteri, è stato retto molto egregiamente dal compianto ambasciatore Zoppi e oggi è diretto, non meno egregiamente, dall'ambasciatore Straneo; è composto dei presidenti delle corti, nonché di autorevoli ambasciatori e di cattedratici, tra i quali ha l'onore di essere annoverato chi vi parla.

Investito della questione, molto opportunamente il consiglio del contenzioso diplomatico si è posto alcuni quesiti al fine di dare risposte adeguate.

Il primo quesito è il seguente: quale fondamento ha l'opinione secondo la quale la riserva tendente a salvaguardare gli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile, espressamente richiamata dal disegno di legge di cui discutiamo, sarebbe incompatibile con lo spirito e le finalità che informano la convenzione stessa e renderebbe inutile o pressoché inutile la nostra adesione? Il secondo quesito è altrettanto chiaro: sussiste o non sussiste un preciso o prevalente interesse da parte italiana ad una adesione incondizionata alla convenzione di New York per il riconoscimento e la esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, che renda inoperante in tale specifica materia gli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile?

Il primo quesito, nelle discussioni avvenute in seno al consiglio del contenzioso diplomatico, è stato scisso in due: si è esaminato anzitutto se una clausola, come quella che figura in fine dell'articolo 2 del disegno di legge, dia vita ad una vera e propria riserva e se tale riserva sia ammissibile secondo la convenzione di New York; si è valutato, in secondo luogo, se tale clausola sia compatibile o meno con lo spirito e la sostanza della convenzione stessa.

Circa il primo punto si deve rilevare che il sistema di includere nella legge che dà esecuzione ad un accordo internazionale una salvaguardia per una o più disposizioni di legge interna dello Stato aderente è del tutto insolito. Infatti, se uno Stato ritiene che un accordo internazionale deroghi alla propria legge interna e non intende consentire a tale deroga, esso può astenersi dal ratificare l'ac-

cordo, ma non può da un lato aderire all'accordo e dall'altro far salve le disposizioni della legge interna che contrastano con l'accordo. La detta clausola è pertanto contraddittoria in se stessa e non conforme agli usi internazionali.

La conclusione alla quale si deve giungere circa l'apponibilità di una riserva quale figura nel disegno di legge è che essa è inammissibile e che, in sede di deposito dell'atto di adesione italiano presso il segretariato delle Nazioni Unite, questo potrebbe far valere contro la riserva accompagnante l'atto gli argomenti sopra esposti.

Per quanto concerne la compatibilità o meno della clausola inserita nel disegno di legge con lo spirito e la sostanza della convenzione di New York, il consiglio del contenzioso diplomatico ha espresso il parere che una adesione alla convenzione di New York, nei termini dell'attuale disegno di legge, è contraria allo spirito e alla sostanza della convenzione stessa.

Il secondo quesito postosi dal consiglio del contenzioso diplomatico concerne la valutazione dell'interesse italiano ad aderire incondizionatamente alla convenzione di New York, senza cioè le limitazioni che deriverebbero dalla salvaguardia di cui agli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile. Il consiglio ha espresso l'opinione che un chiaro interesse esiste a che il nostro paese divenga anch'esso parte di una convenzione che si adegua alle necessità attuali dell'arbitrato commerciale internazionale.

Sotto il profilo degli interessi italiani è chiaro che gli industriali, i commercianti o in genere gli operatori economici, siano essi privati o pubblici, i quali in questa fase dei rapporti internazionali sogliono concludere numerosi contratti di fornitura e di assistenza tecnica, specie nei confronti di operatori o di Stati esteri in via di sviluppo, devono poter essere in grado di utilizzare al massimo lo strumento dell'arbitrato, assistito dalle necessarie garanzie di regolarità formale e sostanziale, posto che la giustizia statale in certi paesi non è sempre accettabile dagli interessati italiani, mentre, a loro volta, gli interessati stranieri sono riluttanti per ovvie ragioni di prestigio a sottoporsi alla giurisdizione ordinaria italiana.

E da tenere, infine, nel debito conto che alcuni paesi del mercato comune, i quali hanno una struttura giudiziaria analoga a quella italiana, come la Francia, la Germania federale e l'Olanda, non hanno esitato ad aderire senza riserve alla convenzione di New

York. Orbene, posto che con tali paesi, anche su altri piani di collaborazione giuridica, e specialmente in quello della esecuzione delle sentenze straniere, si sta attuando un regime comune, sembra più evidente l'interesse di camminare d'accordo con essi anche nel particolare settore delle sentenze arbitrali.

Il consiglio del contenzioso ha espresso quindi il parere conclusivo che è fondata l'opinione secondo la quale la riserva tendente a salvaguardare gli articoli 2 e 800 del nostro codice di procedura civile sarebbe incompatibile con lo spirito e con le finalità che informano la convenzione di New York del 1958 e ne renderebbe inutile o pressoché inutile l'adesione; ed ha espresso, altresì, il parere che sussiste un preciso e prevalente interesse da parte italiana ad una adesione incondizionata, cioè senza le riserve relative agli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile, alla convenzione medesima.

Concludo, signor Presidente, onorevoli colleghi. Anche sulla scorta di questi autorevoli pareri espressi da organi così responsabili, credo che sia più che giustificata, motivata e consigliabile la presentazione di questo emendamento, sul quale mi auguro che la Camera voglia esprimersi favorevolmente.

PRESIDENTE. Non essendovi più iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Carlo Russo.

RUSSO CARLO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'onorevole Vedovato ha ampiamente illustrato l'emendamento da lui presentato, il che mi consente di essere molto breve nell'indicare le ragioni che — a mio giudizio — rendono non solo opportuno, ma necessario accogliere l'emendamento stesso. È chiaro infatti che la riserva formulata nella seconda parte dell'articolo 2 è sostanzialmente incompatibile con l'adesione al trattato. Noi siamo di fronte ad una alternativa: ratificare l'adesione italiana al trattato o respingerla. Si tratta di assumere posizioni chiare mentre ratificare il trattato formulando la riserva di cui alla seconda parte dell'articolo 2 significa porre in essere un atto contraddittorio.

Ritengo inoltre che, a parte questa considerazione, la riserva sia anche incompatibile con la natura del trattato perché esso prevede, al n. 3 dell'articolo 1, le riserve che gli Stati contraenti possano depositare al momento della ratifica e tra tali ipotesi

non è compresa la riserva formulata nella seconda parte dell'articolo 2. Pertanto, qualora ratificassimo questo trattato senza l'emendamento presentato dall'onorevole Vedovato, molto probabilmente l'atto di ratifica non sarebbe accolto, per la sua palese contraddizione con l'atto cui si intende aderire.

Debbo ancora ricordare (sulla scorta di quanto molto opportunamente ha rilevato il consiglio del contenzioso diplomatico, nel parere che ha espresso su richiesta del ministro degli affari esteri) che esistono apposite norme, recentemente ratificate dalla commissione per il diritto internazionale delle Nazioni Unite, le quali prevedono (articolo 16) quali riserve può « legittimamente » proporre il paese che aderisce ad un trattato. Sono in esso previste le riserve non espressamente vietate dal trattato, le riserve determinate che non siano in contraddizione con il trattato che si ratifica e infine le riserve che sono previste espressamente dal trattato. Poiché nessuna di queste tre ipotesi ricorre nella seconda parte dell'articolo 2, ritengo assolutamente necessario che la Camera, esprimendo voto favorevole alla ratifica, accolga contestualmente l'emendamento proposto dall'onorevole Vedovato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

ZAGARI, Sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho seguito con molta attenzione e con vivo apprezzamento gli interventi degli onorevoli Russo e Vedovato. Le implicazioni pratiche di questa questione sono notevolissime. Basti pensare ai grandiosi sviluppi recentemente verificatisi nelle nostre relazioni economiche con i paesi dell'Europa orientale e con quelli dell'Africa, sulla cui ulteriore espansione una nostra adesione incondizionata alla convenzione di New York del 1958 avrebbe riflessi diretti e sensibilissimi, consentendo una migliore salvaguardia degli interessi dei nostri operatori economici in quei paesi.

D'altra parte, le tesi sostenute dall'onorevole Russo e dall'onorevole Vedovato sono autorevolmente confortate dal parere emesso sulla questione dal massimo organo consultivo del Ministero degli affari esteri, il consiglio del contenzioso diplomatico. Il consiglio infatti, nella seduta plenaria tenuta il 31 ottobre 1966, cui partecipavano tra gli altri il presidente del Consiglio di Stato Bozzi, il

presidente della Corte dei conti Carbone e l'avvocato generale dello Stato Zappalà, ha deliberato all'unanimità che la riserva tendente a salvaguardare gli articoli 2 e 800 del nostro codice di procedura civile sarebbe incompatibile con lo spirito e le finalità che informano la convenzione di New York del 1958, tanto che sarebbe inutile o pressoché inutile l'adesione ad essa; ed esprimeva il parere che sussiste il preciso e prevalente interesse da parte italiana ad una ratifica incondizionata, cioè senza la riserva relativa agli articoli 2 e 800 del codice di procedura medesimo.

Rimetto quindi, signor Presidente, la questione alla deliberazione sovrana dell'Assemblea, che vorrà senza dubbio tener conto delle considerazioni suesposte.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli. Si dia lettura dell'articolo 1.

MAGNO, Segretario, legge:

« Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad aderire alla convenzione relativa al riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere, adottata a New York il 10 giugno 1958 ».

PRESIDENTE. A questo articolo non sono stati presentati emendamenti. Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Si dia lettura dell'articolo 2.

MAGNO, Segretario, legge:

« Piena ed intera esecuzione è data alla convenzione indicata nell'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità dell'articolo 12 della convenzione stessa; restano ferme le disposizioni contenute negli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile ».

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente emendamento:

« *Sopprimere le parole:* restano ferme le disposizioni contenute negli articoli 2 e 800 del codice di procedura civile ».

2. 1.

Vedovato.

Questo emendamento è stato già svolto in sede di discussione generale; e su di esso Commissione e Governo hanno espresso parere favorevole.

Lo pongo in votazione.

(*E approvato*).

Pongo in votazione l'articolo 2 così modificato.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Il secondo disegno di legge, già approvato dal Senato, è il seguente: « Ratifica ed esecuzione del protocollo che modifica l'accordo generale sulle tariffe doganali e sul commercio (GATT) con l'inserzione di una parte IV relativa al commercio e allo sviluppo, adottato a Ginevra l'8 febbraio 1965 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

STORCHI, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, non senza far osservare che proprio in questi giorni si è riunito il consiglio del GATT. Quindi mi sembra opportuno che la Camera approvi la ratifica.

PRESIDENTE. Il Governo?

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo concorda con la Commissione.

(La Camera approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, ai quali non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

La Camera approva quindi, nel testo della Commissione, senza discussione e senza emendamenti, gli articoli dei seguenti disegni di legge, che saranno votati a scrutinio segreto in altra seduta:

« Ratifica ed esecuzione del protocollo per l'ulteriore proroga dell'accordo internazionale sullo zucchero del 1958, adottato a Londra il 1° novembre 1965 » (3816);

« Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra l'Italia e la Norvegia per le esenzioni fiscali a favore di istituzioni culturali, effettuato ad Oslo il 29 aprile 1966 » (3868).

PRESIDENTE. Il successivo disegno di legge, già approvato dal Senato, è il seguente:

« Ratifica ed esecuzione dell'accordo aggiuntivo alla convenzione tra l'Italia e la Svezia per evitare le doppie imposizioni in

materia di imposte sul reddito e sul patrimonio del 20 dicembre 1956 e protocollo, conclusi a Stoccolma il 7 dicembre 1965 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

VEDOVATO. Trattasi di una convenzione che segue ormai lo schema-tipo di convenzioni già concluse e già ratificate da questo Parlamento. La Commissione ne chiede pertanto l'approvazione.

PRESIDENTE. Il Governo?

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo concorda con le conclusioni della Commissione.

(La Camera approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, ai quali non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Il successivo disegno di legge è il seguente: « Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra l'Italia e la Zambia sui servizi aerei concluso a Lusaka il 16 novembre 1966 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta?

VEDOVATO, *Relatore*. Anche questa convenzione in materia aeronautica segue ormai le linee delle convenzioni che l'Italia ha concluso con altri Stati. Questa è però particolarmente significativa, perché è stata realizzata con un paese di recente indipendenza, nel quale la presenza italiana e gli interessi della nostra nazione hanno un particolare valore. La Commissione ne chiede pertanto l'approvazione.

PRESIDENTE. Il Governo?

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo concorda con la Commissione.

(La Camera approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, ai quali non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Il successivo disegno di legge, già approvato dal Senato, è il seguente: « Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e l'Agenzia internazionale dell'energia atomica concernente la creazione a Trieste di un centro internazionale di fisica teorica, concluso a Roma l'11 ottobre 1963 ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi iscritti a parlare, la dichiaro chiusa.

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta ?

VEDOVATO. La Commissione sollecita da parte della Camera un unanime voto favorevole, così come si è verificato al Senato e in Commissione.

PRESIDENTE. Il Governo ?

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo concorda con la Commissione.

(La Camera approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, ai quali non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Il successivo disegno di legge, già approvato dal Senato, è il seguente: « Ratifica ed esecuzione dei protocolli sui privilegi e le immunità dell'Organizzazione europea di ricerche spaziali (ESRO) e dell'Organizzazione europea per lo sviluppo e la costruzione di vettori spaziali (ELDO), firmati rispettivamente a Parigi il 31 ottobre 1963 e a Londra il 29 giugno 1964 ».

La Commissione ha nulla da aggiungere alla relazione scritta ?

VEDOVATO, *Relatore*. Quasi tutte le organizzazioni internazionali che sono sorte nel dopoguerra hanno provocato la conclusione di accordi in merito ai privilegi e alle immunità da far godere al personale di esse operante.

La convenzione della quale si discute segue le linee delle altre; essa ha però elementi innovativi, collegati con la specialità dell'organizzazione, che sono stati ampiamente illustrati nella relazione.

La Commissione chiede pertanto alla Camera di approvare la ratifica.

PRESIDENTE. Il Governo ?

ZAGARI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo concorda con la Commissione.

(La Camera approva senza discussione gli articoli del disegno di legge, ai quali non sono stati presentati emendamenti).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Rinvio della discussione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Poiché sugli ultimi due disegni di legge all'ordine del giorno, rispettivamente n. 4086 e n. 3460, vi sono numerosi iscritti a parlare, ritengo opportuno rinviarne la discussione ad altra seduta.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e ritocchi alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali (3419) e delle concorrenti proposte di legge: Foderaro ed altri (1772) e Bima (1840).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e ritocchi alla tassa di circolazione per gli autoveicoli industriali, e 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; e Bima: Modifiche agli articoli 32 e 33 del codice della strada.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 25 novembre 1965 era stata chiusa la discussione generale sulle due proposte di legge Foderaro n. 1772 e Bima n. 1840. Successivamente è stato presentato il disegno di legge di iniziativa governativa, che, esaminato dalla Commissione, viene oggi in discussione in Assemblea — con una relazione autonoma — insieme con le proposte suddette.

Non v'è dubbio che, da un punto di vista formale, si deve riprendere l'iter con una

nuova discussione generale. Penso però che questa, in quanto si svolge sul nuovo disegno di legge, debba trovare un limite nel fatto che coloro i quali sono già intervenuti sulle due proposte di legge (analoghe al disegno di legge) potranno intervenire in sede di dichiarazione di voto o di esame degli articoli.

Ha chiesto di parlare per una questione sospensiva l'onorevole Marchesi. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 89 del regolamento, possono parlare due oratori in favore, compreso il proponente, e due contro. Poiché la discussione generale non è stata ancora aperta, non è necessario che sia soddisfatto il requisito delle 15 firme.

L'onorevole Marchesi ha facoltà di parlare.

MARCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, a' termini di regolamento propongo, a nome del mio gruppo, di rinviare di tre mesi a datare da oggi la discussione di questo disegno di legge. Tale richiesta non può che apparire ovvia a tutti i colleghi che abbiano seguito o si siano interessati alle vicende delle varie proposte di modifica degli articoli 32 e 33 del codice della strada. Il disegno di legge governativo ripropone, come tutti sanno, una questione che la Camera, dopo un'ampia discussione di carattere generale, accantonò nell'ormai lontana seduta del 25 novembre 1965. Essa era stata posta allora da due proposte di legge di iniziativa dei colleghi Bima e Foderaro. Tante e così profonde furono in quell'occasione le perplessità manifestate dai deputati di quasi tutti i settori, che né i proponenti né il Governo che li appoggiava ritennero conveniente insistere affinché si passasse allora all'esame degli articoli e si sottoponesero al voto quelle proposte di legge.

Il 25 novembre 1965 il collega Armato propose una sospensiva concludendo così il suo intervento: « Noi tutti vogliamo che si chiuda la partita dei discorsi frammentari e delle iniziative disarticolate. Se noi approveremo questo provvedimento, daremo un nuovo contributo alla politica di frammentarietà, alla politica che sfugge ad una direttiva chiara ed univoca ». Il collega Sinesio affermò « Esprimo le mie perplessità circa l'approvazione della proposta di legge in esame, anche in considerazione del fatto che essa non costituisce da sola un avvio a quella modifica dell'attuale assetto tecnico e legislativo dei trasporti terrestri auspicata, sia pure in una più ampia e generale visione, dal comitato presieduto dall'onorevole Nenni ». Il collega Baldani Guerra fece questa dichiarazione: « Il gruppo socialista si associa alla proposta del

collega onorevole Armato che il dibattito sia rinviato per consentire di valutare il preciso orientamento del Governo sui tempi e sui modi per giungere al riordinamento dell'intero settore dei trasporti e per potere in questo quadro giudicare sulla validità o meno del provvedimento in discussione ».

Ho voluto richiamare alla mia e alla vostra memoria, onorevoli colleghi, queste dichiarazioni di tre deputati della maggioranza per mettere vieppiù in evidenza l'atteggiamento noncurante e scorretto del Governo, il quale, come se non ci fosse stata mai alcuna discussione in Parlamento, senza neppure fingere di dare una risposta ai quesiti proposti dagli stessi deputati della maggioranza, sovrappone ad un'iniziativa parlamentare già in corso una propria iniziativa su identica materia e pretende il consenso, a cose peggiorate, sol perché la fonte dell'iniziativa è mutata.

Un tale atteggiamento, che neppure i colleghi Bima e Foderaro dovrebbero apprezzare, ha tutta l'aria di una sopraffazione che investe secondo noi non soltanto la sensibilità dell'opposizione, ma il prestigio di tutta l'Assemblea.

Noi sosteniamo che sussistono per questo disegno di legge, rafforzate da una situazione aggravata, le stesse ragioni di sospensiva che due anni or sono furono avanzate in ordine alle analoghe proposte di legge degli onorevoli Bima e Foderaro.

Il gruppo comunista non pensa di mettere in atto manovre ostruzionistiche. Ritene però necessario proporre di rinviare la discussione a tre mesi da oggi. Questo periodo di tempo potrà consentire al Governo di precisare finalmente i suoi intendimenti in ordine alla politica generale dei trasporti, di dare le opportune indicazioni sul coordinamento che intende attuare e di studiare i correttivi alle gravi conseguenze cui questa legge darebbe sicuramente luogo. Gli permetterà altresì di fornire alla Camera tutte le notizie di cui essa ha bisogno per decidere con informata coscienza.

L'accoglimento della sospensiva eviterà una discussione inutile e viziata dalla mancanza di alcuni indispensabili elementi di giudizio. Noi auspichiamo che lo stesso Governo voglia spontaneamente aderire alla nostra proposta, sulla quale chiediamo il voto della Camera.

PRESIDENTE. Ricordo che, come ho già detto, sulla questione di sospensiva, a norma del terzo comma dell'articolo 89 del regola-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 5 DICEMBRE 1967

mento, hanno facoltà di parlare due soli deputati (compreso il proponente) in favore e due contro.

SAVIO EMANUELA. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAVIO EMANUELA. Signor Presidente, mi dichiaro contraria, anche a nome del gruppo democratico cristiano, alla questione sospensiva formulata testè dall'onorevole Marchesi. Ne dirò i motivi. Penso che quanto ha dichiarato poco fa l'onorevole Marchesi non debba essere accettato dalla Camera; che non sia cioè opportuno rinviare la discussione e la approvazione del disegno di legge governativo abbinato alle due proposte di legge Bima e Foderaro, le quali ultime sono state già ampiamente discusse sia dalla Commissione sia dall'Assemblea.

Questi tre mesi di rinvio che sono richiesti dai colleghi dell'opposizione per un vaglio più approfondito del problema non sarebbero certamente utili allo scopo, non foss'altro per la non lontana chiusura della legislatura.

Occorre poi considerare che il provvedimento è atteso non soltanto dalle categorie interessate, ma da tutto il paese. Inoltre il problema della revisione degli articoli 32 e 33 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale è stato oggetto di esame da parte di un'apposita commissione interministeriale, e i temi credo siano stati già vagliati da quella commissione.

L'aumento dei limiti di peso e di dimensione dei veicoli industriali è richiesto — credo che sia a tutti noto — dalle esigenze di una più moderna e razionale politica dei trasporti nel nostro paese, sia per quanto riguarda i traffici interni sia per quanto riguarda quelli internazionali. Va ancora una volta ricordato che non può essere ulteriormente rinviata l'armonizzazione delle norme sulla circolazione degli autoveicoli industriali in campo internazionale e che è urgente un nostro adeguamento agli orientamenti emersi nell'ambito della CEE. Motivi validi ispirano la nostra posizione. La competitività dei nostri autoveicoli industriali pesanti è in questi mesi notevolmente diminuita. Il disagio degli autotrasportatori non può trovarci insensibili; sono di ieri le proteste di questo settore, che giustamente richiede di poter usare veicoli nuovi secondo le nuove tecniche europee.

Se non affrontassimo, signor Presidente, l'esame di questo disegno di legge, non solo recheremmo grave danno alla nostra industria, ma accresceremmo la crisi dell'occupazione e delle maestranze. Se siamo solleciti, come tante volte abbiamo dichiarato in quest'aula, a che la politica dell'autotrasporto abbia l'impulso necessario, non possiamo non operare in modo che l'approvazione di questo disegno di legge sia sollecita.

MINASI. Chiedo di parlare in favore.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MINASI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero dire che concordo con la motivazione, veramente seria e preoccupata, che ha dato della sua proposta il collega Marchesi. A nome del gruppo del PSIUP desidero quindi insistere per la sospensione.

Il provvedimento governativo, che si sovrappone ad una situazione già maturata in termini estremamente preoccupanti, elude il problema di fondo, che è quello della politica dei trasporti: problema che è stato eluso anche in occasione della riforma delle ferrovie, allorché si pervenne ad un provvedimento sommario e superficiale.

Il problema cui si riferisce il disegno di legge in discussione va quindi senz'altro inserito in un discorso di carattere più generale.

FODERARO. Chiedo di parlare contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FODERARO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non vedo quale possa essere il motivo della richiesta di sospensiva, al di fuori di alcune affermazioni inesatte del collega Marchesi. L'onorevole Marchesi ha detto che nella seduta del 24-25 novembre 1965 fu deliberata una sospensiva.

MARCHESI. Ho detto che le proposte di legge vennero accantonate.

FODERARO. Non vi fu sospensiva, e tanto meno accantonamento, ma semplice rinvio alla seduta successiva. Il seguito della discussione delle due proposte di legge ha figurato del resto ininterrottamente all'ordine del giorno dell'Assemblea dal 24-25 novembre 1965 fino all'abbinamento con il disegno di legge n. 3419. E, da allora fino ad oggi, l'ordine del giorno dei nostri lavori ha recato la discussione congiunta del disegno e delle proposte di legge.

In pratica, noi ci troviamo oggi a proseguire la discussione del 25 novembre 1965. (*Commenti all'estrema sinistra*). Colleghi comunisti, se vi meravigliate di quest'affermazione non avete molta pratica di cose giuridiche e soprattutto del regolamento della Camera. Se aveste seguito l'iter del provvedimento, avreste notato che all'ordine del giorno di ogni seduta vi sono sempre state le proposte di legge Bima e Foderaro. Ad un certo momento è stato presentato un disegno di legge governativo, che sostanzialmente si rifà alle due proposte di legge. Nulla di nuovo, quindi: oggi, ripeto, proseguiamo la discussione del 25 novembre 1965, quando fu rinviato puramente e semplicemente l'esame di quei provvedimenti.

Si tratta di provvedimenti urgenti? Evidentemente, sì. Potrei elencare molti motivi a giustificazione di questa mia affermazione, ma ne dirò soltanto due. Innanzitutto vi è un impegno preciso — come è stato detto in altra seduta — di fronte alla CEE, la quale ha disposto che ogni Stato aderente deve scegliere tra una soluzione A e una soluzione B. È noto che noi non abbiamo scelto alcuna di quelle due soluzioni.

In secondo luogo il provvedimento è urgente per i danni che provoca alla nostra economia l'attuale carenza, soprattutto perché determina uno stato di incertezza cui sarebbe urgente por termine. Nuoce alle categorie lavoratrici... (*Commenti all'estrema sinistra*). Ripeto: nuoce alle categorie lavoratrici. Se voi, che dite di mantenere contatti con queste categorie, aveste avuto cura di chiedere ai piccoli esercenti dell'autotrasporto in quale situazione si trovano, sapreste che vivono in uno stato di incertezza in attesa dell'approvazione del disegno di legge. Vi sono ditte di piccolo autotrasporto — in possesso, magari, di un solo autocarro in cattive condizioni — che cercano di tirare avanti, che non acquistano nuovi automezzi, nel timore di fare un pessimo affare acquistandoli, poiché questa legge, una volta approvata, potrebbe metterli fuori di ogni competitività. Nuoce alle industrie, le quali in questo particolare settore sono in stato di crisi, come tutti sanno. E nuoce ai lavoratori delle industrie, che, appunto perché non si possono ancora costruire questi tipi di autocarri di dimensioni maggiori, vedono continuamente ridotte le loro ore di lavoro. Nuoce quindi all'economia nazionale e a varie classi sociali.

Ora non si deve, signor Presidente, col pretesto della sospensiva (come l'altra volta col pretesto dell'attesa della riforma dei tra-

sporti, della riforma ferroviaria) eludere un provvedimento la cui urgenza è reclamata, ripeto, non solo dall'interesse dell'economia nazionale, ma anche dall'interesse di vaste categorie di lavoratori (operai delle industrie e piccoli trasportatori), che si vedono profondamente lesi da questo rifiuto continuo a voler esaminare il provvedimento e decidere in un senso o nell'altro, uscendo dall'incertezza. La cosa più urgente, infatti, è oggi uscire dall'incertezza. Se non vi fossero state queste proposte di legge e se non vi fosse stato, per giunta, il disegno di legge governativo, si sarebbe anche potuto continuare a vivere, bene o male, pur violando le deliberazioni della CEE. Ma una volta che queste proposte legislative ci sono, si versa nell'incertezza, con gravissimo danno delle categorie sociali lavoratrici e della stessa economia nazionale. Queste le ragioni per le quali, signor Presidente, dichiaro di essere decisamente contrario alla questione sospensiva.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Informo la Camera che sulla questione sospensiva mi sono pervenute due richieste — una di appello nominale, dai deputati Longoni ed altri; e una di scrutinio segreto, dai deputati Levi Arian Giorgina ed altri — entrambe col prescritto numero di firme.

Poiché, a norma dell'ultimo comma dell'articolo 93 del regolamento, la richiesta di scrutinio segreto prevale su quella di appello nominale, indico la votazione segreta sulla proposta Marchesi di sospensione della discussione per tre mesi.

(Segue la votazione).

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

(I deputati segretari numerano i voti).

Comunico che la Camera non è in numero legale per deliberare. Sospendo la seduta per un'ora.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese	Angelini Giuseppe
Abelli	Antonini
Alatri	Astolfi Maruzza
Alboni	Balconi Marcella
Alessi Catalano Maria	Baldini
Amasio	Barba
Amendola Giorgio	Barca Luciano
Amendola Pietro	Bardini

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 5 DICEMBRE 1967

Bastianelli
 Battistella
 Bavetta
 Beccastrini
 Benocci
 Beragnoli
 Berlinguer Luigi
 Bernetic Maria
 Biasutti
 Bigi
 Bo
 Bottaro
 Brighenti
 Bronzuto
 Busetto
 Calasso
 Calvaresi
 Caprara
 Carocci
 Cataldo
 Chiaromonte
 Cinciari Rodano
 Maria Lisa
 Coccia
 Codignola
 Corghi
 Costa Massucco
 D'Alema
 D'Alessio Aldo
 De Florio
 Degli Esposti
 Diaz Laura
 Di Benedetto
 Di Lorenzo
 Di Nardo
 D'Ippolito
 Failla
 Fasoli
 Fibbi Giulietta
 Fiumanò
 Foa
 Foderaro
 Franchi
 Franco Raffaele
 Galluzzi Carlo
 Alberto
 Gambelli Fenili
 Gelmini
 Gessi Nives
 Giachini
 Giolitti
 Giorgi
 Golinelli
 Gombi
 Gorreri
 Grezzi Luigi
 Grimaldi
 Guerrini Rodolfo

Guidi
 Illuminati
 Iotti Leonilde
 Lajolo
 Lama
 Landi
 Lenti
 Leonardi
 Levi Arian Giorgina
 Li Causi
 Longoni
 Loperfido
 Loreti
 Lusoli
 Malfatti Francesco
 Manenti
 Mannironi
 Marchesi
 Mariconda
 Maschiella
 Matarrese
 Melis
 Melloni
 Migliori
 Minasi
 Minio
 Monasterio
 Moro Dino
 Nannuzzi
 Napolitano Luigi
 Natoli Aldo
 Natta
 Nicoletto
 Ognibene
 Olmini
 Palazzeschi
 Pellegrino
 Pertini Alessandro
 Pietrobono
 Pigni
 Pirastu
 Poerio
 Raffaelli
 Raucci
 Re Giuseppina
 Riccio
 Roberti
 Romualdi
 Rossanda Banfi
 Rossana
 Rossi Paolo Mario
 Rubeo
 Russo Carlo
 Sammartino
 Sandri Renato
 Scarpa
 Scionti
 Scotoni

Serbandini
 Sereni
 Seroni
 Sforza
 Soliano
 Spallone
 Speciale
 Sulotto
 Tagliaferri

Terranova Raffaele
 Todros
 Tognoni
 Venturoli
 Vespignani
 Vianello
 Vicentini
 Villani
 Zanti Tondi Carmen

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Abenante
 Alini
 Amatucci
 Armaroli
 Berretta
 Bersani
 Biaggi Nullo
 Biagini
 Bianchi Fortunato
 Bignardi
 Bonomi
 Borghi
 Borra
 Bova
 Carra
 Cassandro
 Cavallaro Francesco
 Céngarle
 Cetrullo
 Cocco Maria
 Colombo Vittorino
 Cruciani
 Dagnino
 Dal Cantón Maria
 Pia
 D'Antonio
 Del Castillo
 Dell'Andro
 Demarchi
 De Mita
 Di Leo
 Di Mauro Luigi
 Finocchiaro
 Gennai Tonietti Erisia

Gerbino
 Gitti
 Guariento
 Guerrini Giorgio
 Helfer
 Marotta Vincenzo
 Mazzoni
 Napoli
 Nucci
 Pala
 Pedini
 Pucci Emilio
 Pucci Ernesto
 Rinaldi
 Rossinovich
 Sabatini
 Sacchi Giuseppe
 Sasso
 Scelba
 Sedati
 Sgarlata
 Sinesio
 Spinelli
 Tambroni
 Toros
 Tozzi Condivi
 Urso
 Valiante
 Veronesi
 Viale
 Villa
 Zanibelli
 Zincone

(concesso nelle sedute odierne):

Bima
 Bonea
 Borsari
 Carcaterra
 Cattaneo Petrini
 Giannina
 Cavallaro Nicola
 Di Giannantonio

Dossetti
 Gagliardi
 Galluzzi Vittorio
 Jacazzi
 La Bella
 Lombardi Ruggero
 Manco
 Mattarelli

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 5 DICEMBRE 1967

Maulini Russo Spena
 Miotti Carli Amalia Scarascia Mugnozza
 Pagliarani Servadei
 Raia Sullo
 Rampa Viviani Luciana
 Ripamonti

(La seduta, sospesa alle 17,5, è ripresa alle 18,5).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. Chiedo all'onorevole Marchesi se insista sulla sua questione sospensiva.

MARCHESI. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Chiedo ai presentatori della richiesta di votazione per scrutinio segreto se la mantengano.

LEVI ARIAN GIORGINA. La manteniamo, signor Presidente.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico, pertanto, la votazione segreta sulla proposta di sospensiva Marchesi.

(Segue la votazione).

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

(I deputati segretari numerano i voti).

Poiché la Camera non è in numero legale per deliberare la seduta è sciolta. La Camera è convocata per le ore 15,30 di domani, con lo stesso ordine del giorno della seduta odierna.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese	Bastianelli
Alatri	Battistella
Alboni	Bavetta
Alessi Catalano Maria	Beccastrini
Amasio	Benocci
Amendola Pietro	Bensi
Anderlini	Beragnoli
Angelini Giuseppe	Berlinguer Luigi
Antonini	Bernetic Maria
Astolfi Maruzza	Biasutti
Avolio	Bigi
Balconi Marcella	Bo
Baldini	Bottaro
Bardini	Brighenti

Bronzuto	Marchesi
Busetto	Mariconda
Calasso	Matarrese
Calvaresi	Melloni
Cataldo	Messinetti
Chiaromonte	Mezza Maria Vittoria
Cinciari Rodano	Minasi
Maria Lisa	Minio
Coccia	Monasterio
Colleoni	Morelli
Corghi	Moro Dino
Corrao	Nannuzzi
Costa Massucco	Napolitano Luigi
D'Alema	Natoli Aldo
D'Alessio Aldo	Natta
De Florio	Nicoletto
Diaz Laura	Ognibene
Di Benedetto	Olmini
Di Lorenzo	Pajetta
Sebastiano	Palazzeschi
Di Nardo	Passoni
D'Ippolito	Pellegrino
D'Onofrio	Pezzino
Failla	Pietrobono
Fasoli	Pigni
Ferri Giancarlo	Pirastu
Fibbi Giulietta	Poerio
Fiumanò	Raucci
Foderaro	Re Giuseppina
Franco Raffaele	Riccio
Galluzzi Carlo	Roberti
Alberto	Rossanda Banfi
Gambelli Fenili	Rossana
Gatto	Rossi Paolo Mario
Gelmini	Rubeo
Gessi Nives	Scarpa
Giachini	Scionti
Giorgi	Scotoni
Golinelli	Serbandini
Gombi	Sereni
Gorreri	Seroni
Grimaldi	Sforza
Gullo	Soliano
Illuminati	Spallone
Ingrao	Speciale
La Malfa	Sulotto
Lenti	Tagliaferri
Levi Arian Giorgina	Tanassi
Li Causi	Tedeschi
Lizzadri	Terranova Raffaele
Lizzero	Todros
Lombardi Riccardo	Tognoni
Longoni	Venturoli
Loperfido	Vespignani
Lusoli	Vianello
Magno	Zaccagnini
Malfatti Francesco	Zanti Tondi Carmen
Manenti	

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA POMERIDIANA DEL 5 DICEMBRE 1967

Sono in congedo (concesso nelle sedute precedenti):

Abenante	De Mita
Alini	Di Leo
Amatucci	Di Mauro Luigi
Armaroli	Finocchiaro
Berretta	Gennai Tonietti Erisia
Bersani	Gerbino
Biaggi Nullo	Gitti
Biagini	Guariento
Bianchi Fortunato	Guerrini Giorgio
Bignardi	Helfer
Bonomi	Marotta Vincenzo
Borghesi	Mazzoni
Borra	Napoli
Bova	Nucci
Carra	Pala
Cassandro	Pedini
Cavallaro Francesco	Pucci Emilio
Céngarle	Pucci Ernesto
Cetrullo	Rinaldi
Cocco Maria	Rossinovich
Colombo Vittorino	Sabatini
Cruciani	Sacchi Giuseppe
Dagnino	Sasso
Dal Cantón Maria	Scelba
Pia	Sedati
D'Antonio	Sgarlata
Del Castillo	Sinesio
Dell'Andro	Spinelli
Demarchi	Tambroni

Toros	Viale
Tozzi Condivi	Villa
Urso	Zanibelli
Valiante	Zincone
Veronesi	

(concesso nelle sedute odierne):

Bima	Manco
Bonea	Mattarelli
Borsari	Maulini
Carcattera	Miotti Carli Amalia
Cattaneo Petrini	Pagliarani
Giannina	Raia
Cavallaro Nicola	Rampa
Di Giannantonio	Ripamonti
Dossetti	Russo Spena
Gagliardi	Scarascia Mugnozza
Galluzzi Vittorio	Servadei
Jacazzi	Sullo
La Bella	Viviani Luciana
Lombardi Ruggero	

La seduta è sciolta alle 18,25.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO