

RESOCONTO STENOGRAFICO

183.

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 OTTOBRE 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MICHELE ZOLLA**

INDI

DEL PRESIDENTE **LEONILDE IOTTI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	19831	buoni ordinari del tesoro per l'anno 1988 (3177).	
Disegni di legge:		PRESIDENTE	19878, 19879, 19880, 19881
(Annunzio)	19831	BARBIERI SILVIA (PCI)	19880
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	19831	DE CAROLIS STELIO (PRI), Relatore	19878
(Proposta di assegnazione a Commis- sione in sede legislativa)	19852	GITTI TARCISIO, Sottosegretario di Stato per il tesoro	19879
		MELLINI MAURO (FE)	19881
		TASSI CARLO (MSI-DN)	19879
Disegno di legge di conversione (De- liberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regola- mento):		Proposte di legge:	
Conversione in legge del decreto- legge 23 settembre 1988, n. 412, re- cante elevazione dei limiti massimi di emissione e di circolazione dei		(Annunzio)	19831
		(Assegnazione a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento)	19889
		(Assegnazione a Commissione in sede referente)	19831

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

PAG.	PAG.
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	19852
Interrogazioni, interpellanze e mozioni:	
(Annunzio)	19889
Mozioni e risoluzioni concernenti i problemi della sicurezza stradale (Discussione):	
PRESIDENTE	19833, 19847, 19848, 19852, 19854, 19856, 19859, 19860, 19864, 19866, 19867, 19868, 19869, 19870, 19872, 19874
BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)	19856, 19869
CEDERNA ANTONIO (Sin. Ind.)	19847, 19848
DONATI ANNA (Verde)	19870
DUTTO MAURO (PRI)	19854
FORLEO FRANCESCO (PCI)	19845
LUCCHESI PINO (DC)	19848
LUSETTI RENZO (DC)	19852
MANFREDI MANFREDO (DC)	19866, 19867
PIREDDA MATTEO (DC)	19872
RIDI SILVANO (PCI)	19864
TESTA ANTONIO (PSI)	19859, 19860, 19862
VESCE EMILIO (FE)	19868, 19869
	Per richiami al regolamento e per un'inversione dell'ordine del giorno:
	PRESIDENTE 19874, 19875, 19876, 19877, 19878
	BASSANINI FRANCO (Sin. Ind.) 19875
	CALDERISI GIUSEPPE (FE) 19875
	FERRARA GIOVANNI (PCI) 19874
	FILIPPINI ROSA (Verde) 19876
	LO PORTO GUIDO (MSI-DN) 19876
	RUSSO FRANCO (DP) 19874, 19878
	Proposta di modificazione del regolamento (Seguito della discussione):
	Proposta di modificazione dell'articolo 49 (doc. II, n. 16).
	PRESIDENTE 19887, 19888
	LABRIOLA SILVANO (PSI) 19888
	RUSSO FRANCO (DP) 19888
	Votazione segreta 19882
	Ordine del giorno della seduta di domani 19889

La seduta comincia alle 16.

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

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento i deputati Andreotti, Colombo, Ebner, Formigoni, Fracanzani e Lattanzio sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 3 ottobre 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

CAPRILI ed altri: «Disciplina del contratto di viaggio» (3209);

TASSI e MARTINAT: «Estensione dei benefici stabiliti per il Mezzogiorno d'Italia alle zone collinari dell'intero territorio nazionale» (3120).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. In data 3 ottobre 1988 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro delle finanze:

«Semplificazioni della contabilità nonché determinazione forfettaria del reddito e dell'imposta sul valore aggiunto per talune categorie di contribuenti. Delega al Governo per l'istituzione di centri abilitati al controllo formale della contabilità da allegare alle dichiarazioni» (3208).

Sarà stampato e distribuito.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

MASTRANTUONO ed altri: «Nuove norme sulla condizione giuridico-economica degli amministratori locali» (3094) (*con parere della V, della VI e della XI Commissione*);

II Commissione (Giustizia):

ORCIARI ed altri: «Inclusione di alcuni tribunali tra quelli cui sono addetti magistrati di Corte di cassazione in funzioni di presidente e di procuratore della Repubblica» (1652) (*con parere della I, della V e della XI Commissione*);

FIORI: «Ordinamento della professione

di statistico» (1663) (con parere della I, della V, della VII, della X e della XI Commissione);

MACERATINI ed altri: «Istituzione dell'Albo degli amministratori di stabili in condominio» (2531) (con parere della I, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione);

IV Commissione (Difesa):

RONCHI ed altri: «Abrogazione della lettera c) dell'articolo 1 del testo unico delle disposizioni legislative riguardanti gli ufficiali di complemento della regia marina approvato con regio decreto 16 maggio 1932, n. 819, concernente la nomina di ufficiale di complemento della marina per meriti speciali» (1657);

SAVIO: «Incremento della consistenza organica dei sottufficiali in servizio permanente dell'Esercito» (2895) (con parere della V e della XI Commissione);

VI Commissione (Finanze):

VISCO e BELLOCCHIO: «Norme per la pubblicità delle udienze di fronte alle commissioni tributarie» (1664) (con parere della I e della II Commissione);

ORCIARI: «Modificazioni alle norme concernenti il credito alle imprese artigiane» (1693) (con parere della I, della II, della V e della X Commissione);

BORGHINI ed altri: «Istituzione di fondi comuni di investimento in società non quotate in Borsa, nonché norme volte a razionalizzare l'imposizione sui redditi da capitale, unificare le aliquote di imposta e disciplinare la tassazione dei guadagni di capitale realizzati sui valori mobiliari» (1700) (con parere della II e della V Commissione);

«Disposizioni in materia di ristrutturazione e integrazione patrimoniale degli istituti di credito di diritto pubblico» (3124) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

«Revisione delle aliquote e aumento di talune detrazioni ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche» (3134) (con

parere della I, della V e della XI Commissione);

VII Commissione (Cultura):

RONCHI: «Norme per l'accesso agli archivi storici delle Forze armate e del Ministero degli affari esteri e per il loro trasferimento all'Archivio di Stato» (1660) (con parere della I, della III e della IV Commissione);

BIANCO: «Norme per la ricomposizione del compendio librario dello scienziato Vito Volterra» (1697) (con parere della III e della V Commissione);

CEDERNA ed altri: «Provvedimenti urgenti per la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio archeologico di Roma» (3046) (con parere della V Commissione, nonché della VIII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

VIII Commissione (Ambiente):

FERRARINI ed altri: «Modifica alla legge 18 agosto 1978, n. 497, concernente autorizzazione di spesa per la costruzione di alloggi di servizio per il personale militare delle Forze Armate» (2601) (con parere delle IV e della V Commissione);

CARIA ed altri: «Norme per la cessione a riscatto degli alloggi di proprietà degli enti pubblici previdenziali ed assicurativi e per il reinvestimento del ricavato in nuove case» (2960) (con parere della II, della V, della VI e della XI Commissione);

XI Commissione (Lavoro):

FIORI e CACCIA: «Semplificazione e snellimento delle procedure in materia di indennità di accompagnamento per i cittadini portatori di *handicaps*» (1661) (con parere della I, della V e della XII Commissione);

CIPRIANI ed altri: «Norme in materia di assunzioni obbligatorie» (1668) (con parere della I, della II, della V e della XII Commissione);

CAPPIELLO ed altri: «Nuovo ordinamento del contenzioso e della consulenza legale

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

nelle pubbliche amministrazioni e negli enti pubblici» (1672) (con parere della I, della II e della V Commissione);

PIRO ed altri: «Riequilibrio delle gestioni assicurative INAIL, ristrutturazione dell'Istituto e rivalutazione annuale della rendita INAIL» (2882) (con parere della V Commissione);

SAVIO: «Differimento dell'attualizzazione dei trattamenti pensionistici di guerra di cui alle tabelle I e L previste dal terzo comma dell'articolo 135 del testo unico delle norme in materia di pensioni di guerra, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 dicembre 1978, n. 915» (2923) (con parere della V Commissione);

ORCIARI ed altri: «Adeguamento automatico dei trattamenti pensionistici di guerra» (2946) (con parere della IV e della V Commissione);

MANCINI VINCENZO ed altri: «Norme in materia di retribuzione dei congedi per cure idrotermali» (3030) (con parere della V e della XII Commissione);

XII Commissione (Affari sociali):

SARETTA: «Indennizzo a favore dei soggetti danneggiati da complicanze di tipo irreversibile a causa di vaccinazioni obbligatorie» (2733) (con parere della I, della II e della V Commissione);

TAGLIABUE ed altri: «Indennizzo a favore dei soggetti danneggiati da complicanze di tipo irreversibile a causa di vaccinazioni obbligatorie» (2935) (con parere della I, della II e della V Commissione);

DEL PENNINO ed altri: «Norme sulla sterilizzazione volontaria» (3078) (con parere della I, della II e della XI Commissione);

XIII Commissione (Agricoltura):

SAVIO: «Norme per il riconoscimento ai parchi zoo della qualifica di aziende agricole, ai fini di cui all'articolo 206 del testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, come

sostituito dall'articolo 1 della legge 20 novembre 1986, n. 778» (3034) (con parere della V e della XI Commissione).

Discussione di mozioni e di risoluzioni concernenti i problemi della sicurezza stradale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni:

«La Camera,

considerato che dai problemi della circolazione e del traffico autoveicolare sulle strade nazionali e locali; dall'elevato tasso di infortuni anche mortali, che continuamente si verificano; dai danni crescenti di ordine sia materiale che morale, inferti alla comunità; dalla crisi della gestione del sistema viario nazionale e locale causa la prevalenza dei trasporti su gomma a tutto svantaggio di quelli ferroviari, soprattutto per quel che concerne il trasporto merci e la carenza di pianificazione da parte dei proprietari pubblici delle arterie di comunicazione; dalle insufficienti caratteristiche di sicurezza dei mezzi di locomozione immessi sul mercato dai produttori italiani e internazionali; dalla notevole incoerenza tra le limitate capacità ed idoneità del sistema viario a ricevere un traffico veicolare di automobili ultraveloci e di autocarri ultrapesanti, quale è quello attuale; nonché dalla carenza delle norme di comportamento riguardanti gli utenti del sistema automobilistico e viario (limiti di velocità, carenze psico-fisiche, etc.); dalla insufficienza dei controlli a carico dei proprietari e dei gestori del suddetto sistema, scaturisce un quadro che si definisce come emergenza proponendosi l'esigenza che lo Stato assuma la responsabilità di un intervento diretto allo scopo di garantire la sicurezza dei cittadini,

invita il Governo:

1) a predisporre, chiamando le diverse amministrazioni dello Stato interessate, il piano di sicurezza "rischio strada 1988"

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

esercitando le funzioni della previsione e della prevenzione a tutela del pubblico;

2) a curare ed a controllare, in questo contesto, le seguenti misure straordinarie:

a) la raccolta e l'elaborazione dei dati sul traffico e la circolazione con particolare riguardo:

agli incidenti mortali e non, alle loro cause comprese quelle da riferire alla tipologia dei veicoli, allo stato delle infrastrutture viarie, alla condizione di manutenzione e di gestione delle stesse;

alla vigilanza esercitata dai corpi di polizia stradale (pattuglie eseguite, controlli velocità degli automezzi, verifica dello stato psico-fisico dei conducenti, contravvenzioni elevate, patenti sospese, ecc.);

b) il potenziamento dei compiti di vigilanza, di controllo, di repressione, della polizia della strada e dei corpi civili e militari (dei carabinieri, della guardia di finanza, dei vigili urbani) addetti al traffico, adeguandone gli organici, dotandoli dei mezzi tecnici e tecnologici necessari, pianificandone congruamente la distribuzione nel territorio;

c) la contestazione, mediante apposite rilevazioni da parte della polizia della strada e dell'Arma dei carabinieri, a carico degli enti proprietari e gestori delle autostrade e delle strade statali, urbane ed extraurbane, delle carenze, delle irregolarità, delle deficienze, strutturali, infrastrutturali, di segnaletica, di illuminazione, di visibilità, di gestione, cause dirette od indirette di incidenti, di rallentamenti, di pericolo;

d) l'attuazione, con provvedimenti immediatamente operativi, delle raccomandazioni ripetutamente formulate dalla Comunità europea;

3) a riferire alle Camere entro il 15 luglio sull'andamento della circolazione e del traffico nell'anno in corso, sullo stato della sicurezza sulle strade, sulla attività di vigilanza svolta dai corpi di polizia, sull'at-

tuazione dei piani di traffico, locali e nazionali.

(1-00097)

«Forleo, Lorenzetti Pasquale, Violante, Alborghetti».

(18 aprile 1988)

«La Camera,

premesso che

ogni anno in occasione delle vacanze estive si registra, concentrato in pochi giorni, un esodo di milioni di persone;

tale fatto comporta un aumento abnorme del traffico veicolare;

aumentano in tale occasione i rischi ed i pericoli per chi viaggia, tanto è vero che nei soli mesi di luglio e di agosto i dati relativi agli incidenti mortali e gravi per gli anni 1983-1986 sono i seguenti:

mese	anno	morti	feriti
luglio:	'83	855	22756
	'84	769	22189
	'85	716	22774
	'86	770	20621
agosto:	'83	745	
	'84	729	18947
	'85	779	19380
	'86	712	19188

per un totale di circa 1550 morti ogni anno per i soli mesi di luglio e di agosto e di più di 40.000 feriti per gli stessi mesi;

già nel 1971 il Consiglio europeo dei ministri dei trasporti (CEMT) raccomandava ai 18 Stati membri di "esaminare l'opportunità e l'utilità di imporre limitazioni temporanee di velocità nel periodo in cui il volume di traffico aumenta sensibilmente, per esempio all'inizio ed alla fine delle vacanze estive";

tale periodo coincide nel nostro paese, praticamente, con gli interi mesi di luglio e di agosto e con parte del mese di giugno,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

impegna il Governo:

ad emanare norme di sua competenza tese ad introdurre un limite temporaneo di velocità minore di quello attualmente in vigore, in ragione di 110 Km orari per tutto il percorso autostradale e di 90 Km orari per le strade ordinarie, fermi restando tutti gli altri limiti già in vigore, purché minori di quelli sopra indicati;

a predisporre adeguate misure di intensificazione dei controlli;

a considerare come opportuni per l'introduzione di tali limiti tutti i periodi della settimana compresi fra le ore 7 di ogni venerdì e le ore 24 di ogni lunedì per tutte le settimane comprese fra l'ultima di giugno e la prima di settembre.

(1-00135)

«Cederna, Testa Enrico, Scalia, Ronchi, Lodigiani, Donati, Vesce, Aglietta, Tamino, Tiezzi, Conti, Bassanini, Serafini Massimo».

(15 giugno 1988)

«La Camera,

riconosciuto che le recenti iniziative del Governo concernenti i limiti di velocità hanno contribuito, da un lato, a dimostrare l'esistenza di uno stretto collegamento tra efficacia delle normative e continuità ed adeguatezza dei controlli e, dall'altro, a sensibilizzare l'opinione pubblica dell'intero paese sulla questione più generale della sicurezza stradale;

constatato che il dibattito parlamentare ha espresso l'esigenza di:

perseguire l'obiettivo prioritario della salvaguardia della salute del cittadino sulla strada mediante l'adozione di misure diversificate e di portata più ampia della pura e semplice regolamentazione della velocità;

affrontare il problema della sicurezza stradale nell'ottica europea, evitando sin d'ora soluzioni non in armonia con la prassi e gli orientamenti prevalenti in sede CEE;

recuperare con la necessaria tempestività i ritardi accumulati nell'elaborazione del nuovo codice della strada nonché nell'adeguamento dell'organico, delle strutture e degli strumenti di intervento;

considerare la situazione in corso come fase sperimentale in attesa della predisposizione in tempi brevi di un regime definitivo;

dare attuazione alle previsioni di cui alla legge 18 marzo 1988, n. 111;

rivedere l'attuale differenziazione dei limiti di velocità secondo il calendario, per passare ad una eventuale differenziazione per classi di cilindrata;

condivise le raccomandazioni del Comitato economico e sociale della CEE sia sulla necessaria gradualità dell'entrata in vigore di decisioni riduttive delle velocità attualmente stabilite nei diversi paesi, sia sul limite di 130 chilometri/ora in autostrade e strade equiparate, sia sulla fissazione di altri limiti tassativi e più severi di quelli adottati in via normale per i "tratti neri" di strade ed autostrade;

impegna il Governo:

a costituire un osservatorio tecnico interministeriale — aperto alle forze sociali e ad esperti esterni — sulla sicurezza stradale, con il compito di svolgere indagini, verificare disfunzioni e carenze, formulare proposte sulle problematiche di settore;

ad emanare provvedimenti urgenti ed organici in materia di sicurezza stradale che in coerenza con l'indirizzo comunitario e sulla base delle sollecitazioni emerse dal dibattito parlamentare, anticipino alcune norme del nuovo codice della strada, dettando disposizioni riguardo sia agli utenti che ai veicoli ed alle strade;

a riadeguare la severità delle sanzioni alla gravità delle infrazioni;

a predisporre programmi audiovisivi per l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole;

a rendere immediatamente obbliga-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

torio l'uso delle cinture di sicurezza nei veicoli in cui risultano installate;

a mantenere in via normale — secondo la raccomandazione CEE — il limite di 130 chilometri/ora sulle autostrade e strade equiparate, per le autovetture di cilindrata superiore a 1000 cc, prevedendo limiti più bassi per le vetture al di sotto di 1000 cc, per i veicoli pesanti, e, in ogni caso, nei "tratti neri" di strade ed autostrade;

a rendere più severe e effettivamente operanti — anche con il concorso delle officine private specializzate — le misure di accertamento dell'affidabilità e dell'idoneità alla circolazione dei veicoli con anzianità superiore a 5 anni;

ad esaminare le relative norme tecniche atte ad installare su veicoli industriali sistemi frenanti antibloccaggio, paraspruzzi, luci di segnalazione della massa di ingombro, indicatori del carico massimo sull'asse;

a predisporre una rete efficace di controlli permanenti ed effettivi, con strutture fisse o mobili, a larga diffusione e con particolare riguardo alla circolazione nelle aree metropolitane dove è maggiormente diffusa la frequenza degli incidenti;

ad approntare misure coordinate finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza ambientale delle strade (pavimentazione, segnaletica, illuminazione, barriere spartitraffico, sistemi di informazione in tempo reale agli utenti sulle effettive condizioni del traffico, della strada e del clima).

(1-00199)

«Botta, Ciliberti, Galli, Angelini, Piero, Paganelli, Manfredi, D'Angelo, Martuscelli, Lucretti, Bonsignore, Rocelli»;

(29 settembre 1988)

nonché delle seguenti risoluzioni, rimesse all'Assemblea su richiesta del Governo, a norma del comma 3 dell'articolo 117 del regolamento, in data 22 settembre 1988:

«La VIII e la IX Commissione,

tenuto conto:

della necessità di migliorare le condizioni di sicurezza della circolazione stradale;

della volontà manifestata dal Governo di cercare soluzioni nuove per ridurre il numero dei sinistri;

dei ritardi nell'elaborazione ed approvazione del codice della strada;

della necessità che la normativa stabilita in via provvisoria, in attesa del nuovo codice, abbia caratteristiche di semplicità tali da poter essere comprensibile a tutti gli utenti della strada;

della necessità di evitare che i limiti di velocità più alti concessi alle auto ed alle moto coincidano con i giorni in cui è consentito il traffico dei mezzi pesanti;

impegnano il Governo:

ad adottare misure che rendano obbligatorio — in tempi brevissimi — l'uso di paraspruzzi per i mezzi pesanti;

ad emanare le norme di applicazione, e a fornire nel contempo alle forze di polizia i necessari strumenti, per il controllo sui conducenti di autovetture, mezzi pesanti e motocicli, del tasso alcolometrico del sangue;

a rivedere, anche ai fini della chiarezza, il più che discutibile decreto sui limiti di velocità sulle strade ed autostrade; tale revisione dovrà tenere conto di situazioni obiettive e soggettive. In particolare occorre prevedere:

limiti di velocità uguali per tutti i giorni della settimana per evitare confusione all'utente italiano, imbarazzo ed incertezze per il turista straniero;

limiti di velocità differenziati per tipo di veicolo in relazione alla potenza dei motori, al peso ed alla loro capacità frenante;

limiti di velocità coerenti con il livello medio europeo;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

a far sì che il controllo degli organi di polizia sul regolare andamento del traffico ed il rispetto delle norme da parte dell'utenza avvenga in maniera costante e continua, e non soltanto in particolari periodi dell'anno o all'indomani della emanazione di nuove norme sul traffico;

a vietare, nei mesi di giugno, luglio ed agosto, la circolazione dei mezzi pesanti sulle autostrade dalle ore 12 del venerdì alle ore 02 del lunedì, ed in tutti i giorni festivi.

(7-00173)

«Lucchesi».

(13 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

considerate le relazioni dei ministri dei trasporti e dei lavori pubblici in materia di sicurezza stradale;

considerato che la sicurezza della circolazione è dovuta a vari fattori tra i quali le condizioni delle strade, l'efficienza dei veicoli, le capacità e le condizioni soggettive dei conducenti, le condizioni climatiche, la velocità, ecc.;

ritenuto necessario intervenire ai fini del miglioramento della sicurezza del traffico in tutte le direzioni possibili;

accertato che le classifiche stradali corrispondono in linea di massima al grado di sicurezza decrescente dalle autostrade, alle statali, alle provinciali sino ad arrivare alle comunali;

verificato che le particolari caratteristiche della strada, in particolare l'andamento altimetrico, la larghezza delle carreggiate e l'eventuale esistenza di barriere spartitraffico influiscono decisamente sulla sicurezza del traffico,

impegnano il Governo

a rivedere i limiti di velocità, differenziandoli:

1) a seconda delle caratteristiche del veicolo (cilindrata, peso, capacità frenante) e delle condizioni di vetustà del medesimo,

2) a seconda delle caratteristiche della strada consentendo che nelle strade a 4 corsie senza spartitraffico centrale la velocità massima sia inferiore alle autostrade in misura non superiore al 10 per cento per le varie categorie di veicoli.

(7-00176)

«Piredda, Columbu»

(19 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

premesso che il Parlamento ha legiferato recentemente in materia di sicurezza stradale e che il Governo non può attraverso un decreto amministrativo stravolgere il volere del legislatore;

premesso che i ritardi nella approvazione del nuovo codice della strada tengono ferma una normativa ormai obsoleta;

premesso che il trasporto merci su gomma rappresenta in Italia il 75 per cento e ciò determina intasamenti e che l'Ente ferrovie dello Stato nonostante le promesse non riesce a dare un servizio efficiente che possa far scegliere all'utente la rotaia per spedizione della merce e che il cabotaggio non trova concretezza d'attuazione per ignavia governativa e per incomprendimenti nell'ambito del settore,

impegnano il Governo:

ad emanare norme precise per le forze di polizia, dotandole dei necessari strumenti, per i controlli sui conducenti di autovetture, mezzi pesanti, motocicli, del tasso alcolometrico del sangue;

a rivedere il decreto sui limiti di velocità sulle strade e autostrade abolendo soprattutto l'assurda differenziazione dei giorni;

a vietare dal 15 giugno al 15 settembre di ogni anno la circolazione dei mezzi pesanti sulle autostrade dalle ore 12 del venerdì alle ore 1 del lunedì;

ad introdurre limiti di velocità differenziati per tipo di veicoli in relazione alla potenza dei motori, al peso ed a seconda

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

dell'impianto frenante montato sul mezzo; oppure, abolendo l'assurdo e anacronistico limite generalizzato, ad imporre sulle strade ed autostrade — con gli appositi segnali — limiti adeguati alla ritenuta pericolosità dei tracciati (curve, gallerie, viadotti, ecc.).

(7-00180) «Baghino, Matteoli, Franchi».

(20 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

riconosciuto che le recenti iniziative del Governo concernenti i limiti di velocità hanno avuto il merito di sensibilizzare l'opinione pubblica dell'intero paese sulla questione centrale della sicurezza stradale e che vi è la necessità di migliorare le condizioni di sicurezza nella circolazione stradale, obiettivo già tenuto presente con l'elaborazione della legge 18 marzo 1988, n. 111;

considerata la positività della situazione in corso di esperimento da considerarsi in via di conclusione, per dare luogo ad una decisione definitiva e stabile sull'intera materia della sicurezza nella mobilità stradale, anche al fine di dare al cittadino notizie e condizioni di vita chiare, praticabili e compiutamente apprese;

ribadita la necessità di affrontare il problema della sicurezza stradale nell'ottica europea, per non vanificare l'impegno CEE verso l'unificazione e l'armonizzazione delle norme che regolano la circolazione e la sicurezza sulle strade della Comunità, e per dare eguali condizioni di mobilità all'italiano che va all'estero ed ai molti turisti che vengono in Italia;

considerato che il recente provvedimento governativo che differenzia la velocità nei giorni festivi e feriali appare contrario alla prassi seguita in ogni paese europeo e quindi tale non da avvicinare l'Italia all'Europa, ma da allontanarla,

impegnano il Governo:

a prevedere con un nuovo e più organico provvedimento limiti di velocità uguali per tutti i giorni della settimana per evitare

confusione agli utenti e gli impegni di una segnaletica differenziata nei diversi giorni della settimana; limiti di velocità differenziati per tipo di veicoli in relazione alla potenza dei motori, al peso ed alla loro capacità frenante;

a predisporre la istituzione di una agenzia governativa indipendente (Ente nazionale per la sicurezza del trasporto) che abbia il compito di svolgere le indagini sui problemi della sicurezza per mare, per strada, per aereo e per ferrovia. Ad essa si affideranno le analisi sulle diverse componenti della sicurezza nel trasporto; la identificazione delle aree non coperte; la identificazione di eventuali disfunzioni all'interno dei vari organismi ai quali è affidato il compito della tutela della sicurezza; la rilevazione di dati statistici; lo svolgimento di inchieste sui sinistri.

(7-00183)

«Dutto».

(21 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

riconosciuto che le recenti iniziative del Governo concernenti i limiti di velocità da un lato hanno ottenuto risultati positivi e dall'altro hanno il merito di sensibilizzare l'opinione pubblica dell'intero paese sulla questione centrale della sicurezza stradale e che vi è la necessità di migliorare le condizioni di sicurezza nella circolazione stradale, obiettivo già tenuto presente con l'elaborazione della legge 18 marzo 1988, n. 111;

considerato che, dopo una fase di sperimentazione, occorre passare ad un regime definitivo;

considerato che la velocità non può costituire l'unico elemento da disciplinarsi per assicurare più sicurezza sulle strade, essendocene altri, di altrettanto rilievo, che incidono fondamentalmente sulla sicurezza delle persone;

considerato che in ogni caso qualsiasi normativa espressa se non viene adeguatamente e permanentemente controllata nella sua esecuzione, fallisce l'obiettivo

per cui viene creata; e che va ricordato che nel nostro paese i limiti di velocità esistevano anche prima del «decreto Ferri» dell'11 luglio 1988, ma praticamente non esisteva alcun controllo sulla loro osservanza: quindi esiste il problema di un forte potenziamento della Polizia stradale e delle altre forze preposte alla vigilanza;

ribadita la necessità di affrontare il problema della sicurezza stradale nell'ottica europea, per ottemperare all'impegno CEE verso l'unificazione e l'armonizzazione delle norme che regolano la circolazione e la sicurezza sulle strade della Comunità, e per dare eguali condizioni di mobilità all'italiano che va all'estero ed ai molti turisti che vengono in Italia;

considerato che vanno condivise le raccomandazioni del Comitato economico e sociale della CEE sulla necessaria gradualità dell'entrata in vigore di decisioni riduttive delle velocità attualmente stabilite nei diversi paesi, per gli effetti negativi che potrebbero ricadere sul mercato interno e sulla esportazione in un settore portante dell'economia comunitaria.

che va ritenuto altresì, in linea con gli orientamenti CEE, che per i "tratti neri" delle diverse strade ed autostrade debbano essere fissati limiti tassativi diversi e più severi di quelli che verranno adottati in via normale;

che il recente provvedimento governativo che differenzia la velocità nei giorni festivi e feriali appare contrario alla prassi seguita in ogni paese europeo;

che vanno accelerati gli impegni e le previsioni di sicurezza di cui alla legge 18 marzo 1988, n. 111;

considerato inoltre che deve essere meglio disciplinato tutto il settore della manutenzione dei mezzi e della loro vetustà, fissando norme di controllo adeguate;

ritenuto che nelle "strade chiuse" l'eccesso di immissione di veicoli fa venir meno, in alcune circostanze, la principale misura di sicurezza prevista dal codice della strada, cioè di viaggiare a "distanza di sicurezza", per cui va regolamentata la

quantità di traffico che si immette nelle "strade chiuse", al fine di salvaguardare non solo il diritto dell'utente di viaggiare alla velocità permessa ma anche di viaggiare in condizioni di sicurezza;

considerato infine che la manovra di sorpasso è giustamente ritenuta dal codice della strada una "manovra pericolosa da compiersi nel minor tempo possibile" per cui nella predeterminazione del limite di velocità va stabilito un valore aggiuntivo per tale manovra,

impegnano il Governo

1) ad una urgente riforma della Motorizzazione civile per porre in grado questa amministrazione di svolgere con tempestività i propri compiti istituzionali;

2) a presentare al Parlamento, entro tre mesi, il disegno di legge di riforma del codice della strada;

3) ad emanare provvedimenti urgenti ed organici in materia di sicurezza stradale che, in coerenza con l'indirizzo comunitario, anticipino anche alcune norme del nuovo codice della strada e dettino disposizioni riguardo gli utenti, i veicoli e le strade;

4) a dare immediata attuazione alle previsioni di cui alla legge n. 111 del 1988, stabilendo altresì l'immediata obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza nelle auto in cui le stesse sono già installate;

5) a dotare i veicoli industriali di sistemi frenanti antibloccaggio, di paraspruzzi, di luci di segnalazione della massa di ingombro, di indicazioni del carico massimo sull'asse;

6) ad instaurare rigorosi controlli sulla affidabilità, idoneità alla circolazione e manutenzione degli autoveicoli, da effettuarsi almeno ogni cinque anni. Tali controlli vanno affidati oltre che alla Motorizzazione civile, che non appare attualmente in grado di eseguirli tempestivamente, anche ad officine private, opportunamente individuate sulla base di un alto livello di professionalità, che assume-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

ranno la responsabilità di quanto certificato;

7) a promuovere in sede europea iniziative adeguate affinché sia definita una normativa comune per tutti gli Stati membri e nel frattempo a fissare, superando le attuali disposizioni, limiti alla velocità massima sulle autostrade e sulle strade ad esse equiparate sulla base dell'attuale media europea di 120 chilometri orari; nonché a formulare in sede tecnica la eventualità di una ulteriore diminuzione dei limiti di velocità per le auto di cilindrata minore;

8) a modificare l'attuale sistema sanzionatorio meglio graduando la severità delle sanzioni in rapporto alla gravità delle infrazioni e prevedendo, comunque, una tolleranza di 10 chilometri orari se la vettura sta effettuando una manovra di sorpasso;

9) a regolamentare la quantità di traffico che si immette nelle "strade chiuse" onde evitare che, per l'eccessivo numero di veicoli, l'utente sia costretto a viaggiare non a distanza di sicurezza ed al di sotto della velocità consentita;

10) a realizzare, avvalendosi delle moderne tecniche di monitoraggio e controllo del traffico, sistemi di informazione in tempo reale agli utenti, con l'obiettivo di consentire l'adeguamento dei comportamenti di guida alle effettive condizioni della circolazione, della strada e del clima, dando agli utenti esatte informazioni sullo stato del traffico ai caselli di entrata e durante il percorso, al fine di porli in grado tempestivamente di scegliere eventuali percorsi alternativi;

11) a predisporre una rete efficace di controlli permanenti ed effettivi, con strutture fisse o mobili, soprattutto riguardo alla circolazione nelle aree metropolitane dove è maggiormente diffusa la frequenza degli incidenti;

12) ad approntare per il sistema della viabilità una serie di misure coordinate finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza ambientale delle strade (pavimentazione, segnaletica, illuminazione),

favorendo l'installazione su tutte le strade a quattro corsie di barriere spartitraffico che impediscano il salto di corsia ed a individuare i "tratti neri" su cui fissare limiti e controlli più severi;

13) ad adottare strumenti esatti per il rilievo delle prove alcoolometriche; tali strumenti debbono essere facilmente reperibili dagli utenti sul mercato affinché il cittadino si possa autocontrollare;

14) a predisporre programmi audiovisivi per l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole attraverso i *mass-media* (7-00184).

«Testa Antonio».

(21 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

preso atto:

dei risultati positivi conseguiti con la decisione di imporre un limite temporaneo di velocità di 110 chilometri orari;

che tale decisione, oltre a determinare un calo del numero degli incidenti, ha provocato una contrazione dei consumi energetici e un minore inquinamento;

della necessità di definire una nuova ed organica politica della sicurezza in grado di rimuovere gli squilibri di un sistema di trasporti fondato sull'indiscriminato sviluppo della motorizzazione privata, un codice della strada obsoleto e controlli inadeguati;

della sempre più impellente esigenza di adeguare la normativa italiana a quella esistente negli altri paesi europei;

della necessità di passare dall'attuale fase di sperimentazione, caratterizzata dalla presenza di un provvedimento confuso, pasticciato e persino pericoloso come il secondo decreto, ad una nuova disciplina sui limiti di sicurezza,

impegnano il Governo:

1) a realizzare, secondo le indicazioni del piano generale dei trasporti sin qui contraddette o disattese, il riparto modale

del traffico limitando il trasporto su gomma, triplicando quello ferroviario, incentivando il trasporto marittimo, fluviale e riorganizzando il trasporto pubblico e a destinare con la legge finanziaria di quest'anno le risorse necessarie al conseguimento di tali obiettivi;

2) a presentare al Parlamento entro 3 mesi il disegno di legge di riforma del codice della strada;

3) a realizzare un sistema di controlli razionali e tale da garantire il rispetto dei limiti di velocità. A tal fine è pertanto necessario: *a)* potenziare con uomini e mezzi i servizi di polizia sulla strada (Polizia di Stato, carabinieri) aumentando sensibilmente il numero delle pattuglie in servizio, specie nei momenti di emergenza; *b)* organizzare un sistema organico di controllo del territorio con posti di osservazione sia fissi che mobili, in particolare nei punti di maggiore rischio e nelle stazioni di servizio attraverso l'impiego di mezzi adeguati e di tecnologie innovative;

4) a differenziare i limiti di velocità in rapporto alla cilindrata dei mezzi, comunque entro il tetto massimo di 120 chilometri all'ora corrispondente alla velocità media degli altri Paesi europei;

5) a modificare l'attuale sistema sanzionatorio in modo da stabilire un corretto rapporto fra la gravità dell'infrazione contestata e l'entità della sanzione comminata;

6) a rendere immediatamente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza sulle auto in cui le stesse sono già installate;

7) a riformare, per consentire un tempestivo e periodico controllo dei veicoli, il sistema e i metodi di revisione la cui inadeguatezza, accanto all'eccesso di velocità e alla guida pericolosa, è tra le cause che provocano incidenti. Tali controlli vanno affidati oltre che alla Motorizzazione civile, che allo stato non è in grado di eseguirli tempestivamente, anche a officine private, individuate sulla base di criteri rigorosi e di apposite convenzioni;

8) a rivedere il sistema delle omologa-

zioni per le auto e i veicoli industriali individuando criteri più rigorosi nella definizione del rapporto tra peso, potenza e sistemi di frenature di guida;

9) a dotare i veicoli pesanti di sistemi frenanti antibloccanti, di paraspruzzi, di luci di segnalazione della massa di ingombro e di indicazioni sul carico massimo sull'asse;

10) a realizzare, avvalendosi delle moderne tecnologie di monitoraggio e controllo del traffico, sistemi di informazione in tempo reale agli utenti, con l'obiettivo di consentire l'adeguamento dei comportamenti di guida alle condizioni della strada e del traffico;

11) ad approntare per il sistema della viabilità una serie di misure volte a migliorare le condizioni di sicurezza delle strade (pavimentazione, segnaletica, illuminazione) con l'istallazione su tutte le strade di barriere spartitraffico;

12) ad adottare strumenti idonei per il rilievo delle prove alcolometriche;

13) a predisporre una nuova normativa sulle scuole guida e a predisporre programmi e audiovisivi per l'insegnamento dell'educazione stradale nella scuola attraverso i *mass media*.

(7-00185)

«Ridi, Testa Enrico, Ronzani, Cannelonga, Bevilacqua, Mangiapane, Petrocelli, Angelini Giordano».

(22 settembre 1988)

«La VIII e la IX Commissione,

riconosciuto che le recenti iniziative del Governo concernenti i limiti di velocità hanno ottenuto risultati positivi e hanno avuto il merito di sensibilizzare l'opinione pubblica dell'intero paese sulla questione centrale della sicurezza stradale;

considerato che, dopo una fase di sperimentazione, occorre passare ad un regime definitivo;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

preso atto della tendenza a livello europeo che si orienta verso l'adozione di una velocità ridotta da applicare in tutti i paesi;

ribadita la necessità di affrontare il problema della sicurezza stradale nell'ottica europea, per non vanificare l'impegno CEE verso l'unificazione e l'armonizzazione delle norme che regolano la circolazione e la sicurezza sulle strade della Comunità e per dare eguali condizioni di mobilità all'italiano che va all'estero ed ai molti turisti che vengono in Italia;

impegnano il Governo:

a favorire l'adozione, a livello comunitario, di una normativa comune per tutti i paesi, nell'intera problematica della sicurezza;

ad eliminare la differenziazione di velocità per giorni;

a studiare eventuali differenziazioni di velocità sulla base della cilindrata e delle caratteristiche stradali;

a modificare l'attuale sistema sanzionatorio meglio graduando la severità delle sanzioni in rapporto alla gravità delle infrazioni.

(7-00186)

«Manfredi, Savio».

(22 settembre 1988)

Avverto che sono state altresì presentate le seguenti mozioni, non iscritte all'ordine del giorno:

La Camera

considerato

che il "decreto Ferri" oltre ad aver dato innegabili risultati positivi, sia per la notevole diminuzione degli incidenti registrati (anche in relazione all'aumento dei veicoli in circolazione), sia per la diminuzione delle vittime e dei feriti sia per il non sottovalutabile risparmio energetico, ha inoltre contribuito a creare un diverso

senso di responsabilità ed una diversa cultura sul problema della circolazione stradale e della sua sicurezza;

che pur essendo la sicurezza stradale il risultato di molteplici fattori, non si può negare la centralità del fattore «velocità».

che l'Italia si trova, sotto questo aspetto, in una situazione di grave differenziazione rispetto agli altri paesi del Mercato Comune e che soluzioni ampiamente adottate da altri Stati da noi non sono ancora state varate (valga per tutti l'esempio delle cinture di sicurezza);

che le aziende produttrici di autoveicoli, ed in particolare quelle italiane, costantemente attraverso i *mass-media* danno un'immagine della guida legata al concetto di velocità, di aggressività e di competizione, immagini queste che poi rafforzano nell'acquirente la convinzione di poter utilizzare una data vettura al limite delle prestazioni, che al di là di sporadiche iniziative e di dichiarazioni formali, poco o nulla è stato fatto per diminuire il trasporto pesante su gomma che costituisce la quasi totalità del trasporto merci e che, inoltre, i controlli fatti sui TIR hanno inaccettabili margini di tolleranza (soprattutto in relazione all'eccesso di carico ed al periodo in cui questi non potrebbero viaggiare);

che ancora il nostro paese non dispone di strumenti che consentano il rilevamento della velocità in tutte le situazioni possibili (pensiamo al rilevamento notturno o al rilevamento della velocità di una vettura in fase di sorpasso):

impegna il Governo

a fissare conformemente all'attuale media europea il limite massimo di velocità, unico per tutti i veicoli e per tutto il periodo dell'anno, in 120 chilometri orari per le vetture sulle autostrade ed in 90 chilometri orari per le vetture sulle strade statali e provinciali, nonché a far rispettare rigorosamente i limiti fissati in 80 chilometri orari per i mezzi pesanti sulle autostrade ed in 60 chilometri orari sulle strade statali e provinciali;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

a studiare, anche attraverso la collaborazione di una apposita commissione tecnica, la possibilità di una differenziazione della velocità consentita, tenuto conto delle varie caratteristiche tecniche dei veicoli, velocità che comunque non potrà superare il limite massimo dei 120 chilometri orari;

ad accelerare le procedure normative che rendano finalmente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza su tutti i veicoli;

a promuovere l'obbligo delle strisce stradali catarifrangenti, almeno sulle strade principali nonché sulle autostrade;

ad intensificare i controlli effettuati dalla Polizia stradale anche attraverso la destinazione unicamente per questo servizio di appositi mezzi ed uomini;

ad intensificare il controllo dei mezzi pesanti soprattutto in relazione del loro carico ed alla loro visibilità;

a presentare alle Camere entro il mese di giugno 1989, un organico piano di trasporti che, in prospettiva, preveda la drastica diminuzione del trasporto su gomma;

a vietare alle case automobilistiche di pubblicizzare le proprie vetture attraverso riferimenti, anche indiretti, alla velocità;

a prevedere sanzioni adeguatamente severe per coloro che non rispetteranno le disposizioni che il Governo darà in questa materia.

(1-00201)

«Vesce, Aglietta, Mellini, Rutelli, Teodori».

«La Camera,

premesso che

il 23 luglio è entrato in vigore il decreto n. 284 — decreto per la riduzione dei limiti di velocità — che si era reso necessario per l'andamento preoccupante del numero di

incidenti, morti e feriti, come evidenziato dalla seguente tabella:

Numero effettivo di morti
per incidenti stradali
(Valori assoluti)

Anni	N. effettivo di morti per incidenti stradali
1981	10.450
1982	9.968
1983	9.918
1984	9.202
1985	9.130 (1)
1986	9.379 (1)
1987	9.237 (2)

(1) Dati provvisori (ISTAT).

(2) Valore stimato (elaborazione ISPES).

Fonte: ISTAT.

pur essendo in lentissima diminuzione, tali cifre restano estremamente gravi; inoltre nel primo trimestre 1988 vi era stata una preoccupante inversione di tendenza;

il decreto Ferri in vigore dal 24 luglio all'11 settembre riduceva sulle autostrade a 110 chilometri orari e sulle strade statali, provinciali e comunali a 90 chilometri orari il limite massimo di velocità;

l'effetto è stato estremamente positivo sia come presa di coscienza civile della gravità del fenomeno e delle responsabilità soggettive ed anche da un punto di vista concreto, ricontrabile con i seguenti dati:

Incidenti e persone infortunate
nei due periodi di osservazione.
Veicoli circolanti
(Valori assoluti)

	Periodo 1987	Periodo 1988	1988-1987	
			N	%
Incidenti	17.327	16.411	— 916	— 5,3
Morti	648	559	— 89	—13,7
Feriti	15.101	14.082	—1.019	— 6,7
Veicoli circolanti	197.308	198.252.500	+944.500	+ 4,8

Fonte: Ministero dell'Interno. Servizio Polizia Stradale.

(Dati aggiornati alla data del 29-8-1988).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

il decreto ha avuto effetti positivi anche nel campo del risparmio sociale ed economico con la diminuzione di incidenti, morti e feriti, e da una stima prudenziale dell'Ispes è stato calcolato un risparmio economico oscillante tra i 30 e i 40 miliardi;

inoltre i limiti di velocità hanno favorito un risparmio energetico valutato dai dati di circolazione IRI-ITALSTAT intorno all'ordine dei 45 miliardi;

anche da un punto di vista ambientale si sono avuti effetti positivi con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico e della combustione che contribuisce in misura considerevole al fenomeno dell'effetto serra;

allo scadere di questo decreto sperimentale il ministro dei lavori pubblici, di concerto con il ministro dei trasporti, ha emesso un nuovo decreto che modifica i limiti di velocità, prevedendo due regimi differenziati (110/130 chilometri orari) a seconda del periodo di circolazione e 90 chilometri orari per le strade statali, provinciali e comunali;

questo nuovo decreto ha di fatto alzato i limiti nonostante i dati positivi della sperimentazione estiva. Infatti, oggi, auto che prima potevano viaggiare a 100/110 chilometri orari sono autorizzate a viaggiare a 130 chilometri all'ora e spesso in condizioni di profonda insicurezza, vicino o eguale alla massima velocità omologata, e rappresentano una quota consistente delle auto in circolazione;

pur restando la velocità una causa forte di incidentalità certamente non ne rappresenta l'unica motivazione e urgono interventi globali di controllo e prevenzione;

impegna il Governo

1) a realizzare, secondo le indicazioni del piano generale dei trasporti, completamente disattese, un sistema di mobilità, limitando il trasporto su gomma ed incentivando quello ferroviario e pubblico;

2) a presentare entro tre mesi il disegno

di legge di riforma del codice della strada, con particolare riferimento alla sicurezza e anche alla protezione dei pedoni e dei ciclisti;

3) ad incentivare il sistema di controlli, tali da garantire il rispetto dei limiti di velocità, potenziando con uomini e mezzi, i sistemi mobili e fissi di rilevamento della velocità;

4) a differenziare i limiti di velocità in rapporto alla cilindrata dei mezzi, comunque entro il tetto massimo di 110 chilometri all'ora;

5) a rendere immediatamente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza sulle auto su cui sono già installate;

6) a riformare il sistema, il periodo e il metodo di revisione dei mezzi, la cui inadeguatezza è tra le cause che provocano incidenti;

7) ad adottare strumenti idonei per il rilievo delle prove alcolometriche;

8) ad incentivare la ricerca scientifica e la legislazione per favorire mezzi di circolazione a minor impatto ambientale, compresi quelli ad energia solare.

(1-00202)

«Donati, Mattioli, Cima, Andreis, Filippini Rosa, Boato, Bassi Montanari, Salvoldi, Proccacci, Scalia, Grosso, Ceruti, Lanzinger».

Avverto che le mozioni e le risoluzioni all'ordine del giorno, nonché le mozioni Vesce ed altri (n. 1-00201) e Donati ed altri (n. 1-00202), presentate successivamente e non iscritte all'ordine del giorno, trattando tutte lo stesso argomento, saranno discusse congiuntamente.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni e delle risoluzioni.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Forleo, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00097. Ne ha facoltà.

FRANCESCO FORLEO. Signor Presidente, la mozione n. 1-00097, di cui sono il primo firmatario, è stata presentata il 18 aprile 1988, prima dell'emanazione del cosiddetto decreto Ferri perché ritenevamo estremamente importante che un argomento così serio, quale quello contenuto in tale mozione, fosse discusso in un momento di serenità e non sotto l'incalzare degli avvenimenti. Occorre infatti consentire al Parlamento di discutere una questione che riteniamo sia di fondamentale importanza, fuori dall'emergenza e soprattutto dalle emergenze che caratterizzano in particolare la vita di questo paese, sotto l'incalzare di una quotidianità che molto spesso distrae le istituzioni da quelli che sono i compiti fondamentali di indirizzo e di governo (di ciò siamo forse un po' tutti colpevoli anche se ritengo che ci troviamo dinanzi ad una caratteristica propria dell'irrazionalità del sistema). Ma ciò non significa condividere totalmente la scelta attuata dal ministro dei lavori pubblici Ferri: mi riferisco non tanto al merito di tale scelta, che tutto sommato condivido, quanto al metodo adottato. Credo che, se avessimo affrontato il problema per tempo e non sotto l'incalzare degli avvenimenti, sarebbe stato anche più facile coinvolgere l'opinione pubblica in un dibattito che considero fondamentale perché riguarda una scelta di vita. Il decreto, invece, è calato sulla testa della gente, dividendola in favorevoli e contrari, creando così un clima di contrapposizione quando la discussione avrebbe dovuto e potuto essere serena, produttiva e soprattutto utile per lo sviluppo della nostra società. Lo stesso dibattito sulla stampa e nei *mass media* ha in un certo senso espropriato di alcuni diritti i cittadini che già poco partecipano di quello parlamentare.

Il problema di cui ci stiamo occupando — come dicevo — ha grande rilevanza perché è in gioco lo sviluppo ed il grado di civiltà della nostra società. Sul piano materiale, bisogna approntare, così come ri-

chiesto dalla nostra mozione, alcuni strumenti di salvaguardia, relativi a quello che è un vero dramma; penso ai circa settemila morti l'anno che insanguinano le nostre strade. Questa cifra dimostra come non si tratti solo di un problema di difesa della vita (sempre preziosa foss'anche una sola), ma soprattutto di un problema morale poiché investe l'avvenire del paese.

Non basta, dunque, scoprirsi un po' più «verdi». Occorre operare delle scelte, agire sul traffico in termini adeguati all'entità del dramma, cioè con soluzioni che non rinneghino il progresso della società, ma non ne nascondano vilmente le conseguenze drammatiche che pesano sulle generazioni future. Bisognava perciò fare di tutto per non trovarsi a dover fronteggiare un'emergenza — per questo ho insistito nel ricordare il 18 aprile, data di presentazione della nostra mozione — che inevitabilmente porta ad una contrapposizione drammatica, così come è accaduto per la vicenda della Farmoplant o per quella di Cengio, fra i problemi occupazioni e quelli ambientali. Se oggi ci troviamo in una situazione di questo tipo, dipende anche dal nostro modo di lavorare, dal non aver affrontato con la serenità e nei tempi dovuti le diverse questioni.

Il problema di cui ci stiamo occupando impone alle istituzioni, al Parlamento, una scelta strategica. La nostra mozione s'inquadra in quest'ottica. Però, pur condividendo nel merito il decreto Ferri, ritengo che si debba adottare un diverso metodo d'azione; e ciò anche per evitare le continue baruffe che hanno caratterizzato l'intrecciarsi delle competenze dei vari dicasteri e dei loro responsabili i quali hanno dato un'immagine non esaltante della compagine governativa, in un contesto di grande rilievo, rispetto al quale dovrebbe essere il Parlamento il soggetto abilitato a tracciare indirizzi sul piano strategico. Mi chiedo altrimenti quali siano le questioni di competenza propria del Parlamento: il discorso, comunque, si farebbe troppo vasto.

Entrando ancor di più nello specifico del problema, ponendoci cioè su un piano tecnico e tattico, mi sembra necessario fare

attenzione non soltanto al limite di velocità, ma anche ad una serie di questioni che brevemente elencherò. I problemi del traffico, del sistema di trasporto automobilistico devono essere inquadrati in un contesto più ampio. Sarebbe opportuno chiedersi perché in questo settore si registri un livello così alto di infortuni e di morti. Penso che ciò accada perché non esiste un vero e proprio sistema organico, quali quelli del trasporto ferroviario, aereo e marittimo. Mentre in tali ultimi settori, infatti, esiste unicità di organi responsabili, coordinamento delle diverse competenze e norme univoche, nel settore viario, dove maggiore sarebbe la necessità di stabilire delle regole e di avere dei punti di coordinamento e di raccordo, stante la singolarità e la specificità del mezzo e l'uso individuale che se ne fa, abbiamo viceversa una molteplicità di organismi.

Credo sia necessario chiedersi il perché di una situazione di questo genere, che avrebbe potuto essere comprensibile 20-30 anni fa, al sorgere del trasporto automobilistico, ma che oggi non è giustificabile. Vi sono state e vi sono forti negligenze di questo e dei vari governi che si sono succeduti; le competenze in tale settore, infatti, appartengono a diversi dicasteri ed enti (Ministero dei trasporti, Ministero dell'interno, Ministero dei lavori pubblici, Ministero dell'industria) e, soprattutto, è stata operata una scelta che ha lasciato spazi enormi al mercato e all'espansione selvaggia di questo settore.

Desidero dire che ho accolto con soddisfazione — non lo affermo con spirito fazioso — i provvedimenti adottati dal ministro dell'ambiente, Ruffolo, di condanna e di richiesta di risarcimento nei confronti di privati che hanno inquinato e alterato il nostro paese. Mi chiedo, allora, come sia possibile porre riparo ai danni enormi causati alle nostre città da questo «non sistema» di trasporto.

Se l'adozione del provvedimento di riduzione della velocità è una scelta di civiltà, che va confermata, credo sia necessario — come dicevo poco fa — inquadrare lo stesso in un contesto tecnico ben preciso. Creare un sistema significa coordinare e

quindi è necessario, in una miriade di competenze tra i vari dicasteri, giungere a norme coordinate, unificate e ad un'unicità di indirizzo nel settore.

Tutto ciò è indispensabile anche per poter fornire degli indirizzi utili ai costruttori, sia sul piano della sicurezza dei veicoli, sia su quello della tutela dell'ambiente. Ma lo stesso problema si pone anche per gli organi addetti alla sicurezza (mi riferisco ai corpi di polizia) ai quali va la riconoscenza del paese: infatti nonostante l'incremento del traffico, pur se lieve, negli ultimi 7-8 anni vi è stata una leggerissima flessione nel numero dei decessi. Ciò significa che nonostante l'espansione del traffico vi è stato un impegno lodevole dei corpi di polizia, anche se nel settore è necessario stabilire delle priorità.

Potrei soffermarmi a lungo sul problema, ma non vorrei abusare dello spazio accordatomi. Tuttavia, non si può non rilevare, leggendo tra le pieghe del bilancio, la concorrenzialità esistente tra i corpi di polizia, ad esempio, per l'acquisto di «autovelox». Infatti, mentre la polizia di Stato, alla quale il codice della strada per la prima volta delega in termini prioritari la sorveglianza sulle strade, ha acquistato 15 «autovelox», l'arma dei carabinieri ne ha acquistati 150.

Non so se tutto ciò debba intendersi come spirito di emulazione, concorrenza o bassa concorrenza, come purtroppo in altri casi si è verificato. In questo senso, quindi, credo che vada posto il problema del coordinamento.

Occorre anche chiedersi se gli organici delle forze di polizia siano o meno adeguati a garantire l'applicazione delle misure di sicurezza. Sono sempre stato convinto che una riduzione degli organici delle forze dell'ordine rappresenterebbe in generale una scelta di civiltà per il nostro paese; in questo caso, però — e faccio riferimento ai dati di cui sono in possesso — occorre considerare che l'organico della polizia stradale (corpo prioritariamente addetto a vigilare sulla sicurezza delle nostre strade) si compone di circa 9.400 unità, mentre ne sarebbero necessarie 12-15 mila per assi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

curare livelli di sorveglianza decenti, nel quadro di un'azione coordinata tra i vari corpi di polizia.

Attualmente il servizio di vigilanza copre tratti che oscillano tra i 50 ed i 100 chilometri sulle autostrade, mentre non esistono dati concernenti le strade statali, sulle quali opera un numero di addetti davvero inadeguato o addirittura inesistente.

Ritengo però che non sia soltanto necessario intervenire sul piano dell'incremento degli organici; è urgente, infatti, individuare le cause dei sinistri, riferibili non soltanto all'accesso di velocità, ma assai spesso all'imprudenza e all'imperizia.

Ebbene, bisogna colpire l'imprudenza con misure caratterizzate da una forte capacità di deterrenza, mentre l'imperizia va prevenuta con una più severa selezione degli aspiranti automobilisti.

L'adozione di adeguati provvedimenti legislativi consentirebbe inoltre di superare gli attuali impacci burocratici. È necessario, ad esempio, eliminare le lungaggini che oggi caratterizzano le procedure di ritiro della patente, in modo che la sanzione risulti più immediata ed efficace. In Francia sono stati istituiti appositi tribunali che, ove si verificano fattispecie di particolare gravità, giudicano immediatamente l'automobilista negligente, infliggendogli la sospensione della patente.

Credo, infine, sia necessario che gli organi di polizia preposti alla sicurezza delle strade siano messi in condizione di far rispettare la legge da tutti, non solo punendo i trasgressori del codice della strada, ma esercitando anche un potere di sorveglianza sugli enti proprietari delle strade, siano essi privati o statali. Un gran numero di morti è infatti dovuto ad asperità delle strade, a tracciati sbagliati, alla mancanza di adeguate segnalazioni.

La mozione che abbiamo presentato il 18 aprile 1988 si chiude con l'invito al Governo (purtroppo non accolto, visto che se ne discute solo ora) a riferire alle Camere entro il 15 luglio 1988 sull'andamento della circolazione e del traffico nell'anno in corso, sullo stato della sicurezza sulle strade, sull'attività di vigilanza svolta dai corpi di polizia, sull'attuazione

dei piani di traffico, locali e nazionali. Ebbene, il problema non è tanto di fissare un termine per l'ottenimento dei dati, bensì quello di richiamare ancora una volta l'attenzione del Parlamento sulla necessità di affrontare un argomento fondamentale per il nostro futuro e per il futuro delle nuove generazioni. E ciò va fatto in termini pacati, fuori dai condizionamenti dell'emergenza, dai protagonismi, dalle gelosie e dalle concorrenze che hanno caratterizzato l'adozione del decreto Ferri, al fine di affrontare le scelte strategiche che il Parlamento deve compiere rispetto ad un settore concernente la sicurezza della vita (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Cederna, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00135. Ne ha facoltà.

ANTONIO CEDERNA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, giudico deprimente e un po' ridicolo dedicare tanto tempo ad una questione che poteva essere risolta in poche battute. Quella di limitare la velocità sulle autostrade e sulle strade è una decisione ovvia, che la semplice ragione umana, per quanto inferma, basta a consigliare. Invece sul tema, tra riunioni separate e congiunte della Commissione trasporti e della Commissione ambiente e territorio, ho perso nove ore della mia vita, che nessuno certo mi restituirà mai.

Quella di limitare la velocità è una scelta elementare di vita e le cifre sulla riduzione del numero dei morti a seguito di incidenti stradali dopo l'esperimento di luglio e agosto lo dimostrano. Il risparmio non è stato solo in termini di vite umane, ma anche di carburante, se è vero, come hanno rilevato l'unione petrolifera e la federazione dei benzinai, che il consumo si è ridotto del 5-10 per cento, una quantità pari a quella che occorrerebbe per far funzionare per un anno — lo sostiene il collega Chicco Testa, che se ne intende — una centrale come quella di Caorso.

Si è verificata inoltre una riduzione dell'inquinamento dell'ordine di 250 mila

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

tonnellate di ossido di carbonio e di 30 mila tonnellate di ossido di azoto.

Tutti abbiamo fatto raffronti con gli altri paesi, e abbiamo rilevato che in Inghilterra il limite di velocità è fissato in 110 chilometri l'ora, mentre negli Stati Uniti tale limite oscilla tra un minimo di 95 e un massimo di 105 chilometri l'ora. Gli Stati Uniti sono un paese certo più industrializzato del nostro, quindi ci vuole tutta l'arroganza dell'avvocato Agnelli per affermare che la riduzione della velocità sulle autostrade è antistorica, antitecnica e «anti» non so che cosa.

La riduzione della velocità ha anche un valore etico, che non va sottovalutato. Noi siamo ancora vittime di una pubblicità di parecchi anni fa, che io considero oscena: «Metti un tigre nel motore». La velocità sulle autostrade vuol dire spirito di prevaricazione, insensato agonismo, potenziale vocazione omicida (fosse solo suicida me ne preoccuperei meno), ed è un avanzo, un residuo di quelle incrostazioni futuristoidi...

CARLO TASSI. Forse hanno fatto l'auto-scuola sull'autostrada!

ANTONIO CEDERNA. Non ho capito.

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, la prego di non interrompere!

ANTONIO CEDERNA. Mi pare che l'onorevole Tassi abbia dichiarato di andare a 180 chilometri l'ora da Milano a Piacenza: tanti auguri!

CARLO TASSI. Quando rallento...

PRESIDENTE. L'onorevole Tassi è notoriamente veloce!

Prosega pure, onorevole Cederna.

ANTONIO CEDERNA. La velocità sulle autostrade, dicevo, è un avanzo, un residuo di quelle incrostazioni futuristoidi ed incolte di cui non riusciamo a liberarci.

Corollario finale di questo mio brevissimo intervento sono queste viziose disposizioni che ci fanno fare spropositati pro-

grammi autostradali, per autostrade quasi sempre inutili e devastanti il territorio. È quindi urgente, a mio modesto parere, che a seguito dell'attuale dibattito per il risanamento del bilancio e per i tagli alle spese pubbliche, vengano cancellate le decine di migliaia di miliardi stanziati dalle leggi finanziarie per nuove autostrade, a cominciare dai 40 mila previsti dal piano decennale dell'ANAS. Se noi proseguissimo su questa strada, continueremmo a favorire il deleterio trasporto merci su gomma e faremmo colare a picco i pur sbandierati propositi di potenziare le ferrovie ed il cabotaggio (*Applausi*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lucchesi, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00173. Ne ha facoltà.

PINO LUCCHESI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ormai è da mesi che discutiamo su due successivi decreti emanati dal ministro dei lavori pubblici di concerto con il ministro dei trasporti e relativi sostanzialmente alla fissazione di limiti di velocità sulle autostrade e sulle strade extraurbane. Se ne è discusso un po' dappertutto, specialmente sulle spiagge, dal momento che il Parlamento era chiuso. Finalmente, essendo stati presentati alcuni documenti al riguardo, la discussione è arrivata anche qui. Se ne è discusso a lungo e, credo, in maniera positiva nelle Commissioni di merito (trasporti ed ambiente); infine, anche per le difficoltà incontrate nel corso del dibattito svoltosi in Commissione, l'Assemblea è stata investita della questione.

Devo dire che ritengo positivo che si sia giunti a questo ulteriore momento di discussione con una rapidità che in passato è stata a volte estranea ai nostri lavori.

Ritengo che si debba dare atto in via preliminare al ministro dei lavori pubblici e, in buona parte, al ministro dei trasporti del fatto che l'adozione di questi provvedimenti, soprattutto del primo, ha rotto quello spessore di ghiaccio che si era formato in relazione a questi problemi. Forse anche per le caratteristiche volutamente provocatorie dei provvedimenti stessi è

stata messa in primo piano ed è stata sottoposta all'attenzione di tutti la gravità e l'importanza della sicurezza stradale sotto il profilo specifico della velocità. Non a caso parlo del settore specifico della velocità perché, come dirò più avanti, questo è sicuramente uno degli aspetti più importanti su cui riflettere, ma non è il solo. Ritengo invece che siano opportune e necessarie una discussione ed una riflessione più ampie, anche in questa sede, sul tema più generale della sicurezza stradale, che comprende una serie di questioni diverse che devono essere integrate tra loro.

Ma, ringraziato il ministro Ferri per l'abilità dimostrata nel pubblicizzare questo problema, penso (ripeto le cose che ho già detto in Commissione) che in questo momento sia necessario trovare soluzioni valide, razionalmente efficaci e concretamente adottabili. La via maestra, probabilmente, è quella di un riesame a livello normativo dell'intera materia, forse troppo frettolosamente delegata con la legge 8 agosto 1967, n. 631, ad una facoltà discrezionale dei ministri dei lavori pubblici e dei trasporti che, come è noto, ha dato vita a qualche discussione.

Non mi sono tirato indietro neanche in questa fase, tant'è che ho presentato una proposta di legge (all'attenzione dei colleghi) perché il Parlamento decida e dia indicazioni di carattere specifico sulla materia. Mi sembra infatti che non sia il caso di continuare sulla strada di provvedimenti affrettati e, per l'appunto, molto discutibili.

Ritengo altresì necessario lavorare, come in effetti da qualche tempo si fa in Parlamento, proseguendo nell'impegno che ci ha portato negli ultimi anni, certamente con ritardi rispetto ad altri paesi che sono più avanti di noi, ad adottare alcune decisioni in materia: mi riferisco all'obbligo del casco per i motociclisti e, in connessione con la normativa per la patente europea, all'obbligo di installare le cinture di sicurezza a partire dal 1989.

L'obiettivo quindi è quello di fissare limiti di velocità per legge e non mediante decreto; tali limiti dovrebbero comunque essere adeguati a quelli medi previsti nei

paesi della Comunità europea e in ogni caso rapportati alle condizioni delle nostre strade. Ritengo infatti che sia sempre necessario tenere presente la specificità della situazione italiana. Tali limiti dovrebbero inoltre essere rapportati (perché non dirlo in questa occasione, dal momento che se ne è parlato poco?) alla struttura dei mezzi, dato che è abbastanza scontato (almeno per l'analisi che personalmente faccio dalle statistiche sulle quali si è molto discusso) che la progressiva riduzione degli incidenti nel settore automobilistico deve essere in buona parte collegata al progressivo miglioramento, sempre in termini di sicurezza, dei mezzi circolanti sulle nostre strade ed autostrade.

Non vorrei però — come ho detto all'inizio — identificare il problema della sicurezza con la sola questione dei limiti di velocità. La sicurezza della circolazione è infatti basata su tutta una serie di fattori, che mi auguro saranno tenuti nella dovuta considerazione quando entrerà in vigore il nuovo codice della strada, ormai decisamente in ritardo e la cui adozione viene una volta di più sollecitata anche in questa sede.

Pur tuttavia, in attesa di un codice della strada più moderno, vi sono questioni che non è possibile eludere. Esiste la necessità di formulare indirizzi nei confronti del Governo in materia di sicurezza e quindi non solo di velocità. Ho letto con attenzione — cosa che avevo già fatto durante il lungo dibattito svoltosi in Commissione — tutte le risoluzioni presentate in quella sede prima ed ora rimesse all'Assemblea sull'argomento. In quasi tutte sono contenute proposte di indirizzo positive e da accogliere; tuttavia, convinto come sono che in questa materia sia abbastanza sbagliato operare in base a distinzioni di carattere ideologico, sono portato a ritenere che si debba lavorare anche in Assemblea per raggiungere l'obiettivo che non è stato possibile cogliere durante gli incontri delle due Commissioni riunite.

Mi riferisco alla necessità di operare per realizzare la più ampia convergenza possibile di indirizzi da formulare nei confronti del Governo, allo scopo di trovare quella

unitarietà di intenti che, malgrado sia stata lungamente auspicata, non è stata raggiunta nel corso del lavoro delle Commissioni. Tale unitarietà resta l'obiettivo principale di chi vuol far prevalere le ragioni dell'esperienza e della professionalità su quelle della polemica e della pretestuosa difesa ad oltranza delle proprie decisioni.

In sintesi, credo che la risposta da fornire alla grande massa degli automobilisti italiani debba essere basata su alcuni punti fondamentali. Innanzitutto dobbiamo ritenere conclusa, ed in termini positivi, la fase sperimentale caratterizzata dai provvedimenti ormai noti come «decreti Ferri» in materia di limiti di velocità. Si tratta di misure tecnicamente discutibili — ed infatti molto se ne è parlato — poiché non soltanto non tengono conto dell'incidenza che le caratteristiche di un veicolo (peso, stabilità, capacità frenante e tenuta di strada) hanno sulla sicurezza, ma anche perché autorizzano — e questo è in effetti il dato sconcertante che se ne ricava — velocità più elevate proprio nei giorni della settimana in cui, a causa della circolazione dei mezzi pesanti, le strade sono oggettivamente più pericolose.

Questo limite di velocità è opportuno? Come dicevo, probabilmente la risposta tecnicamente più valida è da collegarsi alle condizioni della strada, alla mole del traffico, all'inefficienza dei veicoli ed alle condizioni climatiche. Tenuto conto di quanto avviene concretamente negli altri paesi, soprattutto in quelli a noi più vicini della Comunità economica europea, ed anche sulla base delle esperienze maturate qui in Italia, si può forse indicare in 130 chilometri all'ora il limite massimo di velocità sulle autostrade e sulle strade a queste ultime equiparate, e ciò in riferimento alle auto più sicure, cioè quelle di maggiore cilindrata, con migliori sistemi frenanti e dotate di meccanismi di maggiore sicurezza.

Sottolineo l'aspetto relativo alle strade equiparate poiché nulla si dice su questo argomento, mentre ritengo sia opportuno porre sostanzialmente sullo stesso piano delle autostrade quelle superstrade a

quattro corsie che in termini di percorrenza ripetono le caratteristiche delle autostrade stesse. Mi riferisco, sotto tale profilo, alla risoluzione Piredda n. 7-00176, che si occupa in modo specifico della situazione della Sardegna, un'isola nella quale — come è noto — non ci sono autostrade, ma in cui esiste una lunga dorsale superstradale che ha le stesse caratteristiche delle autostrade.

Ripeto comunque che non si tratta solo di velocità. È certo, per esempio, che il sistema migliore per ridurre la mortalità sulle strade consisterebbe nel ridurre il numero dei mezzi circolanti, soprattutto quelli di grande dimensione (cioè i TIR), che spesso — ciò risulta da statistiche certe — sono oggettivamente all'origine di incidenti di grande rilevanza e più coinvolgenti gli automezzi in circolazione.

Il piano generale dei trasporti, signor Presidente (un documento approvato dal Parlamento, che rischiamo per l'ennesima volta di considerare alla stregua di un libro dei sogni), ha individuato la necessità di riequilibrare il sistema dei trasporti italiani, sviluppando e migliorando la qualità dei servizi ferroviari (sia per il trasporto delle merci che per quello dei passeggeri) nonché del traffico di cabotaggio quale possibile elemento alternativo, vista la particolare struttura geografica dell'Italia, di fronte ad un traffico automobilistico (soprattutto quello dei camion) che oggettivamente ha raggiunto livelli largamente superiori alle attese e alle prospettive per le quali inizialmente si erano costruite autostrade nel nostro paese. Si pensi all'asse centrale, l'Autostrada del sole, che oggi deve sopportare livelli di traffico pesante dieci volte superiori a quelli per i quali si era immaginato dovesse servire al momento della costruzione.

Ebbene, è il momento di dare corpo a queste indicazioni, di non dilungarsi oltre.

So bene che vi sono difficoltà, che si profilano tagli nel settore ferroviario, come in altri, in relazione alla nuova legge finanziaria. Ma vi sono anche — lo dobbiamo dire — alcune infrastrutture ferroviarie la cui realizzazione deve essere compiuta,

come previsto dai piani di sviluppo. Un ulteriore ritardo certamente verrebbe ad aggravare, senza risolverli, i pesanti problemi presenti nel complesso settore del trasporto del nostro paese.

Sicurezza stradale è, poi, segnaletica chiara, efficiente, non contraddittoria, pavimentazione perfetta, informazione corretta all'utente per consentirgli percorsi alternativi quando le autostrade sono sature. Naturalmente ciò non basta, come non bastano, anche se sono utili, i video sulle condizioni meteorologiche che l'AGIP offre a chi sosta oggi nelle sue stazioni di servizio.

Sicurezza stradale è anche e soprattutto efficienza dei veicoli. L'età media delle auto che circolano sulle strade italiane è la più alta in Europa. Ciò, se da un lato è segno della capacità di adattamento e della propensione al risparmio degli italiani, è però preoccupante sul piano della sicurezza. Le auto vecchie spesso hanno copertoni consunti, freni inefficienti e un apparato elettrico non idoneo. Ecco quindi la necessità di controlli adeguati sull'efficienza dei veicoli.

Inoltre, l'inadeguatezza degli uffici, signor Presidente, a fronte del numero dei veicoli dei quali la legge impone la revisione, è sotto gli occhi di tutti. Questo è un problema reale. Perché allora, visto che le cose non funzionano, che le macchine non vengono revisionate, non alleviare in parte gli uffici della Motorizzazione dal peso di queste incombenze, affidando al meccanismo dell'autocertificazione e ad officine di indiscussa serietà il compito di aiutare i cittadini a revisionare le proprie automobili?

Sicurezza è anche controllo più assiduo delle strade da parte delle forze dell'ordine. Non si tratta di invocare misure repressive: un'auto dei carabinieri, della polizia o della guardia di finanza (e questo è un dato che appare dalla vicenda della scorsa estate) è già di per sé un deterrente per chi viola abitualmente le norme di circolazione. Connessa con questa vi è anche l'esigenza di allargare le maglie, rilevando ad esempio che la sorveglianza sulle autostrade oggi è di fatto affidata soltanto ad

un segmento specializzato della pubblica sicurezza; è infatti impedito alle altre forze dell'ordine (carabinieri, guardia di finanza) di intervenire in questo settore importante della viabilità nazionale. Nasce da qui, pertanto, la necessità di rivedere anche questo aspetto.

Per carenza di organico, per la difficoltà di fronteggiare i crescenti compiti di istituto, la sorveglianza sulle strade è spesso limitata nel tempo. La presenza rassicurante delle forze dell'ordine — si pensi ai molti episodi di malavita che accadono di notte lungo le nostre strade — si ha solo o quasi in occasione dei grandi esodi o all'indomani dell'emanazione di nuove norme. Poi, tutto rientra nell'abitudine e a poco a poco le norme cadono in desuetudine per inerzia o per mancanza di volontà.

Chi — ci domandiamo —, prima dei decreti Ferri, faceva rispettare le norme sui limiti di velocità allora in vigore?

Infine, vorrei richiamare l'attenzione degli amici ambientalisti, che molto hanno parlato di questo aspetto del problema, sull'affermazione — vera almeno in parte — che velocità più ridotte comportano minori consumi, minore inquinamento atmosferico ed acustico e quindi un ambiente più sano. Si tratta di obiettivi encomiabili e possibili attraverso un miglioramento delle nostre auto. Pensiamo fin da ora che sia necessario un salto di qualità, ad esempio rendendo obbligatoria l'applicazione alle autovetture di catalizzatori per liberare l'aria dall'ossido di piombo sprigionato dalla benzina; pensiamo all'opportunità di abbassare il prezzo della benzina senza piombo rispetto all'altra benzina messa in vendita; pensiamo alla possibilità di estendere, nelle grandi arterie di circolazione del nostro paese, quei sistemi adottati nella costruzione della bretella Fiano-San Cesareo in tema di rumorosità stradale, con i quali potremmo raggiungere risultati ben più apprezzabili di quelli che otterremmo riducendo la velocità media di 10-20 chilometri all'ora.

Da tutte queste considerazioni, signor Presidente — e mi avvio rapidamente alla conclusione — emerge la necessità che si compia uno sforzo all'interno di questa

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Assemblea per realizzare quell'obiettivo di sintesi verso il quale si è lavorato già nell'ambito delle Commissioni di merito. Occorre dunque verificare le possibilità che la Camera formuli un atto unitario di indirizzo al Governo, in vista dell'adozione di un provvedimento bilanciato in materia di sicurezza che riguardi non solo il problema della velocità (sul quale si è parlato spesso ed a volte anche in maniera contraddittoria) ma che soprattutto consideri — come ho cercato di evidenziare — che la sicurezza nella circolazione significa ben altra cosa.

È necessario, lo ripeto, un salto di qualità nell'indirizzo del Parlamento, ma soprattutto nel modo concreto di operare da parte dello Stato e della pubblica amministrazione.

Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, dei seguenti progetti di legge, che propongo alla Camera a norma del comma 1 dell'articolo 92 del regolamento:

alla III Commissione (Esteri):

«Partecipazione italiana alla V ricostituzione delle risorse del Fondo africano di sviluppo» (3049) (con parere della V e della VI Commissione);

alla VI Commissione (Finanze):

S. nn. 224, 527 e 574. — Senatori BERLANDA ed altri: «Istituzione e disciplina dei fondi comuni di investimento mobiliare chiusi» (approvata, in un testo unificato, dalla VI Commissione del Senato) (3118) (con parere della II e della V Commissione);

«Modifiche all'articolo 36, nono comma, lettera b), della legge 2 giugno 1961, n. 454, costitutiva del Fondo interbancario di garanzia» (3123) (con parere della XIII Commissione);

alla VII Commissione (Cultura):

«Norme per il riordinamento dell'Osservatorio geofisico sperimentale di Trieste» (2475) (con parere della I, della III, della V, della X e della XI Commissione);

SANGUINETI ed altri: «Normativa speciale e finanziamenti straordinari per l'entrata in funzione del teatro 'Carlo Felice' di Genova in coincidenza con le celebrazioni per il 500° anniversario della scoperta dell'America» (3001) (con parere della I, della V, della VIII e della XI Commissione);

alla XI Commissione (Lavoro):

MANCINI VINCENZO ed altri: «Interpretazione autentica dell'articolo 1, comma 10, numero 3, della legge 3 marzo 1987, n. 61, concernente modificazioni ed integrazioni della legge 6 dicembre 1971, n. 1084, per la disciplina del fondo di previdenza per il personale dipendente da aziende private del gas» (2974);

«Disposizioni concernenti il personale, l'organizzazione, i servizi e le attività sociali ed assistenziali delle Aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni» (2980) (con parere della I, della IV, della V, della VI e della XII Commissione nonché della IX Commissione ex articolo 93, comma 3-bis, del regolamento).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lusetti, che illustrerà anche la mozione Botta n. 1-00199, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo per illustrare la mozione Botta n. 1-00199, anche a nome degli altri firmatari (Ciliberti, Galli, Angelini Piero, Paganelli, Manfredi, D'Angelo, Martuscelli, Bonsignore e Rocelli).

In primo luogo devo rilevare che, in questi ultimi mesi, dopo le iniziative assunte dal Governo in materia di limiti di

velocità, si è sviluppato nel paese un dibattito che ha determinato una crescente sensibilità nell'opinione pubblica in merito alla più generale questione della sicurezza stradale. Ritengo inoltre che le recenti iniziative del Governo abbiano in qualche modo stimolato le istituzioni (in particolare il Parlamento) verso l'individuazione di una sorta di collegamento tra l'efficacia delle norme (leggi, regolamenti e via dicendo) e la continuità e l'adeguatezza dei controlli, che risultano comunque necessari per la sicurezza stradale in generale.

Quanto al dibattito sollevato dalle iniziative del Governo, si è avuto un intervento autorevole da parte del Parlamento attraverso la riunione in sede congiunta delle Commissioni trasporti e ambiente. Il dibattito svoltosi in quella sede ha evidenziato alcune esigenze, delle quali si tiene conto in maniera autorevole nella nostra mozione.

Riaffermiamo innanzitutto l'obiettivo prioritario della salvaguardia della salute del cittadino (ribadito anche dalle Commissioni riunite), la quale deve essere tutelata dovunque, anche e soprattutto sulle strade, mediante l'adozione di misure diversificate e di portata più ampia della pura e semplice regolamentazione della velocità. Si tratta quindi di un problema complessivo, che non si esaurisce soltanto nell'istituzione di alcuni limiti di velocità, ma riguarda un obiettivo che pone l'uomo (e la tutela della sua salute) al centro dell'attenzione delle istituzioni, e in particolare del Parlamento.

La nostra mozione evidenzia altresì l'esigenza di considerare il problema della sicurezza stradale nell'ottica europea. Dal momento che ci stiamo preparando all'appuntamento del 1992, ritengo necessario evitare fin da ora soluzioni temporanee, provvisorie e soprattutto non in armonia con gli orientamenti e con la prassi dei paesi della Comunità europea.

Ritengo inoltre che sia necessario recuperare con tempestività i ritardi accumulati dal Parlamento, e più in generale dalle istituzioni, in merito all'elaborazione del nuovo codice della strada, cercando anche di intervenire sull'adeguamento dell'orga-

nico e di migliorare le strutture e gli strumenti necessari a portare avanti il discorso complessivo della sicurezza stradale.

È inoltre importante che l'attuale regolamentazione dei limiti di velocità sia considerata di tipo sperimentale e provvisorio, in attesa (con il conforto del pronunciamento del Parlamento) di un regime definitivo che affronti non solo la questione dei limiti di velocità, ma più complessivamente l'intero problema della sicurezza stradale.

Quanto ad una eventuale differenziazione dei limiti di velocità, ritengo che essa debba essere effettuata non tanto secondo il calendario, quanto per classi di cilindrata. Credo possibile un pronunciamento in tal senso, che consenta di adeguare la velocità nel percorrere le strade italiane al tipo di automobile utilizzata.

Fatte queste premesse e sottolineate le esigenze emerse dal dibattito svoltosi nelle Commissioni riunite, la nostra mozione ritiene importante impegnare il Governo su alcuni punti fondamentali.

Innanzitutto, riteniamo necessario costituire un osservatorio tecnico interministeriale (aperto eventualmente alle forze sociali e comunque ad esperti esterni), con il compito di svolgere indagini nel settore, per identificare eventuali disfunzioni in ordine alle problematiche della sicurezza stradale.

Un'altra cosa che chiediamo al Governo è di emanare provvedimenti urgenti ed organici in materia di sicurezza stradale che, in armonia con le norme della Comunità europea, possano in qualche modo anticipare alcune disposizioni del nuovo codice della strada.

Crediamo che sia inoltre necessario riadeguare, anche in termini normativi, la severità delle sanzioni alla gravità delle infrazioni che vengono commesse viaggiando sulla strada.

Riteniamo poi che sia necessario impegnare il Governo ad una seria azione di educazione stradale, argomento spesso evitato o comunque scarsamente considerato nell'ambito dell'insegnamento delle discipline scolastiche o semplicemente ricompreso nel discorso più generale e com-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

plessivo dell'educazione civica. Credo che al riguardo sia necessario che il Governo assuma un impegno concreto dinanzi al Parlamento, per favorire la predisposizione e lo svolgimento di adeguati programmi che educino veramente i giovani in materia di sicurezza stradale, aiutandoli a capire come si viaggia sulle strade, tutelando e rispettando l'ambiente in cui si vive. Il Governo si deve dunque impegnare a favorire una seria riflessione al riguardo, con la previsione di programmi mirati all'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole, anche con il supporto di appositi programmi audio-visivi.

La nostra mozione chiede inoltre che sia reso immediatamente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza nei veicoli in cui risultano installate e che sia mantenuto in via normale — secondo la raccomandazione della CEE — il limite di 130 chilometri orari sulle autostrade e strade equiparate per le autovetture di cilindrata superiore ai mille centimetri cubici, prevedendo invece limiti più bassi per le vetture di cilindrata inferiore.

Riteniamo infine che sia necessario predisporre una rete efficace di controlli permanenti ed effettivi, con strutture fisse o mobili, a seconda del tipo di impostazione che si vuole dare al settore, cercando comunque di tutelare maggiormente le grandi aree urbane. Il controllo del traffico rappresenta infatti oggi un grosso problema, e non soltanto sotto il profilo della velocità e quindi dei provvedimenti conseguenti sui limiti di velocità. Grossi problemi di circolazione esistono ormai non soltanto nei grandi centri urbani, ma anche in tutti i capoluoghi di provincia, con gravi ripercussioni anche sull'ambiente e sulla vivibilità dei centri urbani.

Con la nostra mozione, signor Presidente, onorevoli colleghi, chiediamo quindi al Governo di impegnarsi nel settore, cercando di avere come obiettivo il miglioramento delle condizioni di sicurezza nelle strade, ed intervenendo con strumenti e strutture (come pavimentazioni, segnaletiche, illuminazione e così via) che consentano veramente di alleggerire il traffico nelle nostre città e nel nostro

paese, e soprattutto, di rendere vivibile l'ambiente in cui ci muoviamo.

Sottolineo comunque che da parte mia e degli altri colleghi che hanno sottoscritto la mozione vi è la piena disponibilità a trovare un accordo con gli altri partiti della maggioranza per la predisposizione di una risoluzione unitaria che ci consenta di chiedere organicamente al Governo un impegno serio e concreto, e soprattutto in termini brevi, per migliorare veramente la qualità della vita (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Piredda che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00176.

PRESIDENTE. Poiché non è presente, si intende che abbia rinunciato ad illustrarla. È iscritto a parlare l'onorevole Dutto, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00183. Ne ha facoltà.

MAURO DUTTO. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, credo di poter svolgere oggi un intervento abbastanza breve, perché il dibattito in aula segue due intense settimane di lavoro in Commissione ed un confronto molto intenso, anche con il Governo, nel quale credo si siano delineate con sufficiente chiarezza le posizioni sia dei dicasteri che si occupano di questa materia, sia dei vari gruppi che hanno avanzato proposte che, d'altra parte, troviamo rappresentate nei documenti agli atti della Camera, sui quali si dovrà decidere.

Faccio una considerazione generale: sulla sicurezza stradale il ritmo di marcia del Governo negli ultimi dieci anni è stato molto al di sotto dei limiti, non di velocità ma di efficienza. Da questo punto di vista devo ricordare due questioni più volte citate: quella delle cinture di sicurezza e quella dei caschi per i motociclisti, riguardo alle quali l'incertezza nei comportamenti governativi ha comportato una lunga attesa per l'approvazione della legge.

Oggi, dopo la presa di posizione molto decisa del ministro dei lavori pubblici, che

ha avuto l'effetto positivo di uno *choc* psicologico per gli automobilisti e di un ritorno a comportamenti collaborativi registrati su tutte le strade italiane, emerge l'esigenza di arrivare non a provvedimenti improvvisati e temporanei, ma ad una disciplina complessiva, che permetta di vedere quello della sicurezza come un problema affrontato e regolamentato in maniera univoca, con certezza di dati ed anche di responsabilità all'interno della compagine governativa.

Credo che già nelle ultime settimane ci sia stato un riscontro positivo: si sono evitate le contrapposizioni sia di analisi, sia di cifre, tra il ministro dei lavori pubblici e quello dei trasporti, alla ricerca di un accordo, che si è poi trovato, su comportamenti concordati da offrire ad una opinione pubblica che occorre far sì che non si smarrisca dinanzi a questo problema.

Il primo riferimento che facciamo e che ricordiamo al Governo è quello al piano generale dei trasporti, valutato come esigenza di una politica interministeriale che faccia del settore dei trasporti un'attività programmata e programmatica e non casuale di questo o quel dicastero. In termini di sicurezza, tale argomento prevale su tutti gli altri.

In secondo luogo occorre che il nostro Governo faccia pressione affinché a livello europeo si determini una scelta e si formuli un indirizzo che dovrebbe essere recepito da tutte le realtà nazionali della Comunità.

Si dice che l'orientamento europeo in tema di limiti di velocità sia attorno ai 120 chilometri orari. Va benissimo, purché anche il nostro Governo sia parte attiva nello stimolare una decisione di questo genere.

Credo che non riprenderò tutte le osservazioni svolte in questa sede. Esse riguardano l'esigenza di inserire la questione dei limiti di velocità nella più generale tematica della sicurezza, la quale a sua volta comprende il problema del parco macchine, la condizione delle autostrade, la rottamazione, controlli sullo stato delle automobili eccetera. Si tratta di osservazioni che ritengo così evidenti da essere

quasi elementari; non credo quindi che debbano essere riproposte oggi al Parlamento, all'opinione pubblica e al Governo in maniera analitica. Sinteticamente esse costituiscono «il problema», che deve essere affrontato con un approccio globale, definitivo e completo.

Credo che qui si debba invece esprimere con chiarezza la nostra posizione sugli aspetti critici delle decisioni già adottate dal Governo. Prendiamo, innanzitutto, in considerazione la decisione di fissare il limite di velocità a 130 chilometri orari, con una differenziazione tra giorni feriali e festivi. Essa crea innanzi tutto confusione ed incertezza tra gli automobilisti, e ne deriva che i limiti non vengono più rispettati nei giorni festivi e nei *week end*; si rileva quindi un atteggiamento di abitudine alla trasgressione, che diventa poi trasgressione *tout court*.

È necessario eliminare la differenziazione dei limiti di velocità con riferimento ai giorni feriali e a quelli festivi, introducendo semmai un'altra differenziazione — mi limito ad enunciarla sinteticamente — in relazione alla potenza ed al tipo di veicolo. È infatti chiaro a tutti che le condizioni di sicurezza per un'autovettura potente, dotata di un sistema frenante ad alto livello e fornita di tutti i possibili dispositivi di sicurezza, sono assai diverse rispetto a quelle di un'autovettura di piccola cilindrata che, non potendo contare su un sistema di frenata adeguato, ad una velocità di 130 chilometri orari si viene a trovare in una condizione tutt'altro che sicura.

Manifestiamo, dunque, la nostra critica al Governo che in Commissione, rifiutandosi di accettare una nostra risoluzione che chiedeva l'eliminazione della differenziazione tra giorni feriali e giorni festivi, l'introduzione di limiti di velocità differenziati per tipo di veicoli (in relazione alla capacità frenante delle autovetture), nonché una gradualità delle sanzioni in base alla gravità delle infrazioni, ha compiuto un atto di cecità che comporterà un aumento sensibile dei costi. Innanzitutto, infatti, occorrerà provvedere ad una segnaletica diversa per i giorni feriali e per quelli

festivi, ai fini di evitare confusione negli utenti della strada.

La decisione del Governo determinerà, comunque, una situazione di insicurezza per le autovetture di piccola cilindrata, autorizzate a circolare ad una velocità superiore alle loro possibilità di frenata e di sicurezza.

Ne consegue che, complessivamente, si determinerà una situazione per la quale i rischi e le responsabilità non potranno che ricadere sul Governo. Da questo punto di vista credo che, prendendo le mosse dall'odierno dibattito su una materia sulla quale pur esistono tante sfumature e pareri diversi, si possa arrivare facilmente ad una risoluzione unitaria che contenga determinati elementi comuni. Non credo che, a tale riguardo, il Governo possa sollevare questioni politiche o di principio, anche perché il suo orientamento in materia è complessivamente moderno ed avanzato. Ritengo quindi che si possa raggiungere un accordo unanime nel momento in cui saranno eliminati i due punti reali di debolezza che la decisione governativa ancora presenta.

Vorrei infine richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sull'ultima proposta presentata dal nostro gruppo, di contenuto diverso rispetto a quello riportato nelle risoluzioni all'ordine del giorno. Mi riferisco alla nostra proposta di creare un'agenzia governativa per la sicurezza del trasporto. Nel nostro paese si stanno ormai determinando le condizioni per la creazione di un comitato per la sicurezza del volo: ricordo che l'approvazione di un provvedimento di legge in tal senso fu bloccata nella scorsa legislatura soltanto dallo scontro in ordine alla collocazione di questo comitato (da istituirsi presso il Ministero dei trasporti o presso la Presidenza del Consiglio).

Oggi, le forze politiche hanno raggiunto un accordo su tale punto e pertanto sembra possibile arrivare alla creazione di un comitato per la sicurezza del volo. Non posso non domandare a voi tutti e all'opinione pubblica se il problema della sicurezza del volo sia più grave, importante e quantitativamente più rilevante rispetto a

quello della sicurezza di tutti i mezzi di trasporto. Se un ente deve essere costituito, per quale motivo esso non deve comprendere, così come noi proponiamo, il trasporto aereo, ferroviario, stradale e per mare? A nostro avviso infatti, tale ente, in analogia all'agenzia governativa americana, dovrebbe occuparsi della sicurezza del trasporto in tutti i settori, con rami specializzati per ciascun comparto e con la possibilità di ottenere una rilevazione univoca dei dati statistici, nonché richiamare le amministrazioni che operano nel settore dei trasporti ai loro doveri ogni qualvolta esse se ne discostino ed elaborare una scienza della sicurezza da utilizzarsi da parte di chi ha il compito esecutivo di amministrare i vari comparti del trasporto.

Nel concludere l'illustrazione della mia risoluzione n. 7-00183 (che indica in forma sintetica punti contenuti anche nelle altre risoluzioni all'ordine del giorno), vorrei dire che noi siamo disponibili a confrontarci sugli altri documenti. Credo che il Governo possa raccogliere l'unanimità dei consensi se su questi elementi minimi — però di grande rilievo in ragione della loro capacità di garantire sicurezza ai cittadini — si arriverà rapidamente ad una decisione conclusiva.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baghino, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00180. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, colleghi, signori sottosegretari, la prima domanda che sono obbligato a porre — ma so che non avrò risposta — è la seguente: perché il Governo non ha voluto che si decidesse in Commissione e che la questione (molto tempo dopo l'emana-zione del secondo provvedimento) fosse invece affrontata in Assemblea? In questa sede, infatti, il Governo sarà obbligato ad ascoltare, né più né meno, le stesse considerazioni svolte in Commissione e dovrà prendere atto che l'ampiezza delle mozioni e delle risoluzioni (sia come testi, sia come firme) è tale da far sì che l'Assemblea approverà esattamente quanto le Commis-

sioni VIII e IX avrebbero approvato molti giorni or sono, dando così rapidamente una direttiva in un settore tanto importante.

Vorrei sapere, inoltre, a chi si devono queste complicazioni. Il presidente della IX Commissione, onorevole Antonio Testa, il 14 settembre convocò la Commissione medesima ed invitò il ministro dei trasporti a svolgere una relazione in merito al secondo provvedimento adottato. Ricordo comunque che egli anche al momento dell'emanazione del primo provvedimento aveva assunto un'analogia iniziativa, che non si era concretizzata per la difficoltà di riunire la Commissione nel mese di agosto. Il 14 settembre ascoltammo una relazione che, in definitiva, tranquillizzava chi aveva presentato interrogazioni o risoluzioni e confortava l'impostazione data al problema dal presidente della IX Commissione.

Non si sa bene perché poi — forse perché il codice della strada a suo tempo fu esaminato ed approvato dalla Commissione lavori pubblici — si sia deciso di convocare entrambe le Commissioni che, il 15 ed il 22 settembre, hanno svolto una discussione congiunta. È intervenuta così una complicazione. C'è da chiedersi come mai, mentre la IX Commissione sembrava disposta ad approvare all'unanimità una risoluzione, la Commissione ambiente ne presentava un'altra (poi trasformata in mozione) complicando — lo ripeto — la situazione. A quel punto, non si è andati avanti perché qualcuno, componente dell'una o dell'altra Commissione — e si sa chi —, propendeva più per la richiesta di un decreto ministeriale o di un decreto del Consiglio dei ministri che per l'elaborazione di autorevoli e concrete direttive all'esecutivo da parte delle due Commissioni. Il 22 settembre, il Governo, messo alle strette, ha detto che dovevamo andare in aula, senza peraltro contrastare la nostra impostazione.

La posizione assunta in Commissione era favorevole ad affrontare il problema nel suo complesso partendo da una certa situazione di fatto; il problema del traffico e della sicurezza non poteva essere circo-

scritto ad un provvedimento concernente la limitazione della velocità. Viceversa, si è emanato un secondo decreto, discusso ma ben poco rispettato, se è vero, come è vero, che la vigilanza e il controllo sono inesistenti.

Se tutti i gruppi interessati riusciranno a prendere una decisione unanime, il Governo lascerà ancora pendenti al Senato 64 provvedimenti concernenti la riforma del codice della strada? Noi avremo inutilmente approvato un documento unanime, poi le cose andranno come sono andate sino ad ora.

Il ministro Ferri, anziché emanare un nuovo decreto ministeriale, avrebbe dovuto richiamare tutti gli organi competenti al rispetto del precedente provvedimento, che prevedeva già una limitazione della velocità a seconda della potenza dell'auto-mezzo. Tanto è vero che per le piccole cilindrate vi era l'obbligo di apporre un disco sul quale doveva risultare il limite di velocità.

Si è emanato un decreto ministeriale non per migliorare la situazione, ma per peggiorarla e non si è avuto il coraggio di confessare che la responsabilità del mancato rispetto del precedente e migliore decreto apparteneva al Governo, il quale non aveva saputo predisporre i necessari strumenti per un efficace controllo della viabilità.

La realtà è che il Governo emana un decreto, lo fa accettare dal Parlamento ma poi non interviene, come è suo dovere, per far rispettare la forma; anzi, il Governo emana altri due decreti, senza giungere ad una soluzione complessiva del problema.

Ci troviamo ora di fronte alla discussione di mozioni e risoluzioni concernenti i problemi della sicurezza stradale; ma una volta stabilito che questo problema non può essere risolto con la sola riduzione della velocità degli autoveicoli, occorrono ulteriori interventi, in parte previsti dal codice della strada e in parte inseriti nei provvedimenti approvati in Commissione o in Assemblea (come quelli concernenti le cinture di sicurezza, i controlli degli automezzi, il comportamento degli automobilisti in autostrada e più in generale tutto

ciò che può essere garanzia di sicurezza).

Il continuo aumento degli automezzi in circolazione fa sì che la situazione si aggravi sempre di più; è necessario, quindi, fare riferimento al piano generale dei trasporti, prevedendo una diversa utilizzazione dei vari mezzi di trasporto.

Ecco perché oggi ci si preoccupa del piano per le ferrovie e dell'esigenza di emanare norme legislative per quanto riguarda il cabotaggio, cioè della necessità di misure adeguate all'entità del traffico ed al numero dei mezzi di trasporto esistenti.

Tutto questo però non avverrà con l'approvazione di una risoluzione, in quanto sarà possibile affrontare veramente il problema solo quando le Camere e il Senato porranno mano alla riforma del codice della strada e saranno assicurati i necessari collegamenti nell'ambito CEE per l'adozione di un provvedimento comunitario che garantisca la sicurezza dell'intera rete stradale europea.

Occorre tuttavia chiedersi perché il Governo non abbia operato in tal senso fino ad oggi e, oltre ad emanare il «decreto Ferri», non ci abbia indicato ulteriori provvedimenti necessari ed indispensabili, quali ad esempio quelli per l'adeguamento degli organici della polizia stradale, per una incisiva vigilanza e per la previsione di limiti di velocità differenziati a seconda che si tratti di autostrade e superstrade oppure di strade di altro tipo.

Si afferma che, stando ai dati statistici, il provvedimento del ministro Ferri abbia raggiunto il risultato di una diminuzione del numero degli incidenti, dei morti e dei feriti; si dimentica però che questa diminuzione è costante dal 1980 ad oggi e di indicare il rapporto tra il numero dei mezzi che percorrono le strade e quello degli incidenti. Si dimentica in particolare di rilevare che, stando a quanto dichiara (fornendo quindi un dato ufficiale) il Ministero dei trasporti, il 70-80 per cento degli incidenti non avviene sulle autostrade o sulle superstrade, ma su strade di altro tipo.

La questione non risiede pertanto nel

rispetto del limite dei 110 o dei 130 chilometri orari, ma nel rispetto dei limiti fissati dalle regioni e dai comuni a seconda del tipo di strada e della intensità del traffico.

Tutto ciò noi l'abbiamo detto e l'abbiamo sentito dire nel corso di tre sedute svoltesi in sede di Commissione trasporti e di Commissioni trasporti e ambiente riunite; ripeterlo qui non muterà nulla! Perché si possa sperare che qualcosa cambi, occorre che in Assemblea il ministro o un sottosegretario affermi di aver cambiato parere e di accettare le decisioni assunte in Commissione e che ora ribadiamo.

Se il Governo non compirà questo passo avanti, l'approvazione delle mozioni e delle risoluzioni all'ordine del giorno sarà inutile perché tutto rientrerà nel calderone delle modifiche al codice della strada, che non si sa quando verranno approvate, visto che in materia si procede di rinvio in rinvio; si rinvia a contatti in sede europea, allo sviluppo degli organi di controllo, all'individuazione del modo nel quale dovranno essere effettuate le verifiche degli automezzi.

In merito a tale ultimo aspetto, è da sottolineare la proposta, contenuta anche in uno dei documenti oggi in discussione, di autorizzare qualche agenzia qualificata ad effettuare, in collaborazione con la motorizzazione civile, la verifica sugli automezzi e a dichiarare, sotto la propria responsabilità, se questi sono validi, se su di essi devono essere effettuati lavori, oppure se devono essere esclusi dalla circolazione. Ma il Governo è interessato a provvedimenti del genere, che possono essere attuati con immediatezza? Ne dubitiamo, così come dubitiamo che con le forze attualmente esistenti sia possibile pervenire ad un reale controllo e ad una effettiva vigilanza sul comportamento degli automobilisti.

Una efficace educazione stradale può certo essere utile a tal fine, ma i vantaggi li godremo solo in futuro, quando gli alunni di oggi nel condurre i loro veicoli si ricorderanno di ciò che hanno appreso nelle aule scolastiche.

Il rispetto delle norme del codice della

strada potrà essere raggiunto, tuttavia, soprattutto con il potenziamento degli uffici e degli addetti al controllo del traffico, ed in particolare con l'adeguamento degli organici della polizia della strada; è essenzialmente con il rafforzamento dei controlli e della vigilanza, infatti, che sarà possibile prevenire o reprimere i comportamenti indisciplinati di taluni utenti, che arrivano talvolta al punto di mettere a repentaglio la vita degli altri, prima ancora della propria.

A questo punto occorre domandarsi se si possa pervenire ad un coordinamento del traffico per mare, per strada, per aereo e per ferrovia; coordinamento che l'onorevole Dutto nella sua risoluzione propone di affidare ad una agenzia governativa indipendente. Non so se tale coordinamento sia realizzabile, perché esso implicitamente comporterebbe l'obbligo di usare un mezzo di trasporto anziché un altro e non è pensabile, per il traffico pesante, imporre ad una qualsiasi industria la scelta del mezzo di trasporto. Essa ricadrà sempre sul mezzo più conveniente e su quello che darà le maggiori garanzie in termini di affidabilità ed efficacia. Non occorre, a nostro avviso, istituire un ente coordinatore; per ottenere la dovuta disciplina, è necessario piuttosto che vi sia una adeguata vigilanza.

Finché non adotteremo un provvedimento di tal genere, giocheremo sempre con i limiti di velocità, con i 130, i 120 o i 110 chilometri all'ora, senza ottenere alcun risultato. Non possiamo neppure pensare che le industrie automobilistiche riescano improvvisamente a riportare la loro produzione alla velocità stabilita per decreto. L'industria automobilistica ricercherà il mezzo veloce e sicuro soltanto se il Governo garantirà la necessaria vigilanza su tutte le strade e per ogni tipo di traffico (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Antonio Testa, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00184. Ne ha facoltà.

ANTONIO TESTA. Signor Presidente, ono-

revoli rappresentanti del Governo, colleghi, se un mese fa gli ultimi bagnanti nelle spiagge italiane, o gli ultimi villeggianti nelle nostre colline o nelle nostre montagne...

CARLO TASSI. Ce ne sono ancora!

ANTONIO TESTA. ...avessero pensato che l'aula della Camera dei deputati avrebbe discusso così sollecitamente l'argomento di cui avevano parlato tutta l'estate (cioè dell'obbligo di andar piano con le macchine e delle connesse punizioni se fossero andati veloci), ritengo che non ci avrebbe creduto quasi nessuno. Invece questo è accaduto!

È accaduto che il Parlamento della Repubblica discuta, prenda atto e, come noi diciamo, decida o almeno esprima la propria opinione su una materia che ha riguardato i discorsi estivi e non solo estivi di gran parte degli italiani.

Non rientro tra coloro che ritengono che le discussioni troppo lunghe siano inutili; penso che la discussione che si è svolta sia stata chiarificatrice, a volte anche faticosa, ma che abbia portato alcuni elementi costruttivi.

Dopo che tutto il popolo ha parlato di sicurezza stradale e di limite di velocità, dopo che il Consiglio dei ministri ne ha discusso per sei ore, e dopo che il Presidente del Consiglio ha fatto da mediatore su di essa, era un po' strano leggere sulla stampa che si trattava di una questione amministrativa. A mio avviso, il Parlamento ha fatto bene a rivendicare il proprio ruolo, la propria competenza e la propria influenza al riguardo, anche perché si era interessato assai prima di tale questione; lo aveva fatto non molto tempo fa, ma cinque mesi fa. La Commissione della Camera in sede legislativa, infatti, lo scorso marzo, approvò una legge sulla sicurezza stradale e sulla patente europea, in cui vengono introdotti ed indicati elementi importanti perché si possa viaggiare più sicuri, con maggiore tranquillità, con più professionalità e in condizioni di maggiore sicurezza. Il Parlamento, quindi, non era disattento di fronte a tali questioni ma

era capace e cosciente in materia. Confesso che avrei preferito che l'iniziativa fosse posta in essere senza l'incubo del «generale agosto»; perché quando le questioni maturano in un mese in cui il sole è così caldo...

CARLO TASSI. Infatti è frutto di un colpo di sole!

ANTONIO TESTA. ...se si fosse ottenuta una proroga del decreto di luglio per sentire prima cosa pensasse il Parlamento e poi adottare il provvedimento...

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, sappiamo tutti che lei è un brillante componente di quest'Assemblea, ma la prego di non ricordarcelo troppo spesso.

CARLO TASSI. La ringrazio del brillante, signor Presidente!

ANTONIO TESTA. Probabilmente la discussione si sarebbe svolta in modo migliore, perché su un punto, mi pare, vi è stato il consenso di tutti i parlamentari, a qualunque gruppo appartenessero, che cioè si dovesse adottare un provvedimento definitivo una volta raccolti i frutti dell'esperienza fatta: la scintilla del processo successivo.

Il problema, posto in maniera un po' improvvisa, era entrato nella coscienza, nelle case, nel dibattito delle famiglie; andava affrontato positivamente e vi era la necessità di adottare un provvedimento definitivo.

L'altro punto sul quale mi pare vi è stato un consenso unanime da parte dei parlamentari, sia nell'ambito della Commissione trasporti che in quella ambiente, è rappresentato dalla convinzione che la sicurezza stradale non può incardinarsi solo sul problema della velocità. Ciò era già stato delineato esattamente nella legge n. 111.

Stupisce il fatto che tale dibattito non si sia concluso costruttivamente in Commissione. Di ciò non ci dogliamo: ringraziamo anzi i ministri che, avvalendosi di un articolo del nostro regolamento, si sono op-

posti a che le Commissioni votassero una risoluzione sull'argomento. Li ringraziamo, ripeto, perché in tal modo possiamo affrontare il tema nella sovranità e nella maestà dell'aula; è certo, comunque, che alla fine il Parlamento esprimerà una posizione di indirizzo politico e di suggerimento al Governo relativamente a tale questione.

Di proposte nel dibattito ne sono venute moltissime e mi pare che esse siano in gran parte accoglibili e giuste. Confesso che non tutti gli elementi sono chiarissimi, anche perché abbiamo esaminato statistiche di segno in qualche misura contraddittorio, fornite, tra l'altro, dagli stessi ministri interessati. Tuttavia mi pare emerga un indirizzo di fondo. Occorrerà concludere la nostra discussione in positivo, nel senso che dovremo fornire delle indicazioni, perché la questione del viaggiare, lento o veloce, ma soprattutto sicuro interessa — ahimé! — tutti noi che siamo utenti e cittadini ed abbiamo anche responsabilità di rappresentanti dei nostri connazionali.

Dobbiamo oggi indicare per sommi capi quali sono le cose urgenti da fare e sottolineare ciò che è emerso nel dibattito ed è ormai acquisito. Il limite di velocità — ciò va detto — non rappresenta solo una questione di sicurezza. Noi italiani accettiamo un limite di velocità sulle nostre strade e mi auguro che il Parlamento indichi una via per l'Italia simile a quella europea, se non altro perché quando gli italiani si recheranno all'estero potranno trovare condizioni identiche a quelle esistenti in Italia e gli stranieri lo stesso. Da tale punto di vista si colloca la critica al provvedimento in vigore, poiché la differenziazione tra giorni festivi e giorni feriali allontana l'Italia dall'Europa e non viceversa, per la semplice considerazione che essa non esiste in nessun altro paese.

Il limite di velocità, ripeto, costituisce un elemento di sicurezza ma anche di risparmio energetico nonché un fattore di abbassamento del tasso di inquinamento. La problematica sulla velocità è afferente anche alla sicurezza ma punta a rappresentare valori più ampi, in Italia e all'estero.

Allora, se è così, la prima domanda che dobbiamo porci è perché non si facciano osservare i limiti esistenti. Non c'è cittadino italiano che imbocchi una superstrada o un'autostrada che veda i grandi camion, i TIR o i mezzi pesanti in genere (i più pericolosi e i più inquinanti) rispettare i limiti di 60-80 o 70-90 chilometri orari. Non c'è nessuno che rispetti i limiti esistenti. Ciò comporta maggior inquinamento, maggior pericolo e maggior dispendio energetico.

Credo che si tratti di una osservazione giusta perché conforme alla verità, alla realtà. Ma tale aspetto è stato lasciato in disparte nel dibattito, e ciò non deve accadere. Non possiamo avere l'idea che le cose funzionino bene e che, varato tale provvedimento, tutto si riaggiusti. Se dovesse permanere la situazione esistente è pressoché indifferente porre i limiti di velocità alle auto private. Il far osservare le norme esistenti, valutate idonee (quindi non ritocate, e di fatto non osservate permanentemente), potrebbe costituire elemento di una strategia politica.

Sappiamo che vi sono paesi europei che proprio in base ad una politica di tutela e salvaguardia del loro territorio stanno arrivando o sono già arrivati (qualcuno vi arriverà presto) a limitare la circolazione di questi mezzi pesanti con particolari problemi di inquinamento, di disturbo, di sicurezza e anche di rumore (e di ciò non si parla quasi mai).

Tali questioni vogliamo sottolineare al Governo, perché questa è una politica che ha una sua logica. Se andiamo verso una forma di ridisciplina dell'utenza della strada, accettiamo i limiti di velocità, sapendo che sulle strade italiane non si viaggerà più veloci.

A questo punto però si pone un quesito immediato. Questo paese deve assicurare in qualche modo una circolazione veloce. Se non andiamo veloci con le auto (e mi pare che non sia più possibile viaggiare veloci in ambito europeo), domandiamoci come in un paese si possa viaggiare velocemente. Tale questione deve interessare la nostra politica. Non credo che viaggiare veloci sia un peccato se si salvaguardano

alcuni valori. Se non viaggiamo con le auto, dobbiamo servirci allora della ferrovia o degli aerei. Anche tale decisione pertanto è riconducibile a una scelta strategica in materia di politica dei trasporti. Ciò vale sia per la mobilità delle persone sia per la mobilità delle merci.

Vedere tale provvedimento avulso in senso stretto dal complesso della problematica della sicurezza e comunque avulso da una strategia complessiva relativa alla politica dei trasporti di questo paese, sarebbe — per fortuna non è, mi auguro almeno che non sia — miopia politica. Credo che nei prossimi mesi assisteremo ad un concerto tra i responsabili dei Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti impegnati a far viaggiare velocemente gli italiani.

Come parlamentari daremo tutto il nostro contributo, ma sicuramente esiste questo problema, che tra l'altro interessa un paese lungo e stretto. A questo proposito il discorso si allargherebbe e ci porterebbe lontano, alle scelte strategiche relative alla politica dei viaggi tramite ferrovia. Dobbiamo valutare se si possa velocizzare subito il sistema o se invece si debbano aspettare i miracoli del 2000, quando gli impianti di alta velocità ci porteranno ad essere simili ai francesi o ai giapponesi. Si deve considerare se possiamo già da oggi, da subito o quasi subito, comunque per il 1990 e il 1992, avere un sistema che dia una risposta minimamente europea al problema della mobilità.

Non accettiamo di discutere leggi con il sottinteso che qualsiasi cosa si faccia possa essere violata, che se vi è un problema alla fine vi è anche il rimedio! Questo è stato non solo un errore di cultura, ma soprattutto un errore di fondo di tutta l'impostazione che è alla base del modello di sviluppo italiano, per cui la classe politica dirigente, quando dava vita ad insediamenti produttivi o abitativi, si interessava dell'energia elettrica, dei servizi, del telefono, dell'acqua e persino dei rifiuti, mentre i trasporti le erano del tutto indifferenti, perché comunque da qualche parte si sarebbe dipartiti e si sarebbe giunti.

Oggi invece la centralità della questione della mobilità, per il costo che essa produce nella nostra vita e anche sul trasporto delle merci rischia di penalizzare il sistema produttivo italiano rispetto agli altri sistemi europei. Basta uscire dalla porta, illustri colleghi, per constatare che non ci muoviamo. Non si tratta qui di compiere una scelta ideologica, ma di renderci conto che non ci muoviamo più sulle strade, nelle città. Non ci muoviamo!

È questa una constatazione così profonda e generalizzata che siamo arrivati al punto di affermare nei congressi, in sede cultural-teorica, che poiché l'impatto è tale, ci si ferma e la situazione si aggiusta da sé: la gente lascia a casa la propria auto!

Credo che la politica sia guidare i fenomeni e prevenire. Ormai siamo arrivati ad un punto, non dico di non ritorno perché sarebbe di una drammaticità estrema che poi gli eventi di tutti i giorni dimostrano di non avere, ma di alta incidenza sulle condizioni di vita di tutti noi e del sistema produttivo, visto che ogni giorno è necessario sempre un po' più di tempo per andare a lavorare, per trasportare le merci che produciamo; ogni giorno il sistema, le abitudini di vita, il costo della fatica aumentano parimenti alla questione della mobilità.

Questa è la spirale nella quale viviamo, questo è il problema di fronte al quale ci troviamo.

Dobbiamo cercare di dare qualche risposta che non sia in contraddizione con un disegno evolutivo, di progresso generale e di crescita dell'Italia a livelli mediamente europei. In questo ambito rientrano, a nostro avviso, anche i problemi relativi alla sicurezza.

Qualche consiglio lo abbiamo dato!

ANTONINO MACALUSO. Non ti appassionare troppo!

ANTONIO TESTA. È quasi impossibile comprendere perché non si sia deciso subito di rendere obbligatorie per gli italiani l'uso delle cinture di sicurezza, che dal 1978 sono in dotazione a tutte le autovet-

ture, almeno nei sedili anteriori. Attenzione: se è vero che le cinture di sicurezza eliminano quasi il 70 per cento delle conseguenze gravi dei sinistri, dal 1978 tutto il sistema automobilistico avrebbe potuto utilizzarle con grande beneficio.

Quando sei mesi fa abbiamo discusso e approvato la legge sulla patente europea, ci è stato detto che sarebbe stato necessario un anno e mezzo di tempo per rendere obbligatorie le cinture di sicurezza anteriori e due anni per quelle posteriori, nonostante l'importanza e l'incidenza che esse hanno in tutti i paesi del mondo, poiché il sistema produttivo del settore non era in grado di coprire tutto il parco macchine.

Questa valutazione non può cambiare in quattro mesi, ma in quattro mesi si può cambiare la sensibilità nei confronti dei problemi della sicurezza. A mio avviso, quindi, la risposta non sta nell'andare a trovare aggiustamenti poco credibili, ma nel realizzare ciò che è sotto gli occhi di tutti e cioè rendere obbligatorio ciò che già esiste, *grosso modo* in due terzi del parco macchine (che è quello licenziato dopo il 1978). In questo modo si può determinare la salvaguardia dell'incolumità e la tutela dell'integrità di chi guida e di chi si serve delle autovetture.

Onorevoli colleghi, sono questi i problemi che abbiamo indicato nelle risoluzioni e nelle mozioni oggi all'ordine del giorno: vi sono non solo i provvedimenti integrativi della legge n. 111, ma anche questioni che non vengono quasi mai affrontate, come quella (indicata al punto 6 della risoluzione da me presentata) della manutenzione del parco macchine circolante.

In Italia — conoscete la situazione, colleghi! — siamo senza età! Ciò vuol dire che il nostro parco macchine viaggia ad età indeterminata, che la revisione è prevista dopo un decennio, e che, dato lo stato delle nostre strutture (mi riferisco alla motorizzazione civile, per evitare che vi siano equivoci) non si è in grado di svolgere un'opera di controllo circa la manutenzione, di vigilanza effettiva e di rimedio reale.

Il nostro è il paese con il parco macchine

più vecchio e nel quale la manutenzione non viene di fatto attuata. Il controllo è quindi una causa reale di infortunistica stradale: mi sembra che questo non sia un elemento estraneo bensì un bisogno effettivo evidenziato al Governo.

Abbiamo già in altre occasioni indicato — possiamo ribadire oggi con l'augurio che si addivenga ad essa — una soluzione di questo problema. Se assumiamo come parametro della nostra riflessione ciò che avviene negli altri paesi europei, allora possiamo trovare la strada non contraddittoria per uscire dal sentiero sul quale ci siamo incamminati. Esiste in merito una larga maggioranza, e lo abbiamo constatato nel corso del dibattito; vorrei allora capire quali siano gli ostacoli reali, se essi siano effettivi oppure, come dire, di prestigio, di bandiera o, ancora, se essi riflettano problemi realmente esistenti.

Ho sentito dire in quest'aula che il doppio limite di velocità, per le macchine veloci e non, crea in Italia una situazione di difficoltà per quanto attiene al rilievo da parte della polizia stradale. Non trovo francamente convincente questa osservazione in quanto non ho un concetto repressivo della vita del cittadino: intendo dire che, in caso di errore nella valutazione, io spiegherò come stanno le cose. Non è possibile cambiare una norma, in ipotesi giusta, a causa di una difficoltà nella repressione.

Mi fa invece riflettere di più l'osservazione del ministro Ferri, secondo la quale il doppio limite non esiste in nessun altro paese d'Europa. Occorre riflettere su questo e vedere quale sia il problema. Il problema è che in Italia esiste un parco di piccole e medie cilindrate (noi siamo figli della civiltà della *Topolino*, questa è la verità!) più grande degli altri paesi europei. Non mi sembra discutibile il fatto che una *Fiat 126* abbia una capacità di arresto a 110 o 130 chilometri orari più difficoltosa di una *Fiat 2000*, oppure di un'*Alfa* o di una *Lancia* della stessa cilindrata. È più difficoltosa non solo la capacità di arresto, ma anche quella di tenuta, di non sbandamento e di non scivolamento. Questo è vero, ma dal momento che il parametro consiste nell'avvicinare l'Italia all'Europa,

allora ritengo che la suddetta osservazione debba essere soppesata.

Credo comunque che non siamo di fronte ad un ostacolo insormontabile, e che sia possibile verificare il modo in cui vengono collaudate ed omologate le macchine. Anche in tali sedi, infatti, ritengo che si possano trattenere, contenere ed indicare limiti di sicurezza. Se la difficoltà è soltanto questa, allora possiamo trovare la strada per superarla. Il problema c'è e lo vogliamo risolvere!

Ho in un certo senso cercato una mediazione sui limiti di velocità (e l'ho indicata nella mia risoluzione). La media europea si aggira intorno ai 120-130 chilometri l'ora, e per la verità si avvicina più ai 120 che non ai 130. Non ritengo però che questa debba essere considerata una questione di grande rilievo nell'ambito di un pacchetto a carattere generale.

Durante le discussioni finalizzate alla ricerca di una mediazione, io avevo osservato (perché mi sembrava giusto) che fissando il limite di velocità a 120 chilometri orari ci saremmo trovati in Italia di fronte a difficoltà che non sussistono invece nella maggior parte degli altri paesi. Intendevo riferirmi al fatto che il sorpasso nel nostro paese è ancora oggi un'operazione spesso pericolosa. Sulle nostre strade, infatti, il sorpasso non può avvenire a destra (come è possibile invece in America, dove le strade sono a più corsie ed ognuno segue tranquillamente la sua), ma deve effettuarsi sempre a sinistra. Il codice della strada descrivendo l'operazione di sorpasso prevede che essa sia effettuata con l'avvicinamento, l'uscita dalla corsia di marcia, il superamento più veloce possibile dell'altro veicolo ed infine il ritorno nella corsia di marcia; si tratta di una manovra in sé pericolosa e che deve essere effettuata (come lo stesso codice suggerisce) il più velocemente possibile. Stando così le cose, si può dunque pensare che il sorpasso comporti una velocità più alta di quella dello scorrimento medio; e questa esigenza poteva essere presa in considerazione nella fissazione dei limiti dato che vi sono ragioni di sicurezza che la giustificano, com'è d'altronde verificabile ogni giorno.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Mi sembra comunque che un accordo sul limite di velocità si possa trovare. Quello su cui invece non si è sufficientemente insistito, e su cui per altro vi è il consenso del Parlamento, è che è ingiusto mantenere la punizione solo a due livelli, per cui chi viaggia ad una velocità superiore dell'11 per cento al limite fissato (cioè, ad esempio, a 121 chilometri orari, se il limite è fissato a 110) può essere punito esattamente come il conducente che viaggia a 241 chilometri orari. Questo è contrario all'equità ed alla giustizia, ma soprattutto è contrario ad una politica di contenimento e di restringimento dell'infrazione. Abbiamo l'esempio di altri paesi, come l'Inghilterra, dove addirittura si lascia un potere discrezionale al 30 per cento alla polizia nel giudicare l'infrazione sulla base della particolare situazione, considerando appunto la velocità a cui il conducente viaggiava, la sua pericolosità e gli altri elementi della fattispecie concreta. Da noi invece si procede sempre con norme generali che quando poi vengono applicate nel concreto risultano inique o perché sono eccessive o perché sono poco severe. Ritengo dunque importante che ci si attenga al concetto della proporzionalità della punizione alla gravità della violazione.

Ma al di là delle norme specifiche, sulle quali alla fine si sarebbe trovato il consenso, è comunque vero che la Camera, sulle linee generali, si è espressa e si sta esprimendo. Vi sono concetti di fondo come quello della proporzionalità e come quello dell'abolizione della differenziazione tra giorni feriali e festivi (che è inutile e che ci allontana dalla linea europea) su cui credo sia possibile raggiungere un accordo. Adeguando i nostri limiti di velocità a quelli medi europei e attuando le misure di sicurezza di cui sono dotati quasi tutti i paesi europei credo si possa trovare la strada per risolvere questi problemi in positivo anche con il consenso del Governo. E una volta tanto avremo dato una risposta in termini reali ai cittadini che un mese fa commentavano sulle spiagge e sui monti quello che stava accadendo durante l'estate.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ridi, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00185. Ne ha facoltà.

SILVANO RIDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non voglio tediare, data anche l'ora, con la ripetizione di temi e di considerazioni già espressi dai numerosi colleghi intervenuti prima di me. Preferisco quindi limitarmi ad alcune questioni centrali contenute nella nostra risoluzione.

Ci pare innanzi tutto di dover insistere su di un punto. Quello della sicurezza stradale, come hanno detto i colleghi che mi hanno preceduto, è un problema cruciale del nostro tempo. L'obiettivo non può essere che quello di innalzare il più possibile la soglia della sicurezza, riducendo gli indici di sinistrosità. Ma senza dubbio il problema non può essere risolto con i provvedimenti che sono stati assunti nel mese di luglio e successivamente dai ministri e dal Governo, che sono parziali, temporanei e di facciata. Si tratta infatti, come ricordava il collega Lucchesi, di provvedimenti che hanno avuto certamente il merito di rompere il ghiaccio, di far discutere la gente sulle spiagge, che hanno anche avuto risultati positivi, che noi non abbiamo sottovalutato ed anzi abbiamo apprezzato. Essi tuttavia non hanno avuto certamente il merito di toccare la sostanza delle questioni della sicurezza sulle strade.

Credo valga la pena di precisare anche che, a fronte dei problemi sorti sia rispetto al primo sia rispetto al secondo decreto, il gruppo comunista ritenne di non presentare subito la risoluzione di cui sono primo firmatario, e che è all'ordine del giorno di oggi. Preferimmo stimolare i colleghi e adoperarci perché si giungesse ad una risoluzione delle Commissioni VIII e IX della Camera che costituisse una sorta di sintesi, di massimo punto di convergenza delle varie ipotesi di indirizzo che in tema di sicurezza stradale venivano formulate. Visto il comportamento del Governo, ci sembrava cioè che fosse preferibile la strada di un atto unitario per dare all'iniziativa maggiore peso istituzionale e politico, per vincolare i comportamenti e le

scelte dell'esecutivo, che appariva ed appare ancora oggi fortemente diviso (forse per le pressioni che riceve dall'esterno) e soprattutto privo di tensione e rassegnato alla propria impotenza.

Il ministro dei trasporti ed il ministro dei lavori pubblici hanno impedito questa iniziativa, come i colleghi hanno ricordato, trincerandosi, in modo che noi giudichiamo ottuso ed incomprensibile, dietro l'affermazione che si deve attendere il completamento dell'esperimento prima di poter accogliere ipotesi e proposte di indirizzo come quelle che nella discussione delle due Commissioni riunite venivano formulandosi.

La *ratio* di questo atteggiamento, lo ripeto, ci è assolutamente incomprensibile; e l'assenza da questo dibattito del Governo, o per lo meno dei suoi rappresentanti autorevoli e competenti su queste questioni, ci crea ulteriore perplessità.

Che bisogno c'è di sperimentare ulteriormente? Forse per venire a sapere che in queste ore i TIR camminano sulle strade, in barba a tutti i divieti? C'è bisogno di sperimentare questo fatto? E che bisogno c'è di sperimentare su questioni già decise da questa Assemblea? Non mi riferisco soltanto alla legge n. 111 del 1988, cui ha fatto cenno il presidente Testa, relativa all'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza e al tasso alcolimetrico. Dico che da tre anni abbiamo emanato una legge sulla rottamazione la quale prevede che vengano tolti dalla circolazione i mezzi pesanti più vecchi, così che i loro proprietari possano sostituirli con macchine moderne e quindi più sicure. Questa legge non è stata applicata. La motivazione addotta per la mancata applicazione di tale legge è che non vi sarebbe negli uffici della Motorizzazione personale sufficiente ad esperimentare le pratiche burocratiche.

Ma vi è bisogno di questa sperimentazione? Signor Presidente, mi consenta di insistere sul fatto che non vi è alcun bisogno del genere per operare nel rispetto degli orientamenti espressi dalla Comunità economica europea, che fanno carico ai Governi degli stati membri, di intervenire nei famosi «tratti neri» — quelli che

sono stati individuati — delle diverse strade ed autostrade; per tali tratti, che registrano il maggior indice di sinistrosità, si fissino limiti di velocità molto più severi di quelli previsti per gli altri tratti.

Mi domando poi quale sperimentazione occorra fare per impegnarsi «a promuovere» (cito testualmente il punto 7 della risoluzione Testa n. 7-00184, il cui contenuto è per altro enunciato anche nella nostra e nelle altre risoluzioni all'ordine del giorno) «in sede europea iniziative adeguate affinché sia definita una normativa comune per tutti gli Stati membri e nel frattempo a fissare, superando le attuali disposizioni, limiti alla velocità massima sulle autostrade e sulle strade ad esse equiparate sulla base dell'attuale media europea di 120 chilometri orari; nonché a formulare in sede tecnica l'eventualità di una ulteriore diminuzione dei limiti di velocità per le auto di cilindrata minore». Si tratta di una impostazione, questa, comune a gran parte delle risoluzioni all'ordine del giorno. Che bisogno ha, dunque, il Governo, di sperimentare qualcosa che dovrebbe costituire un suo preciso impegno?

Signor Presidente, vorrei ancora insistere su questo punto. Che bisogno ha il Governo — e qui arrivo al nodo centrale del problema — di operare una sperimentazione su una questione affrontata per due volte dalla Camera, sia in sede di approvazione del piano generale dei trasporti, sia in sede di approvazione della mozione sui trasporti discussa pochi mesi addietro? Che bisogno ha il Governo — lo ha chiesto poc'anzi l'onorevole Antonio Testa — di sperimentare l'indirizzo relativo al trasferimento per vie d'acqua e per ferrovia di una determinata quantità di merci oggi trasportata su strada? Infine, che bisogno c'è di sperimentare questi indirizzi già definiti, se vogliamo affrontare in termini seri ed organici il problema della sicurezza?

Sul punto relativo alla ripartizione modale, cioè ad un aumento del trasporto ferroviario e per vie d'acqua, come condizione per garantire una maggiore sicurezza del trasporto su strada e per ridurre

fortemente il fenomeno della sinistrosità, io credo — e su questo richiamo l'attenzione dei colleghi — che il banco di prova delle nostre rispettive coerenze sarà l'esame del disegno di legge finanziaria. Ciascuno di noi, in quella sede, misurerà la propria coerenza rispetto alle finalità ed alle opzioni del piano generale dei trasporti, alle indicazioni ribadite nella mozione sui trasporti, approvata dalla Camera poco tempo fa, nonché in ordine ai problemi della sicurezza sulla strada e alle opzioni, qui riproposte, per garantire più alte soglie di sicurezza.

L'ultima delle questioni centrali che abbiamo posto con la nostra risoluzione consiste nel fatto che il gruppo comunista non ha remore a confermare la sua piena disponibilità a proseguire nella ricerca (nella quale ci eravamo già impegnati in sede di Commissioni riunite) di intese con altri gruppi per giungere alla stesura di una risoluzione comune che impegni il Governo su una linea di indirizzo tale da configurare un vero e proprio piano per la sicurezza dal rischio della strada, che è cosa ben diversa — lo hanno sottolineato altri colleghi ed io lo ribadisco — dalla semplice imposizione di limiti di velocità; un piano elaborato in un'ottica che non vanifichi l'impegno della Comunità europea verso l'unificazione e l'armonizzazione delle norme che debbono garantire la sicurezza su tutte le strade della Comunità medesima.

Nel riconfermare la nostra disponibilità, desidero precisare — e lo dico con chiarezza — che essa non può arrivare fino all'accettazione di talune posizioni esplicitate in una parte dei documenti al nostro esame. Essi mirano, infatti, ad affidare al Governo compiti e responsabilità già propri dell'esecutivo, sui quali — come ricordava il collega Lucchesi e come ho osservato io stesso all'inizio di questo mio intervento — si è formata una sorta di crosta di ghiaccio. Sarebbe davvero assai triste se la nostra discussione dovesse chiudersi con le raccomandazioni all'esecutivo proposte da alcune mozioni!

Noi sottolineiamo, dunque, che il compito di questa Assemblea parlamentare è

quello di «spendersi» — ci sono le condizioni per poterlo fare e noi speriamo che permangano — per l'elaborazione di indirizzi capaci di vincolare il Governo e la pubblica amministrazione alla coniugazione del verbo «fare», in coerenza non soltanto con la legge finanziaria, ma anche e soprattutto con mandati e responsabilità che non vengono esercitati, quali quelli della Motorizzazione civile, poc'anzi richiamati. Non c'è bisogno, collega Dutto, di una nuova azienda, di una nuova agenzia, di un nuovo «carrozone». La pubblica amministrazione ha gli strumenti necessari, solo che non li utilizza perché essi sono posti nelle mani di incapaci o di gente che si rassegna alla propria impotenza.

Le condizioni per un salto di qualità dunque esistono. Noi ci impegniamo a lavorare per la definizione di quella linea di indirizzo che la nostra risoluzione, assieme ad altri documenti, indica con grande precisione. Ci impegniamo affinché da quest'aula esca una proposta concreta che vincoli il Governo ai comportamenti ed alle misure necessari (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Manfredi, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00186. Ne ha facoltà.

MANFREDO MANFREDI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto richiamare un episodio cui ho dato vita poc'anzi, allorquando ho fatto cenno di voler parlare, senza che ciò fosse possibile dal momento che la discussione è proseguita.

Al termine dell'intervento del collega Lusetti, signor Presidente, le avevo chiesto di poter prendere la parola in luogo dell'onorevole Piredda, dal momento che avevo notizia che il collega era assente per motivi non dipendenti dalla sua volontà e che sarebbe giunto in ritardo.

PRESIDENTE. Onorevole Manfredi, ricordo perfettamente che quando ho invitato a parlare l'onorevole Piredda (che peraltro in quel momento non era presente in aula) lei ha fatto cenno di voler parlare

ed io le ho risposto di attendere il suo turno.

Se lei intendeva comunicarmi che aveva effettuato uno scambio di turno con l'onorevole Piredda, mi permetta di dirle che avrebbe dovuto essere meno timido.

MANFREDO MANFREDI. Ne faccio carico alla mia negligenza, Presidente.

PRESIDENTE. Non posso mettere in dubbio la dichiarazione che lei ha reso all'Assemblea. A questo punto l'onorevole Piredda prenderà la parola dopo che gli altri oratori avranno illustrato le rispettive mozioni e risoluzioni (*Commenti del deputato Tassi*).

MANFREDO MANFREDI. La ringrazio, signor Presidente.

Onorevoli colleghi, ho riproposto in questa sede la risoluzione presentata al termine della discussione che si è svolta in sede di VIII e di IX Commissione; discussione che, come è stato più volte sottolineato, si è rivelata lunga e molto articolata, anche se poco produttiva sotto certi aspetti.

La mia risoluzione aveva l'obiettivo di cercare di mediare in relazione alle varie posizioni manifestatesi in seno alle Commissioni, per giungere ad un voto unanime che consentisse al Governo di prendere in considerazione una serie di osservazioni comuni alle risoluzioni dei vari gruppi, visto che la Camera aveva ritenuto di affrontare il problema non utilizzando il proprio potere legislativo, ma utilizzando il potere di indirizzo.

Nel seguire tale strada è ovvio che il Parlamento riconosce l'autorità, la competenza e la responsabilità del Governo in questa materia e intende quindi richiamare quest'ultimo alla necessità di affrontare il problema, tenendo conto di una serie di osservazioni in relazioni alle quali, come ho già detto, ho cercato di mediare nella mia risoluzione.

Innanzitutto desidero sottolineare e ribadire (questo concetto fa parte della premessa della mia risoluzione) che il provvedimento adottato dal Governo nel luglio

scorso ha avuto ed ha il grande merito di aver sensibilizzato l'opinione pubblica dell'intero paese sulla questione centrale della sicurezza stradale, alla realizzazione della quale concorrono molti fattori oltre quelli presi in considerazione dal decreto ministeriale.

Grazie a questo decreto, nell'opinione pubblica si è creato uno stato d'animo che ha coinvolto non soltanto i frequentatori attivi della strada, ma anche i cittadini in genere. Tale impatto psicologico ha portato a risultati positivi, sul piano del risparmio energetico e della qualità della vita, grazie al contenimento dell'inquinamento e del rischio, ma soprattutto grazie al freno che si è posto alla corsa al consumismo, inteso non come fattore negativo in ordine al soddisfacimento di alcune necessità, ma come fattore negativo in termini di gusto e di voglia di voler sempre battere dei record.

Credo che tutto ciò vada sottolineato, poiché un provvedimento come quello assunto dal ministro dei trasporti ha un effetto immediato ed uno a lungo termine, in rapporto alla funzione educativa che esercita nei confronti dell'utente della strada e del cittadino in generale.

È opportuno dunque, a mio giudizio, prendere atto a questo punto degli esiti di questa fase sperimentale e passare ad un regime definitivo che consenta al Governo di consolidare le decisioni assunte, con la presentazione di un disegno di legge che riordini la materia alla luce delle esperienze vissute.

Reputo altresì opportuno affrontare il problema dei limiti di velocità (sappiamo che si tratta di una delle componenti della sicurezza stradale) attraverso l'unificazione e l'armonizzazione delle norme adottate a livello europeo dalle nazioni più progredite. Esiste quindi l'opportunità di non indicare al Governo un limite di velocità, ma di fare riferimento alla sua competenza ed alla sua responsabilità, inserendo la questione del limite nella più vasta problematica della sicurezza, alla quale debbono essere riportate altre considerazioni.

Ritengo che, superato lo scoglio dell'indi-

cazione del limite di velocità (e ciò può essere fatto, appunto, richiamando il Governo alle proprie responsabilità in materia e facendo riferimento ai livelli europei), sia possibile ottenere quanto in sostanza richiesto da tutte le mozioni e le risoluzioni in esame, cioè la soppressione dei limiti differenziati di velocità nei diversi giorni della settimana, che sono anacronistici, incontrollabili e forieri di disparità e di fughe in avanti (o all'indietro, a seconda di come si voglia vedere il problema), perché non abitano gli utenti della strada ad un corretto comportamento.

Il Governo dovrebbe invece studiare eventuali diversificazioni nei limiti di velocità in relazione alla cilindrata ed alle caratteristiche delle strade. Per quanto riguarda la cilindrata, il Governo deve affrontare e risolvere il problema della differenza tra la potenza misurata in cavalli fiscali e quella misurata in cavalli motore, modificando anche l'attuale sistema sanzionatorio, con una graduazione delle sanzioni in relazione alla gravità delle infrazioni.

Non sono inoltre d'accordo sull'opportunità di creare fasce di tolleranza rispetto ai limiti di velocità, perché questa soluzione sarebbe male interpretata dall'utente e difficilmente applicabile da chi ha la responsabilità dei controlli.

Ritengo possibile giungere all'approvazione di una risoluzione comune, in quanto gran parte dei punti in discussione stanno a cuore a tutte le parti politiche e il problema della velocità può essere affrontato facendo riferimento alle norme esistenti o alle raccomandazioni emanate dalla Comunità europea.

Onorevoli colleghi, credo che, dopo due settimane di discussioni, se si vorrà dimostrare un po' di buona volontà, non sarà difficile percorrere insieme una strada che fornisca al Governo un indirizzo di principio che gli consenta di risolvere finalmente il problema in esame (*Applausi dei deputati del gruppo della DC*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Vesce, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00201. Ne ha facoltà.

EMILIO VESCE. Signor Presidente, credo che questa discussione sia utilissima, anche perché, volendo tracciare delle coordinate tra la prima e l'ultima delle mozioni presentate, è possibile vedere come esistano molti punti sui quali queste ultime concordano.

Si tratta di un aspetto un po' curioso della discussione in atto, perché la stessa situazione si è verificata nelle faticose giornate di lavoro in Commissione, durante le quali tutti erano concordi nell'apprezzare il significato del provvedimento assunto dal ministro dei lavori pubblici, ma nel contempo evidenziavano la tendenza a proporre elementi correttivi, con particolare riferimento ai limiti di velocità, per stabilire cioè se essi dovessero essere fissati a 110, 120 o 130 chilometri orari. Credo che questo sia l'aspetto più negativo nel dibattito.

I colleghi che mi hanno preceduto hanno ampiamente illustrato tutti i problemi connessi a quello che stiamo dibattendo. Sono d'accordo, onorevole Antonio Testa, che il fattore velocità non sia l'unico, anche se è certamente determinante. Sarebbe come dire che l'ossigeno non è l'unico elemento necessario alla vita!

In altri termini, non vorrei che nella discussione si perdesse di vista il valore che ha avuto il fatto di richiamare l'attenzione della classe politica su questo problema. Certo, noi facciamo i conti con una politica del trasporto pubblico cieca, che ha determinato condizioni dalle quali oggi è difficile uscire; ci troviamo, cioè, ad un punto critico, al limite della catastrofe, non soltanto per ciò che riguarda la sicurezza della circolazione stradale, ma anche — lo ha giustamente rilevato il collega Antonio Testa — per i minuti e le ore in più che impieghiamo per raggiungere il posto di lavoro.

Grazie a questo atto «stravagante» — così è stato definito il decreto del ministro Ferri; e molte cose nella storia, si sa, sono nate da atti stravaganti — noi abbiamo capito che si è toccato un punto debole della nostra società, che ci coniuga con tutti gli altri dibattiti che quotidianamente siamo qui a fare, rincorrendo le emer-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

genze. È difficile non trovare un nesso tra la discussione che facciamo oggi sulla sicurezza stradale e quelle sull'inquinamento dell'Adriatico, ovvero con ciò che leggiamo sui giornali a proposito dell'odissea (ormai è il caso di dirlo) delle navi dei rifiuti.

Ci troviamo di fronte, come al solito, ad un paradigma complessivo della qualità della vita che viene messo alla prova di fronte ad alcuni aspetti che la consuetudine ci ha abituati a non prendere più in considerazione. In sostanza, usiamo ancora alcuni parametri culturali che in passato indubbiamente sono stati fattori di sviluppo non soltanto economico, ma anche culturale.

Penso che negli anni '50 la «500» di Valletta sia stata veramente una scelta di libertà (e, proprio come simbolo di una scelta di libertà, è stata assunta negli anni '60). Se tuttavia volessimo commisurare tale scelta a ciò che avviene oggi, credo che verrebbero fuori, come dire, immagini più truculente e più feroci.

L'importanza di questo decreto stravagante — e in ciò sta la peculiarità che non dovremmo perdere di vista, io credo, nella nostra discussione — sta nel fatto che forse per la prima volta si è assunta, nell'ambito della inversione di una tendenza culturale, la responsabilità di discutere, di vedere e di programmare come...

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Nel 1977 c'era già quella impostazione!

EMILIO VESCE. Certo, ed infatti molti, l'11 luglio scorso, hanno scoperto — non so se l'onorevole Baghino se ne sia accorto — che in Italia esisteva il limite di velocità di 140 chilometri l'ora: prima quasi tutti facevamo finta di non saperlo!

L'importanza di quel decreto, caro collega, sta proprio nel fatto che fino a quando il ministro Ferri non lo ha emanato non si sapeva che in Italia non si doveva correre oltre 140 chilometri l'ora. Anch'io, pur sapendolo, non immaginavo che oltrepassando quel limite avrei infranto una regola (*Commenti del deputato Baghino*).

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non vorrà intervenire di nuovo!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. È quello che avevo dimenticato di dire prima!

EMILIO VESCE. Il fatto che queste discussioni suscitino polemiche passionali dimostra quanto sia rilevante il problema.

Dicevo, appunto, che tutti hanno scoperto che esisteva il limite di 140 chilometri l'ora: è tutto qui l'aspetto pedagogico fondamentale del decreto! Ecco perché credo sia inutile discutere sui 110, sui 120, o addirittura sul fatto poco edificante che consiste nello stabilire velocità diverse nei vari giorni della settimana.

Non voglio aggiungere considerazioni di carattere tecnico, che sono tutte racchiuse nella mozione da me presentata e che hanno ampiamente illustrato i colleghi che mi hanno preceduto; voglio invece parlare di un aspetto culturale fondamentale legato a questa vicenda. Ritengo che non si prenda abbastanza in considerazione la violenza e l'aggressività con le quali si fa la pubblicità delle autovetture; infatti, uno degli elementi con cui si promuove la vendita delle automobili è proprio quello della velocità. Ebbene, con la nostra mozione chiediamo che il Governo si impegni a vietare una pubblicità aggressiva e violenta delle autovetture veloci che, tra l'altro, invita con disinvoltura ad infrangere le leggi che prevedono certi limiti. Chi di voi non ha presente quello *spot* televisivo in cui si vede una Citroën che fa da *killer* nei confronti di un'altra macchina? Credete forse che cose del genere non abbiano un loro significato? Io credo di sì!

Ritengo che il decreto Ferri abbia un suo significato proprio perché si deve infrangere questo tipo di cultura. Se una persona per strada pesta un piede ad un'altra chiede scusa, ma se con la macchina si può superare, e magari buttarne fuori strada un'altra, a quel punto una simile azione diventa persino espressione di virilità, qualcosa di più di un comportamento ordinario. E si tratta di comportamenti che a mio avviso rappresentano retaggi di sotto-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

sviluppo culturale ancora presenti (bisogna dirlo!) in una buona parte delle abitudini automobilistiche italiane. Nella mozione da me presentata, oltre a richiamare la necessità di considerare il problema in un contesto più ampio, quello del piano generale dei trasporti, delle grandi viabilità e dell'uso sconsigliato che si è fatto del trasporto su gomme, proponiamo che il Governo si impegni a rompere una catena viziosa che di fatto propaga violenza.

Proponiamo inoltre altre misure di carattere tecnico che non possono essere disattese e cioè che il limite massimo di velocità sia di 120 chilometri l'ora, essendo questa una norma accettata a livello non solo europeo. Non ci pare infatti che tale norma configuri una misura particolare, dal momento che tale limite di velocità è accettato a livello internazionale rientrando nell'ambito delle attuali potenzialità delle automobili. Questa sarebbe dunque una scelta di buon senso, che non merita nemmeno di essere illustrata con argomenti particolari.

È stata sollevata la questione della tolleranza nel sorpasso. Ritengo che tale argomento possa sembrare interessante soltanto se lo si affronta superficialmente. Se i limiti sono di 120 l'ora, oltre quella soglia non è necessario il sorpasso. Ad ogni modo, si può prevedere che il problema si presenti, anche se ritengo sbagliato introdurre una soglia di tolleranza. È necessario che le sanzioni e le ammende siano modulate, come avviene altrove. È chiaro che il guidatore che supera del 10 per cento il limite fissato dovrà pagare una certa ammenda, ma è altrettanto chiaro che per chi va oltre questa velocità si deve prevedere anche una sanzione di tipo diverso, ovvero il ritiro della patente per un certo numero di giorni, fino al ritiro definitivo.

La patente, pur essendo uno strumento di lavoro, può diventare un'arma impropria che mette a repentaglio la propria e l'altrui incolumità; non capisco perché non debba essere considerata alla stessa stregua di un bastone, di una pistola o di un coltello e non se ne debba proibire l'uso a chi non sa servirsene adeguatamente.

Sono questi gli aspetti che a mio avviso devono essere presenti a tutti. Visto che vi è accordo su alcuni argomenti, salvo alcune eccezioni, credo che si possa predisporre un documento unitario che serva da indirizzo al Governo.

Mi auguro che a ciò si arrivi, purché siano conservati quegli aspetti specifici cui ho fatto riferimento nel mio intervento (*Applausi dei deputati del gruppo federalista europeo*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Donati, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00202. Ne ha facoltà.

ANNA DONATI. Presidente, colleghi, credo che ormai su questo tema, dopo due settimane di confronto in Commissione, ci siamo detti quasi tutto.

I colleghi concorderanno con me sul fatto che ormai conosciamo esattamente le abitudini soggettive, le tendenze, le impressioni e le sensazioni di ognuno di noi. Penso che a questo punto il problema sia quello di non ripetere cose pur sacrosante e di trovare soluzioni comuni.

Prendo le mosse dal problema dei limiti di velocità. Sono presentatrice della mozione del gruppo verde sull'argomento ed esprimo una valutazione che sono comunque disposta a mettere in discussione. Io ero tra coloro i quali avevano firmato la prima mozione, che chiedeva una immediata riduzione dei limiti di velocità vista la situazione di emergenza esistente. La sperimentazione estiva ha dato, sotto vari punti di vista, tanti risultati positivi, che non starò qui a citare.

Qualcuno non vuole nemmeno sentir parlare di morti, feriti ed incidenti, il numero dei quali è stato ridotto. Si è avuta una riduzione dell'inquinamento dell'aria e delle combustioni; si sono registrati anche altri effetti indiretti, sui quali richiamo l'attenzione del ministro Amato: grazie alla riduzione dei limiti di velocità vi è stato un risparmio in termini di spesa sanitaria di circa 50 miliardi. Si è trattato di un effetto indiretto che non ci è costato nulla; esso è dovuto solo al minor numero di morti e feriti e quindi alla minore per-

centuale di ospedalizzati o invalidi futuri. Per il modo di ragionare verde ed ecologista che io rappresento sono questi i tagli che è giusto operare nella spesa pubblica, anche nell'ambito della prossima legge finanziaria della quale ci attende l'esame.

È stato detto — ed è giusto ribadirlo — che la velocità rappresenta un aspetto e non la globalità dell'insieme delle cause di incidenti; è stato anche ammesso tuttavia che si tratta di un elemento molto accentuato, sul quale è possibile intervenire subito anche — come è stato ricordato, ed è bene sottolinearlo — in un'ottica educativa nei confronti del cittadino.

Si tratta di uno dei tipici casi-paradigma nei quali la responsabilità soggettiva è molto forte. Anche a me non piacciono molto le prescrizioni, i divieti, gli obblighi; apprezzerei di più un senso di responsabilità, anche minimo, diffuso ed efficace. Tuttavia, fino a quando esisteranno automobili che raggiungono velocità esasperate e pubblicizzate come tali, finché si avranno comportamenti soggettivi che non vanno nella direzione della salvaguardia della salute e della vita di tutti — anche di coloro che vanno piano, che «fanno le lumache», come me — credo sia giusto porre limiti e divieti.

Nella mozione di cui sono firmataria chiedo che il limite sia fissato in 110 chilometri l'ora per tutti e sempre. So che si tratta di una posizione rigida ma devo anche dire — in particolare al presidente della Commissione di cui faccio parte — che sono disposta a rivederla, se si raggiungerà un'intesa. Si è tanto discusso in Commissione e sembrava che si potessero trovare soluzioni unitarie; la richiesta del Governo di rinviare in Assemblea la questione ha poi annullato quel lavoro, che tuttavia credo vada ripreso in modo tale che possa dare i suoi frutti al momento del voto. Personalmente sarei favorevole a prevedere un limite di 100 chilometri orari per auto di piccola cilindrata ed uno di 120 per le altre. Tuttavia, in caso di sorpasso, a tali limiti non si dovrebbe derogare né si dovrebbero sollevare obiezioni sulle sanzioni previste nel caso in cui tali limiti siano superati di 10 o 20 chilometri, perché

in questo modo non viene inviato un messaggio educativo né si ottiene l'effetto concreto che vogliamo conseguire.

A mio giudizio, si impone assolutamente la necessità di ridurre i limiti di velocità. Vorrei a tale proposito attirare la vostra attenzione su un aspetto che mi ha incuriosito.

In occasione del dibattito svoltosi un po' ovunque tra i cittadini, le associazioni di categoria e l'ACI, era stata avanzata l'idea di svolgere un referendum, nella certezza che questo avrebbe dimostrato la necessità di elevare i limiti di velocità, decisamente troppo bassi. Non sono convinta che, se si svolgesse effettivamente tale referendum, vincerebbero i sostenitori dell'alta velocità, e ciò per un motivo molto semplice. In questo caso sarebbero infatti determinanti le donne, che notoriamente guidano più lentamente. Lo dimostrano i dati che credo siano tenuti in considerazione anche dai miei colleghi uomini che si occupano dei limiti di velocità. Ogni 100 morti sulle strade, 80 sono uomini e 20 donne; ogni 100 feriti, 67 sono uomini e 32 donne.

Dico questo perché, quando riflettiamo sui dati, non dobbiamo... (*Commenti del deputato Lucchesi*). La prima causa di mortalità (vi sfido ad andare a controllare i dati ufficiali dell'ISTAT) è l'incidentalità brutale, cioè gli incidenti di auto o di lavoro, con una percentuale del 95 per cento a favore degli incidenti di auto.

Quando riflettiamo, dobbiamo quindi cercare di andare oltre le nostre inclinazioni soggettive. Devo ammettere che ciò è stato fatto in Commissione: anche se alcuni hanno paventato la possibilità che non siano posti limiti di velocità, mi pare si debba registrare una sostanziale intesa a dimostrazione dell'esistenza di un senso di responsabilità nei confronti di questo problema.

Concludo affermando che sono disponibile a un confronto per elaborare una risoluzione unitaria.

Dovrà svolgersi certamente una discussione più ampia sul problema dei trasporti e della mobilità, cui è collegata la questione della velocità, che interessa tutti noi. Tale dibattito dovrà svolgersi in occasione

dell'esame della legge finanziaria. Quando si dovrà decidere la destinazione dei fondi, verificheremo direttamente quale tipo di trasporto efficiente e poco dannoso per l'ambiente e per la salute delle persone verrà favorito (*Applausi dei deputati dei gruppi verde e federalista europeo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Piredda, che illustrerà anche la sua risoluzione n. 7-00176. Ne ha facoltà.

MATTEO PIREDDA. Presidente, il mio intervento sarà molto breve, sia perché sono l'ultimo a parlare sia perché, come è stato detto in Commissione, la mia risoluzione ha un certo sapore regionale, come avrò modo di dimostrare.

Sono d'accordo con coloro che hanno detto che il grande merito del provvedimento adottato dal ministro dei lavori pubblici è quello di aver sottoposto all'attenzione dell'opinione pubblica italiana e delle forze politiche un problema importante quale quello della limitazione della velocità.

Come è stato rilevato da altri colleghi, le limitazioni di velocità esistono da sempre, ma è mancata la vigilanza sulla loro osservanza. Chi di noi non vede in molte strade i cartelli che indicano che la velocità massima consentita è di 80 chilometri orari? Ma nessuno degli automobilisti la osserva. Sono rarissime, poi, le contravvenzioni fatte dagli organi di controllo perché non si è osservato un cartello posto in una curva di una certa pericolosità.

È anche vero che molti cartelli vengono dimenticati: magari erano stati installati in circostanze che esigevano una diminuzione di velocità, ma successivamente non sono stati rimossi.

Il problema della sicurezza è di straordinaria rilevanza: i giornali hanno riportato le statistiche della mortalità dovuta al traffico nelle autostrade. È necessario quindi adottare un provvedimento di carattere generale, che assicura una condizione di maggiore sicurezza nella circolazione.

È stato rilevato, in quest'aula e in Commissione, che la sicurezza nella circolazione è il risultato di diverse situazioni e di

diverse condizioni; certo, la velocità è sicuramente la più importante, anche se non è l'unica.

Ma la velocità da sola è un dato in un certo senso astratto: una cosa è la velocità eccessiva di un mezzo che pesa 800 quintali, un'altra è la velocità di un mezzo che pesa solo qualche quintale. Diversa è la velocità anche a seconda dell'età dell'autovetture: un conto è un mezzo di quindici anni con un'eccellente manutenzione, un altro è un mezzo che non abbia mai avuto manutenzione. Di qui il problema della periodicità delle revisioni, pure esso richiamato nel corso di questo dibattito. Anche la condizione delle strade è un fattore importantissimo: l'andamento altimetrico non può essere irrilevante, così come non può essere irrilevante la larghezza della sede stradale.

Uno dei punti contenuti nella risoluzione n. 7-00176, che ho presentato insieme al collega Columbu, cerca di ovviare alla mancanza di qualsiasi indicazione, nel provvedimento del Governo, in ordine all'individuazione delle strade che di norma sono equiparabili alle autostrade: le strade a quattro corsie. La Sardegna è l'unica regione d'Italia a non avere un solo chilometro di autostrada; dal nord al sud si viaggia lungo una cosiddetta superstrada, che in alcuni tratti è dotata di quelle strutture che sono caratteristiche delle autostrade, e cioè in particolare il *guard rail* centrale, anche nel tipo nuovissimo, che è il cosiddetto *New Jersey*. Ebbene, il considerare che in Sardegna, o in altre parti d'Italia, si possa viaggiare alla stessa velocità massima, sia che si percorra una strada comunale di montagna, sia si percorra una strada di bonifica, sia che si percorra la superstrada a quattro corsie, anche nei tratti nei quali vi è lo spartitraffico centrale, mi sembra francamente una conseguenza assurda di una dimenticanza grave del provvedimento governativo.

Potrei anche accettare l'ipotesi che i limiti di velocità siano di 110 o di 90 chilometri l'ora per tutti, ma la differenza tra le strade è assolutamente da prendere in considerazione.

Sono anche del parere che sia necessario

introdurre un ulteriore elemento di differenziazione. Non mi riferisco qui tanto alla vetustà dell'autovettura, anche se non c'è dubbio che sia necessario attivare un meccanismo che permetta il più frequente controllo dell'efficienza del mezzo. Piuttosto, come hanno affermato già altri colleghi, sarebbe opportuno distinguere due categorie di veicoli, ai quali imporre un diverso limite di velocità. Intendo riferirmi per lo meno alle macchine sotto o sopra i mille centimetri cubi di cilindrata: non è possibile infatti ipotizzare che la *Fiat 500*, vecchia o nuova che sia, possa viaggiare alla stessa velocità di una vettura molto più grande!

Credo che una differenziazione di velocità sia necessaria anche per rendere più scorrevole il traffico. A proposito dei sorpassi è stato giustamente osservato che se tutti siamo obbligati a procedere a 90 chilometri orari, il sorpasso non è necessario, anzi non è neppure ipotizzabile, in quanto, una volta che ci si è immessi sulla strada, non è possibile superare altri veicoli, fatta eccezione per i motorini. Ritengo dunque che una differenziazione di velocità debba essere introdotta anche per gli autoveicoli, così come esiste per i motoveicoli.

In precedenza ho parlato di una differenziazione del limite di velocità a seconda che le autovetture abbiano cilindrata superiore o inferiore a mille centimetri cubi, ma si può anche ipotizzare una diversa discriminazione secondo la cilindrata. Il Ministero ha preferito imporre un limite di velocità uguale per tutti e si è giustificato affermando che, essendo il controllo dei limiti affidato prevalentemente a strumenti elettronici che scattano fotografie, e che sono tarati per quella determinata velocità, l'adozione di limiti diversi per cilindrata renderebbe impossibile il controllo stesso.

Ritengo che la tecnologia moderna ed una efficiente organizzazione consentano anche in tal caso un facile controllo: se si accerta che l'autovettura con una certa targa ha superato il limite di velocità più basso, prima di notificare la contravvenzione si può verificare se si tratti di una vettura abilitata a superare quel limite,

essendo di cilindrata superiore. Certo, non sono d'accordo con chi afferma che la *Lamborghini* o la *Ferrari* possono procedere a 200-300 chilometri orari, e credo invece che anche le autovetture di grande cilindrata debbano osservare il limite massimo di velocità. Mi sembra tuttavia errato affermare che i veicoli di modesta cilindrata e strutture possano procedere alla stessa velocità di autovetture pressoché perfette dal punto di vista tecnico.

Credo inoltre che non sia necessario disporre di uno spazio di tolleranza, perché ciò equivarrebbe a non stabilire alcun limite. Se si afferma, infatti, che sono tollerati 10 chilometri in più di velocità, tanto vale spostare il limite di 10 chilometri. Le multe invece dovrebbero essere graduate in base alla gravità delle infrazioni: bisogna infatti tener conto della situazione di chi supera il limite di velocità di soli 5 chilometri l'ora, perché chi guida non può prestare ossessivamente attenzione al contachilometri e graduare la velocità ad ogni istante. Occorre considerare che la velocità varia anche se la strada è in salita, se vi è vento o meno, così via. È evidente allora che non è tanto necessario un limite di tolleranza, quanto una graduazione della sanzione in rapporto alla gravità dell'infrazione. Intendo dire che chi supera di 5 chilometri il limite di velocità deve subire una multa inferiore rispetto a chi lo supera di 20 o 30 chilometri.

Ritengo inoltre che sia necessario anche da un altro punto di vista graduare la sanzione, prevedendo, ad esempio, dopo la terza infrazione, anche la sospensione della patente. Tutto ciò va effettuato in tempi diversi.

In conclusione, signor Presidente, possiamo riconoscere certi meriti al ministro Ferri, ma dobbiamo anche rilevare che la sua durezza e la non disponibilità a dialogare con le Commissioni parlamentari, in merito ad un provvedimento da lui considerato come un vangelo, o comunque ritenuto qualcosa di intoccabile, non si addicono ad un organo di uno Stato democratico. Se il Parlamento è posto di fronte ad un «prendere o lasciare», qualche volta può anche accadere che non si rispettino la

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

disciplina di maggioranza e neppure gli impegni di governo. Ritengo che al riguardo il Governo debba ragionare.

Mi auguro che questa vicenda abbia rappresentato una buona esperienza per il ministro Ferri (che non ha ancora una grande dimestichezza con le aule parlamentari) e che in futuro egli si dimostri disponibile a dialogare con il Parlamento: ed in effetti avrebbe fatto bene a valutare anche le nostre ragioni, nessuna delle quali, per altro, era campata in aria. Siamo tutti disponibili, infatti, a discutere dei limiti di velocità per arrivare nel migliore dei modi ad una loro definizione.

Auspico anch'io che il dibattito si concluda con un documento unitario; un simile documento non dovrà però essere considerato dal Governo una semplice raccomandazione, bensì una direttiva vincolante, come deve avvenire ogni qualvolta la Camera è chiamata a pronunciarsi su un determinato argomento. E vorrei ricordare che l'Assemblea è stata chiamata a pronunciarsi su questo punto proprio perché nelle Commissioni riunite il ministro non ha voluto ascoltare le nostre ragioni.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Per richiami al regolamento e per un'inversione dell'ordine del giorno.

GIOVANNI FERRARA. Chiedo di parlare per un richiamo al regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOVANNI FERRARA. Signor Presidente, ritengo che l'Assemblea debba essere informata di quanto è accaduto qualche minuto fa nella Giunta per il regolamento. Si tratta di un fatto molto grave, signor Presidente, che pone all'Assemblea questioni nuove che riguardano il modo in cui si deve procedere all'esame delle proposte di modifica del regolamento e che cosa, secondo la maggioranza della Giunta per il regolamento, si dovrebbe votare. Si è vo-

luto cioè escludere che l'Assemblea possa pronunciarsi su determinati emendamenti, principi emendativi, posizioni, punti di vista e proposte, che la Giunta per il regolamento, a maggioranza, ha voluto cassare ed espungere dalle proposte su cui invece sarà possibile votare.

Al riguardo, signor Presidente, noi ci richiamiamo al regolamento e chiediamo che la Giunta si riunisca per deliberare nuovamente. Di fronte ad una circostanza nuova, di fronte al fatto cioè che il modo di procedere della Giunta per il regolamento contrasta con i precedenti, con la procedura instaurata nel 1981, nonché con i principi che sono alla base di una qualunque assemblea elettiva, noi proponiamo una questione pregiudiziale e, ove questa fosse respinta, una questione sospensiva, e chiederemo che la Camera si pronunci su di esse.

Proponiamo quindi, come ho già detto, adeguati strumenti per far differire la discussione ove non venga accolta la nostra richiesta a che la Giunta per il regolamento si riunisca di nuovo, sempreché l'Assemblea ritenga (come mi pare giusto) che una simile procedura sia inammissibile.

PRESIDENTE. Onorevole Ferrara, credo che al suo richiamo risponderà puntualmente il Presidente della Camera. Personalmente le faccio osservare che la questione da lei posta potrà essere convenientemente affrontata quando si passerà alla trattazione del terzo punto dell'ordine del giorno della seduta odierna, recante appunto il seguito della discussione della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento. In questo momento noi potremmo quindi passare al secondo punto dell'ordine del giorno, cioè alla deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento sul disegno di legge di conversione n. 3177.

FRANCO RUSSO. Chiedo di parlare ai sensi dell'articolo 41 del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO RUSSO. Signor Presidente, è

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

vero che il calendario dei lavori dell'Assemblea prevede all'ultimo punto della seduta odierna la discussione della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento, ma è anche vero che vi era un orientamento della stessa Presidenza, a discutere della proposta di modificazione del regolamento a partire dalle ore 18 circa di questo pomeriggio. È ovvio che nessuno può «mettere le braghe» al tempo, ma è anche vero che la questione della modifica del regolamento è relevantissima.

Allora, Presidente, desidero avanzare una proposta: poiché la maggioranza sta espropriando l'Assemblea della discussione dalla proposta di modificazione del regolamento (è per questo che avevamo chiesto di accelerare il dibattito, concentrandolo in poche ore) le chiedo semplicemente, visto che poco fa ha respinto la proposta dell'onorevole Ferrara, una inversione dell'ordine del giorno. Chiedo cioè di passare immediatamente all'esame del terzo punto dell'ordine del giorno recante appunto il seguito della discussione della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento, rinviando ad un momento successivo la deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis.

Mi sembra questa una soluzione opportuna per affrontare immediatamente l'esame della proposta di modificazione del regolamento, senza espropriare l'Assemblea per altro tempo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
LEONILDE IOTTI

PRESIDENTE. Sui richiami al regolamento testé formulati, potranno intervenire, ai sensi del combinato disposto degli articoli 41 e 45 del regolamento, un deputato per ciascuno dei gruppi che ne facciano richiesta.

FRANCO BASSANINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO BASSANINI. Presidente, intervengo per appoggiare la proposta del col-

lega Franco Russo, sottolineando che i deputati, e tra essi i gruppi di opposizione, hanno un unico e fondamentale diritto: quello di formulare proposte emendative o alternative e di vederle votate, magari respinte; normalmente respinte, ma votate.

La decisione della Giunta per il regolamento mette in discussione questo fondamentale principio costituzionale, prima che regolamentare. Credo che sia giusta la proposta di passare subito al terzo punto dell'ordine del giorno per discutere di quanto avvenuto nella Giunta per il regolamento, che ritengo francamente un episodio di grandissima gravità e rilevanza, in modo da consentire, eventualmente, alla Giunta di riunirsi di nuovo e di mettere l'Assemblea in condizione di lavorare nei termini del rispetto del regolamento.

GIUSEPPE CALDERISI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Presidente, intervengo anzitutto per dichiarare che il gruppo federalista europeo appoggia la proposta di inversione dell'ordine del giorno, e poi per fare un richiamo al regolamento.

Condivido le osservazioni sollevate. Credo che la decisione della Giunta per il regolamento rappresenti un fatto di eccezionale gravità, perché significa che la Giunta espropria l'aula della possibilità di votare una serie di proposte (e non si tratta solo delle nostre).

La proposta di abolire il voto segreto limitatamente alle leggi di spesa riscuote ormai il consenso di moltissimi gruppi di opposizione e di amplissimi settori della maggioranza. Ebbene, essa non verrebbe sottoposta al voto dell'Assemblea: si tratta di un fatto estremamente grave, cui si deve aggiungere la considerazione dell'assoluta mancanza di rappresentatività della Giunta stessa, perché, come lei sa, Presidente, ma come forse non tutti i colleghi sanno (visto che ci chiedono cosa accada in Giunta e si stupiscono della risposta) né noi né altri gruppi (lo stesso gruppo liberale, il

gruppo di democrazia proletaria ed il gruppo misto), siamo rappresentati in quella sede.

Dunque, per quanto riguarda il tipo di discussione che si è svolto in seno alla Giunta e la decisione adottata, ci si rende conto che esse assumono una particolare aggiuntiva gravità, se si pensa, ripeto, alla mancanza di rappresentatività della Giunta stessa.

Da parte nostra avanziamo quindi un richiamo al regolamento, ritenendo inammissibile che non si votino le varie proposte emendative presentate. Abbiamo del resto sempre contestato questo tipo di procedura perché riteniamo che più corretta e legittima sia quella che prevede l'esame e la votazione dei singoli emendamenti (che nel caso specifico, poi, non sono tanti — credo 48 — e che potrebbero ridursi a poche unità).

Credo che l'adozione di procedure più corrette sarebbe di giovamento per la democrazia parlamentare e per la limpidezza dello scontro politico. Ritengo che la possibilità che la proposta di abolizione del voto segreto relativamente alle sole leggi di spesa emerga soltanto come risultato di una serie quasi interminabile di eccezioni, sia assolutamente inaccettabile. Ed è improponibile che siano sottratte al voto dell'Assemblea proposte formulate da deputati e da interi gruppi. Si tratta di un fatto estremamente grave, assolutamente indegno di un Parlamento democratico.

ROSA FILIPPINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROSA FILIPPINI. Signor Presidente, anch'io mi associo alla richiesta di inversione dell'ordine del giorno, testé formulata.

Vorrei, comunque, pregare i colleghi di prestare particolare attenzione alla questione appena sollevata, proprio perché, come ha poc'anzi rilevato l'onorevole Calderisi, la Giunta per il regolamento non è interamente rappresentativa di tutti i gruppi parlamentari. Diventa quindi parti-

colarmente spiacevole il trattamento non paritario riservato alle proposte emendative di carattere generale presentate alla modifica regolamentare in discussione. Dalla decisione formulata poc'anzi dalla Giunta per il regolamento deriva la conseguenza che le proposte emendative presentate dalla maggioranza hanno diritto di essere votate, mentre un principio generale, proposto dalle opposizioni ed anche da gruppi non rappresentati in Giunta, per essere affermato deve passare attraverso le forche caudine di ben 7 o 8 votazioni.

Questo trattamento non paritario risulta inaccettabile. Poiché in sostanza non vi è pubblicità dei lavori della Giunta per il regolamento, è necessario che in Assemblea si presti la massima attenzione perché è l'unica sede in cui il deputato può sperare di aver chiaro ciò su cui voterà, al fine di esprimere un voto secondo coscienza e non in base agli schieramenti che si sono determinati.

GUIDO LO PORTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GUIDO LO PORTO. Signor Presidente, intervengo sulla richiesta di inversione dell'ordine del giorno, nonché sulla ipotesi di una nuova riunione della Giunta per il regolamento per riesaminare ancora una volta la questione relativa al voto a scrutinio segreto e al contenuto dei principi emendativi.

In ordine al carattere rappresentativo della Giunta per il regolamento, desidero dire che si tratta di una questione che lascio alla sua sensibilità, signor Presidente: in ogni caso la Giunta è un organo non totalmente rappresentativo di questa Assemblea.

So che in materia si è arrivati ad un voto e che esiste una logica di maggioranza in nome della quale dobbiamo rassegnarci al testo che la stessa maggioranza ci propone. Considerato tuttavia che la questione non è soltanto di ordine tecnico e regolamentare, bensì di grande valenza politico-costituzionale, diciamo ancora una volta che operare una riflessione sa-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

rebbe coerente con la dignità e la portata del problema.

In ordine alla richiesta di inversione dell'ordine del giorno formulata dall'onorevole Franco Russo non posso che dichiararmi del tutto favorevole, anche perché diventa un fatto assolutamente ipocrita continuare a discutere di argomenti di relativa importanza rispetto a quello regolamentare, sul quale vi è grande aspettativa da parte dell'opinione pubblica. Credo pertanto che sia opportuno che il Parlamento italiano affronti immediatamente questo che è l'unico argomento davvero all'ordine del giorno (*Applausi dei deputati del gruppo dell'MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, le proposte e le affermazioni poc'anzi formulate dall'onorevole Giovanni Ferrara, e riprese dagli onorevoli Bassanini, Calderisi, Rosa Filippini e, in misura diversa (che ho apprezzato) anche dall'onorevole Lo Porto, sono in sé gravissime. Credo pertanto necessario che tutti i membri di questa Assemblea conoscano almeno i termini della questione.

MAURO MELLINI. Sarebbe augurabile, ma non li conosciamo!

PRESIDENTE. Onorevole Mellini, sarebbe proprio augurabile ed io sono d'accordo.

Dalla conclusione della riunione della Giunta per il regolamento è trascorso giusto il tempo necessario all'onorevole Ferrara per raggiungere l'aula e formulare il suo richiamo al regolamento per cui non sono ancora disponibili per essere riprodotti e distribuiti, i principi emendativi enucleati dalla Giunta. Mi chiedo ora come sia possibile discutere sulle risultanze dei lavori della Giunta senza disporre della documentazione necessaria, e lo chiedo a voi! (*Commenti*).

MAURO MELLINI. Allora perché si espropriano i deputati del diritto di emendare?

PRESIDENTE. Onorevole Mellini, la prego.

MAURO MELLINI. Nessuno di voi sa cosa sta succedendo!

PRESIDENTE. Evidentemente lo sa solo lei!

MAURO MELLINI. Certo!

PRESIDENTE. Beato lei che è dotato di questi poteri, che io non ho!

MAURO MELLINI. Non c'è bisogno di avere virtù taumaturgiche per sapere quello che state facendo!

PRESIDENTE. Credo, onorevoli colleghi, che prima di giudicare il lavoro della Giunta e di pronunciarsi su di esso, occorra conoscere ed esaminare tali documenti. Altrimenti, non vedo davvero come si possa affrontare seriamente l'esame di un argomento così impegnativo.

Sulla base di questa considerazione — e solo su questa base, sia ben chiaro — mi sembra assurdo chiedere una inversione dell'ordine del giorno, inversione che comporterebbe il rinvio della deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento sul disegno di legge di conversione n. 3177 e l'immediato inizio della discussione della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento, senza tuttavia avere a disposizione la documentazione necessaria.

Faccio parte da molti decenni della Camera dei deputati e francamente devo dire che un fatto simile non si è mai verificato. È la prima volta che sento chiedere una cosa del genere: senza documentazione non è possibile affrontare questa discussione (*Applausi*).

Mi dispiace, onorevoli colleghi, ma a questo punto credo che non si possa iniziare immediatamente la discussione sulla proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento e che occorra invece passare all'esame del secondo punto dell'ordine del giorno. Quando avremo esaurito il secondo punto all'ordine del giorno, si potrà valutare se passare o meno all'esame della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento: se la documenta-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

zione sarà pronta, io non ho niente in contrario; prima, però, dobbiamo procedere in maniera tale da essere preparati ad una discussione seria.

Pertanto non porrò in votazione la proposta avanzata di inversione dell'ordine del giorno perché ritengo impossibile farlo (*Commenti — Proteste*).

FRANCO RUSSO. Non siamo all'asilo, Presidente!

PRESIDENTE. Onorevole Franco Russo, le ho già risposto!

FRANCO RUSSO. Non può dirigere i lavori come vuole lei: a norma di regolamento lei deve mettere in votazione la proposta di inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Franco Russo, le ricordo che a norma dell'articolo 41 del regolamento, posso decidere senza chiamare l'Assemblea a votare sulle richieste avanzate in forza di questa norma (*Applausi*).

MAURO MELLINI. Bravi! Bravi!

Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 23 settembre 1988, n. 412, recante elevazione dei limiti massimi di emissione e di circolazione dei buoni ordinari del tesoro per l'anno 1988 (3177).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento, sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto-legge 23 settembre 1988, n. 412, recante elevazione dei limiti massimi di emissione e di circolazione dei buoni ordinari del tesoro per l'anno 1988.

Ricordo che la I Commissione (Affari costituzionali), in data 28 settembre 1988, ha espresso parere favorevole sull'esistenza dei presupposti richiesti dal se-

condo comma dell'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 412 del 1988, di cui al disegno di legge di conversione n. 3177.

Avverto che, dovendosi procedere nel corso della seduta a votazione che avrà luogo a scrutinio segreto, decorre da questo momento il termine di preavviso di cui al quinto comma dell'articolo 49 del regolamento per le votazioni segrete mediante procedimento elettronico.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

STELIO DE CAROLIS, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, con la legge 11 marzo 1988, n. 79, di approvazione del bilancio per l'anno finanziario 1988, sono state assunte le determinazioni di fissare in 30 mila miliardi di lire il limite massimo di emissione dei buoni ordinari del tesoro, al netto di quelli da rimborsare, e in 240 mila miliardi di lire il limite massimo di circolazione dei buoni medesimi.

Con la successiva legge di assestamento di bilancio (legge 1° agosto 1988, n. 348), tali limiti sono stati elevati ciascuno di 5 mila miliardi (35 mila e 245 mila miliardi), delineandosi nel mercato una tendenza degli operatori verso i titoli pubblici a breve termine. Tale tendenza si è particolarmente evidenziata nei mesi di luglio e agosto, tanto che il disavanzo nei mesi citati è stato coperto per oltre il 50 per cento con emissioni di buoni ordinari del tesoro che hanno ridotto ad appena 7 mila 300 miliardi di lire il limite netto disponibile a fine agosto.

Prevedendo per i prossimi mesi difficoltà di collocazione di titoli a medio e lungo termine, nonché la necessità di fare ricorso ad emissioni di titoli a breve per la copertura soprattutto dei relativi disavanzi mensili, ragioni prudenziali inducono il Governo ad ampliare i limiti introdotti.

Si è pertanto predisposto il decreto-legge n. 412, ora sottoposto all'esame del Parlamento per la conversione in legge, che all'articolo 1 fissa in 55 mila miliardi di lire l'importo massimo di emissione dei buoni ordinari del tesoro, al netto di quelli

da rimborsare e in 265 mila miliardi di lire il limite massimo di circolazione dei buoni medesimi.

La I Commissione (Affari costituzionali) della Camera ha espresso, signor Presidente, onorevoli colleghi, parere favorevole circa la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza, di cui all'articolo 77 della Costituzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole rappresentante del Governo.

TARCISIO GITTI, Sottosegretario di Stato per il tesoro. Il Governo, signor Presidente, si associa alle considerazioni svolte dal relatore.

Dal verbale della Commissione rilevo che l'onorevole Barbieri ha sollevato una questione particolare in riferimento all'articolo 81 della Costituzione, ma il Governo ha ritenuto (ed è questo anche il parere della Commissione affari costituzionali) che di fronte ad una situazione di straordinaria necessità ed urgenza lo strumento per intervenire non potesse che essere il decreto-legge.

Per queste ragioni, il Governo chiede il voto favorevole dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento può intervenire un deputato per gruppo per non più di 15 minuti.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Tassi. Ne ha facoltà.

CARLO TASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, quello al nostro esame credo sia un caso clamoroso in cui è palese la carenza dei requisiti di necessità e di urgenza.

Lo stesso relatore ha parlato di ragioni prudenziali (ciò è naturale dal momento che appartiene ad un partito che dovrebbe essere quello del rigore) ed oggi chiede che il Governo sia autorizzato ad aumentare l'indebitamento e quindi l'inflazione della nostra povera economia nazionale.

Non ritengo che il decreto-legge in esame risponda ai requisiti di necessità e di

urgenza, ripeto, in quanto attraversiamo un periodo in cui le aste dei buoni del tesoro vanno male: dovrebbero semmai sussistere motivi di necessità e di urgenza per la chiusura di quei «buchi» che hanno provocato l'enorme dilagare dei buoni del tesoro, che sono tanto dilagati e dilaganti da non essere più collocabili sul mercato. Siamo quindi quasi al *redde rationem*.

In particolare, il fatto che non siano più collocabili i buoni del tesoro a medio e a lungo termine dovrebbe mettere in allarme il ministro del tesoro (che sta senz'altro telefonando per conoscere le ultime condizioni di vendita dei BOT sul mercato nazionale ed internazionale), perché, se già siamo a questo, bisogna trovare altre forme di finanziamento prima che anche i buoni a breve termine restino invenduti.

Ragioni di urgenza, di necessità, di prudenza, di capacità amministrativa e di governo militerebbero semmai in favore dell'emanazione di decreti-legge di segno completamente opposto. Si dovrebbe cercare di limitare l'emissione di buoni del tesoro, perseguendo in primo luogo la diminuzione delle spese attraverso l'eliminazione degli sperperi tipici di questo regime e, in secondo luogo, l'aumento delle entrate tramite la ricerca di altre fonti, visto che quelle finanziarie, come è documentato, servono esclusivamente all'aumento dell'inflazione.

I vostri Governi hanno consentito per anni che le banche, gli istituti e le società finanziarie detraessero dai redditi gli interessi mostruosi e da usuraio che leggi sbagliate permettevano di applicare ai prestiti concessi ai privati. Qui si sarebbe dovuto intervenire e in questo caso sarebbero esistiti i presupposti di necessità e di urgenza! Nel caso in esame è esattamente il contrario: il Governo avrebbe potuto e dovuto provvedere con un disegno di legge!

A ciò si aggiunga il problema del rispetto dell'articolo 81 della Costituzione. Da questi banche infatti si è sempre sostenuto che non potrà mai essere ritenuta urgente e necessaria una misura che violi in qualche modo la Carta costituzionale. Ma dell'aspetto relativo all'articolo 81 della

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Costituzione parlerà l'onorevole Barbieri, certamente meglio di quanto potrei fare io.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Barbieri. Ne ha facoltà.

SILVIA BARBIERI. Signor Presidente, siamo fermamente contrari al riconoscimento dei requisiti di necessità ed urgenza in ordine al provvedimento in esame. Abbiamo fatto sì che fosse oggetto di deliberazione dell'Assemblea ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento, perché riteniamo che esso configuri una ennesima e grave lesione della correttezza nei rapporti tra esecutivo e legislativo in materia di decretazione d'urgenza.

Il provvedimento eleva da 30 mila a 55 mila miliardi l'importo massimo delle emissioni nette dei buoni ordinari del tesoro e conseguentemente da 240 mila a 265 mila miliardi il tetto massimo dei titoli pubblici a breve in circolazione.

Ora, sia il regio decreto del 18 novembre 1923 (articolo 71) sia la legge 30 marzo 1981, n. 119 prevedono che tale importo massimo di emissione, nonché il limite massimo in circolazione debbano essere stabiliti con la legge che approva il bilancio dello Stato. Coerentemente tale limite era stato fissato a 30 mila miliardi dalla legge 11 marzo 1988, n. 79, e successivamente elevato a 35 mila miliardi in sede di assestamento del bilancio. Questo, onorevoli colleghi, avveniva il 1° agosto di quest'anno con la legge n. 348.

A poco più di un mese di distanza da tale provvedimento di assestamento, si viene ad invocare la necessità ed urgenza di andare quasi al raddoppio di quel tetto e si portano a giustificazione di questa esigenza — sono le parole della relazione che accompagna il decreto-legge — «le attuali tendenze dei mercati monetari e finanziari in Italia e all'estero».

In realtà, da circa un decennio i buoni ordinari del tesoro sono una delle usuali forme di copertura del disavanzo pubblico, proprio in relazione alla migliore propensione del mercato verso questo tipo di titolo; tanto che uno strumento nato per

il debito fluttuante è passato a coprire, in modo preponderante, il disavanzo strutturale dello Stato. È questo un fenomeno, per altro, che abbiamo visto stigmatizzare più volte dalla Corte dei conti, in particolare per le sue conseguenze sulla lievitazione della voce interessi.

Ci sembra quindi del tutto incongruo un aumento del tetto di queste dimensioni, che pure poteva essere previsto in sede di legge di assestamento del bilancio. Ci viene da pensare che non si siano fatti bene i conti allora, quando le tendenze del mercato erano comunque già ben note.

Ci sembra poi del tutto improprio — ed è questo che ci preoccupa maggiormente — elevare i limiti massimi di emissione e circolazione dei BOT con un decreto-legge, con ciò modificando con atto dell'esecutivo lo stesso bilancio dello Stato.

Si interviene con decreto su una materia di tale delicatezza, il bilancio dello Stato, da essere sottratta, a norma della Costituzione, alla stessa espressione diretta della sovranità popolare e da costituire in questi giorni il centro di tante preoccupazioni, giustamente espresse in quest'aula, a favore dell'introduzione del voto palese sulle leggi in materia di finanza pubblica!

Un elementare rispetto dell'articolo 77 della Costituzione e delle prerogative del Parlamento (rispetto che, per altro, il Governo ha da tempo abbandonato) avrebbe dovuto consigliare di seguire un'altra strada. Il sottosegretario Gitti diceva poc'anzi che il Governo avrebbe preferito ricorrere ad un provvedimento di legge ordinaria, ma che non ce n'era il tempo. Noi riteniamo invece che ciò sarebbe stato possibile. Ci risulta che non sarebbe stato difficile far fronte, nell'ambito del tetto previsto dalla legge di assestamento del bilancio, alle emissioni più imminenti di buoni ordinari del tesoro; e si sarebbe potuto intanto predisporre un provvedimento legislativo di variazione del bilancio e sottoporlo subito alla Camera. Ci sono precedenti in questo senso: nel 1985 in soli tre giorni entrambe le Camere hanno varato la legge relativa all'anticipazione straordinaria di tesoreria.

È quindi una strada che si poteva e si

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

doveva imboccare. Ma il vizio e la deformazione della prevaricazione sul Parlamento hanno ancora una volta fatto aggio sulla correttezza costituzionale, e questa volta toccando il bilancio dello Stato. A questo vizio, a questa deformazione noi ci opponiamo con fermezza; lo facciamo con tanta maggiore convinzione in un momento teso e delicato come l'attuale; chiediamo pertanto ai colleghi di riflettere su questa ennesima forzatura del dettato costituzionale e di seguirci nel voto contrario al riconoscimento dei requisiti di urgenza a questo decreto (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Mellini. Ne ha facoltà.

MAURO MELLINI. Signor Presidente, credo che ci sia veramente da rattristarsi nel constatare che la maggioranza ritiene che nel decreto-legge in esame sussistano i requisiti di cui all'articolo 77 della Costituzione, che non sono soltanto quelli della necessità e dell'urgenza, ma anche quello della provvisorietà del provvedimento.

In questo caso la provvisorietà riguarderebbe niente meno che la modifica di una norma della legge di bilancio, che pone un limite alla circolazione dei buoni ordinari del tesoro. Con decreto-legge il Governo autorizza se stesso a non osservare le norme della legge di bilancio! Il bilancio o una norma di esso viene adottata per decreto-legge! Non è violata soltanto la Costituzione; basterebbe rammentare che la legge n. 100 del 1926, la legge Rocco, poneva — vivaddio — un espresso divieto al potere esecutivo di emanare norme giuridiche in materia di bilancio. Si riservavano al Parlamento, sia pure al Parlamento dell'epoca (che fino al 1938 ancora aveva il voto a scrutinio segreto), le norme in materia di bilancio, con una chiarezza ed una precisione che siamo ormai abituati a lasciarci dietro le spalle.

Gli abusi che quotidianamente si compiono in materia di decreti-legge, utilizzando questo strumento per materie nelle quali dovrebbe essere escluso — essendo

inconcepibile che queste vengano regolate in tal modo —, e la abituale deformazione di ogni norma e di ogni regola del gioco la dicono lunga sulle gravi decisioni che stiamo per prendere.

A tale riguardo qualcuno ritiene che basti far riferimento ad alcune categorie di leggi perché tutto sia sistemato, ad esempio per quanto riguarda le modalità di votazione. Stiamo diventando totalmente incapaci di osservare qualunque regola del gioco, anche quelle che dovrebbero risultare più chiare; immaginiamoci cosa succederà domani, di fronte a regole volutamente e artatamente confuse, tali da determinare poteri arbitrari! Immaginiamoci in tali condizioni quali remore e quali forme di salvaguardia potranno esserci per l'Assemblea, per i singoli deputati e per il Parlamento nel suo complesso!

Fatte queste considerazioni, ritengo che sia necessario cominciare ad esercitare il nostro diritto di deputati, che al contempo è anche un dovere, di vedere osservate le regole del gioco da parte del Governo e di impedire che siano violate le norme costituzionali.

In questa situazione, non c'è altro da fare che negare la sussistenza dei presupposti di necessità ed urgenza per la conversione di questo decreto-legge, e — lo ripeto — negare la provvisorietà del provvedimento stesso. È assurdo, infatti, ritenere che il tetto per la circolazione dei BOT possa essere considerato oggetto di un provvedimento a carattere provvisorio, con il quale il Governo si autorizza provvisoriamente, appunto, a violare i limiti posti a tale riguardo.

Non credo vi sia altro da dire in proposito. Se vogliamo aggiungere un'altra tessera al mosaico di abituali violazioni delle Costituzione e in particolare di quella norma fondamentale relativa ai limiti posti al potere esecutivo riguardo alla funzione legislativa, facciamolo pure, colleghi! Ma stiamo attenti, perché imbocchiamo una strada dalla quale non c'è più ritorno! (*Applausi dei deputati del gruppo federalista europeo*).

PRESIDENTE. Nessuno altro chie-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

dendo di parlare, passiamo alla votazione.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione segreta, mediante procedimento elettronico, sulla dichiarazione di esistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione per l'adozione del decreto-legge n. 412 del 1988, di cui al disegno di legge di conversione n. 3177.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Presenti e votanti	508
Maggioranza	255
Voti favorevoli	284
Voti contrari	224

(La Camera approva).

(Presiedeva il Presidente Leonilde Iotti).

Hanno preso parte alla votazione:

Aglietta Maria Adelaide
 Agrusti Michelangelo
 Aiardi Alberto
 Alagna Egidio
 Alberini Guido
 Alborghetti Guido
 Alessi Alberto
 Alinovi Abdon
 Altissimo Renato
 Amalfitano Domenico
 Amato Giuliano
 Amodeo Natale
 Andò Salvatore
 Andreoli Giuseppe
 Andreoni Giovanni
 Angelini Giordano
 Angelini Piero
 Angeloni Luana
 Angius Gavino
 Aniasi Aldo
 Anselmi Tina
 Antonucci Bruno

Armellin Lino
 Arnaboldi Patrizia
 Artese Vitale
 Artioli Rossella
 Astone Giuseppe
 Astori Gianfranco
 Augello Giacomo Sebastiano
 Auleta Francesco
 Azzaro Giuseppe

Baghino Francesco Giulio
 Balbo Laura
 Balestracci Nello
 Balzamo Vincenzo
 Barbalace Francesco
 Barbera Augusto Antonio
 Barbieri Silvia
 Bargone Antonio
 Baruffi Luigi
 Barzanti Nedo
 Bassanini Franco
 Bassi Montanari Franca
 Battaglia Adolfo
 Battaglia Pietro
 Battistuzzi Paolo
 Becchi Ada
 Beebe Tarantelli Carole Jane
 Bellocchio Antonio
 Benevelli Luigi
 Bernasconi Anna Maria
 Bernocco Garzanti Luigina
 Berselli Filippo
 Bertoli Danilo
 Bertone Giuseppina
 Bevilacqua Cristina
 Biafora Pasqualino
 Bianchi Fortunato
 Bianchi Beretta Romana
 Bianchini Giovanni
 Bianco Gerardo
 Biasci Mario
 Binelli Gian Carlo
 Binetti Vincenzo
 Biondi Alfredo
 Bisagno Tommaso
 Boato Michele
 Bonetti Andrea
 Bonfatti Pains Marisa
 Bonferroni Franco
 Bordon Willer
 Borghini Gianfrancesco
 Borgoglio Felice

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Borra Gian Carlo
Borri Andrea
Bortolami Benito Mario
Bortolani Franco
Boselli Milvia
Breda Roberta
Brescia Giuseppe
Brocca Beniamino
Brunetto Arnaldo
Bruni Francesco
Bruni Giovanni
Bruno Paolo
Bruzzani Riccardo
Bubbico Mauro
Buffoni Andrea
Bulleri Luigi
Buonocore Vincenzo

Caccia Paolo Pietro
Cafarelli Francesco
Calderisi Giuseppe
Calvanese Flora
Camber Giulio
Campagnoli Mario
Cannelonga Severino Lucano
Capacci Renato
Capecchi Maria Teresa
Cappiello Agata Alma
Capria Nicola
Caprili Milziade
Caradonna Giulio
Cardetti Giorgio
Cardinale Salvatore
Carelli Rodolfo
Caria Filippo
Carrus Nino
Casati Francesco
Casini Carlo
Casini Pier Ferdinando
Castagnetti Guglielmo
Castagnetti Pierluigi
Castagnola Luigi
Castrucci Siro
Cavagna Mario
Caveri Luciano
Cavicchioli Andrea
Cavigliasso Paola
Ceci Bonifazi Adriana
Cederna Antonio
Cellini Giuliano
Cerofolini Fulvio
Ceruti Gianluigi

Cerutti Giuseppe
Chella Mario
Cherchi Salvatore
Chiriano Rosario
Ciabarra Vincenzo
Ciafardini Michele
Ciaffi Adriano
Ciampaglia Alberto
Ciccardini Bartolo
Cicerone Francesco
Cicone Vincenzo
Ciliberti Franco
Cimmino Tancredi
Ciocchi Carlo Alberto
Ciocchi Lorenzo
Ciocia Graziano
Cipriani Luigi
Civita Salvatore
Cobellis Giovanni
Colombini Leda
Coloni Sergio
Colucci Francesco
Conte Carmelo
Conti Laura
Contu Felice
Cordati Rosaia Luigia
Corsi Umberto
Costa Alessandro
Costa Silvia
Costi Silvano
Cresco Angelo Gaetano
Crippa Giuseppe
Cristofori Nino
Cristoni Paolo
Curci Francesco
Cursi Cesare

D'Acquisto Mario
D'Addario Amedeo
D'Aimmo Florindo
Dal Castello Mario
D'Alia Salvatore
D'Amato Carlo
d'Amato Luigi
D'Ambrosio Michele
d'Aquino Saverio
Darida Clelio
De Carli Francesco
De Carolis Stelio
Degennaro Giuseppe
De Julio Sergio
Del Bue Mauro

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Del Mese Paolo
Del Pennino Antonio
De Luca Stefano
Demitry Giuseppe
Diaz Annalisa
Diglio Pasquale
Dignani Grimaldi Vanda
Di Pietro Giovanni
Di Prisco Elisabetta
Donazzon Renato
Duce Alessandro
Dutto Mauro

Ermelli Cupelli Enrico

Facchiano Ferdinando
Faccio Adele
Fachin Schiavi Silvana
Fagni Edda
Farace Luigi
Faraguti Luciano
Fausti Franco
Felissari Lino Osvaldo
Ferrandi Alberto
Ferrara Giovanni
Ferrari Bruno
Ferrari Marte
Ferrari Wilmo
Ferrarini Giulio
Fiandrotti Filippo
Filippini Giovanna
Fincato Laura
Fini Gianfranco
Finocchiaro Fidelbo Anna Maria
Fiori Publio
Fiorino Filippo
Forlani Arnaldo
Forleo Francesco
Fornasari Giuseppe
Foschi Franco
Foti Luigi
Fracchia Bruno
Francese Angela
Franchi Franco
Frasson Mario
Fumagalli Carulli Battistina

Gabbuggiani Elio
Galante Michele
Galasso Giuseppe
Galli Giancarlo
Galloni Giovanni

Garavaglia Mariapia
Garavini Andrea Sergio
Gaspari Remo
Gasparotto Isaia
Gei Giovanni
Gelli Bianca
Gelpi Luciano
Geremicca Andrea
Ghezzi Giorgio
Ghinami Alessandro
Gitti Tarcisio
Gorgoni Gaetano
Gottardo Settimo
Grilli Renato
Grillo Luigi
Grillo Salvatore
Grippi Ugo
Guarino Giuseppe
Guerzoni Luciano
Guidetti Serra Bianca
Gullotti Antonino
Gunnella Aristide

Labriola Silvano
Lamorte Pasquale
Latteri Ferdinando
Lauricella Angelo
La Valle Raniero
Lavorato Giuseppe
Leccisi Pino
Lenoci Claudio
Levi Baldini Natalia
Lia Antonio
Lo Cascio Galante Gigliola
Lodi Faustini Fustini Adriana
Lodigiani Oreste
Loiero Agazio
Lo Porto Guido
Lucchesi Giuseppe
Lucenti Giuseppe
Lusetti Renzo

Macaluso Antonino
Maccheroni Giacomo
Macciotta Giorgio
Maceratini Giulio
Magri Lucio
Mainardi Fava Anna
Malfatti Franco Maria
Malvestio Piergiovanni
Mammone Natia
Manfredi Manfredo

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Mangiapane Giuseppe
Manna Angelo
Mannino Antonino
Manzolini Giovanni
Marri Germano
Martinazzoli Fermo Mino
Martini Maria Eletta
Martino Guido
Martuscelli Paolo
Masina Ettore
Masini Nadia
Massano Massimo
Mastella Mario Clemente
Mastrantuono Raffaele
Mastrogiacomo Antonio
Matarella Sergio
Matteoli Altero
Matulli Giuseppe
Mazza Dino
Mazzone Antonio
Mazzuconi Daniela
Medri Giorgio
Meleleo Salvatore
Melillo Savino
Mellini Mauro
Mennitti Domenico
Mensurati Elio
Menziatti Pietro Paolo
Merloni Francesco
Merolli Carlo
Michelini Alberto
Migliasso Teresa
Milani Gian Stefano
Minozzi Rosanna
Minucci Adalberto
Modugno Domenico
Mombelli Luigi
Monaci Alberto
Monello Paolo
Mongiello Giovanni
Montali Sebastiano
Montanari Fornari Nanda
Montecchi Elena
Montessoro Antonio
Moroni Sergio
Motetta Giovanni
Mundo Antonio

Nania Domenico
Napoli Vito
Nappi Gianfranco
Nardone Carmine

Natta Alessandro
Nenna D'Antonio Anna
Nerli Francesco
Nicolini Renato
Nicotra Benedetto Vincenzo
Noci Maurizio
Novelli Diego
Nucara Francesco
Nucci Mauro Anna Maria

Orciari Giuseppe
Orlandi Nicoletta
Orsenigo Dante Oreste
Orsini Bruno
Orsini Gianfranco

Pacetti Massimo
Paganelli Ettore
Paietta Gian Carlo
Pallanti Novello
Palmieri Ermenegildo
Pandolfi Filippo Maria
Pannella Marco
Parigi Gastone
Parlato Antonio
Pascolat Renzo
Patria Renzo
Pavoni Benito
Pedrazzi Cipolla Annamaria
Pellegatti Ivana
Pellicanò Gerolamo
Pellizzari Gianmario
Perani Mario
Perrone Antonino
Petrocelli Edilio
Picchetti Santino
Piccoli Flaminio
Piermartini Gabriele
Pietrini Vincenzo
Pinto Roberta
Pintor Luigi
Piredda Matteo
Piro Franco
Pisanu Giuseppe
Pisicchio Giuseppe
Poli Gian Gaetano
Poli Bortone Adriana
Polidori Enzo
Polverari Pierluigi
Portatadino Costante
Poti Damiano
Prandini Onelio

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Principe Sandro
Procacci Annamaria
Provantini Alberto
Pujia Carmelo
Pumilia Calogero

Quarta Nicola
Quercini Giulio

Rabino Giovanni Battista
Radi Luciano
Raffaelli Mario
Rais Francesco
Rauti Giuseppe
Ravaglia Gianni
Ravasio Renato
Rebecchi Aldo
Rebulla Luciano
Recchia Vincenzo
Reina Giuseppe
Renzulli Aldo Gabriele
Ricci Franco
Ricciuti Romeo
Ridi Silvano
Riggio Vito
Righi Luciano
Rinaldi Luigi
Rivera Giovanni
Rizzo Aldo
Rocelli Gian Franco
Rodotà Stefano
Rognoni Virginio
Rojch Angelino
Romani Daniela
Romita Pier Luigi
Ronzani Gianni Wilmer
Rosini Giacomo
Rossi Alberto
Rossi di Montelera Luigi
Rubbi Emilio
Rubinacci Giuseppe
Russo Ferdinando
Russo Franco
Russo Raffaele
Russo Vincenzo
Russo Spena Giovanni
Rutelli Francesco

Sacconi Maurizio
Samà Francesco
Sanese Nicolamaria
Sanfilippo Salvatore

Sangalli Carlo
Sanguineti Mauro
Sanna Anna
Sannella Benedetto
Santonastaso Giuseppe
Santoro Italice
Santuz Giorgio
Sapienza Orazio
Saretta Giuseppe
Sarti Adolfo
Savino Nicola
Savio Gastone
Sbardella Vittorio
Scàlfaro Oscar Luigi
Scarlato Guglielmo
Schettini Giacomo Antonio
Scotti Virginio
Segni Mariotto
Senaldi Carlo
Serafini Anna Maria
Serafini Massimo
Serra Gianna
Serrentino Pietro
Servello Francesco
Signorile Claudio
Silvestri Giuliano
Soave Sergio
Soddu Pietro
Solaroli Bruno
Sorice Vincenzo
Sospiri Nino
Spini Valdo
Stefanini Marcello
Stegagnini Bruno
Sterpa Egidio
Strada Renato
Strumendo Lucio

Taddei Maria
Tagliabue Gianfranco
Tamino Gianni
Tancredi Antonio
Tarabini Eugenio
Tassi Carlo
Tassone Mario
Tatarella Giuseppe
Tealdi Giovanna Maria
Teodori Massimo
Tesini Giancarlo
Testa Antonio
Testa Enrico
Tognoli Carlo

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Toma Mario
 Torchio Giuseppe
 Trabacchi Felice
 Trabacchini Quarto
 Travaglini Giovanni
 Tremaglia Mirko

Umidi Sala Neide Maria
 Urso Salvatore
 Usellini Mario

Vairo Gaetano
 Valensise Raffaele
 Vazzoler Sergio
 Vecchiarelli Bruno
 Veltroni Valter
 Vesce Emilio
 Violante Luciano
 Viscardi Michele
 Visco Vincenzo
 Viti Vincenzo
 Vito Alfredo
 Volponi Alberto

Zamberletti Giuseppe
 Zambon Bruno
 Zampieri Amedeo
 Zangheri Renato
 Zaniboni Antonino
 Zanone Valerio
 Zarro Giovanni
 Zavettieri Saverio
 Zevi Bruno
 Zolla Michele
 Zoppi Pietro
 Zuech Giuseppe

Sono in missione:

Andreotti Giulio
 Colombo Emilio
 Del Donno Olindo
 Ebner Michl
 Formigoni Roberto
 Fracanzani Carlo
 Lattanzio Vito
 Mitolo Andrea
 Scovacricchi Martino
 Trantino Vincenzo

Seguito della discussione della proposta di modificazione del regolamento: Proposta di modificazione dell'articolo 49 (doc. II, n. 16).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione della proposta di modificazione dell'articolo 49 del regolamento.

Ricordo che la discussione sulle linee generali è stata conclusa nella seduta del 30 settembre scorso.

Onorevoli colleghi, era mia intenzione, per la verità, di far sì che si potesse disporre dei documenti stampati relativi alle risultanze dei lavori della Giunta per il regolamento, in modo che ogni collega potesse averne una copia. Questo però ci porterebbe a rinviare almeno a domani mattina la discussione su tale materia (*Commenti del deputato Franco Russo*). Vista l'eccitazione che mi pare esista su questo tema, è bene però che esso sia affrontato stasera.

A tal fine sospendo la seduta, allo scopo di poter disporre almeno in parte dei documenti ciclostilati e quindi affrontare la discussione prevista dall'ordine del giorno della seduta odierna.

**La seduta, sospesa alle 19,35,
 è ripresa alle 20,20.**

PRESIDENTE. Avverto che sono state presentate le seguenti due proposte di sospendere i lavori a norma dell'articolo 41 del regolamento:

«La Camera,

di fronte alla decisione della maggioranza della Giunta di impedire il voto dell'Assemblea su proposte di membri della Camera,

delibera

la sospensione dei propri lavori a norma dell'articolo 41 del regolamento.

«Minucci, Ferrara, Violante, Alborghetti, Rodotà».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

«La Camera,

considerato che la presentazione dei principi emendativi relativi alla riforma regolamentare introduce una nuova ulteriore fase di discussione generale,

sospende

la discussione medesima, ai sensi dell'articolo 41 del regolamento, in attesa che la Giunta del regolamento possa sottoporre un più organico e completo documento di riforma.

«Lo Porto, Baghino, Franchi, Mennitti, Manna, Rauti, Mazzone, Tassi, Fini, Servello, Valensise».

Onorevoli colleghi, tralascio le argomentazioni, diverse tra loro e per altro discutibili, contenute nei due documenti di cui ho dato lettura. In entrambi però si propone di sospendere i lavori a norma dell'articolo 41 del regolamento. Si tratterebbe pertanto di un rinvio dei nostri lavori, che potrebbero riprendere domani pomeriggio.

Se non vi sono obiezioni...

SILVANO LABRIOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Onorevole Labriola, intende opporsi a questa proposta?

SILVANO LABRIOLA. No, Presidente, intendo dichiarare che siamo d'accordo con la sua decisione, trattandosi...

MARCO PANNELLA. Anche sulle motivazioni?

SILVANO LABRIOLA. ...trattandosi di un puro e semplice rinvio deliberato dal Presidente, il che implica il non accoglimento delle motivazioni alla base delle due richieste avanzate.

PRESIDENTE. Onorevole Labriola, mi auguro che, una volta accolta la proposta

di sospendere i nostri lavori fino a domani pomeriggio, nel frattempo le questioni si chiariscano.

MAURO MELLINI. La decisione è dell'orologio!

FRANCO RUSSO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO RUSSO. Presidente, non riesco a comprendere se, deliberando sulla proposta di rinvio, sia possibile scindere le motivazioni con le quali è richiesto dalla decisione di concederlo.

Vorrei capire se, nel caso in cui la Camera si aggiorni a domani pomeriggio, la Giunta presenterà un suo elaborato, utilizzando a tal fine questo tempo, o se ci ritroveremo, dopo aver rinviato la discussione di ventiquattr'ore, di fronte a questi stessi principi emendativi.

Quando, poc'anzi, è stata data lettura dei due documenti presentati, mi è sembrato di capire che si riteneva necessario, almeno da parte degli estensori di uno di essi, che la Giunta lavorasse ancora domani per riformulare taluni principi che non recepivano in maniera corretta alcuni emendamenti. Mi riferisco, in particolare modo, al principio n. 1, del cui contenuto ho potuto prendere visione solo adesso. Vorrei che lei fornisse, signor Presidente, un chiarimento a tutta l'Assemblea.

PRESIDENTE. Purtroppo l'Assemblea non ha ancora preso visione delle decisioni della Giunta per il regolamento: non tutti i colleghi, infatti, hanno a disposizione la copia dei principi riassuntivi delle proposte di modifica presentate al testo della Giunta, poiché le copie stampate non sono in numero sufficiente.

Comunque, prima di condannare le scelte della Giunta per il regolamento, credo sia il caso di valutarle. Il Presidente si limita semplicemente a sottolineare che la richiesta di rinvio dei nostri lavori è stata avanzata a norma dell'articolo 41 del regolamento.

Poiché non vi sono obiezioni, può rima-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

nere stabilito che il dibattito è rinviato alla seduta di domani pomeriggio.

(Così rimane stabilito).

Assegnazione di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nella seduta del 20 luglio 1988 è stato assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede legislativa, il progetto di legge n. 3000.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge FIORI «Regolamentazione delle qualifiche ad esaurimento delle amministrazioni dello Stato» (1825) *(con parere della V e della XI Commissione)*, ver-tente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Annuncio di interrogazioni, di interpellanze e di mozioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni, interpel-

lanze e mozioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Mercoledì 5 ottobre 1988, alle 16:

1. — *Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.*

2. — *Seguito della discussione della proposta di modificazione del regolamento:*

Proposta di modificazione dell'articolo 49 (doc. II, n. 16).

— *Relatore: Ciaffi.*

La seduta termina alle 20,25.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI

DOTT. CESARE BRUNELLI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
PROF. TEODOSIO ZOTTA

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Resoconti alle 22,30.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE
E MOZIONI ANNUNZiate****INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

SILVESTRI, CASTAGNETTI PIERLUIGI, CILIBERTI, LUSETTI, REBULLA E ARTESE. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — in relazione alla trasmissione televisiva della partita di calcio Milan-Inter, effettuata da Italia 1 domenica 25 settembre 1988 alle ore 20,30 — il sistema di distribuzione adottato per realizzare la trasmissione su scala nazionale a solo mezz'ora di distanza dall'avvenimento (programmato per le ore 20).

Gli interroganti chiedono di conoscere l'esistenza e il contenuto di eventuali autorizzazioni ministeriali relative all'installazione degli impianti da parte di Telespazio e all'utilizzazione volta per volta degli impianti medesimi.

Gli interroganti chiedono infine una valutazione del ministro in ordine alla legalità di questo comportamento alla stregua dell'articolo 3 della legge n. 10 del 1985 e delle ripetute indicazioni della Corte costituzionale. (5-00938)

CHERCHI, MONTESSORO E CICE-RONE. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere — premesso che

a) i risultati della consultazione referendaria sull'energia nucleare rendono necessaria la dismissione della partecipazione italiana all'impresa Superphenix;

b) stanno per scadere i termini per l'assunzione di decisioni sui nuovi contributi finanziari di parte italiana alla stessa impresa —:

1) quali iniziative abbia assunto o intenda assumere ai fini della dismissione della partecipazione italiana all'impresa Superphenix;

2) quali direttive intenda impartire perché l'Enel non assuma nessun nuovo impegno di spesa nell'ambito della stessa impresa. (5-00939)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

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

anche quest'anno la situazione scolastica in provincia di Vicenza si presenta critica e coinvolge le responsabilità dell'ente locale, della struttura tecnico-amministrativa del provveditorato e dello stesso ruolo del provveditore;

il consiglio scolastico provinciale di Vicenza ha espresso una severa critica circa la qualità dei rapporti fra l'ente locale e l'amministrazione scolastica anche in relazione ai problemi della funzionalità dell'edilizia scolastica;

un folto gruppo di genitori dell'asilo nido dei ferrovieri ha rinnovato una dura critica per la grave situazione che permane negli asili nido e nelle scuole materne;

all'istituto tecnico commerciale Fusineri, la classe 4^a ha cominciato l'anno scolastico senza insegnanti: in due settimane solo 10 ore di lezione e agli studenti che reclamavano il provveditore rispondeva assurdamente che le nomine erano già state fatte e che il personale docente non risultava mancare;

la CGIL vicentina ha pubblicato un documento di argomentate denunce circa lo stato di disorganizzazione e di inefficienza del provveditorato di Vicenza, che stanno provocando grande disagio agli studenti e alle loro famiglie, ai docenti e a tutti gli operatori della scuola —:

se intende promuovere e partecipare ad un incontro a Vicenza con gli organi collegiali della scuola del Vicentino, gli enti locali, l'associazione studenti, i sindacati e i parlamentari. (4-08722)

BATTISTUZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che

l'articolo 5 della legge 25 febbraio 1987, n. 67 (con la quale è stata rinnovata la legge 5 agosto 1981, n. 416, recante disciplina delle imprese editrici e provvidenze per l'editoria), ha stabilito che le amministrazioni statali e gli enti pubblici non territoriali, esclusi quelli economici, sono tenuti a destinare alla pubblicità su quotidiani e periodici una quota non inferiore al 50 per cento delle spese per la pubblicità iscritte in uno specifico capitolo istituito nel proprio bilancio, al quale imputare tutte le spese comunque afferenti alla pubblicità;

per l'anno 1988, per quanto riguarda le amministrazioni statali, soltanto i servizi informazioni editoria e PLAS della Presidenza del Consiglio dei ministri, la sanità, i beni culturali, la difesa, la Guardia di finanza, l'amministrazione autonoma delle poste e l'azienda di Stato per i servizi telefonici hanno stabilito stanziamenti per la pubblicità —:

per quali ragioni le altre amministrazioni statali e, in particolare, quelle che come l'ambiente, il turismo, il commercio estero, l'industria, i trasporti ecc. tramite un'adeguata campagna pubblicitaria potrebbero meglio perseguire i propri fini istituzionali, non vi hanno provveduto, risultando i relativi capitoli di bilancio della pubblicità istituiti soltanto per memoria. (4-08723)

BATTISTUZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

in data 26 aprile 1988 il Ministero dei lavori pubblici, Direz. gen. affari generali e personale, ha inviato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Direzione generale delle informazioni dell'editoria e della PLAS, un progetto pubblicitario di massima per la campagna per la sicurezza stradale, presentato a norma

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

dell'articolo 5 della legge 25 febbraio 1987, n. 67, con la quale è stata rinnovata la legge 5 agosto 1981, n. 416, recante disciplina delle imprese editrici e provvidenze per l'editoria;

al citato progetto pubblicitario è stato allegato l'elenco degli incarichi di pubblicità tabellare da assegnare a 58 testate;

delle 58 testate indicate soltanto due risultano essere quotidiani a diffusione nazionale - dei quali uno indipendente, *Il Messaggero*, e l'altro, *l'Umanità*, organo del Partito Socialista Democratico Italiano - mentre le rimanenti riguardano, in numero esiguo, quotidiani che possono considerarsi al massimo a carattere regionale e periodici di una qualche diffusione e, in numero preponderante, stampa a carattere strettamente locale o destinata a particolari e ristrette categorie di lettori -:

in base a quali criteri è stato predisposto l'elenco degli incarichi di pubblicità e se non si ritenga necessario procedere alla sua riformulazione, rivolgendosi a testate e altri *media* che possano meglio soddisfare le esigenze della campagna per la sicurezza stradale che interessa la gran parte della collettività. Trattandosi di denaro pubblico occorre evitare di rivolgersi a modesti organi di stampa che non sono in grado per loro natura di raggiungere in maniera soddisfacente i soggetti interessati o a quotidiani e periodici appartenenti ad organizzazioni politiche e sindacali per i quali la concessione di risorse economiche rivestirebbe più le caratteristiche della sovvenzione che quella del compenso per un particolare servizio destinato agli utenti della strada. (4-08724)

BATTISTUZZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere - premesso che

l'articolo 6 della legge 25 febbraio 1987, n. 67 (con la quale è stata rinnovata la legge 5 agosto 1981, n. 416, recante disciplina delle imprese editrici e

provvidenze per l'editoria) ha stabilito che le regioni, le province, i comuni con più di 20 mila abitanti, e loro consorzi, le aziende municipalizzate e le unità sanitarie locali che gestiscono servizi per più di 40 mila abitanti, devono pubblicare in estratto su almeno due giornali quotidiani aventi particolare diffusione nel territorio di competenza, nonché su almeno un quotidiano a diffusione nazionale e su un periodico, i rispettivi bilanci;

l'estratto deve essere compilato secondo un modello stabilito con decreto del Presidente della Repubblica entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge;

sino al momento presente, e cioè a oltre un anno e mezzo dalla entrata in vigore della legge (10 marzo 1987), il citato decreto del Presidente della Repubblica non è stato ancora emanato, per cui, mancando il « modello », gli estratti dei bilanci degli enti pubblici in questione non possono essere pubblicati -:

quali sono le cause della mancata predisposizione del modello e della mancata emanazione del relativo decreto del Presidente della Repubblica e se, comunque, non si ritenga opportuno e necessario prendere le iniziative del caso affinché il decreto del Presidente della Repubblica stesso venga emanato con la massima sollecitudine, affinché finalmente possa diventare operativa la fondamentale norma di legge che ha stabilito la pubblicità dei bilanci degli enti pubblici. (4-08725)

NICOTRA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non intende sollecitare il comando dei servizi sanitari dell'esercito per disporre la revisione del giudizio di idoneità militare del giovane Puzzo Raffaele classe 1969 nato a Siracusa il quale soffre di *shock* anafilattico cioè allergia da farmaci avendo avuto un edema della glottide durante un intervento chirurgico come risulta dalle cartelle cliniche ospedaliere, per cui sottoporlo al servizio di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

leva diventa un serio rischio per la salute del giovane e per la responsabilità dell'esercito. (4-08726)

ROCELLI E ARMELLIN. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso

che a seguito di sfratto esecutivo, in data 20 gennaio 1986, la sezione circoscrizionale del lavoro di Venezia è stata trasferita e dopo varie peripezie, durate due anni e mezzo, finalmente, in data 14 luglio 1988, venivano consegnati nuovi ed adeguati locali procurati, così come vuole la legge, dal comune di Venezia;

che attualmente avendo già stipulato i contratti dei servizi per l'uso, la sezione circoscrizionale opera in tale nuova sede con soddisfazione dell'utenza e dei dipendenti;

che nei giorni scorsi si è avuta notizia di un « ripensamento » dell'amministrazione comunale conseguente a pressioni del Ministero della pubblica istruzione che ritenendo i locali acquisiti « illegittimamente sottratti » all'Istituto d'Arte di Venezia ha minacciato di promuovere un'azione legale contro il comune di Venezia anche a livello penale;

che il conseguente nuovo e oneroso trasloco dovrebbe avvenire entro il 10 ottobre 1988 in locali inadeguati rispetto allo standard fissato per obbligo ai comuni;

che il direttore dell'Ufficio Provinciale del lavoro, sulla scorta di una pesante esperienza come quella solo sommariamente descritta, ha già comunicato all'Assessore al Patrimonio del comune di Venezia che i locali sostitutivi che si vorrebbero affidare « sono risultati assolutamente inadeguati e che l'Ufficio del Lavoro non è più disponibile, dopo tre anni circa, a soluzioni precarie considerata la necessità di dar corso alla riforma per la nuova organizzazione del mercato del Lavoro venendo incontro così alle aspettative dei disoccupati » —:

se non intende intervenire con urgenza ed autorità presso il comune di

Venezia al fine di assicurare adeguata sede agli Uffici della circoscrizione del lavoro di Venezia, preso atto anche dei nuovi più onerosi e delicati interventi assegnati all'ufficio in ordine al controllo del mercato del lavoro. (4-08727)

ROCELLI E ARMELLIN. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che

Venezia costituisce essa stessa, nella sua interezza, un prezioso bene culturale da conservare;

è oggetto di attenzione di studiosi di tutto il mondo;

possiede ricchissime dotazioni monumentali, museali, archivistiche e bibliografiche;

è sede di ben otto soprintendenze ai beni culturali, di mostre e manifestazioni artistiche a livello nazionale ed internazionale, di un Istituto universitario di Architettura e, tra l'altro, di una Facoltà di Lettere e Filosofia con dipartimenti di Restauro e di Storia e Critica delle Arti;

l'Università degli Studi di Venezia ha già richiesto la trasformazione della Facoltà di Chimica Industriale in Facoltà di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali, con i seguenti corsi di laurea:

a) Chimica industriale (già attivato);

b) Scienze ambientali (già istituito);

c) Scienze dell'Informazione (già richiesto);

tale richiesta ha molte e significative motivazioni sia di tipo didattico e scientifico, che di tipo territoriale e cittadino;

l'istituzione di tale corso rafforzerebbe il polo scientifico dell'Ateneo ca'foscarino permettendo un interessante ed indispensabile interazione con gli altri due corsi scientifici ed in particolare con

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

quello di Scienze Ambientali, ma anche con altre Facoltà esistenti;

dal punto di vista territoriale tale corso sarebbe il primo nelle università della Regione Veneto;

mediamente, ogni anno, vi hanno sede più di 50 congressi internazionali;

anche in armonia con la legge speciale per Venezia, l'iniziativa dovrebbe aiutare la città lagunare a proiettarsi in un futuro che la veda inserita nella società moderna, con funzioni peraltro del tutto compatibili con il rigoroso rispetto della sua struttura storica, accogliendo l'informatica come infrastruttura tecnologica di base per quelle produzioni di beni immateriali che sempre più dovranno caratterizzare correttamente la « nuova Venezia » città dell'uomo, viva per arte, cultura e lavoro;

una proposta relativa al corso di laurea in conservazione dei beni culturali era già stata accolta nella prima formulazione del piano per le Università presentato dal Ministro della pubblica istruzione, mentre non compariva quella relativa al corso di laurea in Scienze dell'Informazione —:

se non intenda il ministro confermare nella formulazione definitiva del citato piano l'istituzione presso la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università degli Studi di Venezia del corso di laurea in Conservazione dei beni culturali ed includere, accolte le premesse, la proposta dell'Università degli Studi di Venezia di trasformazione della Facoltà di Chimica Industriale in Facoltà di Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali, istituendo, accanto al già attivato corso di laurea in Chimica Industriale ed al già istituito corso di laurea in Scienze Ambientali, anche il corso di laurea in Scienze dell'informazione. (4-08728)

VAZZOLER, D'AMATO CARLO E SCOTTI VIRGINIO. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che

da anni la comunità italiana di Montreal (Canada) poteva fruire di pro-

grammi televisivi RAI, con l'importante scopo di non solo fare informazione ma altresì mantenere vivi i contatti tra gli italo-canadesi di Montreal e l'Italia;

questi programmi, nonostante gli impegni presi dai responsabili RAI, da qualche mese vengono proposti sotto forma di televisione a pagamento;

la comunità italiana di Montreal ha manifestato la propria disapprovazione per questo stato di cose, sia nei riguardi del console italiano di Montreal, sia in Parlamento canadese attraverso i parlamentari di origine italiana;

una politica del governo italiano nei riguardi delle comunità italiane presenti nei diversi paesi del mondo dovrebbe essere improntata innanzitutto ad alimentare i rapporti di informazione e di scambi culturali;

non risulta né serio né produttivo che la RAI si serva di intermediari di comodo per svolgere il proprio compito di istituzione pubblica, scontrandosi con i reali scopi di una informazione democratica —:

perché la RAI abbia introdotto l'innovazione di proporre i propri programmi, alla TV di Montreal, a pagamento;

quali iniziative intende prendere per il ripristino della fornitura gratuita dei programmi informativi RAI alla comunità italiana di Montreal onde mantenere vivi i legami tra quegli italiani che qualche decennio fa sono stati costretti all'emigrazione dalla Patria d'origine. (4-08729)

PROCACCI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'interno.* — Per sapere — premesso che

l'amministrazione comunale di Acquafondata (FR) ha autorizzato un privato, Benito Stirpe, ad istituire, su tutto il territorio del comune e per la durata di anni sei, un'azienda faunistico-venatoria, ai sensi della legge della regione Lazio n. 40 del 14 settembre 1982; la con-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

cessione è stata sancita con decreto del presidente della giunta regionale n. 70 del 28 gennaio 1985;

a norma di quanto dispongono la legge regionale n. 40 del 14 settembre 1982 e il decreto del presidente della giunta regionale, è vietata la caccia in tutti i terreni privati inclusi coattivamente nell'azienda; il concessionario sarebbe tenuto, a proprie spese, a perimetrarne i confini con le relative tabelle di divieto;

tale prescrizione è stata sinora disattesa dal concessionario dell'azienda di Acquafondata e il comandante della stazione CFS di Vallerotonda, competente per territorio, interpellato, ha dichiarato di non poter reagire non essendo in possesso del decreto del presidente della giunta regionale di cui sopra;

tutto ciò è stato fatto presente da Francesco Pagliaroli in una lettera indirizzata al Presidente della Repubblica (in risposta alla quale in data 30 dicembre 1987 il Segretario Generale della Presidenza della Repubblica ha dichiarato di aver provveduto ad interessare la presidenza della giunta regionale del Lazio), senza ottenere alcun risultato —:

quali iniziative i ministri interrogati ritengano poter assumere per favorire il pieno rispetto delle disposizioni della legge regionale n. 40 del 14 settembre 1982 e del decreto del presidente della giunta regionale n. 70 del 28 gennaio 1985. (4-08730)

FACHIN SCHIAVI E GASPAROTTO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

si è ancora in attesa di una risposta all'interrogazione presentata al ministro il 28 luglio 1988 (4-08062) circa gli intendimenti del Governo in merito alla revisione delle circoscrizioni giudiziarie in relazione alle voci relative alla soppressione di alcune preture della zona montana della provincia di Udine e del tribunale di Tolmezzo;

il disegno di legge contenente la ristrutturazione delle preture è stato appena assegnato alla Commissione di merito della Camera dei deputati e che quindi le questioni riguardanti la soppressione di alcuni tribunali e di un certo numero di preture sono ancora del tutto aperte —:

di quale fondamento godano le assicurazioni date dal sottosegretario per la giustizia senatore Castiglione agli amministratori locali, al consiglio dell'ordine degli avvocati ed all'opinione pubblica circa la non soppressione del tribunale di Tolmezzo in provincia di Udine e delle preture di Tolmezzo, di Pontebba e di Gemona e quanto sia attendibile l'informazione da questi data dagli organi di stampa locali che, a seguito dell'approvazione della legge di ristrutturazione delle preture, « la stessa pretura di Tolmezzo (UD) sarà notevolmente rafforzata nelle competenze e nella struttura ». (4-08731)

CANNELONGA, GALANTE, CIVITA, BARGONE, TOMA, NARDONE E BRESCIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

sempre più difficoltoso diventa il traffico ferroviario sulla linea Foggia-Roma in particolare nella tratta, ancora a binario unico, Foggia-Caserta;

con la prossima entrata in funzione di un treno ad alta velocità sulla linea Bari-Roma i problemi potrebbero diventare più complessi e che ci potrebbero essere delle serie difficoltà per il traffico di altri tipi di convogli ferroviari;

il piano integrativo (legge n. 17 del 1981 e successivi rifinanziamenti) prevede il raddoppio del binario sulla tratta Foggia-Caserta oltre ad altre opere di ammodernamento e sicurezza —:

lo stato di attuazione dei lavori di raddoppio del binario e delle altre opere previste dalla legge n. 17 del 1981 sulla tratta ferroviaria Foggia-Caserta; i motivi dei ritardi rispetto ai tempi previsti;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

gli orari e le fermate del nuovo istituendo treno ad alta velocità Bari-Roma. (4-08732)

CANNELONGA, RIDI E FAGNI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

l'Ente FS ha incaricato i suoi uffici tecnici di preparare uno schema di delibera per definire le caratteristiche del patrimonio edilizio al fine di poter decidere l'alienazione di quella parte — cosiddetti « alloggi di servizio » — ubicati al di fuori dei recinti ferroviari;

questa iniziativa, tanto attesa da migliaia di pensionati che attualmente occupano detti alloggi e guardata con interesse dai lavoratori dell'ente, non può procedere perché l'apposita commissione speciale, istituita con la legge n. 210 del 1985, che deve individuare i beni da trasferire dallo Stato all'istituto Ente ferrovie dello Stato, non ancora completa i suoi lavori, rendendo impossibile ogni definizione del problema facendo permanere notevole malessere tra gli interessati sottoposti ogni anno a controlli, verifiche, minacce di sfratto da parte dei compartimenti ferroviari —:

quali iniziative intende adottare affinché la detta commissione speciale affretti i suoi lavori anche per contribuire alla piena attuazione della legge di riforma n. 210 del 1985 e per consentire all'Ente FS di poter disporre con certezza del proprio patrimonio. (4-08733)

FIORI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che l'ufficio postale centrale di piazza Garibaldi in Palestrina, attualmente chiuso perché soggetto a lavori di restauro e ammodernamento, verrà riaperto al pubblico entro la fine del corrente anno —:

se non ritiene di far continuare a far funzionare insieme al predetto ufficio centrale anche la succursale provvisoriamente aperta in località « Girello » sulla

SS 155, dato il notevole incremento di popolazione registrato in questi ultimi anni nel paese in argomento. (4-08734)

FACHIN SCHIAVI, DONAZZON, COLOMBINI, TADDEI, BERTONE, BEEBE TARANTELLI, LEVI BALDINI, FINOCCHIARO FIDELBO, BERNASCONI, BARGONE, MONTANARI FORNARI, MAINARDI FAVA, PELLEGGIATI, MONTECCHI, MIGLIASSO, MINOZZI, RIDI, GRILLI, BEVILACQUA, DI PRISCO, FRACCHIA, GASPAROTTO, BIANCHI BERETTA, FACCIO E GHEZZI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza che tra gli « affidavit » inviati da trentasei notabili triestini al magistrato statunitense con i quali si attesta la rispettabilità sociale dell'imprenditore Alessandro Moncini, reo confesso di aver spedito negli Stati Uniti materiale pornografico avente per soggetti bambini, figurano le dichiarazioni del giornalista Renzo Corazza e del giornalista capo servizio Augusto Re David della sede RAI di Trieste. Poiché dal testo delle lettere dei due giornalisti — copia di sei delle lettere inviate, tra le quali quelle dei succitati giornalisti, è stata pubblicata su *Il Gazzettino* del 29 settembre 1988, a pag. V dell'inserto del Friuli — emerge chiaramente che la loro testimonianza circa la condotta irreprensibile dell'uomo e dell'imprenditore viene resa al giudice ai fini di una riduzione della pena e poiché, grazie all'intervento dei garanti, il Moncini è stato condannato ad un anno ed un giorno di reclusione, gli interroganti chiedono al ministro di conoscere se gli consti che i suddetti giornalisti abbiano fatto valere la loro qualifica di giornalisti della televisione di Stato per influire sulle vicende giudiziarie e per mitigare la severità prevista per un atto così nefando. (4-08735)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno, dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per sapere quali siano i rap-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

porti tra uffici periferici dei Ministri interrogati, nel piacentino con il dottor Milana Procuratore Capo di Piacenza (che con provvedimento del Consiglio superiore della Magistratura del 19 settembre 1988 è stato trasferito ad altra sede per ragioni disciplinari). Costui, infatti, prima di tale trasferimento ha denunciato quasi tutte le autorità piacentine, tre deputati su quattro, un paio di questori, il vescovo, due sindaci (una addirittura per una decina di volte), l'intendente di Finanza, diversi suoi colleghi magistrati e l'ispettore ministeriale inviato per una inchiesta sul di lui comportamento (i primi per aver depresso in modo a lui non gradito, il secondo, per aver adempiuto al suo dovere d'ufficio di riferire nella sua relazione con scrupolosa precisione ogni notizia e prova raccolta), addirittura l'ispettore del catasto che su ordine del ministro per rispondere a una interrogazione dell'interrogante aveva fatto una valutazione dell'appartamento acquistato da quel magistrato, in una con l'interrogante reo di aver fatto una interrogazione in argomento.

Per sapere quanti e quali procedimenti penali siano stati instaurati, soprattutto avanti la autorità giudiziaria di Firenze su denuncia, querela, esposto o segnalazione del predetto dottor Milana Angelo.

Per sapere, se, alla luce anche dichiarazioni dallo stesso fatte al giornale *Libertà* di Piacenza e pubblicate addì 22 settembre 1988, non ritenga di assumere iniziative, nell'ambito delle sue competenze, presso il CSM, in relazione ai fatti denunciati che, ad avviso dell'interrogante rivelano l'assoluta incompatibilità ambientale del predetto e l'incompatibilità con l'attività e la professione di magistrato. (4-08736)

TASSI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'interno e delle finanze.* — Per sapere quali notizie abbiano in merito a pretesi illeciti addebitabili ad amministratori piacentini in ordine agli aiuti che la cittadinanza di Piacenza e gli enti locali di quella provincia avevano raccolto

e inviato alle popolazioni e zone terremotate dell'Irpinia. Infatti proprio nella scorsa settimana un ebdomario, piuttosto vicino agli ambienti del procuratore della Repubblica di quel circondario dott. Angelo Milana, titolava in prima pagina, a caratteri cubitali, indagini sugli aiuti all'Irpinia, su iniziativa della procura della Repubblica di Piacenza.

Per sapere se non ritenga il ministro della giustizia — tenuto conto che l'iniziativa giudiziaria di quel procuratore è stata pubblicizzata proprio appena dopo la notizia che il predetto procuratore aveva subito dal Consiglio superiore della magistratura provvedimento di trasferimento per ragioni disciplinari, ad altra sede — che l'iniziativa di quel procuratore sia strumentale e fatta e conclamata al solo scopo (senza nessun rispetto per il segreto istruttorio e del cittadino) di cercare di deviare l'attenzione dell'opinione pubblica dalla clamorosa sanzione disciplinare, doverosamente, anche se così tardivamente resa nota, e, anche, al fine di tentare di ammantare quel trasferimento come una sorta di ritorsione contro un « magistrato scomodo » (come ama auto-definirsi il predetto procuratore!) bersaglio di fantomatiche « manovre di stampo piduista » e quali iniziative pertanto ritenga di assumere nell'ambito delle sue competenze. (4-08737)

SOSPURI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quale sia lo stato della pratica di pensione privilegiata ordinaria indiretta intestata a Alberto D'Amico, nato a Pianella il 26 giugno 1917 e residente in Rosciano (Pescara), collaterale del defunto soldato Gabriele D'Amico, nonché quali iniziative ritenga poter adottare al fine di sollecitarne la definizione, atteso che la pratica stessa fu attivata a domanda dell'interessato risalente al 4 marzo 1986. (4-08738)

BALZAMO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che ad oltre due anni dall'entrata in

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

vigore della legge 19 maggio 1986, n. 224, la Direzione generale degli ufficiali dell'esercito non abbia dato ancora esecuzione al disposto del quarto comma dell'articolo 24.

Se intenda intervenire per impedire un arbitrario esercizio del potere da parte dell'amministrazione e per dare chiare ed univoche direttive di comportamento, atteso che la disciplina in parola è pacificamente applicata nei confronti degli Ufficiali in Spe dell'aeronautica militare, con atti regolarmente registrati dagli organi di controllo.

Se l'onorevole Ministro non ravvisi nel comportamento dell'amministrazione della difesa il concretizzarsi di una disparità di trattamento tra gli ufficiali del ruolo normale delle varie armi, nonché tra questi e quelli del ruolo ad esaurimento, dal momento che questi ultimi, a parità di anzianità di servizio, sopravanzano i primi per avere fruito di abbreviazioni dei tempi di permanenza nei gradi inferiori.

Se, infine, non ritenga iniquo precludere aprioristicamente l'applicazione del già citato quarto comma dell'articolo 24, agli ufficiali dei carabinieri, con il pretesto che nell'arma non esiste il ruolo speciale unico.

Inoltre, chiede di sapere quali siano i provvedimenti che il Ministro abbia adottato o intenda adottare, al fine di eliminare le anomalie ed inadempienze sopra evidenziate. (4-08739)

SOAVE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

la sovrintendenza regionale responsabile del castello reale di Racconigi, nel sostenere l'impossibilità di apertura al pubblico del castello stesso, adduce, tra le numerose ragioni, anche quella di lavori di restauro in corso;

tali lavori, resi possibili da un cospicuo finanziamento del FIO procedono stancamente da qualche anno;

a simbolo dell'inefficienza dell'amministrazione, vengono additati dall'opinione pubblica locale ponteggi metallici per lo più deserti e una gigantesca gru costantemente inutilizzata, il cui costo, si dice, ammonterebbe a lire 600.000 al giorno —:

se tale costo risponda a verità;
quale sia lo stato dei lavori di restauro del castello di Racconigi;

quali siano le previsioni ragionevoli di conclusione dei lavori;

che cosa osti all'apertura di uno stabile che con l'annesso parco rappresenterebbe una risorsa turistica di prim'ordine per l'intero Piemonte meridionale.

(4-08740)

SOAVE. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

il decreto-legge 27 febbraio 1987, prevedeva, all'ultimo comma, articolo 4 che fosse emanata, di concerto con il ministro dell'interno la normativa tecnica per il rilascio del certificato di prevenzione incendi compatibile con la legislazione di tutela degli edifici di interesse artistico e storico e di quelli destinati a contenere biblioteche, archivi, musei, gallerie, collezioni, oggetti di interesse culturale o manifestazioni culturali;

tale normativa è attesa da più parti per l'apertura al pubblico di rilevanti opere di interesse culturale —:

come mai non risulta che, a tutt'oggi, si sia varata una normativa rigidamente prevista da una legge;

che cosa osti al sollecito approntamento della normativa in oggetto.

(4-08741)

BERSELLI. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che

è noto come non vi sia purtroppo una informazione adeguata in merito ai

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

componenti dei detersivi più conosciuti che, oltre ad inquinare l'ambiente, provocano seri danni alle persone, a livello di gravi allergie, malattie della pelle, funghi, riduzione delle difese immunitarie, ecc;

a seguito della normativa sulla riduzione dei fosfati, molte ditte li hanno in effetti ridotti, aggiungendo però un altro componente molto più dannoso del precedente e cioè l'« NTA » (acido nitrolotriacetico) che, oltre agli altri inconvenienti menzionati, può addirittura provocare malformazioni nei neonati;

in Francia il Centro Studi di biologia e oceanografia medica è giunto alla conclusione che l'« NTA », per i suoi effetti sulla biomassa marina, risulta cinque volte più tossico del « TPP »;

gli industriali tedeschi in funzione di tale realtà hanno volontariamente rinunciato ad usarlo; numerosi Stati, pur autorizzandolo, ne hanno rigorosamente contingentata la produzione;

anche in Italia esiste un limite di duemila tonnellate all'anno ed i detersivi non possono contenerne più del 3 per cento e la sua presenza va segnalata sugli imballaggi con un dischetto rosso;

come ha rilevato il Prof. Gian Angelo Vaglio, docente di Chimica presso l'Università di Torino, a partire dalla metà degli Anni Sessanta il sale di sodio dell'acido nitrolotriacetico, noto con la sigla « NTA », è stato preso in considerazione come base per la produzione di detersivi per lavatrici automatiche, in sostituzione del tripolifosfato di sodio;

i fosfati venivano addizionati in alta percentuale ai tensioattivi per diluirli a concentrazioni ragionevoli e per altre funzioni, in particolare per legare gli ioni calcio e magnesio presenti soprattutto nelle acque dure. I fosfati sono però anche nutrienti indispensabili per la crescita delle piante e la loro presenza in concentrazioni elevate nelle acque di scarico provocava l'eutrofizzazione di fiumi, laghi e mari chiusi;

il migliore sostituto dei tripolifosfati fu considerato il nitrilotriacetato di sodio, che fu ampiamente utilizzato per anni nella produzione industriale dei detersivi. L'« NTA » favorisce la dissoluzione dei tensioattivi ed ha buone proprietà sequestranti verso gli ioni calcio e magnesio;

ma già all'inizio degli Anni Sessanta sono sorti dubbi sui pericoli legati al suo uso per sospette proprietà teratogeniche, che portano cioè a malformazioni dei neonati, ed alla sua possibile presenza nelle acque potabili in concentrazioni non trascurabili. Soltanto in adatte condizioni il nitrilotriacetato di sodio viene, infatti, degradato biologicamente a biossido di carbonio, acqua e derivati inorganici dell'azoto, mentre la degradazione non è completa in condizioni anaerobiche e a temperatura bassa. Inoltre per la capacità di legare anche i metalli pesanti, l'« NTA » può interagire con cadmio e mercurio, mobilizzando questi metalli tossici dai depositi solidi e formando composti complessi che sembrano possedere particolare abilità a migrare attraverso la placenta;

per queste ragioni l'uso dell'« NTA », da tempo sconsigliato, era già stato da alcuni anni vietato nello Stato di New York dal Dipartimento per la conservazione dell'ambiente;

pur desiderando la gente un prodotto puro, i canali di distribuzione sono in larga misura condizionati dalle grandi ditte di detersivi che fanno pressione presso gli addetti agli acquisti con sconti extra, premi o altro, affinché non siano commercializzati quei pochissimi prodotti davvero non nocivi perché privi di componenti dannosi che sono così praticamente scomparsi nei vari supermercati —:

se siano a conoscenza di tale stato di cose e quali iniziative urgenti intendano adottare per favorire la produzione ed il commercio di detersivi davvero non inquinanti;

quale sia comunque il loro pensiero in merito ai rischi legati alla presenza

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

del « NTA » nei detersivi e quali provvedimenti ritengano di porre in essere al riguardo;

se non ritengano infine che un prodotto non nocivo non possa contenere derivati dal petrolio e componenti chimici di basso costo, ma materie prime pure che però non consentirebbero più alle grandi aziende di mantenere i prezzi attuali continuando a disperdere i loro costi in pubblicità e premi. (4-08742)

SAVIO E SILVESTRI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesso che

l'aumento dell'aliquota IVA sulle calzature al 19 per cento avrà, certamente, ripercussioni negative sul piano sociale (minor occupazione) ed economico (maggior ricorso alla cassa integrazione oltre ad eventuali effetti inflattivi);

il settore già in crisi (6.000 posti di lavoro in meno nel 1987) a causa dell'abusivismo, degli ambulanti privi, peraltro, dei registratori di cassa obbligatori, nonché della concorrenza estera, attendeva il provvedimento di riduzione dell'aliquota IVA in sintonia con la disciplina in vigore nella CEE;

il Parlamento con un ordine del giorno presentato presso la Commissione finanze del Senato il 27 ottobre 1987 e alla Camera dei deputati il 22 gennaio 1988 impegnava il Governo, tra l'altro, a provvedere alla revisione delle aliquote IVA tenendo conto delle direttive comunitarie e, a procedere, entro il primo trimestre 1988, ad un riordino delle stesse aliquote per ciò che riguarda l'abbigliamento, in modo da eliminare anomalie e squilibri che non trovano giustificazioni economiche, ma che sono soltanto discriminatorie per una categoria —:

se, nel disegno di legge che il Governo sta approntando, relativo alla riorganizzazione della materia, è previsto l'adeguamento dell'imposta IVA sulle calza-

ture identica a quella che verrà praticata per l'abbigliamento; in caso negativo, quali misure urgenti il ministro intende adottare per il rilancio del settore.

(4-08743)

NUCARA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso

che la regione Calabria tra i tanti primati negativi detiene anche quello del più alto tasso di disoccupazione del Paese;

che in particolare la provincia di Reggio Calabria per le sue peculiari condizioni sociali non può consentirsi ulteriori aumenti di disoccupati;

che nella piana di Gioia Tauro insistono numerosi stabilimenti per la produzione dell'olio di oliva che, ancorché di modeste dimensioni, per quanto riguarda l'investimento riescono a garantire, complessivamente, una occupazione stagionale che allevia il già insopportabile fenomeno della disoccupazione —:

se è a conoscenza che l'Agenzia per la promozione e lo sviluppo per il Mezzogiorno ha bloccato tutte le iniziative relative ai frantoi oleari nel presupposto che trattasi di attività artigianali e che sulla base di tale presupposto le iniziative medesime non possono usufruire delle agevolazioni previste dalla legge 64;

considerato che le camere di commercio competenti, trattandosi di attività di trasformazione anche per conto terzi, ritengono che trattasi di attività industriali, con il risultato che le ditte in questione non possono beneficiare nemmeno delle agevolazioni previste per l'artigianato;

quali iniziative intende attivare, per invitare l'Agensud a provvedere immediatamente all'istruttoria delle pratiche inerenti la produzione dell'olio di oliva.

(4-08744)

RUTELLI, VESCE, AGLIETTA E MODUGNO. — *Ai Ministri della sanità e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che

nei giorni scorsi è stata bloccata nel porto di Bari la nave cipriota *Alexandra* con un carico di grano radioattivo;

a conclusione del convegno internazionale sull'inquinamento, svoltosi recentemente a Sorrento, il Presidente dell'Ordine Nazionale dei Biologi, professor Ernesto Landi, ha denunciato che: « I cittadini italiani non sono protetti come dovrebbero e nessuno si preoccupa di valutare minuziosamente l'impatto negativo prodotto sulla salute pubblica dalle incertezze del legislatore in tema di controllo delle derrate alimentari e dalla mancata attivazione dei presidi di salvaguardia sul territorio, che il servizio sanitario avrebbe dovuto disporre »;

in Trentino-Alto Adige si è riscontrata in alcune varietà di funghi una notevole presenza di sostanze radioattive;

la regione Lazio è praticamente sprovvista di strutture di controllo sulle derrate alimentari in quanto sono pressoché scomparsi i controlli post-Chernobyl; i presidi multirionali di prevenzione, salvo la provincia di Viterbo, sono tuttora senza i capi responsabili e l'ufficio « Alimenti e bevande », presso l'Assessorato alla sanità, da oltre due anni è privo del responsabile —;

se corrisponde al vero quanto denunciato dal presidente dell'Ordine Nazionale dei Biologi;

quali regioni hanno adempiuto agli obblighi di legge dotandosi di efficienti strutture di controllo della radioattività negli alimenti e quali e quanti controlli effettuano;

quali iniziative intendono prendere per tutelare la salute dei cittadini;

quali iniziative intendono prendere in particolare nei confronti della regione Lazio dove la situazione si presenta in maniera particolarmente grave. (4-08745)

FACCIO, VESCE, MELLINI, AGLIETTA, RUTELLI E CALDERISI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che

Sergio Tamburini insegnante a Bologna è al centro da molti anni di una singolare vicenda che lo ha costretto ad abbandonare la professione che ha esercitato con comprovati meriti per 25 anni;

le tappe di questo lungo « calvario » si possono brevemente così sintetizzare:

a) dal 1958 al 1961 insegna tecnologia dei materiali in una scuola professionale istituita presso il Centro di rieducazione minorenni di Bologna. Non essendo in possesso della laurea in ingegneria gli viene negata la qualifica di insegnante;

b) dal 1960 al 1965 partecipa alla sperimentazione, nella scuola media statale di Castelmaggiore (Bo), preposta allo spostamento dell'obbligo fino alla III media ed è presente per sei volte alle commissioni d'esami, ottenendo la concessione, a fine anno scolastico, da parte del preside, della qualifica, atto ufficiale che conferiva ogni validità giuridica al servizio svolto;

c) nel novembre del 1964 viene approvata la legge Codignola-Fusaro n. 1122 a conclusione della sperimentazione, che contempla la possibilità per gli sperimentatori di proseguire nell'insegnamento se in possesso di titolo di scuola media superiore e se in servizio per almeno tre anni ad orario pieno;

d) la legge n. 1122, decaduta nel 1971, per quanto riguardava l'orario pieno non teneva conto del fatto che, non esistendo in quegli anni graduatorie provinciali per gli insegnanti di una disciplina mai esistita, le nomine furono affidate ai presidi, verificandosi così l'impossibilità per le singole scuole medie di fare effettuare le 18 ore settimanali per i tre anni richiesti;

e) nell'anno 1965-1966 il Tamburini viene assunto dal comune di Bologna come insegnante di applicazioni tecniche

presso la scuola media legalmente riconosciuta « I. Bandiera », l'amministrazione comunale ritiene superato ogni problema di carattere giuridico a seguito della qualifica avuta dallo stesso dalla scuola statale e gli attribuisce il punteggio dovuto per gli anni di servizio svolti e le pubblicazioni;

f) continua ad insegnare in questa scuola sino al 1977, con valutazioni positive da parte di 12 ispettori ministeriali in relazione alla posizione giuridica ed al titolo di studio, e nel 1976 ottiene l'ingresso in ruolo come insegnante di applicazioni tecniche con effetto retroattivo al 1973 e la pratica ottiene tutte le autorizzazioni necessarie;

g) nel 1977 in sede di visita ispettiva ministeriale viene rilevato il mancato possesso del titolo richiesto e nel 1978 il Tamburini, dopo 24 anni, viene allontanato dall'insegnamento in base ad una legge i cui effetti sono scaduti nel 1971 e per la mancata soddisfazione della regola del tempo pieno che non era possibile, per i motivi già detti, adempiere durante la sperimentazione;

il 21 novembre dell'86 l'avv. Carlo Falqui-Massidda, difensore civico per l'Emilia-Romagna, emise il parere che il Tamburini dovesse essere reintegrato nel suo posto di insegnante, allo scopo di evitare il persistere di una situazione contraria alla legge ed al pubblico interesse, poiché lo stesso aveva prestato l'attività di insegnante di ruolo in una scuola comunale per cinque anni, dopo aver insegnato per nove anni fuori ruolo;

il difensore civico emise il parere in base al principio, costantemente applicato in giurisprudenza ed in dottrina amministrativa, che è illegittimo l'annullamento di ufficio di un provvedimento di assunzione di un pubblico impiegato per difetto di titolo di studio necessario, se è trascorso un lungo periodo di tempo dall'assunzione, durante il quale il dipendente, come in questo caso, ha prestato lodevole servizio;

il Tamburini in questi anni è stato destinato a vari incarichi dal comune di Bologna ed ha continuato comunque la sua lotta e la sua protesta affinché fossero riconosciuti i suoi legittimi diritti —:

se non ritenga che si debba intervenire, anche se con notevole ritardo, per risolvere la paradossale vicenda che vede al centro l'insegnante Sergio Tamburini affinché sia tutelata la sua dignità professionale e sia restituito al suo incarico come correttamente aveva proposto lo stesso difensore civico dell'Emilia-Romagna. (4-08746)

SERVELLO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se non ritiene che le disposizioni emanate in occasione della campagna vitivinicola, relative agli obblighi per la vendemmia 1988, abbiano creato agli agricoltori difficoltà e disagi che, aggiunti alle sanzioni previste per l'inosservanza alle regolamentazioni comunitarie, scoraggiano ed avviliscono il produttore; per sapere altresì, se non si ritiene che le norme diramate dall'Ispettorato centrale per la repressione frodi con la circolare esplicativa relativa ai controlli effettuabili durante il periodo della vendemmia, colpiscano soprattutto il piccolo produttore, costretto spesso ad un non trascurabile aggravio finanziario per assumere personale competente per il disbrigo delle pratiche burocratiche (circolazione delle uve, compilazione del documento di accompagnamento e relativa vidimazione presso gli uffici comunali, carico e scarico, registro e pratiche enologiche ecc.). Per sapere, ancora, se le frequenti visite alle cantine per accertarne l'agibilità, effettuate dai Carabinieri, non debbano essere effettuate dalle USL. L'interrogante chiede, ancora, se è vero che lo scorso mese di agosto otto campioni di vino su dieci, analizzati, avrebbero presentato tracce di zucchero; non è stato reso noto di quali campioni e di quale zona si tratta, si è soltanto limitati a ipotizzare il crollo delle nostre esportazioni in Germania, proprio dove lo zuccheraggio del vino è totalmente legale.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Questo stato di cose, ad avviso del sottoscritto, danneggia soprattutto gli agricoltori dell'Oltrepò pavese, zona nella quale anche i bieticoltori hanno già subito altri danni a seguito della decisione di codesto Ministero di ridurre le quote già assegnate alle industrie saccarifere del Nord a favore di quelle del Centro-sud.

L'interrogante chiede, infine, quali provvedimenti si intendano adottare per aiutare, agevolare, e non scoraggiare gli agricoltori, tenendo conto che lo sviluppo dell'agricoltura costituisce una rilevante risorsa per l'economia del Paese. (4-08747)

DONATI. — *Ai Ministri dell'ambiente e della sanità.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Santa Maria del Cedro, in provincia di Cosenza, esiste una situazione di grave pericolo sanitario, causato dalla assenza di fognature;

le acque nere, infatti, vengono inviate in pozzi neri e successivamente spurgate da ditte private, ma nelle vicinanze dei pozzi si verifica un fenomeno di trasudazione;

quanto descritto provoca fenomeni accentuati di odori sgradevoli e il rischio di infezioni;

l'ufficiale sanitario della USL competente, effettuando in data 23 agosto 1988 un sopralluogo presso la località Pantano, ha constatato che « proprio vicino al parco Stella, il terreno è umido di acqua di fogna ed in alcuni punti ristagna addirittura. Ciò oltre a generare un pericolo d'infezione di malattie e trasmissione oro-fecale crea un puzzo nauseante ed insopportabile »;

detto ufficiale sanitario ha invitato il sindaco di Santa Maria in Cedro a « far determinare la provenienza della suddetta acqua di fogna e nello stesso tempo far praticare una disinfezione immediata in modo da diminuire il pericolo di infezione anche perché il posto è frequentato da tanti bambini;

a tutt'oggi non sarebbero stati ancora fatti i doverosi provvedimenti richiesti dall'Ufficiale sanitario —:

se intendano esercitare i doverosi poteri di cui alle leggi 349/86 e 833 del 1978 al fine di diffidare il sindaco medesimo, sostituendosi in sua vece;

se intendono iniziare l'azione di risarcimento per i danni ambientali di cui all'articolo 18 della legge 349 del 1986.

(4-08748)

PARLATO, MANNA E BAGHINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere — premesso che:

l'articolo 2. 10 della molto discussa convenzione stipulata nel 1985 tra il Ministero della marina mercantile e la ECOLMARE relativo alla « vigilanza e controllo del Ministero » sull'appalto oggetto del suddetto atto, prevede al primo comma la effettuazione di « ispezioni »;

il primo comma recita infatti testualmente: « Il Ministero vigila sulla buona esecuzione dell'intero servizio direttamente o attraverso i propri organi periferici. Per l'effetto il Ministero ha in ogni momento accesso ai mezzi, con facoltà di ispezionarli nel modo che ritenga più opportuno, e la ECOLMARE deve fornire la collaborazione richiesta dal Ministero e deve mettere a disposizione anche il proprio personale. Nell'ambito della propria attività di vigilanza e controllo il Ministero può in ogni caso richiedere anche prove ed esperimenti. Al fine di permettere, facilitare ed integrare i controlli e le ispezioni sul servizio svolti dal ministero, la ECOLMARE, oltre alla documentazione giustificativa del servizio, fornisce una continua informativa sul materiale recuperato. Detta informativa comprende un dettagliato rapporto trimestrale di analisi. Con la stessa cadenza il Ministero provvede a redigere un rapporto di vigilanza sul servizio e lo mette a disposizione anche della ECOLMARE. I documenti giustificativi offerti dalla ECOL-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

MARE sono sottoposti a visto o benessere delle autorità marittime competenti » —

dal 1985 ad oggi:

se e quando il Ministero abbia vigilato sulla buona esecuzione del servizio direttamente e se e quando attraverso i propri organi periferici;

se e quando e con quale esito il Ministero abbia avuto accesso ai mezzi della ECOLMARE per ispezionarli;

se e quando e con quale esito il Ministero abbia richiesto prove ed esperimenti;

se il Ministero disponga della documentazione della ECOLMARE giustificativa del servizio e quando gli sia stata fornita;

con quale frequenza e comunque in quali date e per quali periodi la ECOLMARE abbia fornito informativa (e quale essa sia stata precisamente) sul materiale recuperato;

sempre dal 1985 ad oggi quali siano state le risultanze del previsto « dettagliato rapporto trimestrale »;

quali siano stati i contenuti del rapporto trimestrale del Ministero di vigilanza sul servizio;

quando siano stati sottoposti dalla ECOLMARE alle autorità marittime per visto o benessere (precisandosi quando si sia trattato dell'uno o dell'altro caso) i documenti giustificativi;

dato che il comma terzo (Comitato di vigilanza) del medesimo articolo prevede che « la regolare esecuzione dell'insieme delle prestazioni previste e dei singoli adempimenti specificatamente indicati sono sottoposti alle valutazioni di un apposito Comitato di vigilanza nominato dal Ministero, composto da 3 (tre) membri di cui almeno uno tecnico e presieduto da un Magistrato del Consiglio di Stato. Le valutazioni del Comitato di vigilanza riguardano anche la prestazione delle garanzie, le polizze di assicurazione, le ritenute sul pagamento del corrispet-

tivo, i rapporti di vigilanza, i rapporti sul materiale raccolto, le fatturazioni, nonché i corrispettivi ulteriori. Il Comitato di vigilanza può avvalersi di esperti nei settori compresi nell'oggetto della Convenzione; tutte le spese connesse al funzionamento del Comitato di vigilanza e dei suoi esperti, sono a carico del Ministero. Tutte le attività e funzioni del Comitato di vigilanza, non escludono né limitano il pieno controllo della intera esecuzione della Convenzione da parte del Ministero »;

quando sia stato costituito e quali persone compongano l'« apposito Comitato di vigilanza », quali valutazioni ed in quali date, sempre dal 1985, ad oggi, il detto comitato abbia compiuto;

di quali esperti il comitato si sia avvalso;

quanto sia costato il funzionamento del Comitato di vigilanza e dei suoi esperti. (4-08749)

SERVELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza dei disagi cui è sottoposto l'automobilista a causa delle lungaggini del disbrigo delle pratiche da parte degli Uffici provinciali della motorizzazione civile di Milano.

Per sapere — considerato che:

l'ufficio delle immatricolazioni impiega almeno sei mesi per il rilascio delle carte di circolazione degli autoveicoli e, per quanto riguarda i duplicati di detti documenti, occorre un tempo medio di un anno;

per il trasporto merce per conto terzi, l'attività è praticamente bloccata, e non è stata applicata la legge n. 377 del 10 dicembre 1980 (credito agevolato per il trasporto merce per conto terzi);

nonostante i ripetuti richiami e solleciti da parte della Cee, a Milano le revisioni sono in arretrato di circa un anno, e ciò comporta un danno non tra-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

scurabile agli utenti, specialmente a quelli che vivono con l'autotrasporto;

il settore revisioni ha regolarmente funzionato fino al novembre dello scorso anno, ma, che dopo tale data, nonostante l'organico sia stato aumentato di circa il 50 per cento, si sono verificati disservizi e ritardi dovuti, certamente, alla assoluta mancanza di esperienza del personale nuovo assunto;

per quanto riguarda gli esami di conducenti, valgono le considerazioni espresse al paragrafo precedente -

se è vero che all'Ufficio provinciale di Milano sia stato assegnato, si ignora con quali criteri, un dirigente senza precedente provata esperienza a condurre un ufficio di rilevante importanza; si chiede, infine, quali misure si intendono adottare per assicurare un normale funzionamento agli uffici della motorizzazione civile di Milano. (4-08750)

MACERATINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere - premesso che

a Colferro (Roma) la circolazione degli autoveicoli risulta completamente paralizzata da condizioni obiettivamente assai difficili ma aggravate dall'insufficiente servizio di vigilanza urbana;

infatti proprio l'esiguità del numero dei vigili operanti sembra essere uno dei maggiori motivi della caotica circolazione nell'importante centro;

particolarmente grave risulta la situazione nei pressi del mercato di via dell'Artigiano e in via Fontana dell'Ostein, in prossimità del mattatoio comunale -:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per indurre il comune ad aumentare al più presto l'organico dei vigili urbani (con la nomina di almeno quattro nuovi vigili vincitori del regolare concorso) restituendo in tal modo un minimo di ordine e razionalità alla circolazione autoveicolare di Colferro. (4-08751)

MELLINI, AGLIETTA, VESCE E RUTELLI. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere - premesso che l'ingegner Gabriele Di Palma, tuttora latitante, fu a suo tempo nominato membro della Commissione cui spetta esprimere il parere preliminare, vincolante, sulla congruità di tutti i contratti di acquisto e di vendita di immobili inerenti l'INAIL -:

1) chi ne abbia effettuato la nomina e se sia o meno ancora in carica;

2) se l'ingegner Sortino, già Magistrato alle Acque in Venezia, membro della Commissione, investito da una comunicazione giudiziaria di carattere non marginale connessa alla vicenda « Codemi », continua a mantenere l'incarico;

3) se l'ingegner Prisco faccia ancora parte della stessa commissione anche se ha lasciato da tempo l'incarico di dirigente superiore del Ministero delle finanze, incarico al quale era connessa la sua nomina;

e per conoscere:

a) se ritenga che la circostanza per cui l'architetto Franco Pesci è vicepresidente dell'INAIL, e come tale presidente della Commissione delegata all'istruttoria di tutte le acquisizioni di stabili programmate dall'istituto, abbia influenzato l'assegnazione da parte dell'allora ministro dei LLPP, all'impresa che a lui fa capo e ne porta il nome, della progettazione-costruzione di uno degli stabili carcerari di cui alle cronache;

b) se non ritenga opportuno promuovere, sugli acquisti di immobili effettuati con l'avallo di una siffatta commissione, una indagine anche per chiarire, per esempio con riferimento all'area milanese, se gli acquisti di appartamenti da cedere in locazione siano stati sempre conformi alle indicazioni di cui agli avvisi stampa e se siano stati sempre osservati i presupposti di redditività minima prescritti attraverso la relazione del direttore generale, fatta propria dal consiglio, o se, e

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

per quali ragioni, siano state praticate eccezioni a danno di concorrenti meno protetti.

Sempre con riferimento allo stesso istituto, gli interroganti chiedono di conoscere:

se corrisponda al vero, e nel caso quali siano il suo giudizio ed eventualmente le sue determinazioni, la notizia secondo cui, stravolgendo l'ordinamento dell'istituto, è stato bandito un concorso per l'assunzione, non già di ingegneri, ma di architetti con l'intendimento di far risultare tra i vincitori e di procedere alla sua assegnazione a Venezia, l'impiegato d'ordine Favaretto, addetto alla segreteria del presidente, rinviato a giudizio dalla magistratura veneziana per falsa testimonianza unitamente al presidente a sua volta rinviato a giudizio per concussione e se corrisponda al vero che due consiglieri interpellati, preoccupati per l'esito programmato, non abbiano accettato l'incarico di presiedere la commissione di esami;

se il ministro sia al corrente che l'INAIL è stato impegnato, senza gare e confronti di costi, ad affidare la revisione catastale di tutti gli stabili dell'istituto, per un importo di 30 miliardi, ad uno studio professionale vicino al presidente;

se sia a conoscenza che il presidente dell'istituto, residente in Venezia, si è fatto dotare, nella sua città, dove non può esercitare alcuna funzione istituzionale, di un ufficio attrezzato, di una segreteria, di una autovettura acquistata per l'occasione ed utilizzata per la campagna elettorale, e di un autista appositamente assunto e che, in occasione di ogni sua presenza a Roma, anche se per motivi politici, detto presidente si fa attribuire il rimborso spese e l'indennità di missione quasi che a Roma non sia la sede istituzionale dell'istituto da lui presieduto. (4-08752)

MATTEOLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

l'interrogante si è recato presso il tribunale di Pistoia in data 18 settembre

1988 per presentare un esposto-denuncia nelle mani del Procuratore della Repubblica e che nel periodo tra il 19 settembre e il 3 ottobre ha telefonato quasi ogni giorno per poter fissare un appuntamento con lo stesso Procuratore della Repubblica ricevendo sempre risposte evasive: « È in ferie. Forse torna domani »;

in data 3 ottobre 1988 l'interrogante, non avendo ricevuto telefonicamente risposte certe, si è nuovamente recato presso la Procura di Pistoia e prendendo atto che il Procuratore era ancora in ferie (senza che nessuno sia stato in grado di riferire la data del rientro) ha chiesto di parlare con il sostituto procuratore ed anch'esso, unico sostituto del Tribunale, era assente —

stante il prolungato clima di ferie o comunque di assenza del Procuratore e sostituto procuratore, se il Tribunale di Pistoia si può annoverare, caso più unico che raro, tra quelli che hanno esaminato tutte le cause penali, è in pari con i processi penali, la Giustizia insomma cammina così speditamente che i procuratori possono godersi periodi di ferie senza intralciare il corso della giustizia. (4-08753)

CIVITA, BRESCIA, NARDONE, GALANTE, CANNELONGA E TOMA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste, della sanità e dell'ambiente.* — Per conoscere — premesso che

si registra un calo del reddito agricolo nelle campagne del Mezzogiorno, dovuto soprattutto alla crisi di mercato di importanti produzioni tipiche meridionali come quella del grano duro;

la produzione cerealicola attraversa, come è noto, una fase di grande difficoltà conseguente alla politica comunitaria, ai problemi indotti dalle eccedenze, all'agguerrita concorrenzialità internazionale, con il risultato finale di crescente difficoltà per i coltivatori a collocare il prodotto a prezzi minimamente remunerativi:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

per queste ragioni, risultano invendute consistenti quote della produzione di grano duro dell'annata agraria 1987/88;

l'inquietante episodio della nave cipriota *Alexandra M1*, ancorata nel porto di Bari con un carico di grano radioattivo destinato ad alcune aziende operanti nel settore dello stoccaggio di grano della provincia di Matera denominati « La Martella » e « La Silos Sud » ed in altre industrie localizzate nei comuni di Modugno ed Altamura (Bari), ha evidenziato un inefficace sistema di controllo a tutela dei consumatori, nonché l'esistenza di un mercato clandestino di cereali, avente effetti di concorrenza sleale nei confronti della produzione italiana;

si ha motivo di ritenere che quanto denunciato non trattasi di avvenimento singolo o episodico, bensì indicativo di consolidati circuiti internazionali di traffico illegale di merce agricola a prezzi inferiori a quelli di mercato —:

1) tutte le informazioni relative alla vicenda della nave *Alexandra M1* e dell'uso del quantitativo di grano radioattivo stoccato nei depositi portuali;

2) le misure particolari adottate dal sistema di controllo sul transito dei prodotti agricoli, a partire dalla vicenda di Chernobyl;

3) quali controlli ed analisi siano stati effettuati sulle merci stoccate e distribuite nella rete di aziende operanti nel settore presenti in Puglia e Basilicata;

4) quali urgenti provvedimenti intendano adottare per:

a) garantire la qualità delle merci a tutela della salute dei consumatori;

b) una maggiore trasparenza del mercato internazionale dei prodotti agricoli;

c) il potenziamento dei servizi di controllo sanitario, in particolare nelle strutture portuali ed aeroportuali.

(4-08754)

MACERATINI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

Viterbo vanta numerose vestigia medioevali di indiscutibile valore storico;

tale patrimonio non appare sufficientemente tutelato dall'inadempienza e dal disinteresse di quanti sono preposti alla sua salvaguardia;

ad esempio numerosi fregi presenti in varie parti del quartiere San Pellegrino (in via Annio, via delle Fabbriche, via Chigi, via Cardin la Fontaine) versano in precarie condizioni —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per proteggere dal degrado e dalle ingiurie del tempo queste preziose testimonianze storico-artistiche. (4-08755)

MACERATINI. — *Ai Ministri per i beni culturali ed ambientali, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

a Terracina numerosi monumenti storici da sempre studiati per la loro importanza storico-culturale sono a tutt'oggi usati per rimediare alla cronica mancanza di alloggi nella città;

infatti come si può facilmente riscontrare da alcune foto pubblicate dal quotidiano *Il Tempo* alcuni vagabondi sono stati sorpresi a pernottare nei pressi delle antiche mura castellane e del sacello di porta Napoletana;

tali monumenti risultano privi delle più elementari misure di vigilanza —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere per mettere la parola fine a questo indecoroso spettacolo dando nel contempo il via ad un serio programma che preveda la risoluzione del problema « casa » particolarmente sentito nel centro pontino in questione. (4-08756)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

MACERATINI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che

il palazzo d'acciaio di San Giordano (Civitavecchia) giace ormai, abbandonato da tutti, nel più completo degrado;

tale importante opera pubblica ultimata da non più di due anni è stata colpevolmente dimenticata dalle autorità, in special modo dall'amministrazione provinciale che l'aveva insistentemente voluta ed inizialmente finanziata;

da tale stato di cose uscirà come al solito penalizzato il contribuente con i soldi del quale era stata possibile la progettazione e realizzazione dell'edificio (sembra addirittura che sia stata bloccata l'utilizzazione di tale opera per alcune beghe interne al partito socialista tra il vecchio e il nuovo assessore ai lavori pubblici) —:

quali iniziative il Governo intenda urgentemente assumere affinché con un sollecito intervento si impedisca che una così importante opera pubblica (destinata tra l'altro ad uso sociale) si deteriori prima ancora di poter essere utilizzata.

(4-08757)

NICOTRA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere — premesse che:

Iannaci Maurizio, nato ad Augusta il 9 febbraio 1962, durante la frequenza del 58° Corso Allievi Sottufficiali della G. di F., chiede ed ottiene di essere visitato dal medico di servizio, accusando disturbi cutanei. Mal gliene incoglie!

L'ufficiale medico lo visita e gli prescrive la cura, ma lo avvia all'Ospedale Militare Celio di Roma per sospette infermità neuropsichiatriche e da questo momento non ha più pace (siamo agli inizi del 1984!): vivrà tra convalescenze, controlli sanitari a Messina e Palermo, ricorsi ed istanze.

La vicenda ha poi il suo epilogo nel collocamento in congedo assoluto, disposto dal Comando generale della Guardia di finanza e confermato dal Ministro

delle finanze, perché riconosciuto « permanentemente inabile al servizio militare in quanto affetto da sindromi nevrotiche persistenti in caratteriale » dopo una sommaria visita praticatagli dai sanitari dell'Ospedale Militare di Messina.

Ma lo Iannaci ricorre al Capo dello Stato ed ottiene l'annullamento della determinazione del Comandante generale della Guardia di finanza e del decreto ministeriale.

Lo Iannaci ritiene che le cose si mettano per il meglio, ma, ahimè!, viene deluso. Difatti il Comandante generale predetto, nonostante l'esito del ricorso straordinario, favorevole al giovane, con atto del 26 marzo 1987, sulla base dei sommari accertamenti espletati in precedenza dalla Commissione medica di seconda istanza di Palermo, dispone la cessazione della ferma volontaria e la collocazione del giovane in congedo assoluto per infermità.

Lo Iannaci presenta ricorso gerarchico al Ministero delle finanze, che non trova ancora una volta accoglienza, per cui per la seconda volta è costretto a produrre ricorso straordinario al Capo dello Stato, datato 27 gennaio 1988, in ordine al quale non risulta allo stato emessa decisione.

Lo Iannaci, che è esente da malattie mentali, come potrà dimostrare, in sostanza non chiede altro che essere sottoposto ad accurata e approfondita visita medica da parte dei competenti organi sanitari militari diretta all'accertamento delle proprie reali condizioni di salute e quindi essere riammesso a frequentare il Corso allievi sottufficiali della Guardia di finanza. Nel corso di tutta la vicenda non risulta che sia stato visitato a dovere e le diagnosi sono state emesse sulla scorta di semplici colloqui.

Non si può disconoscere che il semplice sospetto di « malato di mente », sussurrato nell'ambiente in cui si vive, può provocare notevoli danni irreversibili sul resto della vita dell'« inquisito »: e allora che dire quando tale giudizio viene formulato e verbalizzato da parte di organi dello Stato?

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

Se non ritiene, per quanto sopraddetto, che lo Iannaci abbia diritto ad un trattamento improntato a giustizia e che pertanto sia opportuno disporre in conformità alle aspettative dello stesso, ammettendolo agli appropriati accertamenti medici più seri e scrupolosi, in esito ai quali venga poi emesso il verdetto della riammissione o meno al Corso sopraddetto.

(4-08758)

VAZZOLER, MONTALI, PRINCIPE, RAIS E ROTIROTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che

con legge 20 marzo 1975, n. 70 (articolo 36) al Consiglio nazionale delle ricerche è stata data la facoltà di assumere personale di ricerca e personale tecnico altamente specializzato, con contratto a termine di durata non superiore ai cinque anni in relazione a particolari esigenze di ricerca;

il CNR ha utilizzato questa possibilità per far fronte alle necessità di programmi di ricerca negli anni trascorsi;

in più occasioni, il Parlamento è intervenuto, anche recentemente, per la copertura economica nei riguardi del CNR, per l'utilizzo dell'articolo 36 della legge n. 70 del 1975;

da alcuni anni la Presidenza del CNR, con motivazioni varie, non utilizza l'articolo 36 della legge n. 70 del 1975, imputando il fatto a veti del sindacato CGIL-UIL-CISL Ricerca;

con legge 29 aprile 1988, n. 143, il CNR è stato autorizzato a stipulare non più di 50 contratti di prestazione d'opera intellettuale, ai sensi degli articoli 2230 e seguenti del codice civile, con esperti italiani o stranieri di alta qualificazione e documentata esperienza, per l'attuazione di progetti di particolare rilevanza nazionale ed intellettuale —:

i motivi per i quali l'attuale Presidenza del CNR non utilizza l'articolo 36

della legge n. 70 del 1975, nonostante le numerose richieste e necessità per i progetti di ricerca e l'esistenza della copertura finanziaria;

perché a tutt'oggi il CNR non abbia predisposto alcun adempimento, per rendere operativa la legge 29 aprile 1988, n. 143. (4-08759)

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali siano stati i viaggi effettuati, in Italia ed all'estero, dall'attuale ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica, i nomi e le qualifiche di coloro che hanno fatto parte del seguito, il costo — sia complessivo che per ogni singolo viaggio — di tali missioni con l'indicazione delle spese di trasporto, delle diarie, delle spese di soggiorno alberghiero e di quelle di rappresentanza. (4-08760)

MAINARDI FAVA, GRILLI E RIDI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che

Governo e ente delle ferrovie dello Stato hanno formulato l'ipotesi di considerare la tratta ferroviaria Salsomaggiore Terme-Fidenza come secondaria;

tale operazione potrebbe portare alla soppressione, come più volte formulato, di detta linea con gravi conseguenze per l'economia del comune e al declassamento di un centro termale di importanza internazionale;

le infrastrutture viarie statali che collegano la nostra città alla via Emilia per un percorso di 9 Km sono già gravemente insufficienti e non sono in grado di sopportare ulteriori flussi di traffico, facendo presente che i progetti di ampliamento viario sono all'osservazione della sede ANAS dipartimentale;

tutte le scuole superiori, la stessa sede universitaria sono localizzate nella vicina Fidenza o nei capoluoghi provinciali di Parma e Piacenza. L'ammontare

complessivo degli abbonamenti rilasciati dalla stazione di Salsomaggiore Terme (studenti e lavoratori pendolari) è di circa 6.000 abbonamenti mensili e 1.500 settimanali - dati 1988;

il comune di Salsomaggiore Terme è sede di un importante istituto statale alberghiero frequentato da circa 500 studenti provenienti da diverse province limitrofe;

la città di Salsomaggiore, con la vicina stazione termale di Tabiano, ospita per ciascuna stagione un numero di 145.000 ospiti, suddivisi in 11.000 posti letto, che complessivamente comportano un numero di 1.200.000 presenze: questo evidenzia la considerevole rilevanza turistica che non necessita certo di declassamenti, bensì di ulteriori potenziamenti per far fronte alla vocazione turistico-termale che la stessa riveste -:

quali iniziative intende prendere il ministro per evitare il declassamento e la soppressione del tratto in questione.

(4-08761)

PERRONE. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere se i ministri

dell'interno e della difesa, in presenza dei reiterati episodi delittuosi avvenuti, in questo ultimo periodo di tempo, nella provincia di Messina e, particolarmente, nel comune di Barcellona e nel centralissimo rione di Camaro del comune di Messina, nelle cui zone si ha, quasi, motivo di ritenere che la violenza criminale e mafiosa abbia avuto il sopravvento sulle forze dell'ordine, non ritengano opportuno disporre interventi eccezionali con adeguate misure di prevenzione e con meticolose indagini, utilizzando i reparti speciali, al fine di accertare i movimenti, i mandanti e le circostanze che alimentano le azioni criminose e ciò per sradicare sul nascere la tentazione che particolari ambienti, purtroppo profondamente radicati in altre zone della Sicilia, possano avere di estendere la loro zona di influenza anche a Messina, provincia ritenuta finora indenne.

L'interrogante chiede, infine, che siano predisposte quelle misure idonee a permettere anche a Barcellona e Camaro e nell'intera provincia di Messina una convivenza civile e democratica, ridando ai cittadini quella necessaria fiducia che una civile convivenza deve avere nei confronti delle istituzioni dello Stato. (4-08762)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

VESCE, MELLINI, AGLIETTA, RUTELLI E CALDERISI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri degli affari esteri e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

nuove ed allarmanti notizie giungono sullo stato di salute di Silvia Baraldini, attualmente detenuta nel padiglione chirurgico di Rochester;

l'avvocato della Baraldini, Elisabeth Fink, rende noto che il secondo intervento a cui è stata sottoposta la sua assistita è stato molto più estensivo di quanto era stato comunicato in un primo momento: il carcinoma squamoso si era esteso sulle pareti dell'utero ed ha richiesto l'asportazione dell'utero, di tutte e due le ovaie, dei linfonodi compresi quelli paraortici. Le incisioni multiple ancora non si sono cicatrizzate e la Baraldini non ha potuto ancora essere sottoposta alle irradiazioni necessarie al suo caso;

nel frattempo il Governo Federale ha reagito con procedura d'urgenza alla sentenza emessa dal giudice Parker, che dichiarava incostituzionale la detenzione della Baraldini nel carcere di Lexington e ne disponeva il trasferimento in un centro di detenzione comune, e nel suo appello il Dipartimento di giustizia ha chiesto l'abrogazione della sentenza « in 30 giorni » ed ha disposto contemporaneamente una misura amministrativa che vieta l'immissione della Baraldini con altri detenuti;

un'altra misura amministrativa è stata disposta dallo stesso Dipartimento di giustizia che ha abbassato il livello di sicurezza di tutte le altre carceri femminili ad eccezione di quello di Marianna in Florida, la cui costruzione è stata ulti-

mata in questo mese e che sembrerebbe riprodurre tutte le condizioni « speciali » di quello di Lexington nel Kentucky e di conseguenza è chiaro l'intento di trasferire la Baraldini in questo nuovo centro di detenzione visto la sua classificazione di detenuta ad alto rischio che richiede un livello superiore di sicurezza —:

1) se sia in possesso di elementi che possano far ritenere che la decisione « amministrativa » del Dipartimento di giustizia USA sia stata dettata da una sorta di spirito vendicativo nei confronti della Baraldini che ha dimostrato, tramite la sentenza del giudice Parker, l'esistenza di prigionieri politici negli Stati Uniti;

2) quali iniziative intende prendere per impedire il trasferimento della nostra connazionale, che già tanto è stata costretta a sopportare, in una unità detentiva « speciale » e affinché sia trasferita dove esistono strutture medico assistenziali adatte al trattamento dei pazienti affetti da cancro;

3) infine, come già richiesto con l'ultima interrogazione presentata dai deputati del gruppo federalista europeo sul caso Baraldini (3-01079), quanto tempo dovrà passare perché gli atti della Convenzione sul trasferimento delle persone condannate siano depositati presso la segreteria generale del Consiglio d'Europa, permettendo tra l'altro il rientro in Italia della Baraldini. (3-01131)

COLONI, REBULLA, AGRUSTI, BERTOLI, MAZZUCONI, ANSELMI E FRONZA CREPAZ. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e per gli affari sociali.* — Per sapere:

in relazione al recente caso dell'imprenditore triestino Alessandro Moncini condannato per importazione negli Stati Uniti di materiale pornografico;

quali iniziative intendano prendere per garantire che con tempestività ven-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

gano perseguiti i reati eventualmente commessi in Italia con una decisa azione della Magistratura;

in attesa che auspicabilmente la nuova legge sulla violenza sessuale comprenda e specifichi questo tipo di reato,

quali iniziative concrete di propria competenza intendano attuare per porre fine alla fabbricazione e diffusione di materiale pornografico, per evitare che continui l'ignobile sfruttamento dei minori e per tutelare i diritti fondamentali dell'infante. (3-01132)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quali ragguagli e quali valutazioni sia in condizione di fornire in ordine al deposito della sentenza del cosiddetto « maxiprocesso » di Palermo che consterebbe di settemila pagine.

Si chiede di conoscere se, a fronte delle norme che impongono ai difensori delle parti appellanti il deposito dei motivi di impugnazione entro venti giorni dall'avviso di deposito a pena di decadenza (mentre elastici e meramente ordinatori sono i termini entro i quali deve essere depositata una sentenza ancorché di assai minore impegno) non appaia mostruosa la dimensione di un processo come quello di Palermo e di tanti altri con centinaia di imputati, dimensione che di per sé vanifica ogni credibilità dell'opera di ricerca della verità ed ogni concreto esercizio del diritto di difesa.

Si chiede in particolare di conoscere quali considerazioni suggerisca al ministro tale vicenda processuale, in ordine al problema dell'onere finanziario per la difesa degli imputati, insostenibile anche per cittadini abbienti e tale pertanto da rendere aleatorio ed arbitrario ogni limite di reddito ai fini del riconoscimento del diritto al gratuito patrocinio.

Si chiede di conoscere quali valutazioni intenda esprimere il ministro in relazione alla conferenza stampa tenuta dai giudici togati della Corte d'assise di Palermo per « spiegare » la sentenza e più in generale sul sistema di manifestazione e specificazione di intendimenti, motivazioni e significati di atti e comportamenti di magistrati da questi ultimi fornite pubblicamente al di fuori di quanto contenuto negli atti da essi redatti e quali provvedimenti intenda promuovere al riguardo nell'ambito delle sue competenze.

(2-00389) « Mellini, Vesce, Rutelli, Panella, Calderisi, Aglietta ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro della sanità, per sapere — premesso che

un cittadino del comune di Appiano si è rivolto con una lettera alle autorità sanitarie della provincia di Bolzano e dello Stato, al sindaco e all'autorità scolastica essendo stata negata a suo figlio l'iscrizione alla prima classe della scuola elementare perché il padre non aveva presentato i certificati di vaccinazione necessari per l'iscrizione alla scuola;

la mancata presentazione dei certificati è conseguenza di una scelta consapevole dei genitori, fermamente convinti che fra le molte vaccinazioni oggi note, solamente alcune possono essere considerate utili, mentre altre non hanno più senso e comportano, pressoché tutte, gravi conseguenze;

la posizione assunta dai genitori in merito all'indiscriminata obbligatorietà delle vaccinazioni è frutto di una approfondita ed estesa conoscenza maturata in ambienti scientifici internazionali di alto livello;

è urgente ed importante che l'opinione pubblica ed in modo particolare le competenti autorità politico-sanitarie, conoscano l'ambito storico-scientifico nel quale tali pratiche sono nate ed i motivi preponderanti per cui si sono diffuse. Innegabilmente la storia dell'evoluzione scientifica è stata influenzata da momenti ideologici, religiosi, politici e soprattutto economici, che hanno modificato e fuorviato il corretto sviluppo del sapere, ritardando la conoscenza della verità. Questo comportamento ha favorito le *lobbies* economiche le quali si sono garantite mercati e guadagni esorbitanti;

un aspetto assolutamente inconfutabile e riscontrabile in tutte le vaccinazioni è la caduta post-vaccinale delle difese immunitarie. Ogni vaccinazione, infatti, contribuisce allo spostamento dei parametri bioelettronici del sangue verso la zona delle malattie degenerative. Il bambino plurivaccinato affronta le inevi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

tabili aggressioni dell'ambiente esterno in condizioni nettamente sfavorevoli. La scienza ufficiale si è occupata ben poco e probabilmente ha occultato molto dei non pochi incidenti, anche gravi, che si sono verificati e si verificano nella fase post-vaccinale;

la vaccinazione è diventata ormai solo un fatto puramente formale e burocratico, che non tiene conto delle mutate realtà sociali (l'esame dell'esperienza francese sul vaccino antipolio fa addirittura ritenere che questa pratica medica abbia disturbato il naturale regresso della malattia, mentre in Italia il vaccino Sabin venne introdotto nel 1964 quando i casi di poliomielite erano già scesi del 90 per cento);

i rischi associati ad ogni vaccinazione sono notevoli ed innumerevoli sono le controindicazioni, mentre i danni sono per lo più nascosti e le relazioni di causa ed effetto malconosciute. Non sono note infatti, le conseguenze a breve o a lungo termine della inoculazione di proteine estranee nell'organismo dei bambini;

il preoccupante e drammatico incremento delle malattie autoimmunitarie e di quelle degenerative è senz'altro da ricondursi alla destabilizzazione dell'ecosistema: inquinamento elettro-chimico del-

l'ambiente esterno e di quello interno, cioè dell'organismo -:

quando verrà intrapresa una seria analisi e revisione della reale utilità di effettuare vaccinazioni a bambini in tenera età;

se non intenda promuovere un dibattito e rivedere l'obbligatorietà delle vaccinazioni, tenuto conto sia del notevole aumento delle obiezioni da parte dei genitori che del dibattito scientifico attualmente in corso sul tema;

se non intenda sostituire il vaccino Sabin, dimostratosi palesemente dannoso con quello Salk obbligatorio per soggetti deboli handicappati o a rischio;

se non ritenga l'obbligo delle vaccinazioni, lesivo delle fondamentali libertà individuali ed in particolare del diritto alla salute, alla cui difesa è posto l'articolo 32 della Costituzione e quali iniziative intenda assumere affinché venga previsto l'esonero dall'obbligo di vaccinazione.

(2-00390) « Lanzinger, Donati, Bassi Montanari, Andreis, Boato, Ceruti, Cima, Filippini Rosa, Grosso, Mattioli, Procacci, Salvoldi, Scalia ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

MOZIONI

La Camera,
considerato

che il « decreto Ferri » oltre ad aver dato innegabili risultati positivi, sia per la notevole diminuzione degli incidenti registrati (anche in relazione all'aumento dei veicoli in circolazione), sia per la diminuzione delle vittime e dei feriti sia per il non sottovalutabile risparmio energetico, ha inoltre contribuito a creare un diverso senso di responsabilità ed una diversa cultura sul problema della circolazione stradale e della sua sicurezza;

che pur essendo la sicurezza stradale il risultato di molteplici fattori, non si può negare la centralità del fattore « velocità »;

che l'Italia si trova, sotto questo aspetto, in una situazione di grave differenziazione rispetto agli altri paesi del Mercato comune e che soluzioni ampiamente adottate da altri Stati da noi non sono ancora state varate (valga per tutti l'esempio delle cinture di sicurezza);

che le aziende produttrici di autoveicoli, ed in particolare quelle italiane, costantemente attraverso i *mass media* danno un'immagine della guida legata al concetto di velocità, di aggressività e di competizione, immagini queste che poi rafforzano nell'acquirente la convinzione di poter utilizzare una data vettura al limite delle prestazioni che al di là di sporadiche iniziative e di dichiarazioni formali, poco o nulla è stato fatto per diminuire il trasporto pesante su gomma che costituisce la quasi totalità del trasporto merci e che, inoltre, i controlli fatti sui TIR hanno inaccettabili margini di tolleranza (soprattutto in relazione all'eccesso di carico ed al periodo in cui questi non potrebbero viaggiare);

che ancora il nostro paese non dispone di strumenti che consentano il rilevamento della velocità in tutte le situazioni possibili (pensiamo al rilevamento notturno o al rilevamento della velocità di una vettura in fase di sorpasso),

impegna il Governo

a fissare conformemente all'attuale media europea il limite massimo di velocità, unico per tutti i veicoli e per tutto il periodo dell'anno, in 120 chilometri orari per le vetture sulle autostrade ed in 90 chilometri orari per le vetture sulle strade statali e provinciali, nonché a far rispettare rigorosamente i limiti fissati in 80 chilometri orari per i mezzi pesanti sulle autostrade ed in 60 chilometri orari sulle strade statali e provinciali;

a studiare, anche attraverso la collaborazione di una apposita commissione tecnica la possibilità di una differenziazione della velocità consentita, tenuto conto delle varie caratteristiche tecniche dei veicoli, velocità che comunque non potrà superare il limite massimo dei 120 chilometri orari;

ad accelerare le procedure normative che rendano finalmente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza su tutti i veicoli;

a promuovere l'obbligo delle strisce stradali catarifrangenti, almeno sulle strade principali nonché sulle autostrade;

ad intensificare i controlli effettuati dalla polizia stradale anche attraverso la destinazione unicamente per questo servizio di appositi mezzi ed uomini;

ad intensificare il controllo dei mezzi pesanti soprattutto in relazione del loro carico ed alla loro visibilità;

a presentare alle Camere entro il mese di giugno 1989, un organico piano di trasporti che, in prospettiva, preveda la drastica diminuzione del trasporto su gomma;

a vietare alle case automobilistiche di pubblicizzare le proprie vetture attra-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

verso riferimenti anche indiretti, alla velocità;

a prevedere sanzioni adeguatamente severe per coloro che non rispetteranno le disposizioni che il Governo darà in questa materia.

(1-00201) « Vesce, Aglietta, Mellini, Rutelli, Teodori ».

La Camera,
premessò che

il 23 luglio è entrato in vigore il decreto n. 284 - decreto per la riduzione dei limiti di velocità - che si era reso necessario per l'andamento preoccupante del numero di incidenti, morti e feriti, come evidenziato dalla seguente tabella:

NUMERO EFFETTIVO DI MORTI PER INCIDENTI STRADALI

(Valori assoluti)

Anni	N. effettivo di morti per incidenti stradali
1981	10.450
1982	9.968
1983	9.918
1984	9.202
1985	9.130 (1)
1986	9.379 (1)
1987	9.237 (2)

(1) Dati provvisori (ISTAT).

(2) Valore stimato (elaborazione ISPES).

Fonte: ISTAT.

pur essendo in lentissima diminuzione, tali cifre restano estremamente gravi; inoltre nel primo trimestre 1988 vi era stata una preoccupante inversione di tendenza:

il « decreto Ferri » in vigore dal 24 luglio all'11 settembre riduceva sulle autostrade a 110 chilometri all'ora e sulle strade statali, provinciali e comunali a 90 chilometri all'ora il limite massimo di velocità;

l'effetto è stato estremamente positivo sia come presa di coscienza civile della gravità del fenomeno e delle responsabilità soggettive ed anche da un punto di vista concreto, riscontrabile con i seguenti dati:

INCIDENTI E PERSONE INFORTUNATE NEI DUE PERIODI DI OSSERVAZIONE

Veicoli circolanti (valori assoluti)

	Periodo 1987	Periodo 1988	1988-1987	
			N.	%
Incidenti	17.327	16.411	- 916	- 5,3
Morti	648	559	- 89	- 13,7
Feriti	15.101	14.082	- 1.019	- 6,7
Veicoli circolanti	197.308.000	198.252.500	+944.500	+ 4,8

Fonte: Ministero dell'interno. Servizio polizia stradale.
(Dati aggiornati alla data del 29 agosto 1988).

il decreto ha avuto effetti positivi anche nel campo del risparmio sociale ed economico con la diminuzione di incidenti, morti e feriti, e da una stima prudenziale dell'Ispes è stato calcolato un risparmio economico oscillante tra i 30 e i 40 miliardi;

inoltre i limiti di velocità hanno favorito un risparmio energetico valutato dai dati di circolazione IRI-ITALSTAT intorno all'ordine dei 45 miliardi;

anche da un punto di vista ambientale si sono avuti effetti positivi con conseguente riduzione dell'inquinamento atmosferico e della combustione che contribuisce in misura considerevole al fenomeno dell'effetto serra;

allo scadere di questo decreto sperimentale il ministro dei lavori pubblici.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

di concerto con il ministro dei trasporti, ha emesso un nuovo decreto che modifica i limiti di velocità, prevedendo due regimi differenziati (110/130 chilometri all'ora) a seconda del periodo di circolazione e 90 chilometri all'ora per le strade statali, provinciali e comunali;

questo nuovo decreto ha di fatto alzato i limiti nonostante i dati positivi della sperimentazione estiva. Infatti oggi auto che prima potevano viaggiare a 100/110 chilometri all'ora sono autorizzate a viaggiare a 130 chilometri all'ora e spesso in condizioni di profonda insicurezza, vicino o eguale alla massima velocità omologata, e rappresentano una quota consistente delle auto in circolazione;

pur restando la velocità una causa forte di incidentalità certamente non ne rappresenta l'unica motivazione e urgono interventi globali di controllo e prevenzione;

impegna il Governo:

1) a realizzare, secondo le indicazioni del piano generale dei trasporti, completamente disattese, un sistema di mobilità, limitando il trasporto su gomma ed incentivando quello ferroviario e pubblico;

2) a presentare entro tre mesi il disegno di legge di riforma del codice della strada, con particolare riferimento alla sicurezza e anche alla protezione dei pedoni e dei ciclisti;

3) ad incentivare il sistema di controlli, tali da garantire il rispetto dei limiti di velocità, potenziando con uomini e mezzi, i sistemi mobili e fissi di rilevamento della velocità;

4) a differenziare i limiti di velocità in rapporto alla cilindrata dei mezzi, comunque entro il tetto massimo di 110 chilometri all'ora;

5) a rendere immediatamente obbligatorio l'uso delle cinture di sicurezza sulle auto su cui sono già installate;

6) a riformare il sistema, il periodo e il metodo di revisione dei mezzi, la cui inadeguatezza è tra le cause che provocano incidenti;

7) ad adottare strumenti idonei per il rilievo delle prove alcolometriche;

8) ad incentivare la ricerca scientifica e la legislazione per favorire mezzi di circolazione a minor impatto ambientale, compresi quelli ad energia solare.

(1-00202) « Donati, Mattioli, Cima, Andreis, Filippini Rosa, Boato, Bassi Montanari, Salvoldi, Procacci, Scalia, Grosso, Ceruti, Lanzinger ».

La Camera,

considerato che dal 28 agosto 1988 non è stato presentato dal Governo alcun provvedimento legislativo necessario alla ripresa immediata di tutte le opere relative al titolo VIII della legge n. 219 del 1981 e che pertanto sono cessate tutte le attività amministrative e finanziarie dei funzionari delegati;

avendo constatato lo stato di notevole tensione esistente tra le categorie produttive e professionali;

preso atto che gravi preoccupazioni sono state espresse dalle componenti sindacali;

presa visione del documento redatto alla camera di commercio di Napoli di concerto con l'unione degli industriali di Napoli, l'associazione costruttori edili di Napoli, l'ordine degli architetti, l'ordine degli ingegneri, il collegio dei geometri, l'ordine dei Notai, l'ordine degli avvocati, l'unione nazionale dei dottori commercialisti, il comitato dei concessionari ex legge n. 219, la FENEAL-UIL, la FILCA-CISL e la FILLEA-CGIL, che esprime unitariamente grave preoccupazione ed invita i parlamentari napoletani ad azione di stimolo e di vigile successivo impegno,

invita il Presidente del Consiglio dei ministri

a sottoporre il provvedimento necessario al Consiglio dei ministri e successivamente alle Camere per una ripresa immediata delle attività relative al completamento delle opere ex titolo VIII della legge n. 219 del 1981.

(1-00203) « Martuscelli, D'Angelo, Mensorio, Lusetti, D'Amato Carlo, Grippo, Manna, Vito, Parlato, Caria, Andreoli ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 4 OTTOBRE 1988

abete grafica s.p.a.
Via Prenestina, 683
00155 Roma