

424.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 NOVEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LUCIFREDI

INDICE		PAG.
	PAG.	
Missioni	24795	
Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa	24795	
Disegni di legge:		
(<i>Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa</i>)	24817	
(<i>Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa</i>)	24796	
Disegno e proposte di legge (Discussione):		
Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli (<i>approvato dal Senato</i>) (3893);		
LUCCHESI: Adozione di una fascia paraurti elastica posteriore sui <i>camions</i> , autotreni, rimorchi (1817);		
ALFANO ed altri: Modifica dell'articolo 45 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1953, n. 393, concernente i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione (1874);		
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Obbligatorietà del serbatoio di sicurezza antincendio per autoveicoli e motoscafi (2373)	24803	
PRESIDENTE	24803	
		PAG.
		BAGHINO 24811
		CIACCI 24807
		DAL MASO, <i>Relatore</i> 24803, 24812
		DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 24803, 24813
		GUERRINI 24803
		Proposte di legge:
		(<i>Annunzio</i>) 24795, 24818
		(<i>Assegnazione a Commissione in sede referente</i>) 24795
		(<i>Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa</i>) 24796
		(<i>Tramissione dal Senato</i>) 24818
		Interrogazioni e interpellanze (Annunzio) 24818
		Interrogazioni (Svolgimento):
		PRESIDENTE 24796
		COCCIA 24797
		DELL'ANDRO, <i>Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia</i> 24799, 24801
		LOMBARDI RICCARDO 24802
		NICCOLAI GIUSEPPE 24800
		Ministro della difesa (Trasmissione di documento) 24818
		Per un lutto del deputato Rampa:
		PRESIDENTE 24795
		Ordine del giorno della seduta di domani 24818

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,30.

D'ANIELLO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma del secondo comma dell'articolo 46 del regolamento, i deputati Bonalumi e Prearo sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio
di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

TRIVA ed altri: « Norme sul decentramento democratico comunale » (4122);

NICCOLAI GIUSEPPE: « Valutazione della laurea o titolo equipollente ai fini della progressione economica degli ufficiali e sottufficiali delle forze armate e dei corpi militarizzati dello Stato » (4123).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di proposte di legge
a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, le seguenti proposte di legge sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

SOBRERO e BORRA: « Modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, sulla disciplina delle funzioni dirigenziali nelle amministrazioni dello Stato, anche ad ordinamento autonomo » (4063) (con parere della V, della XI e della XIII Commissione);

II Commissione (Interni):

LETTIERI: « Modifica del testo unico della legge comunale e provinciale, e della legge 10 novembre 1970, n. 852, sulla sospensione dei sindaci, presidenti di giunte provinciali, nonché assessori comunali e provinciali » (4060) (con parere della I e della IV Commissione);

VI Commissione (Finanze e tesoro):

BADINI CONFALONIERI: « Riapertura del termine per la regolarizzazione del titolo di proprietà in favore della proprietà rurale » (4071) (con parere della IV e della XI Commissione);

BIRINDELLI: « Pagamento di interessi legali ai dipendenti dello Stato che ricevono in ritardo la liquidazione della pensione e della indennità di buonuscita » (4072) (con parere della I e della V Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

BIGNARDI ed altri: « Assegno speciale al personale direttivo, ispettivo e docente di ruolo delle scuole primarie, secondarie ed artistiche » (4077) (con parere della I e della V Commissione).

Per un lutto del deputato Rampa.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il deputato Rampa è stato colpito da grave lutto: la perdita del padre.

Al collega così duramente provato negli affetti familiari la Presidenza ha già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio, che ora rinnovo anche a nome della Assemblea.

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

PRESIDENTE. Ricordo di avere proposto nella precedente seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regola-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

mento, che la seguente proposta di legge sia deferita alla sottoindicata Commissione permanente in sede legislativa:

VIII Commissione (Istruzione):

BALLARDINI ed altri: « Norme urgenti circa la sperimentazione negli istituti professionali » (4093) (con parere della V Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa anche la seguente proposta di legge, attualmente assegnata a tale Commissione in sede referente e vertente su materia identica a quella contenuta nella predetta proposta di legge n. 4093:

SALVATORI e LETTIERI: « Modifiche alla legge 27 ottobre 1969, n. 754, sulla sperimentazione negli istituti professionali » (3116).

Ricordo di avere altresì proposto, sempre nella precedente seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che il seguente disegno di legge sia deferito alla sottoindicata Commissione permanente in sede legislativa:

IX Commissione (Lavori pubblici):

« Norme per l'istituzione del servizio sismico, per interventi a cura del Ministero dei lavori pubblici per opere di ricostruzione relative a sismi di estensione ed entità particolarmente gravi e disposizioni inerenti ai movimenti sismici del dicembre 1974 e del gennaio 1975 nei comuni dell'alta Valnerina » (approvato dalla VIII Commissione del Senato) (4109) (con parere della I, della V e della VIII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver comunicato nella precedente seduta che, a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regola-

mento, le sottoindicate Commissioni permanenti hanno deliberato di chiedere il trasferimento in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, ad esse attualmente assegnati in sede referente:

VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Sistemazione di lavoratori dipendenti da imprese e cooperative appaltatrici di servizi presso l'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato » (3997).

Se non vi sono obiezioni rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Commissione speciale in materia di locazioni:

RICCIO STEFANO ed altri: « Tutela dell'avviamento commerciale e disciplina delle locazioni di immobili adibiti all'esercizio di attività economiche e professionali » (urgenza) (528).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella degli onorevoli Coccia, Vetere e Pochetti, al ministro di grazia e giustizia, « per conoscere il suo apprezzamento in ordine al grave ed ingiustificato trasferimento di quattro magistrati addetti alla sezione del lavoro della pretura romana, noti per l'impegno e lo zelo con cui hanno affrontato nella capitale l'applicazione della nuova disciplina sul processo del lavoro. Il provvedimento cade per altro nel momento di maggiore acutezza della crisi della vita giudiziaria in questo settore, denunciata dai sindacati, dagli avvocati e dai magistrati. Si domanda pertanto se il ministro non ritenga, per quanto di sua competenza, di compiere opportuni interventi volti ad evitare questa decisione, e più in generale di avvalersi dei suoi poteri per favorire da parte dell'organo competente la tempestiva ed idonea nomina del pretore dirigente della pretura romana » (3-03977).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia ha facoltà di rispondere.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Occorre precisare che il movimento disposto dal dirigente la pretura di Roma si riferisce solamente a due magistrati della sezione del lavoro (i dottori Monteleone e Pivetti), e non a quattro come indicato dagli onorevoli interroganti. È necessario aggiungere che il movimento, che ha ottenuto il preventivo consenso dei magistrati interessati, rientra nei poteri del capo dell'ufficio di pretura, giacché i due magistrati non sono compresi tra quelli intrasferibili di cui all'articolo 21, terzo comma, ultima ipotesi, della legge 11 agosto 1973, n. 533, essendo stati assegnati alla sezione del lavoro prima dell'entrata in vigore di tale legge.

Alla sezione del lavoro della pretura di Roma, per altro, a seguito delle ultime assegnazioni di magistrati, particolarmente specializzati, da parte del Consiglio superiore della magistratura (ben 21 unità con decreto ministeriale 26 maggio 1975), il numero dei magistrati supera la percentuale di un terzo del numero di tutti i magistrati addetti alla trattazione delle controversie civili stabilita dall'articolo 22, primo comma, della legge 11 agosto 1973, n. 533 (i magistrati in servizio alla sezione del lavoro sono 34 su 84 complessivamente addetti alle sezioni civili).

È ancora opportuno rilevare che il movimento dei due magistrati è stato disposto, come riferisce il consigliere pretore reggente la pretura di Roma, per gravissime ed improcrastinabili esigenze di servizio, essendo necessario assicurare il funzionamento della prima sezione civile e della quarta sezione penale della pretura, che, in seguito al trasferimento ad altri uffici giudiziari di alcuni magistrati particolarmente qualificati e laboriosi, sono venute a trovarsi nella pratica impossibilità di continuare a svolgere il normale lavoro (infatti, rispetto ai 149 posti di organico della pretura di Roma, solo 126 sono coperti, con un *deficit* di 23 unità, che si fa particolarmente sentire nelle sezioni penali, cui sono addetti complessivamente solo 42 magistrati).

È ovvio, invero, che se, nonostante l'avvenuta destinazione di quasi tutti i magistrati del lavoro previsti dalla nuova pianta organica (24 su 27 nuovi posti) da parte del Consiglio superiore, il pretore dirigente non avesse potuto disporre dei magistrati divenuti ormai esuberanti in quella sezione per far fronte a più gravi

esigenze, si sarebbe, senza valido motivo, reso enormemente più gravoso il lavoro dei magistrati destinati alle altre sette sezioni civili e alle dieci sezioni penali rispetto a quello dei magistrati destinati alla sezione del lavoro (ottava).

È appena il caso di rilevare che, senza voler disconoscere lo zelo e la laboriosità dei due magistrati trasferiti dalla sezione del lavoro ad altre sezioni che avevano, si ripete, maggiori necessità, non vi sono, tuttavia, elementi per ritenere che i magistrati specializzati destinati alla loro sostituzione non posseggano eguali requisiti.

Si fa infine presente che il ministro di grazia e giustizia ha già richiesto fin dal 25 giugno 1975 al Consiglio superiore della magistratura la copertura del posto di consigliere dirigente la pretura di Roma e che il Consiglio sta per provvedere alla destinazione del nuovo titolare, secondo quanto si è appreso in via breve dalla segreteria del suddetto organo.

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

COCCIA. Questa nostra interrogazione coglie un momento della crisi dell'attuazione del processo del lavoro nel nostro paese; lo coglie proprio nella capitale della Repubblica, che viene ad essere l'occhio del tifone che investe l'attuazione di una riforma che interessa milioni di lavoratori. Proprio nella capitale, infatti, tocchiamo con mano il contrasto drammatico tra la nuova disciplina dettata dal Parlamento, da un lato, e dall'altro, l'incapacità e la mancanza di volontà politica dell'esecutivo e degli organi che avrebbero dovuto approntare la strumentazione necessaria per dare piena attuazione agli istituti che il legislatore aveva introdotto per porre fine a quell'autentica vergogna rappresentata dal processo del lavoro nel nostro paese.

È triste dover rilevare che, a pochi giorni dalla scadenza dei due anni dall'entrata in vigore della legge di riforma, cioè da quel fatidico 12 dicembre 1973, il consuntivo dell'esperienza fin qui maturata si può sintetizzare nella constatazione che il processo del lavoro attraversa una grave crisi, che in taluni punti nodali della struttura giudiziaria del paese — come avviene appunto nella capitale e in alcuni altri grandi centri urbani — si acuisce al punto di farne paventare il falli-

mento o quanto meno una notevole battuta d'arresto.

È proprio partendo da tali considerazioni che noi abbiamo voluto, con questa nostra interrogazione, porre il problema del trasferimento di alcuni magistrati addetti alla sezione del lavoro della pretura di Roma. Il numero dei magistrati trasferiti, come ha ricordato poc'anzi il rappresentante del Governo, si è ridotto da quattro a due; ma, se ciò è avvenuto, si deve alla ferma presa di posizione dei sindacati, all'agitazione da essi promossa e che essi hanno chiamato, con grande senso di responsabilità, la « vertenza della giustizia in Roma ». Ma è strano, onorevole sottosegretario, dover constatare che, dei quattro magistrati di cui era stato ventilato il trasferimento, risultano effettivamente trasferiti proprio i dottori Monteleone e Pivetti, magistrati noti nel mondo degli operatori del diritto del lavoro in Roma per essere stati i più diligenti e valorosi, coloro che hanno emesso le sentenze più insigni a tutela dei nuovi istituti nati per la difesa dei rapporti di lavoro nelle fabbriche della Repubblica e della sua capitale. È ben strano che in nome di questo articolo 21 si siano voluti destinare altrove i magistrati Monteleone e Pivetti. È vero che sussiste l'esigenza riconosciuta di rinforzare altri fronti sguarniti del nostro contenzioso, quali il civile e il penale; ma non si vede perché a coprire questi posti vuoti nella capitale della nostra Repubblica dovessero essere destinati magistrati come il Monteleone ed il Pivetti, che hanno meritato lo apprezzamento generale di quanti seguono lo sviluppo della disciplina del processo del lavoro, magistrati le cui sentenze hanno certamente colpito parte del padronato più arretrato della nostra città.

Delto questo, riteniamo sia inaccettabile la contrapposizione che qui è stata fatta, a giustificazione di questi trasferimenti, tra processo del lavoro ed altri settori del contenzioso: mai e poi mai noi abbiamo inteso privilegiare in maniera assoluta questo contenzioso rispetto alla tutela, che pure riguarda lavoratori e cittadini tutti, sul terreno penale e su quello civile; sta però di fatto, onorevole rappresentante del Governo, che dobbiamo qui denunciare una vera e propria violazione della legge, una sua disapplicazione, mentre la soluzione va ricercata nella copertura degli organici e nella ristrutturazione degli uffici. Sta di fatto che la pretura di Roma registra nel 1975 una pendenza di 18 mila processi: l'organico invece è di 29 magistra-

ti (perché tanti veramente sono i pretori addetti a questa sezione) e non regge all'urto del lavoro da smaltire: ne occorrono almeno 45. Il nuovo articolo 415 del codice di procedura civile stabiliva che dal deposito del ricorso all'udienza di discussione non dovessero passare più di 60 giorni: questa era una delle chiavi della riforma, perché al regime perentorio dei termini era legata la brevità, la rapidità, la tempestività della pronuncia del giudice, che doveva pervenire al livello del conflitto, dentro la fabbrica e fuori di essa.

Ebbene, questo aspetto — che era il cuore del processo — è saltato a Roma ed in molte altre città. Questa mattina il ricorso presentato da un autoferrotranviere per il riconoscimento della sua qualifica che gli veniva negata dalla STEFER, è stato rimesso per la discussione all'udienza del 27 dicembre 1976: dai sessanta giorni previsti in maniera perentoria dal legislatore arriviamo a rinvii di un anno (o addirittura, in taluni casi, di un anno e mezzo)!

Come si può definire questo stato di cose, se non una disapplicazione della legge, una vera e propria violazione di essa, un illecito che, se mi consentite, assume un profilo penale, ma soprattutto un profilo politico? Questa disapplicazione — che si riscontra in maggior misura nei grandi centri urbani — costituisce, onorevole sottosegretario, un modo di vulnerare il processo riformatore voluto dal nostro Parlamento. Si assiste ad una divaricazione sempre più macroscopica: il Parlamento vara delle riforme nel settore della giustizia, mentre queste vengono riassorbite nel quadro deteriorato del nostro sistema giudiziario; in altre parole, alle riforme segue la disapplicazione delle riforme, il che determina discredito per le istituzioni, smarrimento negli operatori giuridici, profonda delusione delle attese di giustizia dei cittadini.

Questa linea di tendenza conferma a tutte lettere una precisa volontà politica. Basta porre mente, signor Presidente, alla circostanza che il bilancio preventivo del dicastero della giustizia, che verrà presentato da domani all'attenzione di questo ramo del Parlamento, passa dall'1,13 per cento del bilancio generale del 1975 all'1,06 per cento del 1976: il che marca l'inesistenza di una politica per la giustizia. Questo nel momento in cui sono entrati in vigore il nuovo processo del la-

voro, il diritto di famiglia, il diritto penitenziario, mentre siamo alle soglie dell'ingresso della legge sulla droga, mentre il ministro Reale sta per annunciare uno stralcio del processo civile.

In queste condizioni, con quale coraggio l'esecutivo può parlare di dare rispondenza alla volontà del legislatore, di far fronte con onore agli impegni che il Parlamento assume di fronte ai cittadini, alla crescita culturale generale del paese, alla domanda di giustizia degli uomini e delle donne italiani? In questa vicenda del trasferimento dei pretori di Roma cogliamo l'incapacità di venire incontro, appunto, ai bisogni della giustizia e di rispettare le leggi di questo paese.

PRESIDENTE. La prego di concludere, onorevole Coccia, perché il suo tempo è scaduto.

COCCIA. Concludo, signor Presidente.

Sono questi i motivi per i quali va salutata con soddisfazione la vertenza aperta dai tre sindacati in Roma perché si proceda alla revoca di questi trasferimenti, perché i pretori assegnati a questo settore passino da 29 ad almeno 45 nella capitale della Repubblica, perché siano sopresse le attuali assurde limitazioni di orario (secondo le quali oltre le ore 14 non dovrebbero più discutersi cause di lavoro), perché siano rispettati i tempi del processo, perché si adeguino gli organici degli ausiliari di giustizia, le attrezzature, i servizi (alle cui esigenze si vorrebbe far fronte per l'anno 1976 con soltanto 1 miliardo e mezzo!) ed i locali in cui celebrare i procedimenti.

Ecco, signor Presidente, quali sono le ragioni per le quali ho superato i limiti di tempo assegnatimi: perché ritengo che la vicenda della pretura di Roma, della capitale della Repubblica, coinvolga, più in generale, le vicende della giustizia nel nostro paese, di uno Stato che viene definito « di diritto », ma che nella sostanza fa spesso strame dello stesso diritto della Repubblica e dei lavoratori italiani. È un tema che riprenderemo fra breve con vigore e con adeguate proposte.

Per queste ragioni manifestiamo la nostra ferma insoddisfazione. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Passiamo all'interrogazione degli onorevoli Giuseppe Niccolai, de

Michieli Vitturi, Franchi, Baghino, Galasso, Tassi e Tremaglia, ai ministri della difesa e di grazia e giustizia, « per sapere se intendano riparare alla vergogna che vede un alto ufficiale dell'esercito italiano, il generale Ricci, languire in carcere da oltre cinque mesi, insieme con delinquenti comuni, senza che lo stesso sia stato mai interrogato dai molti giudici che si contendono oggi in Italia "piste nere" e fotografie sui giornali; per sapere se, per caso, agli alti ufficiali dell'esercito non vengano garantiti i diritti riconosciuti ai delinquenti comuni. Di conseguenza se il ministro di grazia e giustizia non ritenga di avvalersi delle facoltà di legge per promuovere l'azione disciplinare a carico dei magistrati che, omettendo per ben 5 mesi di compiere atti d'ufficio, si rendono passibili di sanzioni penali, oltre che disciplinari » (3-03502).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia ha facoltà di rispondere.

DELL'ANDRO, Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia. Premetto che il generale Ugo Ricci, arrestato a seguito di mandato di cattura emesso dal giudice istruttore presso il tribunale di Padova per il delitto di cospirazione politica mediante associazione (nel corso dell'istruttoria condotta a carico degli esponenti della cellula eversiva denominata « Rosa dei venti »), fu interrogato il 14 dicembre 1974 e, avvalendosi di una sua facoltà, dichiarò di non voler rispondere all'interrogatorio.

Successivamente, a seguito della nota sentenza della Corte di cassazione del 30 dicembre 1974, con cui veniva affermata la competenza della procura della Repubblica di Roma a conoscere, fra l'altro, anche dei reati oggetto dell'istruttoria compiuta dal giudice istruttore di Padova, all'imputato è stato notificato, il 22 aprile 1975, altro mandato di cattura in relazione a ulteriori episodi di cospirazione politica mediante associazione, contestatigli in concorso con altre persone.

Il 2 maggio 1975 il Ricci ha reso ampio e dettagliato interrogatorio al giudice istruttore presso il tribunale di Roma, prendendo le sue discolpe con riferimento a tutte le imputazioni ascrittegli. Il citato atto istruttorio è stato compiuto dopo dieci giorni dalla notificazione del secondo mandato di cattura, previo il prescritto avviso al difensore. Il giudice istruttore di Roma,

con sentenza del 5 novembre 1975, su conforme richiesta del pubblico ministero, ha rinviato a giudizio il Ricci per i reati ascrittigli, concedendogli per altro la libertà provvisoria.

Dunque, poiché sulla base delle informazioni assunte risulta che il giudice istruttore presso il tribunale di Padova ha interrogato l'imputato immediatamente (14 dicembre 1974) e ancor prima di disporre la cattura (18 dicembre 1974); poiché a nulla rileva che l'imputato, avvalendosi di una sua facoltà, abbia dichiarato che non intendeva rispondere; e poiché risulta che, per gli altri fatti di cospirazione politica di cui al mandato di cattura emesso dal giudice istruttore presso il tribunale di Roma il 22 aprile 1975, l'imputato è stato interrogato il 2 agosto 1975, a circa dieci giorni dalla notificazione del predetto mandato, viene a mancare, a mio parere, la premessa di fatto (« languire in carcere » per « oltre cinque mesi » senza alcun interrogatorio) dalla quale gli onorevoli interroganti sono partiti. E pertanto, a mio modesto avviso, vengono superate le considerazioni relative a disparità di trattamento operate da organi giudiziari nei riguardi di cittadini sulla base della diversa posizione sociale e giuridica dei cittadini stessi.

È quasi superfluo aggiungere che l'onorevole ministro non esiterebbe un momento a prendere i doverosi provvedimenti nel caso che si verificassero omissioni di atti d'ufficio del tipo di quelle indicate dagli onorevoli interroganti.

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

NICCOLAI GIUSEPPE. L'onorevole sottosegretario sa sicuramente in che modo si svolse la perquisizione del giudice Tamburino al posto di comando di Salerno del generale Ricci, perquisizione che dette avvio all'arresto di un ufficiale che, tra l'altro, ha acquisito meriti altissimi nella lotta per la Resistenza.

Il comandante della regione militare, per ordine del generale Viglione, riferisce al generale Ricci che si deve recare a Roma perché il giudice Tamburino lo aspetta nel suo domicilio di quella città. Allontanato così il Ricci dal suo posto di comando di Salerno, il generale Viglione mette a disposizione del giudice Tamburino

un'auto che lo porta a Salerno, nella sede di un comando militare, a compiere la perquisizione, che viene eseguita senza la presenza dell'interessato. Non so se tutto questo sia servito al generale Viglione per diventare capo di stato maggiore della difesa; so che è una vergogna, non tanto perché la vittima è il generale Ricci, quanto perché la vicenda colpisce il prestigio e l'onore di tutte le forze armate.

Onorevole sottosegretario, ecco perché il 14 dicembre il generale Ricci tenne il comportamento che ella ha citato. La sua risposta conferma i metodi da noi denunciati, perché la nostra interrogazione risale al mese di aprile, ed ella risponde con sette mesi di ritardo, dicendo che il generale Ricci è stato interrogato il 2 agosto 1975. Che cosa posso dirle, se non che non ci discostiamo di molto, anche con la sua risposta, dalle tecniche inizialmente da me tratteggiate, le quali ci hanno condotto all'attuale stato di degradazione e di spapolamento delle istituzioni; spapolamento di cui alcuni magistrati del tipo di Tamburino, per aver voluto servire i giuochi non puliti di alcuni ministri — questi Borgia moderni — si sono resi responsabili non risparmiando nemmeno l'onorata divisa delle forze armate, decapitando i migliori ufficiali con la galera, come per il generale Ricci, oppure con il silenzio colpevole, come sta accadendo per il comandante di marina Accame?

Esprimo pertanto insoddisfazione per la risposta del Governo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Riccardo Lombardi, Giacomo Mancini, Signorile, Frasca e Mario Ferri, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro di grazia e giustizia, « per sapere: se siano a conoscenza del gravissimo attentato alla libertà di espressione rappresentato dal sequestro, disposto dal procuratore generale di Catanzaro, Di Bartolomei, del libro di Vincenzo Guerazzi *Nord e sud uniti nella lotta*; se, in particolare, siano a conoscenza dell'assurdità giuridica del sequestro, privo — a quanto è dato di sapere — di ogni parvenza di motivazione (tale non è infatti la definizione di osceno, che deve a sua volta essere argomentata); se, inoltre, non ritengano che in ogni caso il libro — in quanto segnalato in un premio letterario nazionale della cui giuria facevano parte alcuni tra i massimi critici ed esperti di

ogni tendenza — debba essere giudicato, quale che ne sia il giudizio di merito, come opera d'espressione artistica e quindi sottratta, a norma del codice vigente, alla possibilità di incriminazione per oscenità; se non ritengano inoltre, nella sostanza, particolarmente grave il tentativo, ottuso e reazionario, di assimilare in un'unica crociata sanfedista ed autoritaria opere che si richiamano indubbiamente alla realtà sociale del paese e pubblicazioni realmente oscene. Per sapere se il ministro di grazia e giustizia non intenda far conoscere, nelle forme ad esso consentite, al Consiglio superiore della magistratura, organo di autogoverno dell'ordine giudiziario, la propria valutazione sul comportamento del procuratore Di Bartolomei, la cui monomania censoria e repressiva è esercitata sistematicamente a carico di tutti i prodotti culturali, rendendo l'intera regione Calabria, su cui si estende la sua competenza, un territorio i cui cittadini sono considerati intellettualmente sottosviluppati e *minus habentes* (con la conseguente necessità di sottrarli coattivamente alla contaminazione rappresentata dalla gran parte delle espressioni culturali contemporanee). Se, in particolare, non ritenga che tale comportamento abnorme — che sarebbe ridicolo se non ledesse le libertà costituzionali — oltre che giuridicamente del tutto ignorante e sprezzante della legge e della giurisprudenza, costituisca ormai un vero e proprio caso di lesione del prestigio dell'ordine giudiziario e, come tale, debba formare oggetto di giudizio e di provvedimento da parte del Consiglio superiore della magistratura » (3-03629).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia ha facoltà di rispondere.

DELL'ANDRO, *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia*. Gli onorevoli interroganti si dolgono in particolare del fatto che il sequestro del libro di Vincenzo Guerrazzi *Nord e sud uniti nella lotta*, sia stato disposto con provvedimento « privo, a quanto è dato sapere, di ogni parvenza di motivazione ». Su questo punto rassicuro gli onorevoli interroganti.

Per quanto il difetto di motivazione del decreto di sequestro possa sempre essere fatto valere nelle opportune sedi ed attraverso i normali rimedi, riferendomi direttamente al predetto decreto del 30 maggio 1975, ricordo che il provvedimento,

« premesso che, con lettera del 10 marzo 1975, a firma dell'avvocato Mauro Leporace, il comitato promotore del « Premio Sila » con sede in Cosenza, di cui è presidente l'onorevole Giacomo Mancini, ha inviato gratuitamente, a tutte le scuole ed istituti statali d'istruzione secondaria della Calabria, i cinque volumi concorrenti all'edizione 1975 del premio, tra cui l'opuscolo *Nord e sud uniti nella lotta*, scritto dall'operaio metalmeccanico calabrese Vincenzo Guerrazzi e pubblicato dalla « Marsilio editori - Collettivo », avente sede in Padova e Venezia; premesso che, con la suindicata lettera, veniva sollecitata la collaborazione dei capi d'istituto ai fini della massima diffusione, tra gli scolari, degli elaborati concorrenti al premio, ivi compreso il libretto del Guerrazzi, nel quale si narra il viaggio di mille metalmeccanici da Genova a Reggio Calabria, organizzato nel 1972 dai sindacati della « triplice » come risposta alle vicende della lotta per il capoluogo della regione Calabria, prosegue trascrivendo letteralmente espressioni del libro in discussione, che qualifica « pornografiche di livello postribolare » e che tali sono come dimostra il testo del decreto che deposito presso la Presidenza.

Trattandosi appunto di provvedimento cautelare, strutturalmente schematico, ogni ulteriore approfondimento della motivazione, quand'anche fosse da ritenersi necessario, sarebbe stato, forse, in contrasto con la natura del provvedimento stesso. In ogni caso, trattandosi appunto di provvedimento cautelare, il tema dell'oscenità sarà oggetto di nuova, eventualmente, se necessaria, più approfondita indagine in sede di merito, come si richiede per la sentenza che concluderà il giudizio di convalidazione.

In ordine alla seconda doglianza sollevata dagli onorevoli interroganti, e cioè che « in ogni caso il libro, in quanto segnalato in un premio letterario nazionale, della cui giuria facevano parte alcuni tra i massimi critici ed esperti di ogni tendenza », doveva essere giudicato, « quale che ne sia il giudizio di merito, come opera di espressione artistica e quindi sottratto, a norma del codice vigente, alla possibilità di incriminazione per oscenità », sono dell'avviso che, per sé, il fatto che un libro sia stato segnalato in sede di premio letterario nazionale, fosse anche il massimo, non esclude la valutazione che, a'

termini di legge, soltanto la competente autorità giudiziaria, e nelle sedi espressamente previste, deve, in termini di rilevanza giuridica, necessariamente esprimere sullo stesso libro in ordine all'oscenità e, pertanto, in relazione al carattere artistico che, eventualmente, ne escluda l'oscenità.

Per quanto attiene alle successive richieste, prospettate dall'interrogazione *de qua*, rilevo che, trattandosi di decisioni giudiziarie (suscettibili delle normali revisioni previste dalla legge) assunte, nell'esercizio di funzioni nettamente distinte da quelle amministrative, in piena autonomia, ogni intervento nella sfera d'indipendenza del magistrato, in carenza di dati indiziati di dolo, colpa grave o comportamenti per altri versi penalmente o disciplinarmente rilevanti, equivarrebbe a violazione di principi costituzionalmente sanciti.

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

LOMBARDI RICCARDO. Non mi meraviglierebbe che al sullodato procuratore generale, ove mantenuto nelle sue attuali funzioni, venisse l'idea di disfare il sequestro degli *Atti parlamentari* sui quali saranno riportati i termini contenuti nel decreto depositato presso la Presidenza (*Si ride*).

PRESIDENTE. Pregherei l'onorevole Lombardi di non dare altri elementi a questa possibilità!

LOMBARDI RICCARDO. Sono di una straordinaria pudicizia. Non contesto il diritto, la facoltà e la competenza del giudice a giudicare del presunto reato e della presunta violazione. Quello che mi domando è questo: se è attendibile l'ipotesi, ammessa, mi pare, implicitamente dall'onorevole sottosegretario come certa, che la considerazione dei limiti fra osceno e opera artistica o la degradazione dell'opera artistica nell'illiceità dello osceno e del pornografico non sia emersa nella coscienza delle persone che hanno costituito la giuria e che, nel momento in cui hanno segnalato il libro, hanno risolto evidentemente questo problema, se mai esso è nato. Della giuria faceva parte, anzi credo sia stato il relatore, il professor Carlo Bo, certamente non sospettabile di scarsa sensibilità rispetto alla tutela del sentimento comune della morale e della pudicizia; si dovrà quindi riconoscere che questa disposizione di seque-

stro del procuratore generale di Catanzaro, per quanto facilmente si presti, attraverso la citazione di una o più frasi, a scandalizzare le anime pie, non è in condizione di mostrare una sua liceità.

Un libro di quel genere è per sua natura tale da far escludere ogni incitamento al malcostume. Certo il libro riporta nella loro brutalità e a volte anche nella loro rozzezza delle espressioni autentiche e registrate. Il libro, infatti, è una documentazione delle scritte registrate sulle pareti di vari locali durante il viaggio di una massa di operai che si recavano a partecipare ad una manifestazione politica. Aggiungo che l'uso di queste frasi, che isolatamente appare sconcertante, lo è assai meno quando, leggendo il libro, si comprende che ognuna di queste frasi è legata o a un giudizio politico o a un attacco a dirigenti politici o sindacali. Nel contesto, quindi, la brutalità e la supposta inverecundia di certe frasi vengono assai ridimensionate.

Se si volesse così leggermente far precipitare nel giudizio di oscenità o di pornografia opere di questo genere, ebbene, io chiederei il sequestro di Rabelais. In fondo, non soltanto in questa, ma in moltissime delle opere oggi correnti nella letteratura italiana e straniera vengono usati termini anche brutalmente realistici che non scandalizzano più nessuno, anche perché il sentimento comune del pudore, su cui si basa la legislazione che lo tutela, evolve con i tempi ed è diverso da quello che avevano i nostri padri o avevamo noi stessi quando eravamo giovani.

Sarebbe troppo facile e, francamente, anche noioso e aberrante discutere in questa sede, che certamente non è la sede propria, della ormai secolare controversia circa i limiti reciproci tra opera artistica, sentimento del pudore, oscenità, pornografia, eccetera. Ne abbiamo discusso altre volte, esaminando i vari provvedimenti di censura. Vi è però il fatto che, a confronto con la tolleranza - giusta tolleranza - che si esercita nelle altre procure nei riguardi di opere consimili e per casi analoghi, il caso di Catanzaro appare effettivamente straordinariamente isolato.

Si può supporre che quella di Catanzaro sia una giurisdizione in cui il procuratore generale dia corso alla sua sesso-fobia (non lo conosco e non so quale temperamento psichico egli abbia) così da rappresentare un'area isolata, una specie di ghetto. Infatti l'attività persecutoria del procuratore

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

generale di Catanzaro non si è esercitata soltanto in questo caso; si esercita, possiamo dire, con una frequenza, una generalità e una generosità di interventi straordinarie. Libri e giornali vengono sequestrati ogni settimana.

Sono perfettamente cosciente dell'indipendenza della magistratura. Non credo ella possa pensare, onorevole sottosegretario, che io supponessi lecito un intervento diretto nei riguardi della magistratura; tuttavia ho posto l'accento su un altro profilo, cioè sulla considerazione del discredito che al prestigio e all'autorità della magistratura reca il comportamento di un procuratore generale di questa sorta. Non credo che la magistratura di Catanzaro possa trarre giovamento da un esame dei comportamenti del suo procuratore generale in ordine a consimili provvedimenti; e tralascio altre attività e altri settori che, fra l'altro, mi pare costituiscano già oggetto di inchieste e di accertamenti del Consiglio superiore della magistratura.

Non sarebbe tuttavia fuor di luogo, e neppure rappresenterebbe un abuso di potere, un intervento del Governo che tendesse a segnalare al Consiglio superiore della magistratura il pericolo di discredito e di perdita di prestigio che deriva alla magistratura e alla giustizia a Catanzaro dal comportamento del suddetto procuratore generale.

È per questo, onorevole sottosegretario, che stento a dirle se sono soddisfatto o no. In questi casi, chiaramente, non si è mai soddisfatti, e credo neppure ella lo sia per la risposta che mi ha dato.

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

Discussione del disegno di legge: Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli (approvato dal Senato) (3893); e delle concorrenti proposte di legge Lucchesi (1817); Alfano ed altri (1874); Marzotto Caotorta ed altri (2373).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione congiunta del disegno di legge, già approvato dal Senato: Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli; e delle concorrenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati

Lucchesi: Adozione di una fascia paraurti elastica posteriore sui camions, autotreni, rimorchi; Alfano, Marino, Caradonna, Baghino, Palumbo e Pirolo: Modifica dell'articolo 45 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione; Marzotto Caotorta, Piccinelli, Marocco e Merli: Obbligatorietà del serbatoio di sicurezza antincendio per autoveicoli e motoscafi.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che alcuni gruppi ne hanno chiesto l'ampliamento limitatamente ad un oratore per gruppo, ai sensi del secondo comma dell'articolo 83 del regolamento.

Ha facoltà di parlare il relatore onorevole Dal Maso.

DAL MASO, *Relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta, signor Presidente, riservandomi di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Anche il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

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

GUERRINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge di cui oggi si occupa la Camera, e che è già stato approvato dal Senato, fa riferimento ad argomenti che hanno formato oggetto di lunghi dibattiti non solamente nelle aule di Montecitorio e di palazzo Madama e nelle Commissioni trasporti dei due rami del Parlamento, ma anche a livello tecnico, a livello politico in genere ed a livello giuridico. Questo perché tutta la materia che è contenuta in questo disegno di legge è di quelle che fanno discutere per lunghissimo tempo e reclamano approfondimenti continui, essendo legata ad una evoluzione giuridica del modo come i problemi si pongono e nello stesso tempo all'evoluzione tecnica che è postulata e richiamata da tutti gli articoli del provvedimento.

Nella discussione che si è tenuta recentemente al Senato, due sono stati fonda-

mentalmente i motivi di dissenso per quanto riguarda il merito del provvedimento, o di riserva anche per quei settori che hanno ritenuto meritevole di approvazione il provvedimento stesso. Si è opinato, cioè, da un lato che fosse più opportuno attendere la elaborazione del nuovo codice della strada prima di introdurre la normativa di cui ci stiamo occupando, e dall'altro si è pensato che introducendo questa normativa, che comporta inevitabilmente anche un aggravio dei costi per la costruzione degli autoveicoli, si potesse incidere negativamente sulla situazione economica generale e sullo specifico campo della produzione degli autoveicoli, creando con ciò una disparità a favore del trasporto privato che in questo caso assorbirebbe una quantità di reddito superiore a quello che sarebbe ad esso destinato in una buona regolamentazione del trasporto, a scapito del trasporto pubblico che verrebbe in tal modo ulteriormente compresso.

Secondo il mio giudizio e il giudizio del gruppo socialista, questi due motivi di riserva o di opposizione contengono ambedue una parte di verità, ma non sono sufficienti per vincere la nostra propensione a dare voto favorevole anche in questo ramo del Parlamento al presente disegno di legge, così come l'hanno dato i nostri colleghi di gruppo al Senato qualche tempo fa.

È vero che sarebbe cosa assai migliore e da un punto di vista legislativo assai più produttivo approvare prima la nuova normativa del codice della strada, piuttosto che approvare in maniera non coordinata leggi che ne modificano qua e là il contenuto. Ma è anche vero che è ormai da tre o quattro anni che l'utente italiano attende che la commissione interministeriale incaricata di elaborare il nuovo codice predisponga un testo. E, se mi è lecito un ricordo personale, devo dire che qualche anno fa, come presidente della Commissione trasporti, interpellavo i ministri che mi sedevano a fianco, tutti quelli succedutisi nel tempo, stimolandoli ad accelerare il ritmo dell'elaborazione della nuova normativa relativa al codice della strada: e ciascuno di essi rispondeva che oramai si trattava di una elaborazione in fase assai avanzata, sicché non restava ormai molto tempo da attendere perché il parto avvenisse felicemente. Il famoso parto, tuttavia, non è avvenuto e, pur non volendo apparire una Cassandra in materia di normativa stradale, presumo che ancora molto tempo pas-

serà prima che il nuovo codice veda la luce.

In questo momento non siamo di fronte ad una di quelle classiche «leggine» contro le quali, a buon diritto, ciascuno di noi ha avanzato riserve: siamo di fronte ad un testo che per la sua complessità ed organicità mi pare meriti un'attenzione assai diversa da quella che pure abbiamo prestato, anche negli ultimi tempi, a leggi che modificavano il codice della strada in singole statuizioni. Basti ricordare, ad esempio, le norme che hanno introdotto l'obbligo del casco per i motociclisti. È una legge che anche noi socialisti abbiamo approvato e che costituisce una giusta innovazione, al pari di quella attualmente al nostro esame. Infatti, nella dinamica giuridica e tecnica, occorre far fronte alle necessità emergenti con gli unici strumenti che abbiamo: vale a dire con leggi parziali che modifichino quelle esistenti. Se ogni volta si dovesse attendere una legislazione generale, ovviamente — come l'esperienza ci insegna — rimarremmo con una normativa invecchiata senza affrontare mai i problemi emergenti della nostra società.

Nella materia che oggi affrontiamo, l'aspetto più significativo è rappresentato dall'opinabilità tecnica delle scelte che stiamo operando. Sono sicuro che, se interpellassimo due tecnici diversamente orientati, otterremmo due diversi consigli sul modo di operare scelte in materia di sicurezza degli autoveicoli. Ciò nonostante, siamo obbligati ad operare una scelta, poiché, tra l'altro, il Parlamento non può arrestare la propria attività in una materia così delicata in attesa che organi nominati dall'esecutivo — noti per la loro lentezza ormai collaudata da anni — preparino un testo che probabilmente non vedrà la luce per chissà quanto tempo ancora. Il Parlamento ha l'obbligo e il diritto insieme di far sentire la propria voce e di proporre le modificazioni che esso ritiene giuste per i tempi attuali.

Infine, questa normativa si ricollega a quella esistente nei codici stradali dei paesi di tutto il mondo. Chiunque segua, anche distrattamente, una qualsiasi rivista automobilistica saprà che nuove norme sono state introdotte anche negli Stati Uniti, paese nel quale la motorizzazione ha raggiunto la percentuale più elevata del mondo. Altrettanto si dica per l'Inghilterra, la Francia e la Germania. Le stesse Nazioni Unite e la Comunità europea se ne sono

occupate, indicando la strada e gli orientamenti da seguire.

In secondo luogo, affrontando il secondo punto del problema, quello relativo alla situazione economica e al pericolo che si acuisca una certa tensione nel settore automobilistico per l'aggravio dei costi, debbo riconoscere che alcune delle osservazioni fatte al Senato anche dal collega comunista Piscitello hanno un loro pregio, perché colgono un aspetto della realtà. Noi socialisti non siamo insensibili ad argomentazioni di questo genere, ma ci sembra che la sicurezza dell'utente dell'autoveicolo e quella della generalità dei cittadini (anche di quelli che percorrono le nostre strade come pedoni, come motociclisti o come ciclisti) sia preminente su ogni eventuale riserva di carattere generale vuoi attinente alla situazione economica, vuoi alla produzione degli autoveicoli in particolare. Un discorso siffatto ci condurrebbe senza dubbio in un vicolo cieco, perché sarebbe analogo a quello secondo il quale un'azienda, ad esempio, non debba adottare talune norme per la prevenzione degli infortuni dal momento che ciò accrescerebbe i costi e renderebbe scarsamente economica una certa attività. Credo fra l'altro probabile che un aumento dei margini di sicurezza degli autoveicoli condurrebbe ad un accrescimento del loro grado di appetibilità, come è accaduto in paesi esteri.

Se è vero, inoltre, ciò che ha detto un alto dirigente della FIAT nel momento in cui si è conclusa una trattativa tra sindacati e azienda in materia di produzione 1976 (e cioè che non si deve temere una crisi dell'automobile perché la curva delle vendite non è più discendente), credo che le preoccupazioni espresse sia nell'altro ramo del Parlamento sia nella Commissione trasporti della Camera — e che probabilmente sentiremo ribadire anche oggi — possano essere facilmente fugate.

In realtà giudicando questo progetto di legge — e giudicandolo positivamente — noi ci muoviamo lungo due direttrici. La prima è quella per la quale noi dobbiamo adeguare la nostra legislazione a quella internazionale. Non è possibile cioè che, per problemi propri del nostro paese che possono avere un peso non indifferente, ma mai determinante, noi omettiamo di applicare una normativa impostaci dalla Comunità europea.

Se poi — faccio una breve digressione — poniamo mente alla recente sentenza con la quale la Corte costituzionale ha dichiarato im-

mediatamente operanti nell'ordinamento interno tutti i regolamenti della Comunità, ci rendiamo conto che siamo di fronte ad una scelta: o legiferare in modo da adeguare rapidamente la nostra normativa in materia di sicurezza dei veicoli a quella dettata dalla CEE, oppure rimanere scoperti rispetto ad una decisione della Corte costituzionale che, profondamente innovando, ci ha posto di fronte ad una serie di obblighi giuridici che nascono da una normativa di carattere sovranazionale, precedentemente recepita dalla realtà giuridica dello Stato italiano solo attraverso norme nazionali di attuazione. Ed allora, se è vero che l'ufficio europeo delle Nazioni Unite sta elaborando norme in materia di sicurezza dei veicoli, e se è vero che in campo comunitario sono state elaborate da un gruppo di esperti nella costruzione di veicoli, dipendenti dallo stesso ufficio europeo, direttive che sono divenute norme operanti sia nel nostro paese, per effetto della sentenza cui prima ho fatto cenno, sia negli altri paesi del mercato comune, se è vero tutto questo, dicevo, è indispensabile che teniamo conto anche di questi aspetti. Infine mi si lasci dire che la prevenzione della infortunistica stradale non deve esaminarsi solo sotto il profilo umanitario o della politica del traffico (il che certamente costituisce un grave problema), per essa dovendo noi tener presente anche un aspetto economico più generale, cioè quello relativo ai livelli dei premi assicurativi. Ritengo che il Parlamento, discutendo questo disegno di legge, dovrebbe esaminare i singoli articoli e il complesso della normativa sotto il profilo degli effetti che possono avere nell'economia generale e nel reddito generale del paese, i danni provocati dagli incidenti stradali per diretta conseguenza della mancanza dei dispositivi previsti in questo disegno di legge. Occorrerebbe esaminare anche quale sia il collegamento esistente tra la mancanza di queste apparecchiature, il conseguente aumento dei casi di danneggiamento delle proprietà pubbliche e private e il livello dei premi assicurativi che in questo momento pagano gli automobilisti del nostro paese. Nel momento in cui è in atto una vertenza tra le società di assicurazione e il Governo per un aumento massiccio — che io ritengo ingiustificato — dei premi assicurativi per la responsabilità civile, credo che un'osservazione vada fatta in relazione al possibile collegamento che esiste tra l'approvazione di questo disegno di legge e il problema assicurativo sotto molteplici profili. Ad

esempio, l'articolo 5 del provvedimento fa obbligo alle case costruttrici di munire gli autoveicoli di un dispositivo antifurto. In questo caso entriamo immediatamente nel cuore del problema dell'assicurazione contro i furti degli autoveicoli e degli oggetti contenuti negli stessi, particolarmente se pensiamo che le compagnie non assicurano più le autoradio installate sui veicoli e se constatiamo quale sia la lievitazione costante, anno per anno, del premio che dobbiamo pagare per assicurare il nostro veicolo contro il furto. Per tacere, poi, dell'importanza della prescrizione di cautele costruttive contro i rischi d'incendio (articolo 7), che avranno anch'esse benefico influsso sull'andamento assicurativo.

A questo punto, credo sia necessaria una valutazione complessiva di questo disegno di legge, che, come ho detto, si collega ad una normativa in vigore in tutti i paesi del mercato comune. Non si tratta solamente di stabilire quale sia il problema economico generale e quali danni alle cose comporti la mancanza di questi dispositivi, ma di stabilire anche quale sia il danno fisico che gli utenti degli autoveicoli subiscono per effetto della mancanza di questi dispositivi nel nostro paese.

Dalle statistiche pubblicate da alcune riviste specializzate, in materia di mancanza di cinture di sicurezza, risulta come negli incidenti stradali i traumatizzati al capo con conseguenze letali siano in Italia in numero enormemente più elevato di quanto non siano, per esempio, negli Stati Uniti d'America, i quali da tempo hanno adottato una regolamentazione assai severa circa l'uso delle cinture di sicurezza. Così dicasi, ad esempio, per le fratture agli arti superiori, che sono di gran lunga più numerose delle lussazioni riportate dagli utenti agli arti inferiori; così dicasi, ad esempio, per l'incendio dell'autoveicolo o per il tamponamento dello stesso causato o da una difettosa segnalazione, specialmente in presenza di avverse condizioni atmosferiche, come la nebbia — la nostra valle padana purtroppo presenta frequentemente questo fenomeno atmosferico — o da un'insufficienza tecnica dei pneumatici, che in particolari condizioni ambientali determina certamente una situazione di pericolo per l'automobilista.

È quindi necessario adeguare le strutture tecniche dei veicoli alle più accreditate ed accettate innovazioni tecniche di sicurezza. Se è vero, poi, che bisogna adeguare anche la nostra viabilità minore alle esigenze

di sicurezza del traffico, come giustamente è stato rilevato nella nostra Commissione e nell'aula dell'altro ramo del Parlamento, è altrettanto vero che, se noi annegheremo il problema specifico della sicurezza degli autoveicoli nel mare infinito della nostra struttura viaria, nel nostro codice della strada, non apporteremo nessuna ragionevole modificazione ad una normativa ormai invecchiata.

Vengano, dunque, le norme ministeriali, e vengano al più presto. A questo proposito approfitto della presenza dell'onorevole sottosegretario per i trasporti per raccomandargli caldamente di seguire con attenzione il progredire, purtroppo assai lento, degli studi per la redazione del nuovo codice della strada. La lentezza di questi studi non soltanto incide negativamente sulla sicurezza dei veicoli, ma determina anche incertezza giuridica e quindi un contenzioso assai rilevante, che potrebbe essere eliminato semplicemente rendendo più chiare alcune norme oscure, dopo che la loro applicazione ha manifestato dei cedimenti, quali quelli che appunto hanno creato tale contenzioso.

Se dunque vi è necessità che questo nuovo codice venga avanti, occorre fare un'altra raccomandazione al Governo — prego l'onorevole sottosegretario Degan di prenderne nota — quella cioè che le norme dei decreti ministeriali, che noi abbiamo indicato per l'applicazione pratica di questa legge, ad esempio, agli articoli — se non erro — 8, 9 e 11, da emanarsi entro 1, 2, 3 o 4 anni affinché si diano chiare disposizioni tecniche sul modo come debbono essere apprestati gli strumenti di sicurezza degli autoveicoli, vengano effettivamente emanate entro questi termini. Occorre, onorevole Degan, che questi termini siano rispettati e che non accada quello che si verifica di consueto per i regolamenti d'esecuzione, che, prescritti nelle leggi, non vengono mai alla luce, causando così sconcerto nell'operatore del diritto e nell'utente della strada, che si trova nelle mani soltanto una legge di per sé inutilizzabile e in stato di quiescenza. Questa raccomandazione voglio fare, ripeto, perché i termini sono congrui (due o quattro anni) e perché il Ministero dei trasporti, che è il responsabile in materia, ha un parametro di riferimento certo indicato nella legge: cioè la normativa della Comunità economica europea, alla quale noi obbligatoriamente dobbiamo rifarci.

Certamente il testo in esame non esaurisce tutta la gamma degli apprestamenti per la sicurezza dei veicoli. Personalmente, avrei ritenuto assai opportuno che introducendo queste innovazioni avessimo anche potuto dire qualche cosa sui dispositivi antinebbia anteriori o posteriori, trovandosi una buona metà del nostro paese immersa per quattro o cinque mesi l'anno in una folta coltre di brume. Così pure avrei visto con piacere una norma tendente ad assicurare l'accertamento della risonanza all'interno degli abitacoli dei segnali acustici provenienti dagli altri veicoli; avrei visto con piacere una norma tendente ad assicurare l'accertamento del grado di obsolescenza — e quindi di pericolosità — degli autoveicoli. Ma, evidentemente, vale anche a questo proposito il proverbio secondo cui il meglio è nemico del bene: pertanto possiamo salutare con soddisfazione una normativa che si colloca al livello di quella degli altri paesi, imprimendo un nuovo impulso alla tecnica costruttiva degli autoveicoli in Italia. Consideriamo questo provvedimento come un primo passo sulla via della normativa più generale che sarà finalmente recata dal nuovo codice della strada. (*Applausi dei deputati del gruppo del PSI*).

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

CIACCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, con il disegno di legge n. 3893, già approvato dal Senato il 2 luglio 1975, ci troviamo ancora una volta di fronte ad un argomento come quello dei trasporti, e in modo particolare della sicurezza stradale, che è molto discusso nel paese e di grande interesse per l'opinione pubblica. Proprio ieri si è aperta a Torino la conferenza nazionale per una nuova politica dei trasporti, per il rilancio dell'economia e la difesa dell'occupazione: tema, questo, che richiede un grande impegno non soltanto delle forze sindacali, ma anche delle forze politiche e del Parlamento, e che richiede in ordine ai vari problemi (e quindi anche a quello delle caratteristiche dei veicoli e della sicurezza stradale) una visione complessiva, uno studio attento e l'adozione di provvedimenti organici capaci di colpire alle radici le cause che sono alla base del caos nel settore del traffico, della crisi dei

trasporti e della insicurezza nella circolazione stradale.

Ma con questo disegno di legge siamo ancora una volta di fronte ad un provvedimento parziale, frammentario, disorganico e inopportuno, e quindi sbagliato. Ogni volta che ci viene presentato un provvedimento del genere ci si dice da parte del Governo (e mi pare che l'onorevole Guerrini abbia ripetuto la stessa opinione) che intanto bisogna provvedere in qualche modo e con urgenza, che il meglio è nemico del bene e via dicendo. Non capita mai che dal Governo ci sia rivolto l'invito a provvedere con misure organiche, tanto che ci sorge il sospetto che il Governo, e in particolare il Ministero dei trasporti, non siano capaci di presentarne, e cerchino di nascondere tale loro incapacità dietro lo schermo di una serie di provvedimenti parziali che, presi di per sé, possono contenere elementi validi, ma che non risolvono i problemi e rischiano anzi di aumentare la confusione.

Mi pare del tutto evidente che noi comunisti siamo molto sensibili ai problemi dei trasporti, che abbiamo indicato, credo prima di ogni altra forza politica, come uno dei problemi che devono essere affrontati prioritariamente dal Parlamento e dal Governo. Così come siamo sensibili, in modo particolare, ai problemi della sicurezza stradale, che si collegano al provvedimento oggi al nostro esame. Siamo, però, contrari ai palliativi, ai provvedimenti di sapore un po' demagogico, alle misure che, nella situazione data, possono risultare (e certamente risulteranno) dannose dal punto di vista economico. E del resto l'oratore che mi ha preceduto, l'onorevole Guerrini, ha affermato che tali osservazioni, da noi già avanzate in Commissione, hanno un certo fondamento.

Detto questo, vorrei fare due osservazioni principali: la prima riguarda il metodo, la seconda inerisce più direttamente alla sostanza del provvedimento che, come i colleghi sanno, è stato fino all'ultimo osteggiato da parte nostra nell'altro ramo del Parlamento. Circa il metodo, vorrei innanzi tutto osservare che il richiamo alle norme comunitarie è alquanto vago e impreciso. Tale osservazione è diretta anche all'onorevole Guerrini, il quale ha accennato agli esperti della Comunità economica europea ed all'ufficio europeo dell'ONU, che starebbero lavorando intorno alle norme cui ci riferiamo. Sembra a me che

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

occorra intendersi: o si sta lavorando intorno alle norme, o queste esistono già; nella seconda ipotesi, le si porti in Parlamento e si dica che esso le deve puramente e semplicemente ratificare.

Dicevo che il richiamo alle norme comunitarie è alquanto vago e impreciso. È infatti a tutti noto che in ordine ad esse esistono molti pareri e difformi comportamenti. Valga per tutti l'esempio ricordato ad altro titolo dall'onorevole Guerrini, dei carichi assiali e delle dimensioni degli autoveicoli per il trasporto di merci, in ordine ai quali, dopo tante riunioni comunitarie (ve ne dovrebbe essere un'altra, secondo quanto annunciato dal ministro Martinelli, anche nel prossimo mese di dicembre), siamo ancora all'anno zero.

L'osservazione principale riguarda, comunque, il nuovo codice della strada, onorevole Degan. Ogni volta che ci siamo trovati a dover affrontare i problemi della circolazione (carichi assiali e dimensioni degli autoveicoli per il trasporto delle merci, regolamentazione del servizio delle autopubbliche, caschi per i motociclisti, problemi inerenti alla motorizzazione civile, ai trasporti in concessione ed altro ancora), abbiamo sempre chiesto a che punto fosse l'elaborazione del nuovo codice della strada ed abbiamo sempre avuto due tipi di risposta: allorché si criticavano i ritardi in ordine alla elaborazione del nuovo codice della strada, di cui si parla almeno dal 1964, ci sono state fornite tutte le possibili assicurazioni relativamente ad una sollecita presentazione del codice stesso; quando abbiamo, invece, criticato il modo frammentario e disorganico di procedere (e tali critiche sono riecheggiate nell'intervento dell'onorevole Guerrini), ancor oggi, in materia di nuove caratteristiche degli autoveicoli, ci è stato puntualmente risposto che « si starebbe freschi » se si dovesse attendere l'emanazione del nuovo codice della strada, ancora di là da venire. Personalmente, mi sono sentito dare tale risposta anche in occasione di una recente discussione sul problema dei tassisti, che è all'ordine del giorno della Commissione trasporti. In quella sede, ad una mia affermazione secondo cui occorre aspettare l'emanazione del nuovo codice, è stato risposto che esso è, appunto, di là da venire. In altre occasioni, ripeto, si è affermato, invece, che la sua emanazione è prossima.

Queste risposte contraddittorie dimostrano, a mio parere, che in materia esiste una

certa confusione, generata forse anche dalla frammentazione delle competenze tra vari ministeri, suddivise, per quanto riguarda il codice della strada, tra quello dei trasporti e quello dei lavori pubblici. Alla base, tuttavia, vi è certamente un problema di direzione politica, di visione organica che nell'esecutivo, a mio parere, non esiste; come vi è certamente tutta la farragine di certa burocrazia ministeriale e di certa amministrazione pubblica che, forse, nemmeno aiutano realmente l'esecutivo.

Ma, a parte tutto ciò, ho letto proprio ieri sui giornali la notizia, che mi pare provenga dal Ministero dei lavori pubblici (il quale, nell'attuale anomala situazione, ha il compito di provvedere in materia), secondo la quale il nuovo codice della strada sarebbe in via di imminente definizione: si indica addirittura la data del febbraio 1976, cioè praticamente fra tre mesi. Orbene, se questa notizia è vera, che senso ha, onorevole sottosegretario, la fretta del Governo per varare il disegno di legge n. 3893 le cui norme, al limite (desidero sottolineare questo aspetto), potrebbero anche risultare in contrasto con quelle, che ancora non conosciamo, del nuovo codice della strada? Perché, per esempio, qui si vuol procedere a spron battuto, mentre si cerca di prendere tempo con i carichi assiali e le dimensioni degli autoveicoli per il trasporto delle merci, per i quali, nell'apposito Comitato ristretto, il rappresentante del Governo — proprio l'onorevole Degan — ci invitava a non decidere in attesa di definizioni di carattere comunitario? Mi sembrerebbe quanto mai opportuno che, di fronte a questa situazione, il Governo ritirasse il disegno di legge n. 3893 o quanto meno ne sospendesse la discussione se è vero, ripeto, quanto abbiamo letto, e cioè che il nuovo codice della strada è di prossima emanazione.

In secondo luogo, circa la sostanza del provvedimento, le considerazioni da fare sono forse ancora più consistenti e degne di attenzione. Si dice che le misure contenute nel disegno di legge mirano a garantire la sicurezza della circolazione stradale e, con questa motivazione, si propongono le cinture di sicurezza, le caratteristiche dei pneumatici approvate dal Ministero dei trasporti, gli indicatori di direzione di luce arancione in avanti, lateralmente e all'indietro, dispositivi di disappannamento e di sbrinamento, il congegno antifurto (dirò poi che cosa quest'ultimo abbia a che fare con la sicurezza della circolazione stradale), una

particolare disposizione dei comandi per la guida, retrovisore esterno, sedili e porte solidamente assicurati al veicolo, ed altre cose ancora.

Ebbene, a me pare che tutti sappiano che alcune di queste misure sono già applicate nei veicoli; altre sono, a mio parere, almeno strane, come quella che sancisce l'obbligo del dispositivo delle cinture di sicurezza ma non l'obbligo del loro uso (le cinture di sicurezza sono previste addirittura nei posti anteriori degli autobus: credo che arriveremo, poi, anche ai tram); o come l'altra relativa ai congegni antifurto, che hanno ben poco a che vedere con la sicurezza della circolazione. Altre ancora, infine, sono talmente vaghe che possono significare contemporaneamente tutto e niente, come le norme dell'articolo 6, secondo le quali i comandi per la guida devono essere disposti in modo tale da consentire una agevole e sicura manovra e da evitare per quanto possibile il rischio di manovre intempestive.

Come si vede, in questa come in altre norme, c'è tutto e il contrario di tutto. Una cosa però appare certa: con queste norme si dà il via ad un aumento del prezzo dei veicoli nuovi, da un lato, e, dall'altro, ad un deprezzamento di quelli usati. Si dà la possibilità inoltre alle case costruttrici di introdurre attrezzature, dispositivi e accorgimenti tanto sofisticati, quanto inutili, che certamente faranno aumentare i prezzi e contribuiranno a rallentare le vendite proprio in un momento nel quale è già grave la crisi del settore.

È proprio opportuno in questo momento adottare un provvedimento del genere? È proprio giusto dare anche per questa via una spinta all'aumento del costo della vita? Ma, ci si obietta (e lo ha fatto anche l'onorevole Guerrini) che la vita delle persone è più preziosa del costo della vita (questo è evidente!). È stato detto, inoltre, che, adottando queste misure, si potrà avere anche una diminuzione dei premi delle assicurazioni per le responsabilità civili derivanti dall'uso dell'auto (mi riferisco in particolare all'intervento dell'oratore che mi ha preceduto, ma questa considerazione è stata fatta anche al Senato dal ministro presentatore del provvedimento).

Si tratta di obiezioni apparentemente valide, ma credo praticamente inconsistenti ad un esame serio ed obiettivo. A me sembra, per quanto riguarda il secondo aspetto, relativo alla spinta delle compagnie assicu-

ratrici ad un aumento dei premi, che siamo di fronte ad una pressione costante, pluriennale, pluridecennale, che va sempre alla ricerca del massimo profitto, ed indipendente da certe considerazioni circa le caratteristiche dei veicoli che le stesse compagnie non hanno mai tirato in ballo. Si disse che ci sarebbe stata una diminuzione dei premi assicurativi anche quando si adottarono misure restrittive per la circolazione come il provvedimento sui limiti di velocità (teoricamente ancora in vigore: 120 chilometri orari in autostrada e 100 sulle altre strade). Non risulta che le compagnie abbiano diminuito i premi; anzi, proprio in questi giorni stanno chiedendo un aumento. Non si finga, quindi, di non vedere quale è la reale spinta (che avrà anche motivazioni di costi) delle compagnie assicuratrici, ma che certo non attiene alla sicurezza o meno degli autoveicoli. Anzi io ritengo che più dispositivi di questo genere vi saranno sugli autoveicoli, più le compagnie assicuratrici saranno portate ad aumentare i premi, perché il rischio da loro assunto dovrà coprire anche dei dispositivi che oggi sulle macchine non esistono.

Più consistente, naturalmente, è l'obiezione che riguarda la sicurezza delle persone, la loro vita, la loro integrità fisica e il dovere di salvaguardia, che deriva dalla Costituzione prima di tutto, oltre che da principi di solidarietà umana che animano certamente tutti noi. Se si vuole avere realmente cura della vita umana, bisogna provvedere ad altri aspetti del problema della circolazione, oggi largamente carenti. A questo proposito mi permetto di citare alcuni casi esemplificativi.

Il primo problema è quello del limite di velocità. Le cinture di sicurezza, i dispositivi di sbrinatorio, i retrovisori, la solidità dei sedili e delle portiere, i dispositivi interni per evitare bruschi urti agli occupanti dell'abitacolo, ulteriori strumenti indicatori di direzione, analogamente ai caschi previsti per i motociclisti, per non parlare, poi, dell'antifurto, rappresentano soltanto dei palliativi, un po' di fumo negli occhi, quando ci si trova di fronte ad autoveicoli o motoveicoli che sviluppano velocità da capogiro, che sono veri e propri proiettili vaganti, pronti ad esplodere in caso di urti o collisioni e andare in frantumi insieme con le persone.

Occorre quindi agire sia per quanto concerne la fissazione di rigorosi limiti di velocità, sia per quanto attiene le possi-

bilità di controllo da parte delle autorità preposte al servizio di vigilanza, sia infine, per quanto riguarda le caratteristiche dei veicoli. Se le strade sono di tutti e non debbono trasformarsi in autodromi o piste di competizione sportiva, occorre che anche i mezzi ammessi alla circolazione sulle strade normali non abbiano la possibilità di sviluppare velocità superiori a quelle previste dal codice, dalle altre disposizioni e dalla segnaletica. So che qui si urtano grossi interessi, ma ritengo che non vi siano altre possibilità di intervento, giacché il mezzo veloce, indipendentemente dalla crisi energetica e dal più o meno alto prezzo del carburante, invita molti suoi utenti a spingerlo alle massime prestazioni, mettendo a repentaglio la propria e la altrui incolumità.

Un secondo problema è quello della viabilità ordinaria. Il provvedimento in esame viene da noi contestato perché è avulso dalla realtà e dalle esigenze inderogabili che da essa scaturiscono. Così, per quanto riguarda la viabilità ordinaria, vi sono strade che non offrono assolutamente le garanzie minime di sicurezza. Voglio citare a titolo esemplificativo il caso di una strada che conosco molto bene, quella di 60 chilometri, che unisce Siena a Firenze: ebbene, in questo breve tratto nell'arco di dieci anni, si sono avuti più di 600 incidenti (un morto e 18 feriti a chilometro!), incidenti che vanno attribuiti — a parere unanime dei tecnici, della polizia stradale, dei carabinieri — oltre ai consueti fattori, in gran parte anche alla mancanza di uno spartitraffico e di corsie di emergenza, nonché al fondo stradale spesso accidentato e mal tenuto.

Un terzo problema concerne le condizioni di lavoro degli autotrasportatori di merci. Si tratta quasi sempre di condizioni stressanti, per la lunghezza dei percorsi, la pesantezza degli orari di lavoro, la preoccupazione per il sovraccarico, per il traffico caotico; e voi sapete, onorevoli colleghi, che non è raro il caso che, negli incidenti stradali più gravi, siano coinvolti mezzi pesanti, come autotreni, autosnodati ed autoarticolati.

Un quarto problema — più generale e, me ne rendo conto, più complesso e difficile — è quello che inerisce alla riforma di tutto il sistema dei trasporti, che deve essere sempre più orientato verso il mezzo pubblico, che deve consentire l'impiego razionale di tutti i mezzi a disposizione, che

non sia punitivo nei confronti delle autovetture private, ma ne faccia lo strumento di un tranquillo e pacifico diporto o lo strumento per raggiungere i terminali delle linee ferroviarie, metropolitane, portuali ed aeroportuali. E non ci si venga a dire che questo è un discorso troppo generale, che travalica i limiti dell'argomento in discussione, perché le cause profonde del malessere della circolazione stradale vanno ricercate proprio in queste ragioni di carattere generale. Bisogna riconoscere che dell'interesse dei cittadini, degli utenti della strada, coloro che hanno avuto la direzione del paese non si sono mai realmente preoccupati: lo si voglia ammettere o no, hanno prevalso gli interessi del profitto privato. Ed è proprio il ricorso a provvedimenti parziali, frammentari, disorganici, intempestivi — come, secondo noi, è il disegno di legge n. 3893 — che dimostra la mancanza di volontà politica, o l'incapacità di aggredire il male alle radici, di elaborare disposizioni organiche, che diano veramente un segno nuovo a tutta la politica dei trasporti.

Concludendo, e per quanto mi sono permesso di dire, mi pare che vi siano tutte le ragioni per rinnovare qui l'espressione del nostro voto contrario al disegno di legge in discussione. Ma dev'essere estremamente chiaro che il nostro atteggiamento non è astratto, non è dettato da motivi inconsistenti, ma da considerazioni che noi riteniamo valide e che io mi permetto, al termine del mio intervento, di riproporre schematicamente alla vostra attenzione.

Queste considerazioni riguardano in primo luogo la frammentarietà, la contraddittorietà e le incertezze del provvedimento, nei confronti tanto della normativa comunitaria quanto del nuovo codice della strada, che si dice sia di prossima emanazione. Di fronte a questo ultimo fatto — se la notizia non viene qui smentita — prudenza e saggezza dovrebbero consigliare il Governo a ritirare il disegno di legge, o a chiedere che ne sia sospesa la discussione, perché non venga a determinarsi un contrasto con un provvedimento che, si badi bene, sarà elaborato dal Ministero dei lavori pubblici. Il titolare di questo dicastero, per fare un esempio, ha recentemente rivendicato al suo Ministero, durante un dibattito al Senato, un diritto di priorità per quanto riguarda la politica del traffico, e financo il piano generale dei trasporti. Ora, essendo questo provvedimento sotto l'egida di un altro mi-

nistero, non vorrei che nascessero delle discordanze, delle contraddizioni con il nuovo codice della strada.

Altre considerazioni riguardano gli aspetti economici del problema e la necessità di non creare nuove spinte all'aumento del costo della vita e contropunte che rallentino l'andamento della produzione nel settore automobilistico, per altro già attanagliato da una crisi profonda.

Ancora, le nostre considerazioni investono l'intero problema dei trasporti, che deve essere affrontato con una coraggiosa politica di riforme, ed anche con una coraggiosa politica della spesa. Leggevo ieri su *24 Ore* — ed è un esempio da prendere — quanto hanno stanziato gli Stati Uniti, anche recentemente, per potenziare il settore dei trasporti: si parla di 4 miliardi di dollari. Provvedimenti analoghi sono stati presi da altri paesi, sia pure dell'area occidentale. Sul problema dei trasporti — da affrontare dunque con coraggio e con una visione organica — dovremo misurarci tutti, ed in primo luogo dovrebbero misurarsi la maggioranza ed il Governo. Proprio su questo punto, invece, si manifestano i più seri ritardi.

Desidero concludere il mio intervento con un esempio che ritengo illuminante. È di questi giorni la notizia, riportata dalla stampa, che sabato 22 novembre 1975 si riunirà il Comitato interministeriale per la programmazione economica per esaminare i problemi del settore automobilistico e per decidere, tra l'altro — cito testualmente « la costituzione del sottocomitato per il coordinamento delle politiche dei trasporti e per la elaborazione del piano generale del settore ai sensi della legge 14 agosto 1974, n. 877 ».

È vero, onorevoli colleghi, che Roma non fu fatta in un giorno, ma è anche vero che noi non pretendiamo che queste cose si facciano in un giorno. Se però vediamo che dopo quindici mesi abbondanti dalla promulgazione della citata legge n. 877 siamo ancora al primo passo con la proposta di nominare un sottocomitato, possiamo facilmente immaginare a che punto sia la nuova politica dei trasporti che pure è ormai necessaria, urgente e indilazionabile, come comprovato anche dalla discussione di questo provvedimento.

Ogni commento a questa notizia e a ciò che essa significa mi sembra superfluo.

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

BAGHINO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli sei colleghi presenti, in Commissione, il MSI-destra nazionale si è astenuto nella votazione su questo disegno di legge, ciò sia per il pochissimo tempo concesso per l'esame in Commissione, sia in considerazione della necessità che avvertivamo di migliorare il testo con alcuni emendamenti.

Ci siamo anche astenuti perché da sempre siamo fautori dell'esigenza di istituire una commissione per la revisione del codice della strada, insistendo ad ogni occasione sulla necessità di porre fine a provvedimenti parziali e settoriali per porre mano (come andiamo sostenendo fin dall'inizio di questa legislatura) ad un provvedimento che risolva in modo generale tutti i problemi sulla base di principi concordati e chiaramente prefissati.

Terminato l'esame in sede di Commissione, abbiamo riflettuto attentamente su questo disegno di legge e abbiamo tra l'altro notato quanto sia attenta la stampa a qualunque voto contrario del MSI-destra nazionale su certi provvedimenti. E, nella fattispecie, qualcuno ha voluto equivocare, scambiando la nostra astensione con una nostra presunta disattenzione circa l'urgente esigenza di emanare provvedimenti per la sicurezza dei veicoli e per i trasporti in generale.

Per tutte queste ragioni, dichiaro subito che in aula voteremo a favore del disegno di legge, anche se tutti i nostri interrogativi, tutti i nostri quesiti (rimasti senza risposta adeguata) permangono, essendo sempre le stesse le preoccupazioni di fondo. Noi avremmo gradito che in questo provvedimento si fosse tenuta presente anche l'esigenza di mantenere il limite di velocità; avremmo gradito che fosse stata disposta una più efficiente ed efficace vigilanza in ordine al sovraccarico degli autotreni e dei rimorchi, i quali sono spesso causa di gravi incidenti; avremmo voluto inoltre che, almeno attraverso un ordine del giorno, si fosse preso atto delle sollecitazioni che da tutte le parti sono avanzate per una risistemazione della rete stradale, spostando l'attenzione del legislatore, del ministro dei lavori pubblici e dei competenti organi periferici, dalla rete autostradale a quella delle strade nazionali e provinciali, che sono chilometricamente più rilevanti ed importanti per il raggiungimento di zone che, non essendo servite dalla rete autostradale, risultano scarsamente collegate.

Avremmo anche voluto che nelle relazioni e nelle impostazioni ministeriali riecheggiasse l'esigenza di incrementare i pubblici servizi e di conferire maggiori possibilità ai trasporti collettivi: tutto questo finora non è accaduto e non abbiamo registrato alcuna attenzione in merito da parte del Ministero. Tuttavia, l'incidenza degli infortuni è sempre più elevata; la gravità degli scontri e degli incidenti è tale che ci induce ad accantonare momentaneamente la nostra insoddisfazione — che pure ribadiamo — nei confronti di questo provvedimento, affinché i ritardi procedurali non abbiano a procrastinare ulteriormente la sua approvazione, tenuto conto del fatto che la revisione del codice della strada non è viene da alcuno garantita come imminente.

Segnaliamo tutto questo al Governo ed al Parlamento auspicando il rispetto dei tempi previsti dal disegno di legge; si faccia opera di convincimento perché i nuovi automezzi siano forniti di tutti gli accorgimenti e dispositivi di sicurezza; si abbia cura di segnalare quanto nel presente provvedimento non è ritenuto soddisfacente, alla commissione per la revisione del codice della strada al fine di un miglioramento e di un adeguamento della legislazione, tenendo presente il costante progredire dei mezzi tecnici che valgono a garantire la sicurezza non solo di coloro che viaggiano lungo le reti autostradali, ma anche di tutta la popolazione.

Annunciando il nostro voto favorevole al disegno di legge in esame, ribadiamo la necessità di definire il complesso della normativa in materia, per evitare che le segnalazioni operate, gli interventi svolti e le disposizioni recate dal nuovo provvedimento, abbiano a rivelarsi inutili ed inefficaci.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di replicare l'onorevole relatore.

DAL MASO, Relatore. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, non ritengo di dovere aggiungere molto a quanto già da me dichiarato in Commissione ed ampiamente riferito nella stessa relazione, ed a quel che è stato aggiunto negli interventi di questa sera. Devo, naturalmente, ringraziare i colleghi Guerrini e Baghino per la loro adesione a questo disegno di legge ed anche perché en-

trambi hanno insistito per una raccomandazione — che sostanzialmente facciamo nostra — nei confronti del Governo perché si faccia parte diligente presso quella speciale commissione interministeriale che ha da molto tempo in esame la rielaborazione del codice della strada. Ciò perché la stessa commissione possa licenziare, nel più breve tempo possibile, una nuova normativa, adeguata alle mutate condizioni della circolazione stradale.

Vorrei anche replicare brevemente all'onorevole Ciacci, di parte comunista. Il collega è uscito fuori dall'ambito fissato dagli argomenti trattati nel presente disegno di legge. Ciò può essere stato anche suggestivo: infatti gli argomenti trattati, quali l'esigenza di una più adeguata rete stradale o di una nuova politica dei trasporti, possono costituire dei motivi di grande interesse per una discussione politica, ma sono totalmente estranei al progetto di legge oggi al nostro esame, il quale prevede, sostanzialmente, l'introduzione nel nostro ordinamento giuridico di tutta una serie di strumenti e di presidi tecnici che dovrebbero rendere più sicura l'automobile per chi la guida, per chi viene trasportato e per chiunque possa essere in qualsiasi modo coinvolto nella conseguenza della circolazione dei veicoli a motore.

Tutto ciò è strettamente legato alla continua evoluzione della tecnologia. Pretendere, in questo quadro, di riformare la normativa generale che regola il comportamento dell'utente della strada ci metterebbe nella condizione di non poterci ora adeguare tempestivamente alle nuove esigenze scaturite dal più recente progresso tecnologico. Questo è un aspetto che riguarda la sicurezza oggettiva e non quella soggettiva dell'utente della strada, per cui, un'esatta comprensione della portata del disegno di legge in discussione porta a respingere in maniera precisa anche l'eccezione che è stata sollevata dal collega Ciacci circa la disorganicità, l'incertezza e la frammentarietà della legislazione: proprio sotto questo profilo, noi dobbiamo invece ribadire che la normativa che stiamo esaminando ha una sua organicità, in quanto prende in considerazione tutti quegli strumenti di natura tecnica che, in qualche modo, servono a rendere più sicura l'automobile. Inoltre, dobbiamo considerare che si tratta di strumenti tecnici già introdotti dalle nostre case costruttrici di autoveicoli anche per quanto riguarda i prodotti im-

messi nel mercato interno, già adottati da altri paesi europei ed extraeuropei, e la cui prescrizione legislativa rappresenta un necessario adeguamento alle direttive comunitarie.

A questo proposito, vorrei assicurare il collega Ciacci circa l'eventuale contrasto che a suo avviso potrebbe sorgere fra le norme che oggi discutiamo e la normativa innovativa che dovrebbe essere proposta dalla commissione speciale interministeriale che sta rielaborando il codice. I dispositivi di sicurezza previsti dal disegno di legge, che dovranno essere stabiliti attraverso decreti ministeriali, dovranno essere, come è detto all'articolo 8, in armonia con le raccomandazioni e con i regolamenti emanati in materia dall'ufficio europeo delle Nazioni Unite, commissione economica per l'Europa.

È chiaro, d'altra parte, che il codice della strada così come sortirà dai lavori della commissione interministeriale dovrà pur tener conto di queste indicazioni. Se il ministro terrà conto di queste raccomandazioni, ovviamente anche la commissione non potrà che comportarsi allo stesso modo.

Non ci troveremo, quindi, di fronte a un contrasto tra le norme per la cui emanazione concediamo delega al ministro e quelle che verranno proposte dalla commissione speciale.

Si tratta, come abbiamo sottolineato, di dare una maggiore sicurezza al traffico e soprattutto alle vite umane, per cui mi sembra che anche i timori sollevati circa l'aspetto economico dovrebbero essere superati, anche per il fatto che, come pure è stato rilevato, la maggior parte di queste innovazioni di fatto sono già state introdotte. Le auto di nuova costruzione — e mi riferisco non a quelle che stanno affluendo sul mercato, ma a quelle che già circolano da qualche anno — hanno già recepito tali innovazioni per la stragrande maggioranza. Non si viene, cioè, come è stato obiettato, ad incentivare il consumo privato o a ridurre la spinta verso l'acquisto dell'autoveicolo per un aumento dei costi; il costo rimane quello attuale e gli aumenti, se pure vi saranno, non saranno certamente in relazione all'introduzione di questi nuovi accessori.

Per tutte queste ragioni mi pare che il provvedimento in esame debba trovare approvazione da parte della Camera e, essendo già stato approvato dal Senato, dive-

nire conseguentemente legge dello Stato. *(Applausi al centro).*

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di replicare.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, desidero innanzitutto ringraziare il relatore e tutti coloro che sono intervenuti nel dibattito, i quali hanno espresso consensi e dissensi che già si erano manifestati in Commissione e nell'altro ramo del Parlamento ed a cui si è aggiunta oggi una proposta di modifica, per altro in senso positivo, da parte dell'onorevole Baghino.

Non si è entrati, in sostanza, nel merito degli articoli, se non per alcuni accenni fatti, per altro a titolo esemplificativo, in particolare dall'onorevole Ciacci. Si è invece ritenuto di dover valutare se fosse opportuno, in questo particolare momento, affrontare la questione dell'«auto sicura», sia in considerazione del fatto che si sta avviando alla fase conclusiva la redazione del nuovo codice, sia anche in considerazione della situazione economica generale del nostro paese.

È evidente che lo scopo precipuo di questo disegno di legge, che è stato arricchito al Senato dal contributo dei diversi gruppi parlamentari (il che è stato possibile perché era trascorso un certo periodo di tempo dal momento della sua presentazione a quello della sua discussione, e anche per prendere atto di alcune indicazioni contenute in proposte di legge presentate sia al Senato sia alla Camera) è quello di affrontare un aspetto particolare, vale a dire quello della tutela degli utenti della strada, disponendo una serie di norme che troveranno applicazione fin dal momento della costruzione degli autoveicoli. Tuttavia, è evidente che l'infortunistica stradale dipende da altri due fattori: il primo è il comportamento dell'utente stesso, mentre il secondo riguarda un altro fatto oggettivo, cioè la situazione delle strade. Si è voluto affrontare il primo di questi tre aspetti che possono contribuire a causare un infortunio. Sostanzialmente da questo punto di vista il disegno di legge, così come è stato rielaborato al Senato, rappresenta, allo stato dei fatti, una risposta organica. Ritengo, inoltre, che noi stessi potremo apportare ulteriori innovazioni, non per dimenticanza da parte dell'altro ramo del Parlamento, ma perché sul

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

piano dello sviluppo tecnico esse possono essere apportate. Questo discorso è rivolto soprattutto a coloro che accusano il provvedimento di essere solamente una leggina. Francamente ritengo di poter respingere questa definizione poiché la normativa che stiamo per varare affronta i problemi di un particolare settore e lo fa in maniera organica. Non abbiamo certamente di fronte la legge generale per la sicurezza degli utenti della strada, tuttavia, nell'ambito del particolare settore della sicurezza degli automezzi, questo disegno di legge ha una sua articolata completezza.

Per quanto riguarda il codice della strada — sul quale anche il ministro dei lavori pubblici ha fatto recentemente delle dichiarazioni — ritengo che ci si stia avviando ad una nuova stesura finale nel corso del prossimo anno. La commissione interministeriale, alla quale collabora anche il Ministero dei trasporti, sta elaborando alcuni articoli e per la primavera del 1976 dovrebbe essere in grado di consegnare al Governo il proprio elaborato. In quel momento si dovrebbe dare inizio all'*iter* legislativo. Il nuovo codice della strada potrà affrontare alcuni degli aspetti disciplinati dal disegno di legge in esame, ma prevalentemente tratterà del comportamento soggettivo del conducente. Si paleserà certamente l'opportunità di inserire qualche integrazione. Del resto, la competenza attribuita al ministro dei trasporti di fissare con propri decreti talune metodologie indicate nel progetto di legge, consente quei giusti adattamenti che nel tempo potrebbero rivelarsi necessari anche a seguito di modificazioni tecnologiche.

Da un punto di vista economico condiviso, con l'onorevole Guerrini, la speranza di un superamento della crisi o, quanto meno, di un certo miglioramento anche se, al di là di queste considerazioni, va tenuto presente che la nuova normativa entra in vigore gradualmente, in ragione cioè dell'emanazione dei decreti di competenza del ministro dei trasporti ed in relazione al fatto che essa sarà applicata ai veicoli solo dopo un certo lasso di tempo.

Vorrei altresì sottolineare che l'ovvio desiderio di contenere il costo delle automobili potrebbe indurre a rallentare la ricerca di ulteriori presidi di sicurezza mentre, viceversa, proprio questo è il momento per dettare norme precise affinché la spinta a rendere il prodotto economico non vada a scapito della sicurezza. Infine, riallacciandomi a quanto già detto da al-

cuni oratori, ricordo che la maggior parte di queste norme sono già obbligatorie in altri Stati, il che certamente favorisce un processo di omogeneizzazione della produttività del sistema e consente di superare alcune difficoltà del settore.

Poiché è convinzione del Governo che il disegno di legge in esame contribuisca a garantire una maggiore protezione della vita umana, invito la Camera ad approvarlo. (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Si dia lettura degli articoli del disegno di legge (identici nei testi del Senato e della Commissione), che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione.

D'ANIELLO, Segretario, legge:

ART. 1.

« Gli autoveicoli indicati nell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere muniti di idonei attacchi per l'applicazione di cinture di sicurezza, in corrispondenza dei posti previsti; per gli autobus detta prescrizione si applica limitatamente ai posti anteriori.

Gli autoveicoli debbono essere equipaggiati di cinture di sicurezza limitatamente ai posti anteriori.

Le cinture di sicurezza debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione ».

(*È approvato*).

ART. 2.

« Gli pneumatici destinati agli autoveicoli, ai filoveicoli, ai motoveicoli nonché ai rimorchi di autoveicoli debbono essere di tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione ».

(*È approvato*).

ART. 3.

« Gli indicatori di direzione, prescritti dall'articolo 45, comma settimo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

emettere luce lampeggiante arancione in avanti, lateralmente e all'indietro ».

(È approvato).

ART. 4.

« I veicoli a motore che debbono essere muniti di tergicristallo ai sensi dell'articolo 48, comma terzo, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, debbono essere altresì muniti di dispositivo lavavetro e di dispositivo di disappannamento e di sbrinamento, atti ad assicurare la trasparenza del parabrezza ».

(È approvato).

ART. 5.

« Gli autoveicoli ed i motoveicoli debbono essere muniti di dispositivo antifurto, tale da impedire il funzionamento del motore o tale da assicurare il bloccaggio di un organo essenziale del veicolo ».

(È approvato).

ART. 6.

« Negli autoveicoli e nei motoveicoli i comandi per la guida debbono essere disposti in modo da consentire una agevole e sicura manovra e da evitare, per quanto possibile, il rischio di manovre intempestive. I detti comandi debbono essere facilmente identificabili ».

(È approvato).

ART. 7.

« I motoveicoli, gli autoveicoli, i filoveicoli ed i rimorchi di autoveicolo debbono essere costruiti ed equipaggiati in maniera da ridurre, per i loro occupanti e per gli altri utenti della strada, il pericolo in caso di incidente.

In particolare debbono rispondere alle prescrizioni di carattere generale di cui appresso:

non debbono esservi all'esterno del veicolo ornamenti od altri oggetti che, presentando spigoli o sporgenze non indispensabili, siano suscettibili di costituire un pericolo per gli altri utenti della strada;

l'interno del veicolo deve essere realizzato in maniera da ridurre le conseguenze di bruschi contatti degli occupanti contro le pa-

reti anteriori e laterali, contro il tetto e contro i sedili;

i sedili debbono presentare caratteristiche di sufficiente robustezza e di adeguato appoggio, nonché essere solidamente ancorati al veicolo;

il dispositivo di guida deve essere realizzato in maniera da attenuare per il conducente le conseguenze di un urto frontale;

le porte debbono essere assicurate alla struttura del veicolo in modo da ridurre la possibilità di apertura intempestiva ed involontaria anche in caso di incidente;

l'interno del veicolo deve essere munito di adeguata protezione che eviti danno agli occupanti a seguito di spostamenti del carico;

la struttura del veicolo deve essere tale da assorbire, almeno parzialmente, l'energia d'urto in qualsiasi direzione in caso di incidente e tale comunque da lasciare all'interno uno spazio minimo di sopravvivenza;

la disposizione e la realizzazione degli organi del veicolo, nonché il suo equipaggiamento, debbono essere tali da ridurre i rischi d'incendio e le conseguenze relative ».

(È approvato).

ART. 8.

« Il ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche degli attacchi e delle cinture di sicurezza di cui all'articolo 1, dei dispositivi per la trasparenza del parabrezza di cui all'articolo 4, dei dispositivi antifurto, di cui all'articolo 5, nonché le modalità tecniche da osservare in ottemperanza alle prescrizioni di cui agli articoli 6 e 7.

Le norme oggetto dei predetti decreti dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità del veicolo e dei dispositivi alle norme del decreto stesso, nonché le modalità della relativa apposizione ».

(È approvato).

ART. 9.

« Il ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive degli autobus in relazione all'uso al quale essi sono destinati, in applicazione anche

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

alla legge 15 febbraio 1974, n. 38, nonché in armonia con le raccomandazioni e i regolamenti emanati in materia dall'ufficio europeo delle Nazioni Unite, commissione economica per l'Europa ».

(È approvato).

ART. 10.

« Qualora una o più delle esigenze di sicurezza previste nella presente legge siano oggetto di direttive del Consiglio o della Commissione della Comunità economica europea, in vigore in Italia, queste ultime vanno applicate, salva la facoltà prevista dall'articolo 9 della legge 27 dicembre 1973, n. 942 ».

(È approvato).

ART. 11.

« Il ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti le caratteristiche e le modalità di approvazione degli pneumatici di cui all'articolo 2, nonché le condizioni ed i limiti di impiego degli pneumatici ricostruiti.

Le norme, oggetto dei predetti decreti, dovranno essere in armonia con le raccomandazioni ed i regolamenti emanati in materia dall'ufficio europeo delle Nazioni Unite, commissione economica per l'Europa.

In ciascuno dei predetti decreti saranno stabilite le caratteristiche del contrassegno che indica la conformità degli pneumatici alle norme dei decreti stessi, nonché le modalità della relativa apposizione ».

(È approvato).

ART. 12.

« I veicoli delle forze armate e dei corpi armati dello Stato, del corpo dei vigili del fuoco, del corpo forestale dello Stato nonché le autoambulanze, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli.

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 4, 5, 6, 7 e 9 si applicano ai veicoli di nuovo tipo che vengono omologati ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed ai veicoli di nuova costruzione riconosciuti idonei alla circolazione ai sensi del primo comma

dell'articolo 54 del suddetto testo unico, a partire da un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti agli articoli 8 e 9.

La disposizione dell'articolo 3 si applica per i veicoli nuovi che saranno immatricolati dopo un anno dalla data di pubblicazione della presente legge ».

(È approvato).

ART. 13.

« A partire da due anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11 tutti i veicoli di nuova immatricolazione debbono essere muniti di pneumatici di tipo approvato.

A partire da quattro anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 11, tutti gli pneumatici prodotti e posti in commercio debbono essere di tipo approvato ».

(È approvato).

ART. 14.

« Chiunque circola con un veicolo al quale siano state apportate modifiche alle caratteristiche costruttive e di equipaggiamento, stabilite nei precedenti articoli e nei decreti relativi ed accertate dall'Ufficio della motorizzazione civile in sede di visita e prova ovvero in sede di omologazione del tipo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 50.000 a lire 150.000.

Chiunque produce o mette in commercio cinture di sicurezza di tipo non approvato ovvero non conformi al tipo approvato è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000.

Chiunque mette in commercio cinture di sicurezza che, sebbene di tipo approvato, non siano munite degli estremi dell'approvazione, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma di lire 100.000.

A partire dal termine indicato nel secondo comma dell'articolo 13:

chiunque produce o mette in commercio pneumatici di tipo non rispondente alle suddette norme è punito con l'arresto fino ad un mese o con l'ammenda di lire 500.000;

chiunque mette in commercio pneumatici che, pur rispondendo alle norme dei

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

decreti suddetti, non sono muniti dei contrassegni in essi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una ammenda di lire 100.000 ».

(È approvato).

ART. 15.

« Il ministro dei trasporti può, con propri decreti, apportare modifiche alle caratteristiche costruttive, dimensionali, fotometriche, cromatiche e di leggibilità, nonché fissare i requisiti di idoneità per l'accettazione di tutte le targhe di immatricolazione previste dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e dal relativo regolamento di esecuzione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Le targhe di cui al precedente comma, poste in distribuzione a partire da due anni dall'entrata in vigore della presente legge, dovranno avere il fondo a caratteristiche rifrangenti ».

(È approvato).

ART. 16.

« Il primo comma dell'articolo 12 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, è sostituito dai seguenti:

” Dal 1° gennaio 1977, fermo restando ogni altro obbligo previsto dal testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, gli autoveicoli e, se muniti di cabine, gli altri veicoli a motore con più di due ruote, per circolare su strada, devono essere dotati di un dispositivo retrovisore esterno, collocato sul lato sinistro conformemente alle disposizioni di cui agli articoli 216 e 217 del regolamento di esecuzione del predetto testo unico, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1959, n. 420.

Dal 1° gennaio 1977, i veicoli di nuova costruzione di tipo già omologato o comunque già approvato, che rientrano nelle categorie e nei casi previsti dai decreti del ministro dei trasporti di attuazione, a norma della presente legge, delle direttive comunitarie 71/127 CEE e 70/221 CEE, per essere immessi in circolazione, devono essere muniti di retrovisori e di dispositivi di protezione posteriore in conformità alle

prescrizioni tecniche contenute nei decreti medesimi.

Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del ministro dei trasporti, saranno emanate le disposizioni per l'applicazione, nei casi richiamati al precedente secondo comma, di un dispositivo di protezione posteriore ai veicoli con targa nazionale comunque in circolazione al 1° gennaio 1977 ” ».

(È approvato).

ART. 17.

« Per l'accertamento delle violazioni delle norme previste dalla presente legge, per la contestazione delle medesime, per la notificazione dei relativi accertamenti, per l'oblazione e per la devoluzione del provento delle oblazioni e delle condanne, si osservano le norme del titolo IX del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, modificate dalla legge 3 maggio 1967, n. 317 ».

(È approvato).

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

Proposta di assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del Regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente progetto di legge:

alle Commissioni riunite IV (Giustizia) e XIV (Sanità):

« Disciplina dei prelievi di parti di cadavere a scopo di trapianto terapeutico e norme sul prelievo dell'ipofisi da cadavere a scopo di produzione di estratti per uso terapeutico » (già approvato dalle Commissioni riunite IV e XIV della Camera, modificato dalla XII Commissione del Senato, nuovamente modificato dalle Commissioni riunite IV e XIV della Camera e modificato ancora dalla XII Commissione del Senato) (922-D).

La suddetta proposta di assegnazione sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

BELLUSCIO ed altri: « Adeguamento della tredicesima mensilità per il personale delle forze di polizia » (4125);

BUFFONE: « Riconoscimento del grado di ufficiale di complemento agli allievi del quinto corso allievi ufficiali alpini » (4126). Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente progetto di legge, approvato da quella II Commissione:

Senatori FORMA ed altri: « Modifica all'articolo 50 della legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato e degli archivi notarili » (4124).

Sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dal ministro della difesa.

PRESIDENTE. Il ministro della difesa, con lettera dell'11 novembre 1975, ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, l'autorizzazione concessa a dipendenti di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Il documento è depositato negli uffici del Segretario generale a disposizione dei deputati.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

D'ANIELLO, Segretario, legge le interrogazioni e le interpellanze pervenute alla Presidenza.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Giovedì 20 novembre 1975, alle 11:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio:*

Contro il deputato Vitale, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 314 e 61, n. 7, del codice penale (peculato aggravato); 81, capoverso, 485, 491, 476 e 61, n. 2, del codice penale (falsità continuata aggravata in scrittura privata e del pubblico ufficiale in atti pubblici); 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio); 81, capoverso, e 324 del codice penale (interesse privato continuato in atti di ufficio) (doc. IV, n. 238);

— *Relatore:* Mirate;

Contro il deputato Froio, per il reato di cui agli articoli 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione col mezzo della stampa) (doc. IV, n. 242);

— *Relatore:* Cavaliere;

Contro il deputato Saccucci, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 112, nn. 1 e 2, 635 del codice penale (danneggiamento aggravato) e 112, nn. 1 e 2, 612, ultima parte, 339 del codice penale (minaccia aggravata) (doc. IV, n. 230);

— *Relatore:* Felisetti;

Contro il deputato Saccucci, per i reati di cui all'articolo 635, capoverso, n. 3, del codice penale (danneggiamento); agli articoli 81, capoverso, e 337 del codice penale (resistenza continuata a pubblici ufficiali); agli articoli 61, n. 2 e n. 10, 582 e 585 del codice penale (lesioni personali aggravate); all'articolo 341, ultima parte, del codice penale (oltraggio a pubblico ufficiale) e all'articolo 650 del codice penale (inosservanza dei provvedimenti delle autorità) (doc. IV, n. 231);

— *Relatore:* Felisetti;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

Contro il deputato Salvatore, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 595, primo e secondo capoverso, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 234);

— *Relatore*: Manco;

Contro il deputato Frau, per i reati di cui agli articoli 594 del codice penale (ingiuria) e 582 del codice penale (lesione personale) (doc. IV, n. 240);

— *Relatore*: Stefanelli;

Contro il deputato Dal Sasso, per il reato di cui agli articoli 31, 32, secondo comma, 41, lettera *b*), della legge 17 agosto 1942, n. 1450, modificata dall'articolo 13, lettera *b*), della legge 6 agosto 1967, n. 765 (costruzione senza licenza) (doc. IV, n. 252);

— *Relatore*: Felisetti;

Contro il deputato Magliano, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 81 e 112, n. 1, del codice penale e 2621, n. 1, del codice civile (false comunicazioni aggravate e continuate in bilancio) (doc. IV, n. 211);

— *Relatore*: Accreman;

Contro il deputato Mariani, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 595, primo e secondo capoverso, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 239);

— *Relatore*: Fracchia;

Contro il deputato Zoppi, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 314 del codice penale (peculato); 110 e 324 del codice penale (interesse privato continuato in atti di ufficio); 55 del regio decreto n. 1475 del 1931 (fraudolenta evasione dell'imposta di consumo); e per i reati di cui agli articoli 81, capoverso, e 324 del codice penale (interesse privato continuato in atti di ufficio); agli articoli 81, capoverso, e 361 del codice penale (omissione continuata di denuncia di reato da parte del pubblico ufficiale); agli articoli 476 e 479 del codice penale (falsità materiale ed ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici); all'articolo 324 del codice

penale (interesse privato in atti di ufficio) (doc. IV, n. 232);

— *Relatore*: Mirate.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione del codice europeo di sicurezza sociale e del relativo protocollo, adottati a Strasburgo il 16 aprile 1964 (3618);

— *Relatore*: Storchi.

4. — *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza dei veicoli (*approvato dal Senato*) (3893);

e delle proposte di legge:

LUCCHESI: Adozione di una fascia paraurti elastica posteriore sui *camions*, autotreni, rimorchi (1817);

ALFANO ed altri: Modifica dell'articolo 45 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernenti i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione (1874);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Obbligatorietà del serbatoio di sicurezza antincendio per autoveicoli e motoscafi (2373).

5. — *Discussione delle proposte di legge:*

Senatori DALVIT ed altri: Abrogazione dell'articolo 1 della legge 28 gennaio 1970, n. 17, recante disposizioni integrative della legge 2 agosto 1967, n. 799, sull'esercizio della caccia e modifica dell'articolo 2 della predetta legge 2 agosto 1967, n. 799 (*Approvata dalla IX Commissione permanente del Senato*) (3425);

GIOMO ed altri: Disposizioni relative all'esercizio dell'uccellazione (588);

VAGHI ed altri: Norme per la tutela e la salvaguardia dell'avifauna migrante nell'ambito dell'attività venatoria (3531);

— *Relatore*: Truzzi.

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

Norme per la riscossione unificata dei contributi e la ristrutturazione dell'Istituto nazionale della previdenza sociale (*nuovo testo della Commissione*) (2695-bis);

e delle proposte di legge:

D'INIZIATIVA POPOLARE (2); LONGO ed altri (26); LAFORGIA ed altri (93); ZAFFANELLA ed altri (97); ANSELMI TINA ed altri (107); ZAFFANELLA ed altri (110); BIANCHI FORTUNATO ed altri (183); BONOMI ed altri (266); BONOMI ed altri (267); MAGGIONI (436); BONOMI ed altri (462); ROBERTI ed altri (580); FOSCHI (789); BERNARDI ed altri (1038); BIANCHI FORTUNATO ed altri (1053); ZANIBELLI ed altri (1164); BIANCHI FORTUNATO e FIORET (1394); SERVADEI ed altri (1400); SERVADEI ed altri (1401); CARIGLIA (1444); BOFFARDI INES e LOBIANCO (1550); ROBERTI ed altri (1631); CARIGLIA ed altri (1692); BORRA ed altri (1777); BORRA ed altri (1778); PISICCHIO ed altri (1803); CASSANO ed altri (2029); SAVOLDI ed altri (2103); CARIGLIA ed altri (2105); LAFORGIA ed altri (2130); GRAMEGNA ed altri (2139); MANCINI VINCENZO ed altri (2153); POCHEZZI ed altri (2342); POCHEZZI ed altri (2343); BOFFARDI INES ed altri (2353); SINESIO ed altri (2355); PEZZATI (2366); ROBERTI ed altri (2375); BIANCHI FORTUNATO ed altri (2439); IOZZELLI (2472); BONALUMI ed altri (2603); ZAFFANELLA e GIOVANARDI (2627);

— *Relatori*: Bianchi Fortunato e Mancini Vincenzo.

7. — *Discussione dei progetti di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento)*:

ALMIRANTE ed altri: Inchiesta parlamentare sulle « bande armate » e sulle organizzazioni paramilitari operanti in Italia (21);

TOZZI CONDIVI: Norme di applicazione degli articoli 39 e 40 della Costituzione (243);

— *Relatore*: Mazzola;

ANDERLINI ed altri: Istituzione di una Commissione di indagine e di studio sui problemi dei codici militari, del regolamento di disciplina e sulla organizzazione della giustizia militare (473);

ANDERLINI ed altri: Norme sul commissario parlamentare alle forze armate (472);

— *Relatore*: de Meo;

RAFFAELLI ed altri: Modifiche alle norme relative all'imposta sui redditi di ricchezza mobile e all'imposta complementare progressiva sul reddito complessivo derivante da lavoro dipendente e da lavoro autonomo (1126);

RICCIO STEFANO: Disciplina giuridica delle associazioni sindacali, del contratto collettivo di lavoro, dello sciopero e della serrata (102);

— *Relatore*: Mazzola;

VINEIS ed altri: Costituzione di una Commissione di inchiesta parlamentare sui responsabili, promotori, finanziatori e fiancheggiatori della riorganizzazione del disciolto partito fascista (*urgenza*) (608);

LETTIERI ed altri: Norme di attuazione degli articoli 65, 67 e 69 della Costituzione sullo stato giuridico ed economico dei membri del Parlamento; e disposizioni sulla pubblicità dei redditi e dei patrimoni di titolari di cariche elettive e di uffici amministrativi e giudiziari (2773);

e delle proposte di legge costituzionale:

ALMIRANTE ed altri: Modifiche degli articoli 56 e 57 della Costituzione per l'elettorato passivo degli italiani all'estero (554);

— *Relatore*: Codacci-Pisanelli;

TRIPODI ANTONINO ed altri: Designazione con legge della Repubblica dei capoluoghi delle regioni a statuto ordinario (986);

— *Relatore*: Galloni.

8. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento)*:

BOFFARDI INES: Estensione dell'indennità forestale spettante al personale del ruolo tecnico superiore forestale a tutto il personale delle carriere di concetto ed esecutiva dell'amministrazione del Corpo forestale dello Stato (*urgenza*) (118);

— *Relatore*: De Leonardis;

BOFFARDI INES e CATTANELI: Contributo annuo dello Stato alla fondazione Nave scuola redenzione Garaventa con sede in Genova (*urgenza*) (211).

La seduta termina alle 18,40.

II. CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

STORCHI E DI GIANNANTONIO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere quali passi siano stati svolti dal Governo a seguito dell'arresto dei sacerdoti italiani Murineddu Rozzu e Ruzzu Canu avvenuto nel Cile, per garantire ogni possibile assistenza alle loro persone e la necessaria difesa in caso di processo. (5-01163)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

COSTAMAGNA. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere i motivi per i quali il rendiconto relativo al 1973 del « Fondo per l'assegnazione di borse di pratica commerciale all'estero », formalmente richiesto dalla Corte dei conti, non sia ancora pervenuto all'organo di controllo, come lo stesso ha riferito nella relazione sul rendiconto generale dello Stato per l'esercizio finanziario 1974. (4-15249)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quale fondamento abbiano le accuse che l'ex senatore Graziano Verzotto, latitante in Svizzera, ha rivolto all'ENI, per cui i suoi guai con la giustizia deriverebbero dal progetto del grande gasdotto sottomarino che dovrebbe collegare l'Algeria alla Sicilia, progetto che l'ENI non vorrebbe vedere realizzato. (4-15250)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dei lavori pubblici.* — Per conoscere cosa intendano fare dinanzi alla drammatica vicenda che vede il paese di Vagli di Sotto (Lucca) sotto la continua minaccia di crollare a causa del grande vaso dell'ENEL, la cui costruzione già, anni fa, comportò duri sacrifici per quelle popolazioni, come la scomparsa di una intera frazione som-

mersa dalle acque; la distruzione di alcune segherie di marmo, le uniche della Garfagnana a due passi dalle cave; l'abbandono di terreni seminativi.

Per conoscere i motivi per i quali l'ENEL si rifiuta di concordare con le popolazioni locali la definitiva situazione di questo « dramma » che rischia di far rimanere senza tetto più di duecento persone; con l'aggravante che lo stesso ENEL è costretto, per non causare il crollo del paese, a tenere l'invaso ad un livello al di sotto delle sue possibilità, causando indirettamente un danno a se stesso e, soprattutto, alle popolazioni di Pisa e di Livorno che anche da queste acque ricevono il non rilevante quantitativo di acqua potabile. (4-15251)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se, in merito al drammatico incendio accaduto alla Stanic di Livorno nella notte fra il 17 e il 18 ottobre 1975, sono emerse responsabilità sia della direzione dello stabilimento sia dei sindacati, in quanto i servizi interni antincendio, e soprattutto i nuovi lavori di ampliamento della raffineria che hanno collocato gli impianti vicino alle abitazioni civili e alla statale Aurelia, sono stati concordati e definiti sulla base di accordi nei quali la « sicurezza » dei lavoratori e dei civili, che vivono a lato della raffineria, sono passati, dinanzi ad altri vantaggi, in seconda linea.

Per sapere se è esatto che l'incendio non ha avuto conseguenze disastrose solo per il coraggio e l'abnegazione dei vigili del fuoco di Livorno e di Pisa e dei lavoratori, questi ultimi intervenuti a domare il pauroso incendio con mezzi artigianali e a rischio della propria vita.

(4-15252)

BOZZI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Al fine di conoscere le ragioni che hanno determinato la soppressione dell'Istituto scolastico professionale « Sisto V » sito in Roma con indirizzo « disegnatori ed assistenti edili ».

L'interrogante fa presente che, contrariamente a quanto si legge nel fonogramma ministeriale datato 26 settembre 1975, che preannuncia il decreto di soppressione, detto istituto scolastico è stato sempre largamente frequentato con grande profitto degli

alunni i quali hanno potuto trovare, data la specialità dell'indirizzo, utili occupazioni.

L'interrogante fa presente, altresì, che il provvedimento è stato adottato senza interpellare il consiglio d'istituto; che esso ha provocato proteste da parte degli studenti e delle loro famiglie, come risulta da motivati esposti diretti al Ministero della pubblica istruzione; che il provvedimento medesimo si rivela quanto mai inopportuno in un momento in cui Governo e Parlamento intendono promuovere con adeguate provvidenze anche finanziarie il rilancio della edilizia; che l'Istituto è l'unico del ramo esistente nell'Italia centrale.

Date tali considerazioni, l'interrogante chiede al Ministro di soprassedere all'emanazione del decreto formale di soppressione dell'Istituto « Sisto V ».

(4-15253)

BIGNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se e di quali iniziative intende farsi promotore perché si possa sollecitamente ovviare alla grave carenza di laboratori in cui versa l'Istituto tecnico industriale di Camerino, problema richiamato all'attenzione generale anche da un recente sciopero ad oltranza indetto dagli studenti di detto istituto.

(4-15254)

BIGNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza che all'Istituto tecnico per geometri di Macerata, parte delle aule del secondo piano sono inutilizzabili a causa della infiltrazione di acqua che si verifica nei giorni di pioggia e se non ritiene di doversi far promotore delle iniziative idonee ad eliminare detto inconveniente.

(4-15255)

ALFANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere quali risultati hanno dato le indagini condotte dagli organi di polizia per identificare e denunciare gli autori dell'incendio doloso appiccato all'esercizio di latteria-coloniali, sito nel parco « Orsa Maggiore » di Tavernanova, frazione di Casanuovo, gestito da Luigi De Petrillo, e che è restato gravemente danneggiato, insieme con due auto che sostavano dinnanzi allo stabile.

(4-15256)

ALFANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza che il lavoratore disoccupato Tullio Sabatini di anni

39, affetto da cirrosi epatica, dimesso da poco da un nosocomio e ricoverato presso il « Pio albergo Trivulgio » di Milano, si è impiccato alla grata di una finestra con un asciugamani trasformato in cappio.

Per sapere se risponde a verità il particolare riferito dagli organi di stampa, secondo i quali il predetto Sabatini, nonostante le condizioni di salute e mentali, aveva potuto ottenere l'ospitalità nel citato pio luogo « a condizione che avesse aiutato gli inservienti del " Trivulgio " a spazzare le camerate ed a provvedere alla pulizia ».

E per conoscere, infine, se il disperato suicidio del Sabatini sia stato agevolato da carenza di sorveglianza o da sproprietà di altro genere del personale.

(4-15257)

ALFANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se le indagini degli organi di polizia hanno accertato e identificato gli autori del tentato omicidio, consumato la sera del 3 novembre 1975 a Cesa in provincia di Caserta, ai danni di tale Giuseppe Pecovela da Aversa, fatto segno a colpi di arma da fuoco mentre era a bordo della sua auto, e che è rimasto gravemente ferito.

(4-15258)

GUARRA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere quale esito definitivo abbia avuto la pratica di infortunio sul lavoro relativa all'operaio Desimio Giovanni di Pesco Sannita (Benevento), per la quale fu esperita visita collegiale in data 22 novembre 1971.

Per sapere se risponde al vero che ad una prima soluzione negativa della pratica stessa sia sopravvenuto un riesame ancora in corso.

(4-15259)

TARSIA INCURIA. — *Ai Ministri delle finanze e di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali iniziative intendono adottare in merito alla disciplina fiscale che deve regolare il nuovo processo del lavoro che, specie per le cause agrarie, sta dando adito in alcune circoscrizioni (come quella della Corte di appello di Bari) ad interpretazioni non conformi alla legge e molte volte addirittura vessatorie.

Come è noto il nuovo processo del lavoro ai sensi dell'articolo 409, n. 2, inquadra fra le controversie del lavoro « i rapporti di mezzadria, di colonia parziaria, di compartecipazione agraria, di affitto a

coltivatori diretti, nonché rapporti derivanti da altri contratti agrari, salva la competenza delle sezioni specializzate agrarie ».

Ai sensi dell'articolo 10 gli atti, i documenti ed i provvedimenti relativi alle cause per controversie individuali di lavoro sono esenti dall'imposta di bollo, di registro e da ogni spesa, tassa o diritto di qualsiasi specie o natura. Tali norme vengono pacificamente osservate in tutta Italia, nei tribunali, nelle Corti di appello e davanti alla Suprema Corte di Cassazione, meno che a Bari ove si pretende dagli uffici finanziari competenti (e da due anni si costringono le parti a subire tale ingiusta tassazione) di escludere le cause agrarie dai benefici fiscali innanzi ricordati.

La stampa specializzata forense, i professionisti e le parti hanno a più riprese interessato l'Ufficio del registro e l'Intendenza di finanza di Bari, la Corte di appello e lo stesso Ministero delle finanze per l'eliminazione di questo grave inconveniente.

Si chiede di conoscere se corrisponde a verità che la Corte di appello di Bari abbia di recente interessato i Ministri cui la presente interrogazione è diretta in merito a quanto sopra enunciato e nel caso quali siano state le direttive impartite o le risposte date al fine di realizzare che anche a Bari al nuovo processo del lavoro vengano integralmente applicate, in campo fiscale, le norme già applicate anche per le cause agrarie (che interessano nella gran parte coltivatori diretti e piccoli affittuari) su tutto il rimanente territorio nazionale. (4-15260)

NICCOLAI GIUSEPPE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se la « taglia » offerta dal Ministero per la cattura di Mario Tuti sia stata consegnata;

in caso positivo per conoscere da chi e per quali « circostanze » sia stata concessa. (4-15261)

SKERK. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere i motivi che presiedono alla perdurante discriminazione da parte del succitato ministero, delle ferrovie dello Stato ed altri enti pubblici, nei confronti dell'unico quotidiano in lingua slovena stampato in Italia. Malgrado ripetuti interventi (interrogazioni e

lettere personali) da parte dell'interrogante e, per quanto gli è dato di sapere, anche della stessa Federazione della Stampa, continua da parte del Ministero dei trasporti ed altri enti pubblici (escluso il Ministero dell'agricoltura e foreste) l'odiosa discriminazione nella distribuzione della pubblicità nei confronti del quotidiano sloveno *Primorski dnevnik*, edito a Trieste per la minoranza slovena esistente in Italia. Tale discriminazione venne, a suo tempo, risibilmente giustificata da altro titolare del Ministero dei trasporti motivando la esclusione del quotidiano in questione con la « scarsa diffusione », inferiore alle 20 mila copie quotidiane.

Si potrebbe obiettare che tali criteri di diffusione, qualora fossero validi per giornali italiani, non dovrebbero comunque valere per organi di minoranze nazionali che, per definizione, si rivolgono ad un mercato più ristretto di cittadini di lingua diversa dall'italiano. Ma non si tratta soltanto di questo: l'interrogante ebbe già modo di segnalare al Governo la funzione particolare che tale stampa svolge e continuerà a svolgere, specie dopo i recenti accordi di collaborazione economica ed industriale, nei rapporti di amicizia tra l'Italia e la Jugoslavia.

Si sottolinea, infine, che dalle stesse linee che hanno informato il Governo nel trattare la questione della riforma della stampa, emerge la necessità di tutela e sostegno delle piccole testate, specie quelle di minoranze nazionali o religiose.

Proprio per questi motivi si chiede al Ministro se non intende revocare eventuali direttive emesse al riguardo assicurando ai quotidiani delle minoranze nazionali in Italia un adeguato carico pubblicitario di fonte pubblica, prescindendo dalla tiratura da essi denunciata. (4-15262)

BISIGNANI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere in base a quale criterio il suo Ministero stia procedendo ad installare — in provincia di Messina — i cosiddetti « terminali » da collegare al cervello elettronico centrale, esistente presso il Ministero delle finanze, soltanto negli uffici periferici di Sant'Agata Militello, Milazzo e Taormina, mentre sarebbero esclusi da tali collegamenti gli uffici di Barcellona, Patti e Mistretta che, soppressi con il decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 644, erano stati ripristinati con la legge 23 marzo 1973, n. 36:

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

per sapere se ritenga tale orientamento, sicuramente illegale, lesivo degli interessi della collettività avendo anche riguardo al fatto che Mistretta, Patti e Barcellona sono importanti sedi di uffici giudiziari (oltre che delle imposte dirette e del registro). (4-15263)

TASSI. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dell'interno.* — Per sapere come mai nei corsi serali di istruzione ai lavoratori noti sotto il nome « delle 150 ore », in atto presso la scuola media Rosta Nuova di Reggio Emilia, invece delle materie di insegnamento come da programmi, si svolgono quasi esclusivamente discussioni politiche.

Per sapere come mai nei programmi non siano state previste ore specifiche di « educazione civica » che usate per l'insegnamento dei principi costituzionali e di nozioni di diritto, avrebbero potuto dare logico e giusto spazio, nelle ore relative, anche a dissertazioni politiche. (4-15264)

TASSI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale, al Ministro per l'organizzazione della pubblica amministrazione e al Ministro della sanità.* — Per sapere come mai agli operai e agli addetti in genere alle manutenzioni dell'ospedale psichiatrico di Piacenza sia stata tolta l'indennità di rischio e l'indennità ospedaliera, mantenuta per il personale di assistenza sanitaria quasi che ai primi fosse venuto a cessare a differenza dei secondi il pericolo di aggressione dagli ammalati e di contagi. (4-15265)

TASSI. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere come mai ancora oggi non sia stata definita la liquidazione dell'indennità di anzianità di Balatini Fabio nato a Piacenza il 12 luglio 1945 e colà residente in via Valmagini 19, già dipendente del Ministero della difesa e dimessosi dal 30 agosto 1973, quale aggiustatore meccanico presso l'officina III ORME di Milano. (4-15266)

TASSI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere come mai anche nelle rare aule di giustizia ove sono installati gli utilissimi impianti di registrazione manchino i nastri necessari (come presso le aule del palazzo di giustizia di Milano). (4-15267)

BIANCO. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere le ragioni che hanno determinato l'improvvisa soppressione della caserma dei carabinieri nel comune di Monteverde, provincia di Avellino.

La decisione ha destato vasta preoccupazione nella popolazione, che non si vede adeguatamente tutelata, abitando in un centro isolato, notevolmente distante da altre comunità.

L'interrogante chiede un ripensamento sulla decisione adottata anche al fine di rasserenare l'ambiente profondamente turbato. (4-15268)

BIANCO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la corresponsione dell'arretrato per la settima ora, dal 1° gennaio 1970 al 10 aprile 1972 a quei dipendenti del Ministero che, in ottemperanza alla circolare del 10 aprile 1970, n. 106/75, a firma del direttore provinciale di Roma, non presentarono istanza né ricorso, in fiduciosa attesa di un comportamento equitativo dell'Amministrazione dopo che fosse intervenuta la decisione del Consiglio di Stato.

L'interrogante sottolinea la giusta aspettativa dei dipendenti e si augura che il Ministro voglia decidere in merito favorevolmente. (4-15269)

BERNARDI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i periodi di assenza effettuali durante l'anno scolastico 1974-75 dalla professoressa Anna Maria Turi in Melchionna, insegnante di lettere alla scuola media « Omero » di Casalpalocco-Roma ed i motivi addotti a giustificazione delle stesse.

Tali assenze si sono ripercosse negativamente sull'andamento scolastico e purtroppo sembra che la professoressa in questione abbia intenzione di ripetere la passata esperienza. (4-15270)

CATALDO E SCUTARI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso:

che avvocati e procuratori del tribunale di Lagonegro e delle preture dipendenti, hanno deliberato l'astensione dalle udienze civili e penali paralizzando così ogni attività giudiziaria;

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

che l'atto, per quanto impegnativo, è determinato da apprezzabili motivi che si inquadrano tra quelli tendenti al miglior funzionamento della giustizia soprattutto in ordine alla celerità dei processi che non può realizzarsi con deficienze di organico sia al tribunale (mancano due giudici, quattro cancellieri, tre coadiutori giudiziari), sia nelle preture del circondario (preture di Chiaromonte priva di titolare e di ufficiale giudiziario, di Lauria priva di titolare, di Santarcangelo priva di titolare, cancelliere, coadiutore e ufficiale giudiziario, ecc.) —

il pensiero in proposito, e per sapere se e quali passi intende compiere presso l'organo di autogoverno della magistratura per eliminare gli inconvenienti lamentati e per scongiurare il distacco della pretura di Sapri dal circondario di Lagonero, nonché per realizzare l'aggregazione allo stesso tribunale di almeno una parte del mandamento di Scalea più che legittima anche dal punto di vista logistico considerata la vicinanza in forza dell'apertura di una nuova arteria di grande comunicazione. (4-15271)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze, del turismo e spettacolo e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere come mai al teatro cabaret di Roma il Bagaglino di chiara fama nazionale per la pungente e intelligente satira politica sia stata negata l'applicazione dei benefici fiscali concessi ad altre forme di spettacolo teatrale, con grave danno per la compagnia tutta, per la gestione dello spettacolo, e degli stessi lavoratori dipendenti.

Per sapere come giustificino tale presa di posizione i Ministri competenti, giacché tale decisione ha troppo l'aspetto di una ritorsione pesantemente e ingiustamente repressiva verso gli operatori e responsabili di quello spettacolo la cui satira politica pungente e intelligente ha, spesso e peritamento, per oggetto uomini di governo e di partiti, anche del cosiddetto « arco costituzionale ».

(4-15272)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle finanze e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere che cosa intendano fare — anche per la tutela della produzione agricola di tabacco nazionale — perché siano ripristinate le regolari

distribuzioni e consegne di tabacchi nazionali. Da sei mesi, infatti, mancano in quasi tutte le tabaccherie del paese, i sigari toscani, le sigarette MS e altri tipi tra i più comuni e di consumo più popolare. (4-15273)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, della difesa e di grazia e giustizia.* — Per sapere a che punto siano le indagini della Procura della Repubblica di Parma, iniziate a seguito della comunicazione dell'interrogazione parlamentare (fatta nella prima decade di settembre e pubblicata nel resoconto sommario il 23 settembre 1975, n. 4-14416) dell'interrogante, per lo scandalo urbanistico che coinvolge le amministrazioni comunali di Parma, sia attuale come precedente.

Per sapere se sia vera la notizia che sia stato promosso e in via di trasferimento il benemerito capitano Morettini dei carabinieri di Parma che con tanto impegno e encomiabili diligenza e acume, stava svolgendo tali indagini; la sua promozione (più che meritata) comporta però il suo trasferimento ad altra sede con il 1° gennaio 1976, sì che dovrà abbandonare l'inchiesta.

Per sapere quando e da chi sia stata proposta e sollecitata e disposta tale promozione onde togliere i dubbi che sorgono circa un *promoveatur ut admoveatur* del medesimo, a tutto vantaggio dei responsabili della amministrazione social-comunista di Parma, stante la nota incorruttibilità e indipendenza di giudizio e di azione in difesa della legge e per la causa della giustizia, di quell'ufficiale.

Per sapere quali rapporti esistono o siano esistiti tra membri del SID e il Foglia, uno degli imprenditori coinvolti nello scandalo.

Per sapere se sia vero che il palazzo (grattacielo) sito all'angolo Borgo Antini e Borgo Galimberti ove ha sede la sezione centro del PCI di Parma sia senza valida licenza edilizia come da pronuncia in punto del Consiglio di Stato.

Per sapere infine come mai non si sia proceduto penalmente contro tale Quintavalle Cristina che, come riporta la stampa, in una assemblea al Regio di Parma tenuta la scorsa settimana, nello scandalo urbanistico anzidetto, ha profferito in pubblico orrende bestemmie contro Dio.

(4-15274)

AMADEO. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato di pericolosità del tratto della via Aurelia compreso fra Imperia-Porto Maurizio e Santo Stefano al Mare, il cui indice di sinistrosità è paurosamente aumentato nei mesi di ottobre e di novembre a seguito di shbandamenti, fuori uscite di strada, tamponamenti e scontri, con conseguenze spesso mortali, che si ritiene debbano imputarsi al nuovo manto bituminoso, il quale forse formato da inidonee miscele di nuovo tipo, si presenta con una superficie levigata priva di porosità e con larghe chiazze oleose, scivolosa anche in condizioni normali ed eccezionalmente viscida in periodi di pioggia.

La realtà è che dopo la riasfaltatura in detto tratto la frequenza degli incidenti è pressoché quotidiana, per cui l'interrogante chiede che l'ANAS effettui urgentemente una verifica tecnica del nuovo manto bituminoso e adotti tempestivi idonei interventi per normalizzare una situazione di viabilità che rischia di diventare sempre più pericolosa con l'avanzare della stagione invernale. (4-15275)

TASSI. — *Ai Ministri dell'interno, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per sapere che cosa intendano fare per risparmiare alle popolazioni della provincia di Parma e agli ammalati psichiatrici di quel-

la zona, il rischio di incredibili dimissioni e permessi di uscita a psicopatici pericolosi per sé e per altri, come i diversi casi di suicidio verificatisi negli ultimi tempi (due nel solo territorio di Fidenza) stanno a dimostrare. (4-15276)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere che cosa si intenda fare urgentemente — pur nel rispetto dei diritti degli insegnanti — per garantire gli alunni e allievi delle scuole italiane, dai pericoli della introduzione nell'insegnamento di testi, libri e letture disdicevoli, sia per la dignità della scuola italiana come per l'educazione, l'erudizione e la cultura, specie dei più giovani, come clamorosi e recenti casi anche giu-diziari conclamano. (4-15277)

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia.* — Per sapere cosa intendano fare in relazione all'acquisto da parte del PCI per la sede in Parma di un immobile in via Volturmo al prezzo di lire 250.000.000, quando esso è del valore di oltre lire 1.500.000.000. (4-15278)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della difesa, per sapere se l'Ordinariato militare abbia, perlomeno in primo tempo, esteso l'invito a partecipare al pellegrinaggio di militari di varie nazioni a Roma, in occasione dell'Anno Santo, anche a generali della giunta cilena.

« A tale proposito, l'interrogante fa presente che, a parte l'argomento dei rapporti attuali fra Chiesa e governo in Cile il quale rende alquanto ironica l'improvvisa religiosità di uomini ben diversamente impegnati, esiste il rischio che le autorità diplomatiche e militari si ritrovino nell'imbarazzante situazione di dovere trattare questo gruppo secondo il cerimoniale riservato in casi analoghi alle visite di persone normali.

(3-04034)

« ORLANDO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se gli sia noto in quale disagio vivono gli agenti di pubblica sicurezza di stanza ad Oristano, ospiti in un convento di frati per mancanza di più idonei locali, dunque in ambienti provvisori, improvvisati per loro e per ciò stesso non idonei per ragioni varie.

« Particolare importanza assume anche la mancanza di una propria mensa, il che costringe gli agenti di pubblica sicurezza a farsi ospitare, per consumare i pasti, nella mensa della "polstrada", che allestita per 15 agenti è comprensibile come possa far fronte alle esigenze di un numero di commensali cinque volte superiore.

« Per sapere, infine, se il Ministro creda di dover affrettare con ogni possibile mezzo la costruzione ad Oristano della caserma della pubblica sicurezza, che si afferma essere stata progettata come l'unico mezzo atto a consentire una vita normale al Corpo di pubblica sicurezza in Oristano.

(3-04035)

« TOCCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere se abbia allo studio un piano organico per bonificare definitivamente i dintorni della stazione Termini di Roma, luogo prediletto — come hanno confermato recenti fatti di cro-

naca — da ogni genere di malviventi la cui presenza in quei luoghi offre, soprattutto ai molti turisti italiani e stranieri, una immagine spiacevole della città.

(3-04036)

« COSTAMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali passi intenda fare, in ordine all'appello del Comitato internazionale dei matematici, per la difesa di Leonid Plionechitch, perché a questo grande matematico, sottoposto nell'Unione Sovietica ad un processo di distruzione della propria personalità per reati di opinione, sia restituita, insieme con la sua famiglia, la libertà personale e gli sia data la possibilità di espatriare.

(3-04037) « NICCOLAI GIUSEPPE, ABELLI, BAGHINO, BUTTAFUOCO, CALABRÒ, DAL SASSO, D'AQUINO, DI NARDO, FRANCHI, GALASSO, GRILLI, GUARRA, NICOSIA, SPONZIELLO, TASSI, TORTORELLA GIUSEPPE, TRANTINO, TREMAGLIA, VALENSISE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere — premesso che l'Italia partecipa alla Eurodif, il grande impianto che sta sorgendo in Francia per l'arricchimento dell'uranio con circa il 25 per cento dell'investimento totale diviso in parti uguali tra l'Agip nucleare e il CNEN. A questa impresa, come è noto, oltre alla Francia e all'Italia partecipano il Belgio, la Spagna, la Svezia. Il costo finale previsto dell'impianto è per ora di circa 3.000 miliardi di lire;

riconoscendo la validità e l'importanza della nostra partecipazione a questa impresa, rivelatasi ancor più necessaria dopo le recenti decisioni della Westinghouse di disdettare gli impegni di forniture di uranio alle società elettriche committenti di impianti elettronucleari ad acqua pressurizzata — se si ritiene adeguato il coordinamento tra le due partecipazioni pubbliche Agip nucleare e CNEN e se esiste uno strumento che garantisca una effettiva unicità decisionale delle due partecipazioni pubbliche.

« L'interrogante desidera inoltre conoscere per quali ragioni i contratti di forniture finora stipulati tra ditte italiane e l'Eurodif

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

non sono adeguati né alla nostra partecipazione finanziaria né alle effettive capacità tecnologiche della nostra industria.

« Considerando il periodo di crisi produttiva che la nostra industria sta attraversando e l'elevato livello di capacità complessiva per forniture di vario tipo di cui disponiamo, l'interrogante chiede quali interventi si intendono effettuare per determinare una equa partecipazione delle nostre capacità produttive, commisurate quanto meno al nostro sforzo finanziario.

(3-04038)

« CORTI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle poste e telecomunicazioni e degli affari esteri, per conoscere a quali criteri di opportunità, di civismo e di umana pietas, siano stati ispirati i giornali della radio e della televisione diramati dall'ente radiofonico di Stato, nel commentare i bollettini ufficiali emessi dai medici e dal governo dell'amica nazione Spagna dando addirittura, sovente, come non attendibile la sopravvivenza del *caudillo* e come già avvenuto, ma tenuto nascosto per ragioni di Stato, il decesso del capo del governo spagnolo che, peraltro, a dispetto di quelle funeree illazioni, a tutt'oggi, continua a sopravvivere sia pure in condizioni gravissime.

E per sapere se i Ministri interessati ritengano corretto un siffatto comportamento dell'ente radiotelevisivo di Stato, le cui attività dovrebbero essere soggette al vaglio, anche politico-diplomatico, della Commissione parlamentare di vigilanza, nei confronti di un capo di Stato estero e nel quadro dei buoni rapporti che sono sempre intercorsi tra Italia e Spagna.

(3-04039)

« ALFANO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere:

1) che cosa sia esattamente sotto il profilo giuridico e politico e quali fini persegua la non meglio identificata "Associazione per la tutela democratica dei piccoli azionisti e dei cittadini nelle partecipazioni statali" con sede provvisoria presso lo studio di un commercialista milanese;

2) se il Ministro interessato è a conoscenza che quattro identificati esponenti di questa associazione partecipano normalmente ad assemblee di società di Stato non

limitandosi ad esercitare i legittimi diritti degli azionisti nelle assemblee, ma creando spesso veri e propri disordini e determinando inevitabili reazioni anche per le strumentazioni tecniche di registrazione delle quali pretendono di avvalersi nei confronti di tutti coloro che intervengono nella discussione;

3) se sia legittimo il sospetto che ci si possa trovare di fronte ad una operazione organizzata per fini del tutto non chiari a similitudine di quanto avviene con i noti disturbatori di professione nelle assemblee societarie;

4) se il Ministro ritenga urgente intervenire presso le società controllate perché si attengano anche nello svolgimento delle assemblee al rispetto delle leggi vigenti.

(3-04040)

« TOCCO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro dei lavori pubblici e il Ministro per le regioni, per conoscere quali decisioni il Governo intenda adottare, con tempestività ed efficacia, in ordine alla situazione veramente anomala dei dipendenti dell'Istituto autonomo per le case popolari provenienti dai disciolti enti edilizi.

« In particolare per quanto riguarda la città di Roma si è determinata una situazione di inapplicazione della legge di riforma, che si riverbera negativamente su un personale amministrativo e tecnico (benemerito e qualificato) verso il quale si opera una sostanziale disparità di trattamento e un conseguente grave stato di disagio morale e materiale.

« Infatti, non è stato ancora effettuato lo inserimento degli impiegati nell'organico dell'Istituto e, cosa ancor più grave dal punto di vista pratico, esiste ancora una netta discriminazione sul piano retributivo poiché, a tutt'oggi, i suddetti dipendenti degli Enti edilizi soppressi vengono pagati con un acconto di stipendio.

« Ne consegue, quindi, che per le categorie a più basso livello retributivo, vengono corrisposti stipendi al di sotto delle 200 mila lire, assolutamente inadeguati alle più elementari necessità.

« Occorre anche precisare che ciò si è verificato soltanto presso l'IACP, poiché gli altri enti (INA e Cassa per il Mezzogiorno) hanno correttamente rispettato quanto stabi-

VI LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 NOVEMBRE 1975

lisce l'articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1972, n. 1036, primo capoverso, e ciò ha consentito di mantenere, di fatto, la stessa retribuzione percepita presso l'ente di provenienza al momento del trasferimento.

« Si aggiunga che presso l'IACP si è inteso anche eludere il secondo concetto espresso dal primo capoverso del precitato articolo 19 del decreto del Presidente della Repubblica n. 1036 e cioè: destinazione a funzioni corrispondenti a quelle già esercitate, per cui oggi esistono presso l'istituto per i dipendenti due diversi trattamenti: quelli già in servizio al 1° gennaio 1975, hanno ottenuto il riconoscimento di tutti i loro diritti (giuridici e retributivi); quelli provenienti dagli enti soppressi, invece, oltre ad essere in una posizione giuridica irregolare, percepiscono uno stipendio insufficiente e qualche volta pari alla metà di quello percepito dai loro colleghi di pari grado ed anzianità.

(3-04041)

« BUBBICO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle partecipazioni statali e delle finanze, per sapere come mai non si è ritenuto di far procedere direttamente dall'AGIP all'acquisto della SHELL Italiana, ma si è voluto costituire la SpA IP con conseguenti inutili spese per gettoni di amministrazioni, di gestione amministrativa, di rete distributiva, di pubblicità e altro.

« Per sapere come mai anche le aziende di Stato del settore vendono a piccole reti distributive, carburante a prezzo inferiore anche del 10 per cento di quello passato sì che sul mercato è reperibile benzina, gasolio, gas auto, e olio lubrificante a prezzi uniformi al cammino.

« Per sapere se tale sconto non può essere regolato e uguale per tutti, si da far cessare la fondatissima protesta in atto dei gestori dei distributori, accogliendone le giuste richieste senza aumento del prezzo di vendita.

(3-04042)

« TASSI ».

* * *

INTERPELLANZE

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se il Governo non intenda adoperarsi, e in quale misura, per portare la parità di trattamento pensionistico anche per benefici combattentistici, assistenza ed età tra dipendenti statali, parastatali e privati da un lato, e i lavoratori autonomi dall'altro.

« Per sapere che cosa intenda fare per l'istituzione dell'età di 60 anni quale limite unico pensionabile per tutti i cittadini italiani summenzionati.

(2-00716)

« TASSI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'interno e di grazia e giustizia, per sapere che cosa intendano fare per l'aggravamento della situazione delle carceri italiane, specie dopo la introdotta riforma carceraria, in relazione all'introduzione della droga tra i detenuti.

« I fatti recenti di Rebibbia, Regina Coeli, e del carcere di Lamezia Terme, concludono e impongono immediati interventi per i necessari e più rigorosi controlli in materia.

« Per sapere quale posizione intendano prendere circa la concessa possibilità di ricevere e spedire — senza controllo — la corrispondenza da parte dei detenuti, mezzo attraverso il quale con estrema facilità è introdotta la droga nelle carceri.

« Per sapere quali provvedimenti intendano prendere in merito alla protesta degli avvocati, nota a tutti, circa la attuale situazione generale delle carceri italiane in termini di sicurezza e di vigilanza così precari ovunque — non certo per colpa del personale di custodia — e così evidenti specie a Roma.

(2-00717)

« TASSI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno, di grazia e giustizia e degli affari esteri, per sapere quali siano gli intendimenti del Governo in ordine ai problemi di ordine pubblico, di interferenze straniere, di procedure in atto, per reprimere definitivamente i nuclei eversivi comunisti che costituiscono le Brigate rosse, i NAP, i FARP e in genere quelle associazioni a delinquere che portano la lotta armata contro lo Stato.

« Per sapere quali passi siano stati fatti verso i paesi dell'Est europeo per bloccarne complicità e protezioni.

« Per sapere se non sia il caso che il Governo nella sua piena responsabilità dichiari ufficialmente che l'unico vero pericolo per le istituzioni repubblicane e costituzionali — specie alla luce degli ultimi fatti — venga e sia venuto da quel lato e con quella matrice.

(2-00718)

« TASSI ».