

RESOCONTO STENOGRAFICO

187.

SEDUTA DI LUNEDÌ 10 OTTOBRE 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALDO ANIASI

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|--|-------|---|---|
| Disegno di legge: (Assegnazione a Commissione in sede referente) | 20204 | Proposta di legge di iniziativa della regione Calabria: (Assegnazione a Commissione in sede referente) | 20204 |
| Disegni di legge di conversione: (Annunzio) | 20204 | Interrogazioni: (Annunzio) | 20223 |
| (Assegnazione a Commissione in se- de referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento) | 20204 | Mozioni e risoluzioni concernenti i problemi della sicurezza stradale (Seguito della di- scussione): | |
| (Cancellazione dall'ordine del giorno per decadenza del relativo decreto- legge) | 20203 | PRESIDENTE | 20206, 20211, 20215, 20217, 20221, 20223 |
| Proposte di legge: (Annunzio) | 20203 | BRUNO ANTONIO (PSDI) | 20221 |
| (Approvazione in Commissione) | 20206 | GRIPPO UGO (DC) | 20211 |
| (Assegnazione a Commissione in sede referente) | 20204 | TASSI CARLO (MSI-DN) | 20209, 20215, 20217, 20221, 20223 |
| | | TESTA ENRICO (PCI) | 20207, 20208, 20209 |

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

| | PAG. | | PAG. |
|--|-------|---|--------------|
| Corte dei conti: | | Supplenza delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato: | |
| (Trasmissione di un documento) . . . | 20206 | (Annunzio) | 20203 |
| Ministro degli affari esteri: | | Ordine del giorno della seduta di domani | 20223 |
| (Trasmissione di un documento) . . . | 20206 | | |
| Risposte scritte ad interrogazioni: | | | |
| (Annunzio) | 20206 | | |

La seduta comincia alle 17.

GIANNI LANZINGER, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 5 ottobre 1988.

(È approvato).

Annunzio della supplenza delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 ottobre 1988, ha trasmesso copia del seguente decreto del Presidente della Repubblica, in pari data, controfirmato dal Presidente del Consiglio dei ministri:

«La supplenza delle funzioni del Presidente della Repubblica, prevista dall'articolo 86, primo comma, della Costituzione, è esercitata, per le funzioni non inerenti allo svolgimento della missione all'estero, dal Presidente del Senato con il titolo di 'Presidente supplente della Repubblica', a decorrere dal 7 ottobre 1988 e fino al rientro del Capo dello Stato nel territorio nazionale».

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 7 ottobre 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ALBERINI ed altri: «Perequazione dello stipendio fra il personale militare delle Forze armate» (3227);

BERTOLI ed altri: «Obbligatorietà per i liberi professionisti dell'assicurazione vecchiaia, anzianità, inabilità, invalidità e responsabilità civile» (3229);

D'ADDARIO ed altri: «Integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, per ridurre le controversie in materia di contezioso tributario» (3230);

TESTA ANTONIO ed altri: «Provvedimenti per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (3231).

Saranno stampate e distribuite.

Cancellazione dall'ordine del giorno di un disegno di legge di conversione per decadenza del relativo decreto-legge.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 324, il relativo disegno di legge è stato cancellato dall'ordine del giorno:

«Conversione in legge del decreto-legge 6 agosto 1988, n. 324, recante disposizioni urgenti in materia di politica energetica» (3103).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

Annunzio di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con lettera in data 7 ottobre 1988, hanno presentato alla Presidenza, a norma dell'articolo 77 della Costituzione, il seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 6 ottobre 1988, n. 427, recante disposizioni urgenti in materia di politica energetica» (3228).

A norma del comma 1 dell'articolo 96-bis del regolamento il suddetto disegno di legge è stato deferito, in pari data, alla X Commissione permanente (Attività produttive), in sede referente, con il parere della I, della V e della VIII Commissione.

Il suddetto disegno di legge è stato altresì assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea di cui al comma 2 dell'articolo 96-bis. Tale parere dovrà essere espresso entro mercoledì 12 ottobre 1988.

Assegnazioni di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

I Commissione (Affari costituzionali):

RABINO ed altri: «Estensione dei benefici di cui all'articolo 7 della legge 10 ottobre 1974, n. 496, concernente disposizioni a favore di categorie del personale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza, agli ex combattenti appartenenti alla Polizia di Stato» (2012) (con parere della V e della XI Commissione);

BOATO: «Norme concernenti i fuochi d'artificio e la prevenzione degli incidenti negli stadi» (2064) (con parere della II, della VII e della X Commissione);

TASSONE: «Riordinamento delle competenze del personale direttivo delle amministrazioni dello Stato» (2072) (con parere della V e della XI Commissione);

PROPOSTA DI LEGGE DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA CALABRIA: «Istituzione della provincia di Crotona» (3135) (con parere della II, della V, della VI e della XI Commissione);

S. 1311. — «Disposizioni in materia di coordinamento della lotta contro la delinquenza di tipo mafioso a integrazione del decreto-legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito, con modificazioni, dalla legge 12 ottobre 1982, n. 726» (approvato dal Senato) (3223) (con parere della IV, della V, della VI e della XI Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

II Commissione (Giustizia):

SANGUINETI ed altri: «Istituzione dell'albo degli amministratori condominiali» (2005) (con parere della I, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione);

IV Commissione (Difesa):

DE CARLI ed altri: «Nuove norme relative al riordinamento dell'organico degli ufficiali del Corpo di commissariato dell'esercito» (2083) (con parere della I, della V, della VII e della XI Commissione);

BUFFONI ed altri: «Estensione della pensionabilità delle indennità operative al personale delle forze armate collocato in quiescenza anteriormente al 1° gennaio 1982» (2277) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

CRISTONI ed altri: «Modifiche alla legge 10 maggio 1983, n. 212, concernente norme sul reclutamento gli organici e l'avanzamento dei sottufficiali dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e della Guardia di finanza e alla legge 31 luglio 1954, n. 599. Modifiche al decreto del Pre-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

sidente della Repubblica 15 giugno 1965, n. 1431, concernente documenti caratteristici degli ufficiali, dei sottufficiali e dei militari di truppa dell'esercito, della marina e dell'aeronautica» (2337) (con parere della I, della V, della VI, della VII e della XI Commissione);

V Commissione (Bilancio):

BOTTA e COLONI: «Incentivi per lo sviluppo dell'arco alpino» (2869) (con parere della I, della VI, della VIII, della XI e della XIII Commissione);

VII Commissione (Cultura):

CASTAGNETTI GUGLIELMO ed altri: «Nuova disciplina dell'obbligo scolastico» (2065) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

VITI ed altri: «Disposizioni per il personale della scuola concernenti l'aggiornamento, la sperimentazione e la ricerca educativa» (2076) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

VITI ed altri: «Nuova disciplina del servizio scolastico» (2077) (con parere della I, della II, della V, della VI e della XI Commissione);

LAMORTE ed altri: «Celebrazioni del bimillenario della morte di Quinto Orazio Flacco» (2717) (con parere della I, della V e della VIII Commissione);

VIII Commissione (Ambiente):

PIERMARTINI ed altri: «Norme per il disinquinamento del Tevere» (2091) (con parere della I, della V, della VII e della XI Commissione);

IX Commissione (Trasporti):

POTI: «Norme sull'istituzione della patente 'B' provvisoria» (2007) (con parere della I, della II, della VI, della VII, della XI e della XII Commissione);

ZAVETTIERI ed altri: «Norme per il risanamento tecnico-economico delle ferrovie Calabro-Lucane e delega di funzioni alla regione Calabria, a norma dell'articolo 86

del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616» (2039) (con parere della I, della V e della VI Commissione);

X Commissione (Attività produttive):

CHERCHI ed altri: «Modifiche, integrazioni e rifinanziamento della legge 6 ottobre 1982, n. 752, concernente l'attuazione della politica mineraria» (751) (con parere della I, della V, della VI, della VIII e della XI Commissione);

XI Commissione (Lavoro):

PELLEGATTI ed altri: «Norme in materia di permessi ai lavoratori sottoposti a trattamento terapeutico» (2010) (con parere della V e della XII Commissione);

FIORI: «Estensione ai mutilati per servizio di 1^a categoria degli enti locali e superstiti dei benefici spettanti ai mutilati per servizio di 1^a categoria e superstiti dello Stato» (2023) (con parere della V e della XII Commissione).

Per consentire di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è rimessa alla competenza primaria della stessa XI Commissione (Lavoro), con parere della V e della XII Commissione, la proposta di legge di iniziativa dei deputati PIRO ed altri: «Estensione ai mutilati per servizio di prima categoria degli enti locali e superstiti dei benefici previsti dalla legge 29 gennaio 1987, n. 13, spettanti ai mutilati per servizio di prima categoria e superstiti dello Stato» (1997), attualmente assegnata alla XII Commissione (Affari sociali) in sede referente, ver-tente su materia identica a quella contenuta nella proposta di legge sopraindicato;

FIORI: «Riversibilità del trattamento pensionistico relativo all'indennità integrativa speciale a favore dei pensionati dello Stato» (2025) (con parere della I e della V Commissione);

ROSINI e RAVASIO: «Utilizzazione ai fini del calcolo della pensione della retribu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

zione eccedente il tetto pensionistico» (2084) *(con parere della V Commissione)*;

FINCATO ed altri: «Sistemazione dei presidi idonei della scuola secondaria di primo e secondo grado e norme particolari per i presidi incaricati» (2088) *(con parere della V e della VII Commissione)*;

XII Commissione (Affari sociali):

CURSI: «Istituzione dell'albo professionale degli igienisti e assistenti dentali» (2008) *(con parere della I, della VII e della XI Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento)*;

RUTELLI ed altri: «Istituzione degli osservatori farmacologici regionali» (2086) *(con parere della I, della V e della XI Commissione)*.

Approvazione in Commissione.

PRESIDENTE. Comunico che nella riunione di venerdì 7 ottobre 1988 della XI Commissione permanente (Lavoro), in sede legislativa, è stata approvata la seguente proposta di legge:

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

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. La Corte dei conti, con lettera in data 3 ottobre 1988, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 13, quarto comma, del decreto-legge 22 dicembre 1981, n. 786, convertito, con modificazioni, nella legge 26 febbraio 1982, n. 51, il piano delle rilevazioni e i criteri di esame dei conti consuntivi degli enti locali per l'esercizio 1987. formulati dalla sezione enti lo-

cali con deliberazione in data 29 luglio 1988 (doc. LXIX, n. 2).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dal ministro degli affari esteri.

PRESIDENTE. Il ministro degli affari esteri, con lettera in data 30 settembre 1988, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3 della legge 26 febbraio 1987, n. 49, la relazione sull'attuazione della politica di cooperazione allo sviluppo per l'anno 1987 (doc. LXXXI, n. 2).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

Seguito della discussione di mozioni e di risoluzioni concernenti i problemi della sicurezza stradale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione delle mozioni: Forleo ed altri n. 1-00097; Cederna ed altri n. 1-00135; Botta ed altri n. 1-00199; Vesce ed altri n. 1-00201 e Donati ed altri n. 1-00202; e delle risoluzioni: Lucchesi n. 7-00173; Piredda e Columbu n. 7-00176; Baghino ed altri n. 7-00180; Dutto n. 7-00183; Testa Antonio n. 7-00184; Ridi ed altri n. 7-00185 e Manfredi e Savio n. 7-00186 concernenti i problemi della sicurezza stradale.

Ricordo che la discussione sulle linee generali delle mozioni e delle risoluzioni è cominciata nella seduta del 4 ottobre scorso.

È iscritto a parlare l'onorevole Enrico Testa. Ne ha facoltà.

ENRICO TESTA. Signor Presidente, credo di essere in parte responsabile, insieme ad altri colleghi, primo fra tutti il collega Cederna, delle misure adottate quest'estate dal ministro dei lavori pubblici Ferri; mi riferisco al primo provvedimento, che stabiliva, per i mesi di luglio, agosto e parte di settembre, il limite di 110 chilometri l'ora.

Infatti, in tal senso presentammo — ed è qui riportata — una mozione (di cui era primo firmatario il collega Cederna) che chiedeva appunto la predisposizione di quel provvedimento, tenendo conto delle particolari condizioni di rischio che si riscontrano sulle strade e sulle autostrade italiane nei mesi di luglio e di agosto, cioè durante il cosiddetto esodo vacanziero.

Dai dati degli annuari ISTAT, avevamo allora calcolato che solo in quei due mesi avrebbero perso la vita sulle strade e sulle autostrade italiane ben 1500 cittadini. Mi auguro, quindi, che le misure successivamente adottate dal ministro Ferri siano dettate anche da quella nostra mozione; in tal senso abbiamo applaudito e sostenuto la misura adottata dal ministro Ferri.

Esaurito questo esperimento, è stata adottata una misura che quasi tutti i deputati intervenuti nel dibattito hanno giudicato francamente ridicola. Tale misura consiste nell'obbligo di rispettare un certo limite di velocità nei giorni feriali ed un altro nei giorni festivi: una scelta della quale non si comprende la logica, né dal punto di vista dell'efficienza né in base a qualsiasi altra considerazione.

Quanto ai provvedimenti del Governo, dunque, vorrei distinguere nettamente quello adottato per i mesi di luglio ed agosto da quello successivo. Ritengo che il primo provvedimento sia stato coerente e serio, mentre il secondo ha generato confusione, è stato privo di qualsiasi logica e, avendo determinato incredulità e perplessità nella maggior parte dei cittadini italiani, ha sostanzialmente prodotto l'effetto di riportare la situazione allo stato in cui si

trovava prima che il ministro Ferri adottasse il suo primo provvedimento.

Oggi, signor Presidente, se ha occasione di viaggiare sulle strade italiane, potrà rendersi conto che la situazione è esattamente identica a quella precedente l'adozione dei suddetti provvedimenti: ognuno procede alla velocità che preferisce e i controlli sono drasticamente diminuiti.

Credo che tutto questo sia dovuto ad una precisa responsabilità del Governo: intendo dire che la seconda serie di misure adottate era talmente poco credibile e talmente poco seria che il cittadino italiano ha tratto la conseguenza che doveva trarne, cioè che non esiste una regola precisa e dettata dalla ragione, ma semplicemente un triste compromesso di Governo, una lottizzazione dei giorni della settimana (i giorni feriali al ministro Santuz e quelli festivi al ministro Ferri). Il cittadino italiano si è quindi sentito autorizzato a comportarsi sulle strade e sulle autostrade italiane come meglio crede.

A questo qualunque autostradale hanno contribuito non poco anche diversi commentatori del mondo giornalistico ed alcuni colleghi parlamentari: da quelli che ogni giorno dichiarano sui giornali di violare regolarmente i limiti di velocità consentiti dalla legge, a quelli che, non distaccandosi molto dalle tanto citate chiacchiere da bar e di spiaggia, hanno dibattuto in questi mesi con scarsa serietà. Il collega Lucchesi — che per altro non vedo presente — mi permetta di ricordare una dichiarazione da lui fatta il 6 settembre 1988 al quotidiano *il Giornale*: «La cosa più saggia è ritornare ai vecchi limiti. L'esperienza di questi due mesi ha messo in luce i pericoli di una velocità bassa, uguale per tutti i tipi di veicoli e per tutti i guidatori». Ma quali pericoli?

I dati ufficiali forniti dal Governo indicano oltre cento morti in meno in quei due mesi, e da una proiezione compiuta da un istituto pubblico, l'ISPES, risulta che se quei limiti fossero rimasti in vigore per tutto l'anno vi sarebbero stati 1.200 morti in meno per incidenti provocati dalla velocità nel corso di un anno.

Il giornale *Nuova Ecologia* ha pubblicato

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

una interessante collezione delle dichiarazioni sciocche rilasciate da questo o da quell'altro esponente della pubblica opinione italiana. Sarebbe divertente leggerle tutte, ma mi limiterò a richiamare una particolarmente interessante di Diego Maradona, che segnalo al collega Grippo che intervorrà dopo di me. Maradona afferma: «Non sono d'accordo: invece di abbassare i limiti di velocità dovrebbero abbassare i prezzi delle auto veloci». È una dichiarazione interessante!

Vorrei ora sollevare una seconda questione. Il Parlamento e in particolare le Commissioni competenti (la Commissione trasporti e la Commissione ambiente) si sono molto adombrati per le misure prese in sede governativa sui limiti di velocità, rivendicando la competenza del Parlamento in una materia tanto importante. Vorrei solo ricordare (in modo particolare alle forze della maggioranza) che se le Camere, prima dell'iniziativa del ministro Ferri o anche prima delle successive misure dei ministri Ferri e Santuz, avessero davvero ritenuto questo tema così importante, avrebbero potuto benissimo legiferare in tal senso...

MARTE FERRARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Parlamento ha già legiferato ed ha demandato al Governo il da farsi. È diverso!

ENRICO TESTA. D'accordo, ma io mi sto riferendo alla situazione precedente all'emanazione del decreto Ferri. Se il Parlamento fosse stato veramente consapevole del problema rappresentato dai limiti di velocità ai fini della sicurezza stradale, avrebbe potuto discutere adeguati progetti di legge per risolvere la situazione, mentre l'indignazione è nata solo in presenza di un fatto concreto (a cui, per altro — a mio parere — il ministro Ferri era doverosamente tenuto; non abbiamo avuto nessun problema, nemmeno come opposizione, a riconoscere la positività del suo intervento) rappresentato dalla misura con cui il ministro ha stabilito il limite dei 110 chilometri all'ora.

Certamente le perplessità del Parla-

mento sono molto più giustamente rispetto ad un provvedimento cervelotico, come quello attualmente in vigore, che prevede due diversi limiti di velocità. Ed è per questo che ribadisco la diversa valutazione tra la prima e la seconda fase dei provvedimenti governativi.

Sono naturalmente d'accordo con tutti i colleghi che hanno ricordato come il problema della sicurezza stradale sia dovuto ad un complesso di fattori, tra i quali quello dei limiti di velocità non è che uno dei tanti. Innumerevoli sono gli altri fattori: lo stato dei veicoli, il numero e la quantità dei controlli, la condizione delle strade e così via.

Sono a maggior ragione d'accordo con tutti quei colleghi che hanno segnalato come la soluzione più efficace e più radicale del problema stia nell'applicazione del piano generale dei trasporti, che la Camera ha già dovuto e che individua come sua linea guida la necessità di spostare quote consistenti di traffico (di passeggeri, ma soprattutto di merci) dal trasporto su gomma ad altri sistemi, come le ferrovie ed il cabotaggio. Questa argomentazione non fa altro che rafforzare la necessità e l'urgenza di introdurre limiti di velocità, mentre invece ho l'impressione che qualche collega usi quell'argomento (che pure è corretto) per sostenere, con vizio tipicamente italico, che il problema sta da un'altra parte. È un'abitudine del nostro costume nazionale: quando qualcuno individua finalmente un problema concreto, specifico, affrontabile, determinato, chiaro e limitato, chi non vuol discuterne perché magari al riguardo si sente debole, preferisce sostenere che si tratta certamente di un elemento importante che si colloca, però, in un contesto assai più ampio, che i problemi di fondo sono altresì per cui le soluzioni vanno ricercate altrove (e non si sa mai dove!). Si tratta, sostanzialmente, di un tentativo di annacquare la situazione e di confondere le carte in presenza di una questione concreta.

Condivido quindi tutti i punti che nelle diverse mozioni fanno riferimento al quadro generale in cui si inserisce il problema, ma ripeto che quel quadro generale

non può essere usato come pretesto per dimenticare o mettere in secondo piano la questione di cui oggi stiamo discutendo, ossia quella dei limiti di velocità.

E sui limiti di velocità sono state dette molte falsità. Vorrei molto brevemente ricordare i dati centrali della questione.

La sperimentazione che è stata effettuata nei mesi di luglio e agosto ci ha fornito, signor Presidente, alcuni dati precisi, che sono stati valutati quantitativamente. Si è registrata innanzi tutto, come ho già ricordato, una drastica riduzione del numero di morti e feriti (e si tratta di un problema importante): una diminuzione che potrebbe arrivare a 1200 morti in meno in un anno, secondo le proiezioni ISPES, cioè una diminuzione di circa il 15 per cento della mortalità sulle strade italiane.

Si tratta di un obiettivo che potrebbe essere ottenuto senza alcun investimento dal punto di vista della spesa sanitaria, ed anzi con qualche riduzione. Infatti, per quanto macabro possa sembrare, dobbiamo ricordare che è stato valutato che tale limitazione comporterebbe anche una riduzione della spesa sanitaria nella misura di alcune centinaia di miliardi.

Proprio lei, signor Presidente, che mi pare in passato si sia occupato largamente di problemi sanitari...

MARTE FERRARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. È stato ministro della sanità.

ENRICO TESTA. Proprio per questo, vorrei sottolineare che il raggiungimento di un obiettivo positivo, come la riduzione della mortalità di circa il 15 per cento, senza alcuna spesa, senza investire una lira, risulta un fatto straordinario, perché se in altri settori volessimo ottenere lo stesso risultato, saremmo probabilmente costretti ad investire non centinaia, ma migliaia di miliardi.

Allora, questo dato non può essere sottovalutato o messo in secondo piano. Mi si permetta un parallelo: in questi giorni è ripresa nel nostro paese una grande discussione sui problemi della droga. Si tratta di un dibattito giusto e doveroso,

nell'ambito del quale viene ricordato continuamente, come dato giustamente clamoroso, il fatto che nel nostro paese ogni anno perdono la vita 500 o 600 persone per problemi connessi all'uso della droga. Per la fine di quest'anno si prevede che vi saranno circa 650 morti.

Vi è una grande solidarietà sul convincimento che si debba ridurre il numero di questi morti, naturalmente anche per il carico di dolore e per i problemi che questo tipo specifico di vittime porta con sé. Tuttavia, se mi è permesso paragonare i due dati, credo che non si possano considerare come straordinariamente importanti i 650 morti per droga e mettere in secondo piano o dare per scontato quest'altro problema, come fa...

CARLO TASSI. Il problema è rappresentato dalle migliaia di drogati, non dai 500 o 1.000 morti per droga!

ENRICO TESTA. ... come fa il giornalista Masolino D'Amico quando scrive su *La Stampa*: «Se a 110 chilometri all'ora si muore meno che a 120, a 100 si morrà meno che a 110 e a 90 meno che a 100. Se il Governo vuole salvare vite umane ci faccia andare a 30 chilometri all'ora e per le strade si morrà solo di vecchiaia».

Questa è la logica con cui sui grandi giornali italiani si discute del problema! Per quanto mi riguarda, credo che un dato come quello che ho ricordato non possa essere in alcun modo né minimizzato, né messo in secondo piano.

Passiamo ora alla seconda questione, che attiene al risparmio energetico. A tale riguardo ho letto che il collega Lucchesi ha segnalato nel suo intervento altri strumenti ed altri mezzi per ridurre il consumo di carburante, per esempio migliorando la tecnologia dei motori.

Benissimo! Ma, anche qui, non si parli d'altro!

Abbiamo a disposizione i dati dell'Unione petrolifera italiana che indicano una riduzione su base annua del 5-10 per cento del consumo di carburante, mantenendo il limite di 110 chilometri orari. L'obiettivo è tanto più straordinario se si

pensa che verrebbe ottenuto operando solo sulla quota di carburante consumata sulle autostrade, perché per quanto riguarda le strade urbane le velocità grosso modo rimangono quelle di sempre.

Operando soltanto su tale quota l'Unione petrolifera segnala la possibilità di una riduzione dei consumi del 5 per cento (prendiamo il dato minimo). Qualcuno afferma che i dati forniti dall'Unione petrolifera sono interessanti, ma in realtà li abbiamo controllati: l'Unione petrolifera naturalmente lamenta un mancato guadagno, ma i dati sono certi.

Per fare un paragone con un dibattito già svolto, ricorderò come tale riduzione corrisponda alla quantità di benzina che sarebbe necessaria per ottenere la produzione elettrica annua della centrale di Caorso!

Anche questo dato non può essere messo in secondo piano, perché chi si interessa di questioni di politica energetica sa quanto sia difficile ottenere incrementi positivi di tale portata: sono salti e non piccoli miglioramenti!

Nestore Morosini a proposito di questo problema così scrive sul «Corriere della sera»: «Fra l'altro, abbassare i limiti di velocità significa, con la riduzione del consumo di carburante, ridurre anche le entrate del fisco». Tale affermazione dimostra come un giornalista esperto di questioni relative al trasporto abbia colto la sostanza del problema.

ANTONIO TESTA. È come per il tabacco!

ENRICO TESTA. Certo, se riduciamo il numero dei fumatori avremo, conseguentemente, una riduzione delle entrate fiscali dello Stato.

In termini monetari la diminuzione dei consumi segnalata dall'Unione petrolifera italiana comporta una riduzione di 1.200 miliardi di lire per acquisto di benzina da parte dei cittadini italiani.

La terza questione è relativa al fenomeno dell'inquinamento, che sottolineerò brevemente. In proposito debbo rilevare che con la diminuzione della velocità si

determinerà, su base annua, anche una riduzione di due importanti composti chimici inquinanti: l'ossido di carbonio e l'ossido di azoto.

Poiché il dibattito sullo stato di salute dei polmoni dei cittadini italiani, sulla questione del «buco» nell'ozono e su quella dell'effetto-serra ha ormai polarizzato l'attenzione di questo Parlamento, credo che tali argomenti dovrebbero essere attentamente valutati.

Per quanto è a mia conoscenza e sulla base di quanto ho potuto constatare di persona, debbo sottolineare che i cittadini italiani hanno reagito tutt'altro che male rispetto al noto provvedimento sulla velocità; anzi, nel paese si è determinato su di esso un vasto consenso. Ricordo che successivamente all'introduzione di quel provvedimento sono stati condotti da parte di tre diversi organi di stampa tre sondaggi, che hanno confermato senza alcun dubbio che la percentuale dei cittadini italiani favorevoli alla riduzione dei limiti di velocità si aggira intorno al 65-70 per cento.

Signor Presidente, tutti questi dati ci spingono ad operare affinché sia finalmente introdotto sulle strade del nostro paese un limite basso di velocità.

È vero, anche prima dell'emanazione del cosiddetto decreto Ferri sulle nostre strade erano in vigore dei limiti di velocità: 140 chilometri orari per le automobili di grossa cilindrata, 110 per quelle di media cilindrata e 90 per quelle di piccola cilindrata.

ANTONIO TESTA. I limiti di velocità erano questi: 140 chilometri orari per le autovetture con cilindrata superiore a 1300 centimetri cubi, 130 per quelle inferiori a 1300 centimetri cubi e 110 per le autovetture più piccole.

ENRICO TESTA. Benissimo, stiamo appunto parlando di limiti di velocità differenziati: ma noi sappiamo che nessuno li rispettava. Per quale motivo? Perché nessuna azione è mai stata compiuta per sensibilizzare in maniera corretta l'opinione

pubblica a proposito dei limiti di velocità.

Dirò di più: è sufficiente leggere le riviste specializzate in materia di automobilismo per rendersi conto come la prima azione diseducativa provenga proprio da quel tipo di stampa. I giornalisti di quelle testate si vantano delle prestazioni ottenute con un tipo od un altro di autovettura, capace di correre lungo le autostrade ad oltre 200 chilometri orari oppure di discendere i tornanti appenninici a 80-90 chilometri.

Ne consegue che l'odierno dibattito potrebbe avere questo grande merito: quello di ricordare che sulle strade italiane deve esserci un limite di velocità.

Onorevole Testa, io ritengo che i limiti di velocità precedenti a quelli recentemente introdotti fossero disapplicati in quanto ritenuti cervellotici. A tale riguardo, mi riferisco anche alla proposta di legge preannunciata dall'onorevole Lucchesi. In essa, infatti, sono addirittura previsti tre o quattro limiti differenziati di velocità, a seconda della cilindrata delle autovetture. È chiaro che più complicate o cervellotico è il provvedimento e meno facili saranno la sua comprensione e la sua attuazione. In casi del genere, il senso di complicazione, di ingiustizia, di incertezza non può non colpire la coscienza di colui che guida, al punto che questi riterrà di violare un limite cervellotico di velocità che sia suo diritto. Abbiamo dunque bisogno di misure semplici e chiare.

Vedo che tutte le mozioni — e concludo, signor Presidente — fanno riferimento alle medie europee: vorrei che anche a questo proposito non si barasse e chiederei pertanto alla Presidenza di procurarsi una calcolatrice, di inserirvi i dati massimi di velocità previsti nei diversi paesi e di farne autorevolmente la media per vedere che cosa viene fuori. Non saranno certamente i 130 chilometri l'ora che sento qui riproporre da molti colleghi che pure queste tabelle conoscono. Spero che non vi sia bisogno di un giuri per stabilire quale sia, sulla base di dieci numeri, la media di velocità nei paesi europei; per non ricordare ancora una volta che gli Stati Uniti d'Ame-

rica — paese con 250 milioni di abitanti, con un territorio dieci volte più grande del nostro e con una gigantesca rete stradale ed autostradale — hanno fissato come limite massimo le 55 o le 65 miglia l'ora, pari ad una velocità tra i 94 e i 105 chilometri orari.

Per questi motivi proponiamo — così come altri colleghi nelle loro mozioni, prima tra tutte quella presentata dal mio omonimo, onorevole Testa, presidente della Commissione trasporti — che il limite massimo di velocità sia fissato in 120 chilometri l'ora (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

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

UGO GRIPPO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, il dibattito di questo pomeriggio è stato sollecitato dall'approvazione dei nuovi limiti di velocità ma ha come oggetto il tema più generale della sicurezza stradale, che, a mio avviso, investe aspetti di inestimabile valore, quale quello della tutela della vita umana (si calcola che le perdite siano circa 10 mila l'anno), ed implica costi sociali ed economici per decine di miliardi al giorno, a seguito dei 270 mila e più incidenti annui.

Si è detto che le cause degli incidenti stradali sono di tre tipi: l'errore umano, le carenze dei mezzi di trasporto, l'inadeguatezza della strada. Attraverso le indagini ISTAT si è dimostrato che più del 90 per cento degli incidenti sono da addebitare al fattore umano. Mi sembra, però, che non sia mai stato studiato a fondo il rapporto tra il comportamento umano e gli altri fattori considerati fonte di incidenti. Penso alla strada e all'ambiente che la circonda, al tipo di traffico che scorre sul nostro asfalto.

Non basta, insomma, richiamarsi esclusivamente alla disattenzione o all'imprudenza o al mancato rispetto della segnaletica per liquidare l'indagine di poche battute. È necessario, infatti comprendere quale sia il modello comportamentale

dell'utente a fronte delle continue e consistenti stimolazioni esterne.

La prima è certamente quella del traffico, in particolare quello pesante, che pregiudica la buona visibilità e la correttezza della guida (mantenimento della velocità desiderata, limitato numero di sorpassi, eccetera) e che a lungo andare stressa il conducente e lo spinge a comportamenti pericolosi. Gli incidenti più gravi sono quasi sempre determinati, direttamente o indirettamente, da un veicolo pesante. Il comportamento più pericoloso è infatti proprio quello dei conducenti dei veicoli commerciali, che credono di essere i padroni della strada e non pensano affatto di rappresentare un intralcio alla circolazione, nonostante il loro ingombro dinamico sia pari a quello di 10-20 vetture leggere. Malgrado ciò non è stato ancora definito un piano di limitazione e di controllo del traffico dei veicoli pesanti, specie di quelli con rimorchio, degli autoarticolati e delle categorie superiori.

Tale piano dovrebbe tener conto delle caratteristiche delle strade, delle tipologie dei mezzi e delle percentuali di tali veicoli. Occorrerebbe rendere obbligatorie le cosiddette «scatole nere» anche per i veicoli pesanti che percorrono le nostre strade nazionali e autostrade, imponendo inoltre un limite di percorrenza chilometrica giornaliera e verifiche meccaniche bimensili. Occorrerebbe, insomma, quantificare il grado di sicurezza della circolazione dei veicoli su ogni strada. Quante strade sono state progettate e costruite con un criterio di sicurezza basato su dati di traffico ben diversi da quelli attuali, specie per le percentuali e le caratteristiche dei mezzi pesanti?

La tortuosità di tracciato, la larghezza delle banchine laterali delle corsie (specie in curva), le distanze di visibilità, le lunghezze dei rettilinei (sui quali si ha la più alta percentuale di incidenti di veicoli isolati), la successione e la dimensione dei raccordi in curva, la presenza di incroci non ben sistemati e segnalati (ove si riscontra la più alta percentuale di incidenti tra più veicoli); ed ancora: la disponibilità di piazzali attrezzati per la sosta, di corsie

di emergenza per i veicoli lenti nelle zone ove maggiore è la probabilità di una loro concentrazione. Sono questi gli elementi da analizzare per tutte le strade nazionali, le superstrade e autostrade. In base a tali elementi, si dovrebbero predisporre normative per la verifica, il collaudo e il controllo della sicurezza del traffico che vi può scorrere in rapporto alle percentuali e caratteristiche tipologiche dei veicoli pesanti, imponendo divieti di circolazione di detti veicoli nelle ore di maggior traffico.

Ci si chiede ancora quali studi ed interventi siano stati effettuati per la sicurezza dei veicoli nelle gallerie, nei banchi di nebbia, nella viabilità invernale e di montagna, per la segnaletica notturna, e quanta responsabilità sia da addebitare alla cattiva manutenzione del fondo stradale che causa elevata scivolosità ed irregolarità del piano viabile.

In sostanza, il problema della sicurezza stradale, al di là delle dichiarazioni di principio, di fatto è stato da tutti trascurato. È mancata una visione unitaria e coordinata degli aspetti riguardanti i singoli elementi (ambiente, veicolo, uomo). Di qui interventi sporadici, scoordinati, settoriali che, nonostante l'impegno di notevoli risorse finanziarie, non hanno consentito di migliorare sensibilmente la situazione.

Troppo spesso, inoltre, per una mancata visione economica corretta dell'intero settore, si è sacrificata la sicurezza a vantaggio del trasporto, incentivando così l'uso della strada anche da parte di operatori che forse avrebbero trovato sulla rete ferroviaria o cabotiera una valida risposta alle loro esigenze.

In questa direzione si registrano l'aumento dei pesi e dimensioni dei veicoli industriali, l'aumento del limite di velocità per tali veicoli in autostrada, la modifica verso la *deregulation* della normativa relativa ai trasporti eccezionali, il rinvio *sine die*, da parte della motorizzazione civile, dell'applicazione della legge che introduceva patenti di guida differenziate a seconda delle velocità massime raggiungibili dai veicoli, l'incameramento da parte dello Stato dei fondi provenienti dalle contrav-

venzioni senza che si destinasse, come prevede l'articolo 139 del codice della strada, una congrua parte di essi a studi, ricerche e interventi sulla sicurezza stradale.

Per avere un'idea di come, in realtà, sotto questo aspetto lo Stato e per esso la pubblica amministrazione abbia disatteso la volontà del legislatore si pensi che mentre nel 1959 si destinava a tal fine un terzo dei 6 miliardi di lire incassati, nel 1984, con un incasso di 140 miliardi di lire, i miliardi stanziati sono stati ancora soltanto 2 (e si pensi, tra l'altro, che il 1984 era l'anno nazionale della sicurezza stradale). Un discorso analogo si può fare per comuni e province, che incassano annualmente oltre 160 miliardi di lire.

Tra i fattori di rischio si inserisce poi anche quello relativo all'aumento della velocità massima dei veicoli ben al di sopra del tetto massimo consentito. Riteniamo che sia un non senso costruire e omologare veicoli con prestazioni superiori rispetto al limite di velocità previsto per la viabilità autostradale.

Nel caso delle armi da fuoco, ad esempio, si sono introdotte norme che non ne vietavano l'uso, ma ne limitavano le caratteristiche costruttive e l'acquisto. Non si vede perché per quanto riguarda i veicoli la norma debba invece proibirne l'uso e non disciplinarne la fabbricazione, in relazione a determinate caratteristiche (ad esempio, la velocità).

Con il trascorrere del tempo gli attuali limiti di velocità denunciano sempre più la loro difficoltà di applicazione. Non si tratta soltanto del problema dell'esistenza di limiti differenziati tra giorni feriali, festivi e prefestivi, ma soprattutto di quello dell'uniformità dei limiti rispetto ad ogni tipo di autovettura, senza distinzione di cilindrata. E questo influisce sull'adozione di efficaci apparati di sicurezza attiva e passiva.

Non si creda che la fissazione di una velocità massima uguale per tutti gli autoveicoli possa costituire un sicuro deterrente al verificarsi di sinistri. L'esperienza degli Stati Uniti dimostra come il limite uniforme di 86 chilometri orari sia esso stesso causa di incidenti, perché priva il

traffico del necessario elemento di elasticità spaziale che può appunto essere assicurato dalla differente velocità dei veicoli marcianti.

La fissazione di una velocità massima di 130 chilometri orari per gli autoveicoli di cilindrata superiore rappresenterebbe pertanto una soluzione equilibrata, sia in relazione all'esigenza della fluidità del traffico, sia al fine di ottenere il rispetto di velocità rapportate alle possibilità del mezzo. In tal modo si eliminerebbe l'attuale distorsione per la quale autovetture di bassa cilindrata possono raggiungere limiti di velocità coincidenti con le loro prestazioni estreme, con pericoli non indifferenti per la circolazione stradale.

Non è chiara, altresì, la *ratio* della diversificazione dei limiti tra giorni feriali e giorni festivi e prefestivi. I dati statistici ci dicono infatti che il numero di incidenti che si verificano di domenica è inferiore a quello degli altri giorni della settimana, mentre il numero di incidenti che si registrano di sabato è prossimo a quello degli altri giorni feriali, e addirittura inferiore a quello del venerdì. Tale risultato statistico dipende quasi certamente dal divieto di circolazione per i mezzi pesanti nei giorni prefestivi e festivi.

Un aspetto da non sottovalutare è quello dei controlli. Nel segnalare, all'inizio del mio intervento, la scarsa incisività della previsione di certi limiti, mi riferivo in particolare al problema della loro inosservanza. Sono sufficienti le personali esperienze per poter constatare come il limite di 110 chilometri orari venga trasgredito dalla generalità degli automobilisti. Una recente indagine della CEE ha rilevato come limiti di velocità irragionevolmente bassi portino ad una elevata percentuale di trasgressioni, oscillante tra il 40 ed il 70 per cento dei casi.

Questa constatazione non è di per sé sufficiente a determinare una modifica dei limiti, ma ha un significato negativo, che rivela il persistere di uno stato di cose che scinde pericolosamente la realtà dalle disposizioni regolamentari e normative. Non è infatti contestabile che il limite di 140 chilometri orari a suo tempo vigente per le

cilindrate maggiori veniva trasgredito, fino al punto che la norma aveva assunto un significato esclusivamente formale. È stato necessario di conseguenza abituare l'automobilista a ridurre la propria velocità usuale di 50 chilometri orari e non dei 30 corrispondenti alla differenza tra il vecchio limite di 140 ed il nuovo di 110.

La nostra risoluzione sollecita quindi il Governo affinché stabilisca velocità massime realistiche, che possano essere ritenute tali anche dagli automobilisti e quindi rispettate. Inoltre tali limiti debbono valere per tutti i giorni della settimana. La norma deve essere chiara e comprensibile per tutti, se si vuole che sia rispettata. Le attuali disposizioni in materia di limiti di velocità non rispondono invece a questi caratteri, e se ne allontanano ancor più se si considera l'enorme numero di stranieri che utilizzano la nostra rete autostradale. È una soluzione, quella attuale, non riscontrabile in nessun altro paese.

L'opera di prevenzione per la sicurezza stradale deve svilupparsi soprattutto sui controlli del comportamento di guida. A tale fine devono cooperare tutte le forze di polizia, attraverso un'azione capillare e continua per l'intero anno. Il problema principale è quindi quello di far rispettare, nella sua totalità, il codice della strada, con riferimento al quale il limite di velocità è solo uno dei fattori necessari alla sicurezza stradale. Aggiungo che è molto facile garantire la sicurezza abbassando il limite di velocità, mentre è più difficile — ma è la strada che va percorsa — vigilare affinché sia rispettato l'intero codice della strada.

Imputare la responsabilità maggiore degli incidenti automobilistici all'alta velocità è esatto, ma lo è solo genericamente e in maniera incompleta. È vero, ad esempio, che un tamponamento può essere causato da eccesso di velocità, ma è ancora più vero che esso è normalmente determinato dalla violazione della norma che prescrive le distanze di sicurezza.

Il complesso dei problemi relativi alla sicurezza stradale può essere risolto soltanto se si agisce avendo presente un approccio globale nei confronti di tutti gli aspetti che concorrono a determinarlo.

Tra di essi la costruzione e la manutenzione della rete viaria detiene un posto primario. Al riguardo, il nostro paese potrebbe fare certamente di più, dotandosi di prescrizioni tecniche di costruzione che abbiano carattere obbligatorio per le imprese appaltanti.

Va rilevato, per altro, che la definizione «autostrada» ha un carattere meramente amministrativo e non tecnico, per cui abbiamo autostrade di ogni tipo, da quelle a tre corsie per ogni direzione di marcia a quelle nelle quali il sorpasso si svolge alternativamente, a quelle, ancora, senza corsia di emergenza o senza rete di recinzione.

La discussione che si è accesa sui limiti di velocità imposti alle autovetture ha avuto effetti benefici nell'attualizzare i problemi connessi alla sicurezza stradale; inspiegabilmente però ha trascurato il settore dei mezzi pesanti e dei limiti loro imposti, nonché degli accorgimenti tecnici in grado di aumentare l'efficienza. In proposito, è da ritenere indispensabile per tali mezzi l'adozione del sistema ABS, così come il montaggio dei paraspruzzi ed eventualmente del limitatore automatico di velocità.

Per completare il quadro, richiamo l'attenzione dell'autorità di vigilanza su un maggiore controllo del rispetto dei limiti di velocità stabiliti per tali mezzi. Faccio inoltre notare come non sia più attuale la norma del codice della strada che prevede la velocità di 40 chilometri orari per le strade extraurbane e di 30 per quelle urbane solo per i veicoli che trasportino carichi di materiale esplosivo, escludendo da tali limiti tutti quei prodotti chimici che possono costituire — come l'esperienza insegna — un pericolo per la popolazione e per l'ambiente.

Traggo spunto da quest'ultima considerazione per richiamare l'attenzione di tutti sull'adozione degli accorgimenti tecnici capaci di ridurre sensibilmente l'emissione dei composti gassosi di scarico dei veicoli, che contribuiscono all'inquinamento dell'atmosfera e all'incidenza delle malattie dell'apparato respiratorio.

Anche questo aspetto attiene alla sicurezza della collettività. Il fatto che crei con-

seguenze negative in modo lento non significa che meriti meno attenzione rispetto alle conseguenze istantanee provocate da un incidente stradale. Perciò è quanto mai opportuno introdurre incentivi per un'espansione dell'utilizzo della benzina senza piombo, nonché assicurare un severo controllo di polizia sull'emissione di gas di scarico, in particolare dei veicoli *diesel*, sempre più rassomiglianti a sbruffanti locomotive, oltre ad iniziare ad introdurre, per le cilindrato maggiori, le cosiddette marmitte catalitiche e, per quelle più basse, sperimentare particolari filtri, per esempio di ceramica.

È evidente che tali strumenti, se predisposti, porterebbero ad una sensibile riduzione dell'inquinamento atmosferico, producendo vantaggi indiretti ben maggiori di quelli apportati dai limiti attuali. Anche la materia concernente le sanzioni andrebbe profondamente modificata adottando, ad esempio, il sistema della patente a punti. I vantaggi sarebbero significativi: si colpirebbero gli abituali trasgressori del codice della strada che, oltre a costituire direttamente un pericolo per la sicurezza, con il loro esempio possono influire sul comportamento di un elevato numero di automobilisti.

È comunque importante, in tema di sicurezza stradale, che il conducente abbia la consapevolezza che, in caso di violazione del codice della strada, la possibilità di vedersi irrogare una sanzione sono elevate, a prescindere dall'entità di questa. È l'inverso della situazione attuale nella quale la probabilità di essere colti in flagrante è paragonabile alla probabilità di vincere alla lotteria. Si assiste allora alla massiccia invasione delle corsie di emergenza autostradali, ai convogli dei veicoli in corsia di sorpasso distanti uno dall'altro non più di due metri e ad altre simili prodezze.

Voglio concludere ponendo all'attenzione dell'Assemblea un dato preoccupante anche se parziale: sul totale delle autopsie effettuate nell'Istituto di medicina legale di Pavia su vittime di incidenti stradali, il 30 per cento dei decessi (sono parole del direttore dell'Istituto, professor

Antonio Fornari) è sicuramente imputabile a sinistri causati da persone in preda a stupefacenti. Se tale fatto trovasse riscontro a livello nazionale, ci troveremmo di fronte ad un dato sconcertante che, tra l'altro, dovrebbe indurci ad operare con maggiore assennatezza e con un maggiore scrupolo nella ricerca delle cause reali degli incidenti stradali. Sono qualità — permettetemi di dirlo — che in più occasioni, nel dibattito nel suo complesso, sono venute meno.

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

CARLO TASSI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo e — se tramite qualche radio privata sono in ascolto altre persone — cittadini.

Signor Presidente, forse il dibattito in aula è eccessivo; questo problema, infatti, non avrebbe dovuto essere trattato in questa sede. Penso, infatti, che se il lavoro svolto in Commissione ha un suo significato, competente a trattare la questione avrebbe dovuto essere la Commissione stessa. È strano che il ministro abbia chiesto il dibattito in aula per essere poi costantemente assente; forse perché gli piace troppo girare l'Italia in elicottero (sottraendolo magari all'Arma dei carabinieri e ai compiti di istituto), sicché non può rendersi conto né di quello che dice il rappresentante del popolo in Parlamento né di quello che succede sulle strade a quanti, invece, si devono servire dell'auto come unico mezzo per raggiungere, magari, Montecitorio in tempo, visto che i mezzi pubblici che lo Stato mette a disposizione del cittadino non sono in grado di garantire alcune puntualità.

D'altra parte, signor Presidente, è sempre un problema di appalti... In Italia è sempre un problema di appalti. Questo stato (con la esse minuscola!) ha «appaltato» il Ministero dei lavori pubblici al partito socialdemocratico. Prima c'era Nicolazzi, poi De Rose e adesso c'è Ferri. Io ho voluto trovare una logica nella nomina di questi tre personaggi uno dopo l'altro.

Pensando e ripensando, mentre viaggiavo — a velocità estremamente sostenuta, sia ben chiaro — sulle autostrade d'Italia, ho trovato una logica. Il ministro Nicolazzi è imputato, come è noto, e lo processeremo in quest'aula tra quattordici giorni; il ministro De Rose è parte civile: ha vinto un processo contro alcuni giornalisti. Allora, se il primo dei ministri è imputato e il secondo parte civile, è logico che per terzo abbiano nominato un giudice per cercare di capirci qualcosa! Forse questa è l'unica logica che ha indotto l'attuale Presidente del Consiglio a nominare ministro dei lavori pubblici il pretore di Pontremoli. Infatti dall'«accortezza» e della «competenza» con cui ha emesso i noti provvedimenti e dalla cocciutaggine con cui ha portato avanti una logica che solo il collega Enrico Testa può ritenere valida (e dirò in seguito per quale motivo il collega Enrico Testa non è credibile) ha dimostrato di non essere all'altezza della situazione. Di un altro collega con gli stessi baffi e con la stessa barba del ministro Ferri si diceva in Parlamento una cosa che data l'aulicità dell'aula non voglio ripetere, ma che a tutti è nota!

Signor Presidente, addebito alla democrazia in generale il tentativo di introdurre l'uguaglianza verso il basso: non quindi un'uguaglianza tesa ad elevare coloro che sono disastriati o meno abbienti. Mi riferisco invece al tentativo di abbassare coloro che in qualche modo emergono: si tratta in definitiva della logica dell'uguaglianza voluta di Bantu, popolazione del centro Africa che, per tanti anni e tanti secoli, fu sottomessa ai Vatussi, alti circa due metri. Quando i Bantu ebbero le mitragliette (mi dispiace, onorevole Zangheri) dai movimenti di sinistra, riuscirono a sconfiggere i Vatussi e per realizzare l'uguaglianza tagliarono loro le gambe all'altezza del ginocchio, per cui tutti alla fine erano altri un metro e cinquanta. Questa però è l'uguaglianza che noi non vogliamo!

Così hanno voluto nelle strade e nelle autostrade una specie di uguaglianza «alla vatussa», dimenticando che prima di tutto il nostro codice della strada non ha norme

di limitazione della velocità, bensì norme di comportamento. Prima di salire in automobile occorre essere in grado di guidarla. Le iniziali della vecchia motocicletta BSA indicavano che, prima di salirci, «bisognava saperci andare»! Inoltre non si deve guidare ubriachi. Le iniziali di un'altra vecchia motocicletta erano NSU, cioè «non si si guida ubriachi»! Era questo un broccardo per chi si accingeva a salire su un veicolo. Oggi bisogna aggiungere che non si deve guidare un'autovettura sotto l'effetto della droga e che i mezzi e gli strumenti messi a disposizione della viabilità, cioè le strade, devono essere in condizioni di poter reggere all'elevata mole di traffico. Poi (e sottolineo poi) si può anche giungere alla limitazione della velocità.

Signor Presidente, chi vi parla ha percorso in macchina più di tre milioni di chilometri ed ha avuto un solo incidente (non per colpa sua) in cui un ragazzo ha riportato la frattura di una gamba. Cinque anni dopo il padre mi disse: se me lo avesse ammazzato, avvocato! Da un anno mio figlio si droga! Ecco perché non accetto che il collega Enrico Testa faccia un paragone tra il problema della droga, che provoca «solo» mille morti e quello della strada, che provoca novemila vittime. Non è una questione di aritmetica. Il problema è che dietro ai mille morti per droga vi sono centinaia di migliaia di zombi: «zombizzati» da una legge sulla droga che voi avete voluto e che ha portato tanti giovani a drogarsi. Disoccupazione e droga: *panem et circenses*. È sempre il vecchio modo del sovrano di condurre le cose.

Poco fa l'onorevole Testa diceva: non barate al gioco; la matematica non è un'opinione. Mi spiace che egli non sia in questo momento presente visto che prima ha notato l'assenza di altri. Ovviamente mi riferisco a Testa l'altro, a Testa questo ci arrivo dopo a proposito del sorpasso. È Testa l'altro, quello che è uscito.

MARTE FERRARI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. In questo parlamento si legge anche!

CARLO TASSI. Per me l'onorevole Testa

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

può anche camminare sulle mani; io mi riferivo all'altro Testa.

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, non si tratta dell'«altro Testa»... Forse lei si riferisce all'onorevole Enrico Testa.

CARLO TASSI. In ogni caso non è «questo», quindi è l'«altro»: l'italiano ha le sue regole, signor Presidente!

L'onorevole Testa ci ha voluto dare una lezione di matematica in termini di media. Egli ha detto che non si deve barare sulla media. Bisogna allora che gli insegni che cos'è la media matematica che deve rispondere a determinare regole. Signor Presidente, la media non si può fare quando uno dei termini corrisponde all'infinito. Lei può mediare se uno dei termini è zero, ma non può mediare se uno dei termini è all'infinito. Siccome perfino i tedeschi, in Germania federale, hanno capito che i limiti non servono, e li hanno tolti, dobbiamo dire che in quel caso esiste un valore infinito. Sfido quindi l'onorevole Testa a farsi consigliare dall'onorevole Mattioli, che è bravo in matematica — Amaldi lo ha valutato molto bene, nel bellissimo incontro svoltosi in televisione...! —, e a farsi spiegare che non si può fare la media tra un valore certo ed uno infinito perché, quando non esiste il limite, il valore è appunto infinito. Il collega Testa non ci venga quindi a raccontare che noi travisiamo la matematica, perché egli ignora le regole fondamentali sia di tale scienza sia di quella di fare le medie.

Veniamo allora al discorso dei centodieci. Signor Presidente, si sono volute far passare lucciole per lanterne; si è voluto seguire la logica tipica — l'onorevole Mellini me ne potrà dare atto — di certi «pretori d'assalto», che motivano i loro atti con il *post hoc, propter hoc*...

MAURO MELLINI. *Ergo...*!

CARLO TASSI. Si è detto: siccome abbiamo stabilito il limite dei centodieci e i morti sono diminuiti, quest'ultima circostanza dipende dalla prima. Signor Presidente, si può sostenere tutto, e può farlo

anche il ministro Ferri, perché ha tutte le qualità necessarie, egli è infatti stato pretore, segretario dell'Associazione magistrati ed ora è il ministro socialdemocratico dei lavori pubblici; quindi, ripeto, può sostenere tutto, e noi glielo consentiamo. Bisogna però vedere fino a che punto dice la verità; noi contestiamo che egli la dica, in sia pur minima parte.

Non vogliamo ripetere quello che hanno già detto altri colleghi per quanto riguarda le cause degli incidenti. Voglio invece sottolineare che il risultato della diminuzione degli incidenti stessi solo casualmente deriva dal limite dei centodieci.

In primo luogo, la curva degli incidenti stradali è decrescente da anni; infatti, dal 1984 in poi — salvo una punta nel 1985 — vi è stato un decremento costante degli incidenti, perché la gente si è accorta che si stava esagerando. Quando quindi cercava di limitarsi, non tanto per ciò che attiene alla velocità, quanto soprattutto relativamente alla violazione delle norme di comportamento.

Che cosa vi è stato di diverso quest'anno rispetto al passato, quando la velocità era limitata ai fatidici — e fantomatici, dico io — 140 chilometri orari e 110 per le cilindrate minori? Vi è stato il fatto di aver propagandato ed informato la gente sulla circostanza che esistevano strumenti di controllo i quali non erano costituiti soltanto dalle pattuglie della Polstrada o dei carabinieri — facilmente visibili da lontano e neutralizzabili mediante una decelerazione —, ma anche da macchinette nascoste in luoghi che la gente non conosceva e che cercava di capire dove fossero.

Inoltre, cominciarono ad arrivare alcune fotografie, dalle quali risultava che il veicolo tale aveva viaggiato a due, tre, dieci, venti o cinquanta chilometri orari in più rispetto alla velocità fatidica: ciò aveva sparso il terrore. Lo dice anche il Guicciardini. Se volete, posso leggersi qualcuno dei suoi pensieri con i quali ogni tanto mi diletto: «se vuoi farti ubbidire, devi terrorizzare la gente; stai tranquillo che ti ubbidiscono». Ma questo non è, credo, il nostro sistema, o per lo meno non è il mio.

Se volessimo allora ripescare i sistemi che furono dichiarati illegittimi, quali le auto-civetta o le pattuglie in borghese, potremmo farlo, ma certamente ciò non costituirebbe un rimedio democratico e costituzionale: direi che andrebbe bene nel Cile di Pinochet, ma non in una democrazia come la nostra.

Non bisogna confondere la causa con l'effetto, né soprattutto utilizzare come causa l'effetto di un'altra causa. Ci sono stati meno morti, la gente è andata adagio ed ha anche rispettato alcune altre norme di comportamento perché aveva paura della fotografia improvvisa e non prevedibile. Non si sapeva da dove poteva arrivare la «mazzata» da duecentomila lire in su: questo è il punto, diciamo la verità. Se discutendo diremo la verità, forse troveremo più facilmente delle soluzioni, senza almanaccare di medie impossibili (perché la matematica non asseconda le opinioni del collega Testa, Enrico o altri che sia) e dell'inesistenza di norme circa il sorpasso — e mi riferisco al Testa presente — che non consentono la marcia per file parallele. Onorevole Antonio Testa, a lei che è collega anche di professione, posso ricordare che l'articolo 104, comma settimo, del codice della strada prevede la possibilità della marcia per file parallele, fuori città quando vi siano tre corsie, in città anche quando ve ne siano due. Infatti, agli accessi dell'autostrada vi sono cartelli in cui si ricorda che è vietato il sorpasso a destra. Questo per dire che in Italia il sorpasso non è regolato soltanto nel modo da lei indicato, anche se quella è la regola generale. Ma, quando vi sono tre corsie, il regolamento imposto dal Ministero dei lavori pubblici, e di riflesso dalla Società autostrade, impedisce il sorpasso a destra e la marcia per file parallele. È una scelta che è stata fatta in quel caso; non è che il codice non lo preveda.

ANTONIO TESTA. In attuazione di un principio!

CARLO TASSI. Inoltre, signor Presidente, riteniamo che debba essere rispettato tutto un complesso di norme, non solo quelle

relative al limite dei 110 chilometri orari. A nostro giudizio, potrebbe essere mantenuto il limite precedente. Io, ad esempio, sostengo che di notte il limite potrebbe anche non valere, perché, specie sulle autostrade, viaggia soltanto chi, avendo la necessità di arrivare il più presto possibile, sta molto attento. Certamente viaggia colui che sa guidare, non chi non sa guidare. I guidatori della domenica prestati ai giorni feriali (gli esseri più pericolosi, specialmente in autostrada) di notte hanno paura e non viaggiano. Di notte viaggia la gente che lavora. Cerchiamo di farla lavorare.

Signor Presidente, Ferri si vanta di aver salvato molte vite umane con il limite dei 110 chilometri orari. Ma che cosa succede in questa Repubblica democratica fondata sul lavoro (non so di chi)? Succede che il ministro Ferri mantiene il sistema di salvataggio delle vite per coloro che vanno in vacanza in occasione dei giorni festivi. Quelli che lavorano, invece, si ammazzano pure a 130 chilometri orari, viste le tesi del ministro dei lavori pubblici!

Vi sono una contraddittorietà e una faraginosità degne di un pretore di Pontremoli, certamente non di un ministro dei lavori pubblici della nostra Italia!

MAURO MELLINI. Faceva i convegni a Pontremoli...!

CARLO TASSI. L'onorevole Enrico Testa (che non c'è: è venuto, ha fatto il suo discorso e se ne è andato), che dice di aver ispirato con la mozione n. 1-00135 del 15 giugno 1988 il limite dei 110 chilometri orari, ha appena affermato che grazie alla imposizione dei limiti di velocità si sono avuti vantaggi anche in termini di risparmio energetico e di inquinamento.

Ebbene, signor Presidente, chi fosse stato attento lettore degli atti della Camera si sarebbe accorto che il 21 luglio 1988 (giorno in cui il ministro Ferri «inventava» la norma relativa al limite di 110 chilometri orari ed emanava il decreto) da parte di chi vi sta parlando era stata prospettata un'altra soluzione. Attraverso un'interrogazione, strumento rituale per chi vuol fare attività parlamentare in maniera cor-

retta e con data certa, avevo proposto l'introduzione obbligatoria dei catalizzatori, che non sono soltanto le marmitte o i tubi di scappamento catalitici, come ha detto qualcuno poc'anzi, ma anche piccoli strumenti, signor Presidente, che disinquinano all'80-90 per cento i gas di scarico. Nello stesso tempo i catalizzatori fanno perdere potenza (si parla di una diminuzione minima dal 10 al 20 per cento), con la conseguente riduzione della velocità (che, come è noto, aumenta sulla base del quadrato della velocità) del 25-30 per cento. Si sarebbe così riusciti a raggiungere una diminuzione generale della velocità attraverso l'attuazione di un principio positivo, creativo, migliorativo, non semplicemente attraverso un decreto che fa viaggiare la *Ferrari F40* alla velocità di una *Panda 30* o peggio ancora della *126 bis*, di produzione polacca (non perché quest'ultima sia di produzione polacca, ma perché a 110 chilometri orari ad automobili di questo genere è facile che escano i pistoni dai cilindri, essendo al massimo della loro potenza).

Si tratta sempre del solito discorso, signor Presidente, della uguaglianza secondo i Bantu o secondo la civiltà che giuridicamente e storicamente dovrebbe precedere almeno Roma (che dovrebbe vantare ben 1.700 anni di storia); si tratta di una civiltà giuridica tale da farci differenziare o diversificare dal concetto di uguaglianza dei Bantu. Noi sottolineiamo pertanto che è estremamente importante rispettare le norme di comportamento; occorre dare la patente soltanto a chi la merita. Non a caso a Milano si celebra un processo sono coinvolti centinaia e centinaia di imputati ed in cui un sostituto procuratore della Repubblica ha scoperto che le patenti venivano vendute. Questi sono i veri problemi!

Si fa viaggiare della gente che non sa guidare; inoltre, quali sono le procedure con le quali si conferisce la patente? Quale persona, avendo superato gli esami per conseguirla, durante il periodo di scuola guida ha percorso una sola volta l'autostrada? Chi di costoro ha mai compiuto un percorso diverso da quello cittadino?

Il ministro Ferri non è presente in aula, ma gli vorrei ricordare ugualmente che il 70 per cento dei casi di decesso a seguito di incidente, il 70 per cento dei feriti e degli altri avvenimenti più gravi si registra nei percorsi urbani, mentre soltanto il 30 per cento si verifica sul resto della rete autostradale e stradale italiana. Il ministro dovrebbe inoltre ricordare che i percorsi urbani rappresentano il 10 per cento di tutte le strade costruite in Italia, mentre le altre vie (extraurbane ed autostrade) equivalgono al 90 per cento dei tracciati stradali esistenti nel nostro paese. Eppure, il 70 per cento degli incidenti si verifica in città, in cui veramente dovrebbe essere rispettato e controllato il limite dei 50 chilometri orari.

Quando fu approvata la normativa che ha previsto l'obbligatorietà del casco, ricordo che alla fine del mio intervento sul tema qualcuno mi disse: «Si vede che sai andare in motocicletta, ma la legge noi la facciamo così». La realtà è che si fanno le cose tanto per farle: si è stabilito l'obbligo del casco anche in città, così non è più possibile sentire alcunché. Per non dire poi che questo strumento consente anche di compiere scippi o rapine senza essere riconosciuti. Eppure non si riesce a far rispettare il limite dei 50 chilometri orari... Una persona che sa veramente andare in motocicletta si mette il casco solo quando esce dalla città, perché, se lo porta anche in città, non può essere un attento e perfetto guidatore, tenuto conto delle diverse esigenze legate al traffico urbano. E questo ve lo dice chi ha fatto centinaia di migliaia di viaggi in motocicletta, ora riposta in *garage*; ve lo dice chi ha prestato ad un amico la propria *BMW R65* dopo la entrata in vigore della legge sull'obbligatorietà del casco. Potevo ormai usare la mia motocicletta soltanto come una bicicletta: se a Piacenza mi fossi messo il casco e avessi girato per la città, tutti avrebbero pensato che stesse per scoppiare la rivoluzione, notizia che non voglio diffondere tra i miei concittadini, perché falsa e tendenziosa.

Si approvano le leggi soltanto per soddisfare l'opinione pubblica, o peggio ancora...

Mi viene in mente Trilussa, Presidente, anzi una sua quartina: «La lumaca». «La lumachella della vanagloria, che era strisciata sopra un obelisco, guardò la bava e disse: già capisco che lascerò un'impronta nella storia». In questo caso siamo di fronte ad un ministro che ha cercato di trasformare in lumache gli italiani e che, con il tipico protagonismo di un pretorino d'assalto, ha tentato di passare alla storia. E, per aumentare l'importanza del suo provvedimento, ha fatto in modo che il dibattito su questa materia avesse anche — consentitemi questa iterazione antipatica — l'aulicità dell'aula, salvo poi essere sempre assente, perché gli assenti hanno sempre ragione (forse proprio per questo). Un'ora, anzi dieci minuti di dibattito non sono mai stati seguiti dal ministro interessato, mentre eravamo abituati a ben altri ministri (ad esempio il ministro Vassalli), sempre presenti in aula, specialmente quando si trattano normative di cui sono stati proponenti o assertori.

Notizie dei comportamenti dell'attuale ministro ci pervengano da Stresa, luogo in cui si è recato in elicottero, perché in macchina non ci va...

MAURO MELLINI. Anche da giudice faceva i convegni, figuriamoci ora! Non era pretore di Pontremoli: era convegnista di Pontremoli...!

CARLO TASSI. Esatto, a Pontremoli è intervenuto ad un convegno sulla società per l'evoluzione umana. Egli rifiuta in aula il titolo di onorevole, ma poi nell'invito scrive: «Sua eccellenza, il professor Enrico Ferri, ministro dei lavori pubblici...», quando sappiamo che «sua eccellenza», titolo dell'Italia fascista, venne abolito da un decreto Nenni, uno dei primi provvedimenti dell'Italia post-fascista. Abbiamo quindi un ministro che, quasi quasi, cerca di recuperare l'autorevolezza del Governo attraverso il recupero dei titoli previsti dai governi autorevoli. Il che mi sembra assolutamente inaccettabile! Glielo abbiamo anche contestato, ma si guarda bene dal fornirci una risposta. In proposito ricordo quella che dette in questa sede ad un col-

lega democristiano che, secondo la prassi normale, lo aveva chiamato «onorevole ministro». A me fanno ridere i rivoluzionari da quattro soldi delle altre parti politiche che vengono in quest'aula e dicono: «Colleghi...», senza l'aggettivo «onorevoli», credendo di aver fatto la rivoluzione. Qui vi fu un certo Benito Mussolini che, dopo aver fatto la rivoluzione, entrò in aula e disse: «Signori di quest'aula sorda e grigia...». Ma la rivoluzione non l'aveva mica fatta con il «signori»! Il primo che eliminò l'aggettivo qualificativo in questione fu Mussolini, non questi rivoluzionari da quattro soldi, che adesso, escludendo il titolo di «onorevole», vengono qui a fare la riforma del comportamento e della prassi parlamentare!

Altrettanto ha fatto il ministro. Mi disse: «No, no, io non sono onorevole: non sono stato eletto»! Eh già: è stato «trombato» cinque o sette volte! Anche se a Milano era il numero 2 della lista, un certo Massari lo passò a destra, arrivando qui al suo posto. Allora è stato recuperato come ministro! E, come ministro, egli scrive: «Sua eccellenza professor Enrico Ferri...»!

La questione è grave, Presidente, perché gli atti ufficiali — mi ha insegnato il mio papà — sono le cose più importanti; quindi non è fondamentale dire: non sono onorevole, non ho il titolo. Non si tratta neanche di titoli! Il ministro rifiuta quello che non ha («onorevole» è un aggettivo qualificativo), per pretendere quello che invece è vietato. La differenza tra l'uso del termine «onorevole» e quello del termine «eccellenza» passa attraverso una semplice distinzione giuridica e legale: il secondo è vietato, mentre il primo è soltanto una questione di prassi, allo stesso modo di quando ci rivolgiamo agli amici, ai conoscenti o ai contraddittori per iscritto appellandoli «egregio signore».

In sostanza, credo che il problema riguardi soprattutto le sanzioni ed i controlli. Io sono di educazione cattolica...

ANTONIO TESTA. Cattolico o fascista? Più fascista che cattolico...!

CARLO TASSI. ...e sono cattolico prati-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

cante, peccatore ma cattolico praticante; anzi, qualcuno sostiene che il peccato sia la prova e la conferma della fede!

PRESIDENTE. Onorevole Tassi, le ricordo che ha a disposizione ancora quattro minuti.

CARLO TASSI. Mi saranno sufficienti, Presidente, per terminare.

La logica cattolica, il buon senso della tradizione della Chiesa, che ha duemila anni di storia e un'organizzazione tale che qualcuno si era domandato quante divisioni avesse il Papa (però, quel qualcuno è morto dimenticato e nemmeno si sa dov'è sepolto, mentre il Papa continua ad andare avanti) dice: *ubi peccatur, ibi pugnetur*. Ed io sono d'accordo nell'erogare una sanzione che preveda il ritiro immediato e la sospensione limitata nel tempo della patente automobilistica. Si tratta di una logica del tutto diversa da quella proposta finora, per cui la sanzione oggi arriva con mesi o anni di ritardo, e solo nel caso in cui vi siano stati morti o feriti, risultanti da una sentenza o rilevati comunque da un accertamento della polizia.

Ritengo invece che sarebbe corretto irrogare severe sanzioni in qualunque caso di pericolo per l'incolumità altrui, perché l'automobile è come un'arma, anzi può essere anche più pericolosa di un'arma. Di conseguenza la giusta sanzione deve prevedere il ritiro di quel documento che, chissà perché, soprattutto per una certa categoria di persone, è una specie di carta d'identità, di *status-symbol*. Si dice così? Mi scuso se la pronuncia non è esatta, ma ignoro le lingue straniere. Tuttavia, quando intendo dire una cosa in senso dispregiativo, preferisco usare la lingua straniera!

Signor Presidente, ritengo in sostanza che sarà meglio se il ministro Ferri (anche se ciò gli sarà difficile, vista la sua lunga professione di magistrato) ripensi — sempre che gli sia possibile — al cumulo di cose infondate (non voglio dire «sciocchezze», perché non uso il linguaggio di Enrico Testa) che ha detto a proprolato con una sicumera che mi fa ricordare certi

proclami di guerra, certi eserciti che risalgono...

MAURO MELLINI. Spezzeremo le reni... agli automobilisti veloci!

CARLO TASSI. ...senza speranza quelle valli che avevano disceso con baldanzosa sicurezza. Ritengo che il ministro Ferri non passerà alla storia per i 110; forse l'unico 110 importante per lui è quello che probabilmente ha conseguito nell'esame di laurea! Si tenga pure il suo 110 di laurea e lasci andare con un pochino di libertà almeno coloro che sanno guidare e che possono documentare di saperlo fare. Sarà una occasione per far sì che chi sa guidare continui a farlo.

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

ANTONIO BRUNO. Signor Presidente, onorevole colleghi, sarò molto più breve del collega Tassi, e non ironizzerò su alcun uomo di Governo o collega del Parlamento.

Chi ha seguito i lavori del recente convegno di Stresa (una sede tecnica e non politica) non ha potuto fare a meno di constatare un fatto lapalissiano: la necessità improcrastinabile di adottare limiti di velocità, dando in sostanza ragione alla iniziativa del ministro Ferri, il quale nel luglio scorso adottò il provvedimento che tutti quanti conosciamo.

Non credo quindi che vi possano essere discussioni in merito al principio in questione, anche perché a suo supporto vi sono le statistiche, che indicano in modo eloquente come quel provvedimento, spesso oggetto di polemiche (che a mio avviso sono andate oltre le righe), abbia contribuito a ridurre ogni anno al traffico su strada.

Citerò alcuni dati per dimostrare che in Italia l'incidentalità può definirsi con poche cifre: nel nostro paese vi sono in media 7 mila morti l'anno. Il numero suddetto si eleva ad oltre 10 mila morti se si considerano anche i decessi avvenuti dopo il settimo giorno, la cui causa è costituita

da incidenti stradali. Si parla di 220 mila feriti, di cui moltissimi con lesioni gravi e permanenti, e di un totale di 270 mila incidenti l'anno.

Occorre inoltre aggiungere che è molto difficile conoscere quale sia effettivamente il numero complessivo degli incidenti che si verificano nel corso di un anno lungo le nostre strade. I dati da me citati sono infatti quelli che risultano alle forze di polizia. Secondo i dati più recenti (forniti dall'ISTAT e dall'ACI e citati durante la conferenza di Stresa) guida distratta e andamento indeciso sono gli atteggiamenti più pericolosi dell'automobilista. A questa definizione corrisponde infatti, nelle tabelle statistiche che trattano le cause degli infortuni, il maggior numero di incidenti: quasi 55 mila nel 1987.

Se dagli incidenti si passa al conteggio delle vittime, si scopre che il numero più alto di morti (2.070 nel 1987) è provocato dal procedere con eccesso di velocità. Questa è la fotografia di una situazione a mio avviso drammatica, che non è di oggi ma risulta evidenziata dai tragici bollettini di morte emessi ogni anno.

Quanto al 1988, nel corso dei primi sei mesi si è avuta una recrudescenza della incidentalità, con una inversione netta di tendenza rispetto agli anni precedenti. Rispetto ai primi sei mesi del 1987, vi è stato infatti un aumento del 14,2 per cento degli incidenti stradali, del 13,6 per cento dei feriti e dell'11,4 per cento dei morti.

Ho voluto ricordare in dettaglio queste cifre (che ritengo note a moltissimi colleghi) perché mi pare opportuno in questa sede ricondurre il discorso al provvedimento in sé. Mi sembra, infatti, che esso, in linea generale, non presenti il fianco a critiche di sorta, almeno da parte di chi è in buona fede e intende dare alla vita umana e alla tutela della stessa quella priorità che dovrebbe essere il principio informatore di ogni società civile.

Non dobbiamo però dimenticare che nell'opinione pubblica vi sono due stati d'animo concorrenti: l'attesa per le nostre scelte e la presa di coscienza del fatto che la velocità senza limiti è fonte di pericolo per tutti gli utenti. Questo ci dovrebbe aiu-

tare a portare avanti una discussione, a mio avviso, senza asprezze e senza pregiudizi, al fine di dare il nostro contributo alla soluzione di un problema importantissimo, anche se parziale, nel contesto dei numerosi nodi da sciogliere in materia di traffico, di viabilità e di trasporto su strada.

Credo che se affronteremo il problema dei limiti di velocità con l'intento di far bene, potremo trovare una soluzione equilibrata e matura, tale da corrispondere alle attese dell'utenza stradale. Ritengo che il decreto di settembre, frutto, a mio giudizio, di un travagliato compromesso in sede di Consiglio dei ministri, possa essere migliorato. Il decreto che stabilisce le due velocità, quella feriale e quella festiva, è a mio avviso fonte di confusione e presenta elementi di complicata applicabilità. In tal senso, mi sembra opportuno arrivare ad una soluzione univoca, tenendo presente che non tutti gli utenti sono fruitori costanti del traffico extraurbano e che alcune categorie (si pensi ai turisti stranieri, ad esempio) troverebbero incomprensibile una normativa differenziata tra periodi feriali e periodi festivi. Ritengo che ci sia al riguardo lo spazio per una soluzione più chiara, che consenta a tutti (utenti e personale preposto alla vigilanza) una più facile applicabilità.

Per arrivare a soluzioni equilibrate è però necessario che l'esame del provvedimento avvenga in condizioni di grande serenità, con la coscienza non solo della necessità del provvedimento, ma anche del suo significato politico, del fatto, cioè, che esso rappresenta un punto di partenza per un'azione strategica nel campo della viabilità e del trasporto su strada. Se saremo capaci di varare un efficace strumento legislativo, potremo poi affrontare con maggiore facilità il problema della revisione e della riforma del codice della strada (riforma invocata giustamente da più parti), adeguando le norme rivelatesi superate alle necessità emerse nel dibattito svoltosi in questa sede.

Non dobbiamo però dimenticarci che accanto al miglioramento delle norme esistono altre necessità urgenti che non bi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

sogna trascurare, se si vuole rendere veramente efficace questo ed altri provvedimenti sul traffico. Mi riferisco, ad esempio, al problema, che direi propedeutico anche rispetto alla norma, di una più efficace azione di conoscenza del traffico e delle leggi che regolano la circolazione stradale.

Ciò, secondo me, può avvenire certamente con un'azione di propaganda capillare e deve avere come punto di partenza l'educazione stradale fin dall'età della scuola. Se ai giovani insegniamo fin da adesso le norme di comportamento basilari, sarà più difficile domani la loro trasgressione, cioè la situazione di pericolo obiettivo per sé e per gli altri.

È un problema che investe la competenza del Ministero della pubblica istruzione, ma noi abbiamo il dovere di svolgere un'azione di stimolo in tale direzione.

Accanto a questo c'è il problema delle strutture, che deve essere risolto in maniera adeguata al carico di traffico che si deve sopportare. Non si tratta solo di migliorare la manutenzione delle sedi stradali, problema pure importante, ma anche della segnaletica e dei servizi connessi con la circolazione. Bisogna poi tenere in considerazione anche — a mio avviso — l'adeguamento, in termini di uomini e di strumenti, del personale preposto alla vigilanza del traffico, sia per reprimere gli abusi, sia — e direi soprattutto — per prevenirli.

La presenza di pattuglie della polizia stradale funziona già di per sé da deterrente contro possibili sconsiderati. Vorremmo però vederle più spesso, specie in quei punti (come i tratti nei quali esiste il divieto di sorpasso tra mezzi pesanti: divieto puntualmente ignorato) dove adesso difficilmente le riusciamo a trovare.

Infine, vi è il problema della differenziazione delle sanzioni, che deve essere risolto positivamente, perché il principio della gradualità non può — a mio avviso — essere disatteso.

Ciò premesso mi chiedo, e lo chiedo anche agli onorevoli colleghi, se l'attuale provvedimento sia in grado di rispondere a queste esigenze. Per quanto ci riguarda

crediamo proprio di sì, ma crediamo anche che esso possa essere migliorato con il contributo di tutti, senza polemiche, ripeto, senza forzature, senza isterismi, ma attraverso una discussione pacata, serena, incentrata sui problemi, ed attraverso un confronto composto e cosciente che abbia come motivo dominante d'obbligo morale della tutela della vita umana, bene supremo di ogni società civile, di fronte al quale gli interessi di parte, le sollecitazioni di eventuali *lobbies* e le smanie di protagonismo a tutti i costi debbono venire meno.

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

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

CARLO TASSI. Cioè quando vi saranno i parlamentari della maggioranza!

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni.

Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 11 ottobre 1988, alle 17:

1. — *Discussione dei disegni di legge:*

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulla legge applicabile ai *trust* e sul loro riconoscimento, adottata a L'Aja il 10 luglio 1985 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (1934).

— *Relatore:* Duce.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra l'Italia e le Filippine per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmata a Roma il 5 dicembre 1980 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (1986).

— Relatore: Duce.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Cipro sui trasporti internazionali su strada, firmato a Nicosia il 2 maggio 1981, e dello scambio di note interpretativo, effettuato a Nicosia il 28 marzo e il 10 aprile 1986 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2030).

— Relatore: Duce.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica islamica del Pakistan per evitare le doppie imposizioni e per prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito, con protocollo, firmata a Roma il 22 giugno 1984 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2042).

— Relatore: Portatadino.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica socialista democratica di Sri Lanka per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e prevenire le evasioni fiscali, con protocollo aggiuntivo, firmato a Colombo il 28 marzo 1984 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2045).

— Relatore: Portatadino.

S. 618. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica francese e la Repubblica italiana che modifica l'accordo di coproduzione cinematografica del 1° agosto 1966, firmato a Firenze il 13 giugno 1985 (*approvato dal Senato*) (2651).

— Relatore: Portatadino.

S. 591. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo di mutua assistenza amministrativa tra la Repubblica italiana e gli Stati Uniti

d'America per la prevenzione e la repressione delle violazioni doganali, firmato a New York il 15 novembre 1985 (*approvato dal Senato*) (2821).

— Relatore: Portatadino.

S. 603. — Ratifica ed esecuzione del protocollo alla convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a lunga distanza, relativo al finanziamento a lungo termine del programma concertato di sorveglianza continua e di valutazione del trasporto a lunga distanza di sostanze inquinanti atmosferiche in Europa (EMEP), adottato a Ginevra il 28 settembre 1984 (*approvato dal Senato*) (2825).

— Relatore: Duce.

S. 606. — Ratifica ed esecuzione dello scambio di lettere tra il Governo italiano ed il Governo degli Stati Uniti d'America per la conferma del *Memorandum* d'intesa tra il Consiglio nazionale delle ricerche italiano CNR e la NASA degli Stati Uniti relativo alla messa a punto ed al lancio del *Laser Geodynamics Satellite 2* (LAGEOS 2), effettuato a Roma il 22 aprile ed il 30 luglio 1985 (*approvato dal Senato*) (2827).

— Relatore: Martini.

S. 607. — Ratifica ed esecuzione del protocollo alla convenzione del 1979 sull'inquinamento atmosferico oltre confine a lunga distanza, relativo alla riduzione di emissione di zolfo o dei suoi flussi oltre confine di almeno il 30 per cento, adottato a Helsinki l'8 luglio 1985 (*approvato dal Senato*) (2828).

— Relatore: Duce.

S. 668. — Ratifica ed esecuzione del protocollo n. 8 alla convenzione sulla salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, adottato a Vienna il 19 marzo 1985 (*approvato dal Senato*) (2831).

— Relatore: Portatadino.

S. 736. — Ratifica ed esecuzione del protocollo aggiuntivo all'accordo di sede del 1975 tra il Governo della Repubblica ita-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

liana e l'Istituto universitario europeo, firmato a Firenze il 13 dicembre 1985 (*approvato dal Senato*) (2833).

— *Relatore*: Portatadino.

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

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

— *Relatore*: Ciaffi.

La seduta termina alle 18,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI*

DOTT. CESARE BRUNELLI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

PROF. TEODOSIO ZOTTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Resoconti alle 20,45.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

INTERROGAZIONI ANNUNZiate**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

SILVESTRI, CASTAGNETTI PIERLUIGI, CILIBERTI, LUSETTI, REBULLA, ARTESE E TORCHIO. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere — in relazione alle notizie di stampa relative all'uso del satellite da parte di emittenti del gruppo Fininvest per trasmissioni effettuate in leggera differita rispetto all'orario degli avvenimenti, e più segnatamente alle polemiche insorte con la RAI TV —:

1) se risponde al vero che dette trasmissioni siano state fatte utilizzando gli

impianti predisposti dalla società Telespazio del Gruppo IRI ed affittati in permanenza al gruppo Fininvest;

2) se il ministro abbia mai approvato piani generali o particolareggiati relativi a detti impianti o comunque abbia fornito, e in base a quali norme di legge, le autorizzazioni o le concessioni per l'installazione e l'uso permanente di detti impianti;

3) se risponde al vero il fatto che le autorizzazioni ministeriali, per uso saltuario, da concedersi in caso di urgenza e per periodi limitati di tempo, siano state date ripetutamente, con riferimento a trasmissioni di carattere quotidiano e comunque periodico (ad esempio « Segui l'azzurro », « Speciale sport », « Grand prix », « Italia 1 Show ») e per un arco di tempo di quindici giorni, di un mese o anche di due mesi.

Gli interroganti chiedono urgente risposta. (5-00953)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

TASSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, dell'interno, della difesa, delle finanze e di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia noto al Governo che il ministro dei lavori pubblici Ferri, dopo aver imposto il famigerato limite di 110 km/h in autostrada, di 90 km/h sulle strade ordinarie, viaggi quasi esclusivamente in elicottero, spesso utilizzando veicoli dei carabinieri, sottraendoli, quindi, ai loro compiti di istituto, cosa particolarmente grave, data la scarsità di quei costosissimi velivoli.

Considerato che nella zona del pontremolese e in genere nella circoscrizione relativa, il predetto cerca di accordarsi con le varie autorità degli enti locali per l'esecuzione di lavori e opere da effettuarsi a cure e spese del Ministero dei lavori pubblici, tenuto conto anche degli appoggi finanziari ai vari « centri di studi » e « associazioni varie » che fanno personalmente capo a « sua eccellenza il prof. Enrico Ferri », come egli si autodefinisce negli inviti della società « per la evoluzione umana » di cui è presidente e promotore e che il rilancio di pseudoteserati in quel territorio al PSDI, sembra addebitarsi alle denunciate « iperattività » di quel ministro, quali chiarimenti al riguardo si ritenga di dare. (4-08856)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri dell'interno, del tesoro e della sanità.* — Per conoscere — premesso che

l'amministrazione provinciale di Napoli si distingue per una serie continua di attività clientelari, per lo spreco permanente di risorse e per la mancata prestazione di servizi di sua competenza;

si colloca perfettamente in questo quadro la vicenda del « centro di medicina iperbarica », sollevata il 26 settem-

bre scorso dai consiglieri provinciali del MSI Bruno Esposito, Antonio Tajani e Giovanni Basile dato che il 27 aprile 1982 fu stipulata una Convenzione fra la provincia ed il professor Raffaele Pallotta con l'affidamento dell'incarico al precitato di « organizzare e dirigere » il Centro di medicina iperbarica; che tale convenzione aveva la durata di un anno, tacitamente rinnovabile salvo diverso avviso di una delle parti; che il professor Pallotta come da articolo 4 della Convenzione si impegnava a svolgere trenta ore di lavoro settimanali con l'obbligo della reperibilità e della pronta disponibilità —:

a) se esista effettivamente e sia in funzione realmente il Centro di medicina iperbarica e dove; b) di quali attrezzature disponga e quanto siano costate alla provincia e come le stesse siano impiegate e dove siano collocate; c) quali servizi il Centro sia in grado di fornire ai cittadini e quali effettivamente abbia sin qui erogato; d) se risulti che in realtà il Centro esista solo sulla carta e che la provincia continui dalla ricordata data del mese di aprile 1982 a pagare al direttore del Centro la non insignificante somma di lire 24 milioni all'anno (di cui 18 per compiti di « direzione » e 6 di « organizzazione ») pari — fino ad oggi — ad oltre cento milioni; e se non si ritenga, qualora fossero confermate le voci di cui al precedente punto d), che si debba procedere alla immediata revoca della Convenzione accompagnata dalla richiesta di restituzione di quanto fosse stato eventualmente erogato e percepito indebitamente; quali informazioni abbiano o vogliano acquisire al riguardo e — ove la singolare e davvero incredibile situazione sopra descritta risponda al vero — quali interventi vogliano disporre per ripristinare la legalità e la efficienza amministrativa violate sotto ogni profilo. (4-08857)

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere — premesso che

il 5 ottobre 1988, nel corso di una audizione davanti la Commissione parla-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

mentare per gli interventi nel Mezzogiorno, si è imputato all'INSUD il mancato trasferimento delle attività forestali alla FINAM, secondo la nuova articolazione delle competenze degli enti di promozione;

il presidente della INSUD, dott. Fabio Fittipaldi, replicava che l'INSUD era pronta al trasferimento ma non altrettanto doveva dirsi della FINAM —:

quali siano le cause — e le eventuali responsabilità — del mancato trasferimento delle attività forestali dall'INSUD alla FINAM, stante anche il blocco degli interventi nella gestione dei programmi e nelle nuove iniziative progettuali di questo importante comparto, come si intenda rimuovere ogni ostacolo al trasferimento e quando si pensi che la FINAM possa iniziare ad operare anche sul versante delle trasferende attività forestali già di competenza INSUD. (4-08858)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri del turismo e spettacolo e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere — premesso che

mercoledì 5 ottobre 1988, nel corso di una audizione del presidente della INSUD da parte della Commissione parlamentare per gli interventi nel Mezzogiorno, stante la specifica competenza ad attività promozionale dell'ente nel campo del turismo meridionale, gli veniva richiesto quali fossero i rapporti che l'INSUD avesse con l'ENIT, avuto riguardo alla analogia della funzione dei due organismi;

il presidente della INSUD dichiarava che nessun rapporto, purtroppo, esisteva, lasciando intendere che ciò non dipendeva da responsabilità dell'ente da lui presieduto —:

quali siano le cause e le responsabilità della mancanza di tale collegamento, essenziale al fine sia di una integrazione tra promozione turistica nazionale ordinaria e promozione turistica del Mezzo-

giorno, sia di evitare sovrapposizioni, sprechi di risorse, ed un ruolo dell'INSUD sostitutivo anziché aggiuntivo rispetto a quello ordinario al quale l'ENIT è tenuto nel campo della promozione turistica. (4-08859)

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

se sia al corrente (e nel caso quali iniziative ha assunto od intenda assumere) del fatto che la M/Z Frog della SEAM di Fiumicino, facente parte del raccogli-ticcio numero di mezzi messo su dalla CASTALIA altro non è che un vecchio pontone da sbarco americano, che forse ha preso parte alle campagne di Sicilia nell'ultima guerra, restaurato poi dalla Micoperi nel 1965 per utilizzarlo come nave appoggio per i lavori di ampliamento del porto di Milazzo, ancora dalla stessa Micoperi tagliato in due ed allungato di qualche metro nel 1971 e successivamente abbandonato come un inservibile relitto;

per quali motivi il Ministero della marina mercantile, ove al corrente (e se non lo fosse ancora più duro sarebbe il giudizio critico sugli accertamenti svolti), ha ritenuto un simile sfasciume, sia pure dotato dalla SEAM di una ridicola lamiera forata per raccogliere qualche — statisticamente molto improbabile — sacchetto di plastica, un eccezionale natante ecologico, meritevole di essere noleggiato a tamburo battente nel contesto di una frenetica trattativa privata, per la non modica somma di lire 400 milioni, ben superiore al valore effettivo dello strano galleggiante, che qualificarlo natante sarebbe eccessivo. (4-08860)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza del caso del signor Francesco Scarfato, nato a Gragnano (Napoli) il 16 aprile 1926, il quale, ex dipendente del pastificio Liguori S.n.c. di Gragnano come operaio qualificato, tutt'oggi non

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

ha ottenuto il rilascio dei documenti necessari alla definizione della propria pratica di pensione da parte del rappresentante legale dell'azienda e oltretutto non riceve alcun trattamento di fine rapporto dalla data del licenziamento, avvenuto il 10 marzo scorso;

per conoscere quali siano i reali motivi ostativi al rilascio dei documenti richiesti alla Liguori S.n.c. di Gragnano (Napoli), dal signor Scarfato che si è anche rivolto con motivata denuncia ai carabinieri ed alla pretura di Gragnano.

(4-08861)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, per gli affari regionali e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se siano informati della singolare costituzione di una sorta di monopolio professionale realizzati a Napoli da parte di uno studio avente sede alla via Cappella Vecchia investito, non si sa per quali corrispettivi, ed a seguito di quali criteri, della esclusività in danno di centinaia e centinaia di altri qualificati professionisti napoletani, ingegneri ed architetti; tale studio professionale infatti ha redatto tutti, o quasi, i progetti relativi alle proposte della regione Campania per il 3° piano annuale di attuazione del programma triennale dello sviluppo del Mezzogiorno;

in ogni caso, chi risulti aver elaborato ognuna delle 47 proposte, per quali corrispettivi ed in base a quali procedure ciascun soggetto proponente abbia scelto il relativo professionista;

se, risultando confermato quanto in premessa e che agli interroganti peraltro già consta attraverso numerose doglianze da essi raccolte, si intenda intervenire per spezzare l'intollerabile regime di monopolio esercitato in danno delle categorie professionali ed in favore di interessi non sufficientemente chiari. (4-08862)

PARLATO E VALENSISE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che in Calabria, specie in questi ultimi

tempi, sono aumentati i furti alle Agenzie della Cassa di Risparmio di Calabria e Lucania;

rilevato che l'entità di tali furti interessa molto di meno le agenzie di tutti gli altri istituti bancari operanti in Calabria —:

quali iniziative sono state dagli organi responsabili assunte per prevenire tali fatti delittuosi e quali altre s'intendano assumere per dare tranquillità anche ai risparmiatori. (4-08863)

PARLATO E VALENSISE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

quale sia la politica del credito che la « Nuova Carical » vuole realizzare con i risparmi dei calabresi e dei lucani;

quante siano le procedure esecutive e la loro localizzazione nei confronti di piccoli operatori economici in difficoltà, esposti per cifre dell'ordine di 50/100 milioni, in relazione al carattere vessatorio di molte procedure;

se risponde al vero che recentemente è stata posta in essere presso la Cassa di Risparmio di Calabria e Lucania un'operazione di mutuo di oltre 7 miliardi a favore di un costruttore cosentino: operazione diretta all'apparente sistemazione di un rischio senza possibilità di ripiani con i mezzi ordinari a disposizione;

se è vero che la Cassa sarebbe disponibile ad accollarsi altra cospicua esposizione dello stesso nominativo (si parla di oltre tre miliardi) nei confronti della filiale di Cosenza della Banca Nazionale del Lavoro, che in tal modo sarebbe sollevata da ogni rischio. (4-08864)

PARLATO E MANNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri per i beni culturali ed ambientali, per gli affari regionali e dei trasporti.* — Per conoscere — premesso che

a seguito della interrogazione n. 4-04912 del 2 marzo 1988 (la quale, manco a dirlo, non ha avuto ancora ri-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

sposta) la sovrintendenza ai beni architettonici ed ambientali di Napoli ha inviato alla S.E.P.S.A. ed al Ministero dei trasporti, a mezzo del proprio funzionario di zona, l'architetto Adolfo De Pertis, atto di notifica di notevole e rilevante interesse artistico-monumentale riguardante gli edifici delle stazioni della ferrovia Cumana di Via Leopardi e di Piazzale Tecchio, nel quartiere di Fuorigrotta;

come è noto a tutti, tranne che alla purtroppo numerosa schiera degli speculatori di periferia e degli uccisori della memoria storica, artistica, ambientale ed architettonica, la notifica del suddetto atto comporta l'obbligo di sottoporre alla sovrintendenza, per l'eventuale approvazione, qualsiasi progetto di trasformazione dei beni notificati;

logica, cultura, rispetto per la memoria architettonica ed ambientale dei luoghi, ed anche sensibilità ed intelligenza, avrebbero dovuto comportare che, come richiesto in precedenza, non si avesse il « camorristico » ed arrogante ardire di presentare progetti di trasformazione che distruggessero le opere realizzate negli anni '39-'40 su progetto dell'architetto Frediano Frediani (tanto rilevanti che la notissima rivista internazionale di architettura CASABELLA se ne è occupata nel numero di luglio-agosto 1988), ma che si avesse l'accortezza di intervenire per gli ammodernamenti eventualmente necessari di tutto, ma non della struttura architettonica delle due stazioni; senonché sono stati presentati alla soprintendenza, con molta disinvoltura, due progetti, che prevedono la distruzione delle significative opere architettoniche del Frediani, da parte del Presidente della Giunta Regionale della Campania e Commissario Straordinario del Governo, recanti i seguenti dati: « Programma di adeguamento del sistema di trasporto intermodale nelle zone interessate dal fenomeno bradisismico da attuarsi ai sensi dell'art. 11 della legge 887/84. Ordinanza, n. 671 del 30/9/1986. Convenzione di Concessione rep. n. 279 del 18/12/1986. Concessionario: Associazione

temporanea di imprese FIORE-RAIOLA (capofila), Impresa ing. S. Fiore s.p.a. Napoli (associata) Impresa ing. A. Raiola s.p.a. Napoli. Responsabile della progettazione: dott. ing. Giorgio Fiore; progetto: Tecnosistem s.p.a. Napoli; Progetto architettonico: prof. arch. Nicola Pagliara. Dati dei grafici: giugno 1987 » -:

se il Governo intenda urgentemente intervenire per impedire l'ennesimo scempio anche architettonico ed ambientale a Napoli e nella zona (si ricordino l'abbattimento dell'edificio dell'Istituto Motori e talune squallide iniziative edilizie di assalto nella Mostra d'Oltremare), attraverso il rifiuto di rilascio del nulla-osta da parte della competente sovrintendenza, il cui parere sembra qualcuno voglia condizionare per impedirle di esprimere avviso nettamente contrario alla demolizione (stazione di via Leopardi) e alterazione (stazione di piazzale Tecchio) delle opere architettoniche progettate dal Frediani e che costituiscono un rilevante riferimento architettonico per l'epoca in cui furono realizzate e per la storia napoletana della edilizia pubblica e del complesso urbanistico degli interventi svolti negli anni '30 e '40 a Napoli ed in particolare nel quartiere di Fuorigrotta.

(4-08865)

PARLATO. — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per conoscere — premesso che il rendiconto delle spese del CNR per le campagne antartiche dal 1985 al 1988 ammonta a lire 78.380.000.000 (settantottomiliarditrecettottantamiloni di lire) —:

1) quale, di tale somma, sia stato l'importo pagato all'estero e per quali precise esigenze;

2) la distinta precisa della somma di lire 1.732.000.000 (unmiliardosettecentotrentaduemilioni) relativa alla voce « varie »;

3) la distinta precisa della somma di lire 661.000.000 relativa alla voce « docu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

mentazione, informazione, rappresentanza »;

4) come mai non sia stata costruita apposita nave per la ricerca, atteso che il noleggio della imbarcazione è finora costato la incredibile somma di lire 21.000.000.000 (ventunomiliardi), pagati ovviamente all'estero: invero l'industria cantieristica nazionale (come i cantieri di Castellammare di Stabia) è perfettamente attrezzata per la costruzione anche di navi con caratteristiche tali da poter operare in ambito polare;

5) se sia giustificata la presenza del dottor Franco Morselli (dipendente ENEA comandato presso l'Ufficio del Ministro per la Ricerca Scientifica, con onere a carico dell'ente di appartenenza) non solo quale membro supplente del Comitato consultivo interministeriale per l'Antartide, non solo come rappresentante del ministro nella Commissione Scientifica Nazionale per l'Antartide, ma anche come funzionario preposto nell'ambito della struttura ministeriale al coordinamento e controllo amministrativo dell'operazione Antartide la cui gestione è assegnata all'ENEA, cioè al datore di lavoro dello stesso dottor Morselli...;

6) se il ministro ritenga doveroso ed urgente far pubblicare sulla *Gazzetta Ufficiale* i decreti ministeriali di attuazione della legge 284/1985 che comporterà il rilevante onere finanziario pubblico di lire 230.000.000.000 ! (4-08866)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri della marina mercantile e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che

il 16 febbraio 1987 naufragò nel canale di Sicilia, con l'equipaggio, il motopesca « Massimo Garau », per cause non chiarite;

dopo lunghi, inconcepibili ritardi, il ministro della marina mercantile ebbe ad annunciare al Procuratore della Repubblica di Marsala che nell'aprile 1988 sarebbero state avviate le ricerche del mo-

topeschereccio da parte della nave appoggio « Anteo », la quale, dotata di sofisticati ingegni, avrebbe potuto localizzare e, se possibile, riportare alla superficie il « Massimo Garau »!:-

per quali cause i fatti abbiano clamorosamente smentito il ministro, dato che né l'« Anteo » né altra nave ad oltre sei mesi di distanza dall'inizio della programmata attività di ricerca ha iniziato le indagini, sollecitate anche da un atto ispettivo dai deputati siciliani regionali del MSI, primo firmatario l'onorevole Nicola Cristaldi, che hanno rilevato come le ricerche siano da effettuarsi con urgenza potendo le stesse far acquisire elementi utili alla conoscenza degli ancora misteriosi fatti accaduti e portare al recupero degli eventuali corpi dei marittimi imbarcati e deceduti;

quali siano le ragioni e responsabilità dell'incredibile ritardo e quando le ricerche saranno finalmente iniziate.

(4-08867)

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere:

se risponde a verità la singolare notizia secondo la quale l'INSUD, facendo suo impropriamente il ruolo e le competenze di altro ente collegato nel quadro dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno, e cioè del FORMEZ, abbia organizzato ed organizzati corsi di formazione turistica per operatori e personale dipendente;

in caso affermativo quali corsi abbia tenuto ed in quali località, chi ne siano stati i docenti, come essi siano stati scelti e retribuiti, quanti discenti vi abbiano partecipato, quale sia stato il costo complessivo di tali corsi e se non ritenga di emanare una direttiva che richiami l'INSUD a rispettare le competenze organiche, fissate per legge, del FORMEZ, delegando a tale istituto l'attività nel comparto, anche turistico, della formazione.

(4-08868)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

BELLOCCHIO E FERRARA. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

il Consorzio R.S.U. intercomunale di Caserta ha deliberato la localizzazione di un impianto per lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani in un'area sita tra le frazioni del capoluogo, Tredici e San Benedetto;

la delibera, avente i requisiti della urgenza, è stata inviata al CO.RE.CO. per l'esame della legittimità del provvedimento che, qualora sancita, consentirebbe l'utilizzazione dei 30 miliardi e 289 milioni del Fondo per gli investimenti e l'occupazione;

la predetta delibera è stata impugnata innanzi all'organo di controllo dai consiglieri del PCI, essendone stata dallo stesso PCI stigmatizzata l'adozione in altre sedi;

l'atto deliberativo in questione contrasta palesemente con la normativa vigente e, in particolare, col D.M. 28 dicembre 1987, n. 559; atteso che, tra l'altro, nella decisione è stata assente qualsivoglia valutazione in ordine all'impatto ambientale dell'impianto di smaltimento;

notevole è l'allarme destato nelle popolazioni interessate (circa 120.000 unità) per la potenzialità inquinante dell'impianto, capace di sprigionare tra l'altro anidride solforosa, ossido di carbonio e financo diossina — triste evocatrice della tragedia di Seveso — sostanza capace di provocare, in infinitesimale quantità, la morte di una persona adulta —:

quali provvedimenti s'intendano adottare onde scongiurare che, nell'area sita fra Tredici e San Benedetto di Caserta — già notevolmente vulnerata dall'azione inquinante di cave e discariche abusive — venga insediata un'ulteriore fonte di inquinamento e, quindi permettere che la scelta del sito definitivo avvenga col massimo di consenso sociale e politico ai fini di fugare il sospetto che

l'opzione già operata sia stata orientata dagli appetiti suscitati dalla « torta » costituita dai 30 miliardi e passa del F.I.O. (4-08869)

RUSSO FRANCO. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che

la sera del 6 ottobre 1988 in località Belvedere, frazione di Siracusa, la signora Rosaria Signata, mentre era a bordo di una autovettura in compagnia del signor Guido Malfitano, è stata gravemente ferita da un colpo d'arma da fuoco esploso da un carabiniere in servizio di pattuglia;

la signora Signata è stata colpita alla nuca ed ha subito un delicatissimo intervento chirurgico con l'asportazione del midollo spinale, che le provocherà, come minimo, una paralisi permanente;

l'intervento dei carabinieri è avvenuto mentre l'autovettura della vittima era parcheggiata in una zona buia, non stava compiendo alcunché di illegale o che comportasse rischio o minaccia per chicchessia;

il primo comunicato emesso dall'Arma dei carabinieri parla di « tragico equivoco », espressione raggelante trattandosi della vita di una persona —:

per quali motivi la pattuglia di militari ha deciso di controllare la vettura e di farlo con le armi cariche e non in sicurezza;

quale sia stata la dinamica dell'accaduto;

se non ritenga che questo ennesimo tragico episodio che va ad allungare il lunghissimo elenco di centinaia di vittime innocenti, provocate fra i cittadini dall'uso indiscriminato delle armi da fuoco da parte delle forze dell'ordine, dimostri la responsabilità delle norme della cosiddetta legge Reale e la necessità del suo superamento;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

se non ritenga quindi che, oltre al doveroso accertamento delle responsabilità individuali, sia necessario un impegno che, nel superare norme emergenzialistiche, rimetta al primo posto la salvaguardia dell'incolumità e della sicurezza di ogni cittadino;

se non ritenga comunque che il rituale invocare fatalità ed equivoci non serva a bloccare questo irresponsabile stillicidio di vite umane e che sia necessario quindi procedere a modifiche radicali delle disposizioni sull'uso delle armi da fuoco da parte delle forze di polizia, che non sono, con tutta evidenza, riuscite a scongiurare ferimenti e morti altrimenti evitabili. (4-08870)

RONCHI E TAMINO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che

il bambino Alan Sallam, affetto da grave malformazione cardiaca, è stato ricoverato presso gli Ospedali Riuniti di Bergamo, nel reparto cardiocirurgia, in data 6 aprile 1988, è stato sottoposto a intervento chirurgico in data 5 luglio 1988, ed è deceduto nel reparto rianimazione in data 10 luglio 1988;

l'intervento chirurgico è stato due volte rinviato per problemi connessi alle priorità nell'uso della sala operatoria da parte dei medici dell'ospedale: uno dei due rinvii è addirittura avvenuto quando il paziente era già sotto pre-anestesia;

il decesso è stato attribuito, in dichiarazioni verbali dei medici alla madre, a trascuratezza dell'ospedale nella fase post-operatoria —:

se non ritiene opportuno effettuare un'indagine in merito ai criteri con cui vengono definite, presso l'ospedale di Bergamo, le priorità nell'effettuazione degli interventi chirurgici;

se intenda verificare l'adeguatezza delle strutture e dell'organico del medesimo ospedale, rispetto ai bisogni dei malati. (4-08871)

PROCACCI, DONATI, ANDREIS, BASSI, MONTANARI, GROSSO E BOATO. — *Ai Ministri dell'interno, della difesa e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

il pretore di Firenze ha disposto il sequestro degli uccelli posti in vendita presso la fiera di Porta Romana a Firenze, il 28 settembre scorso, ravvisando nella manifestazione un'evidente violazione della Convenzione di Berna recepita con legge n. 503 del 1981;

il magistrato aveva specificato che il sequestro doveva riguardare « tutte le specie selvatiche viventi allo stato naturale in Europa » presenti alla Fiera e aveva disposto il controllo dei certificati di accompagnamento degli animali per verificare se di illecita provenienza; il sequestro doveva comunque essere eseguito anche in caso di provenienza lecita in quanto si configurava l'incauta detenzione da parte dei venditori;

i carabinieri investiti del mandato si sono limitati ad un giro di perlustrazione durato mezz'ora senza adottare altri provvedimenti (non è stato effettuato neppure il controllo delle bolle di accompagnamento) adducendo successivamente una « errata interpretazione » delle disposizioni del pretore;

la Fiera si è quindi svolta regolarmente, al contrario di quanto avvenuto l'anno precedente, quando si procedette al sequestro di 3.500 animali —:

se i ministri interrogati non ritengono opportuno chiarire i motivi per cui non è stata data esecuzione all'ordinanza di sequestro. (4-08872)

GROSSO. — *Ai Ministri dell'ambiente, per i beni culturali e ambientali, per gli affari regionali, dell'interno, dei lavori pubblici e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che

il presidente della regione Lombardia con delibera pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 21 febbraio 1986, ha dichia-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

rato aree di particolare interesse ambientale (articolo 1-ter della legge n. 431 dell'8 agosto 1985) il territorio del comune di Milano a ovest della linea congiungente il confine con Pero e via Gallarate (strada statale 33), viale Ghisallo, piazza Kennedy, via A. De Gasperi, viale Serra, viale S. Elia, piazzale Lotto, via Givate, piazza Segesta, via Stratico, via dei Rospigliosi, via Dessiè, via Harar, via Novara, strada statale 33, via Caio Mario, piazza Gioisia Monti, via G. Airaghi, via Quinto Romano, piazza Anita Garibaldi, via Gusago, via Val d'Intelvi, via Val Isorno, via Gozzoli sino al confine con Cesano Boscone;

malgrado quanto precede, il consiglio comunale approvava in data 2 dicembre 1985 una delibera (n. 2124) che autorizzava la messa in opera di un cavalcavia nell'area compresa fra il viale Ghisallo, piazza Kennedy, via De Gasperi, via Sant'Elia, via Terzaghi e via Isernia. Queste due ultime comprese nel recinto tutelato dal citato decreto emanato dal presidente della regione Lombardia;

in data 26 ottobre 1987, il consiglio comunale approvava una delibera (n. 1386) che autorizzava la messa in cantiere di un terzo anello destinato ad aumentare da 81.000 a 87.000 i posti, sopra lo stadio Meazza, già dichiarato Monumento Nazionale (legge 1089 articolo 4), in quanto edificio pubblico di proprietà comunale e situato fra le vie Harar e Dessiè e fra le vie Piccolomini, Pegaso, Scheibler, Patrolo, che sono comprese nel settore tutelato dal presidente della regione Lombardia;

in data 21 luglio 1988, il consiglio comunale approvava una delibera (n. 2439) che autorizzava la messa in cantiere del nuovo Palasport, diverso e ben più ampio del precedente sempre ivi ubicato, sia per la massa architettonica che per il numero di posti (da 14.000 a 21.000 spettatori). Questo sarà situato sulla via Harar e fra le vie Tesio e Patrolo, tutelate dal decreto di cui sopra;

che in data 3 agosto 1988 la giunta comunale approvava una delibera

(n. 5834) che autorizzava la cosiddetta metropolitana leggera (*sky train*) tutta in sopraelevata e all'interno, per 8 chilometri, nel settore tutelato;

che nella stessa delibera veniva approvata la costruzione di parcheggi per migliaia di posti auto per soddisfare l'enorme traffico indotto dai grandi impianti sportivi ubicati in codesta « città dello sport », i quali se aperti contemporaneamente consentiranno la presenza di 130.000 spettatori. Tali parcheggi verranno realizzati sempre all'interno del settore tutelato (fra le vie Novara e Caldera) con la distruzione di oltre cinquemila alberi e di alcuni caratteristici fontanili (Masone, Pozzetto eccetera), a ridosso di notevoli parchi urbani quali il Parco del Trenno, il Bosco in Città, il Parco delle Cave, pregiudicando anche le aree verdi di proprietà del demanio militare situate nei pressi dell'ospedale San Carlo;

tutti questi progetti, alcuni dei quali in corso di avanzata realizzazione, sono in palese contrasto con la circolare n. 8 del 31 agosto 1985, relativa all'applicazione della legge n. 431 dell'8 agosto 1985, in quanto violano apertamente l'assetto del territorio tutelato dal presidente della regione Lombardia;

il Palasport, nonché la metropolitana leggera concepita per fronteggiare il grande aumento di pubblico, non sono opere necessarie ai mondiali di calcio sebbene siano stati chiesti, « ed ottenuti », allo Stato finanziamenti per un totale di 450 miliardi di lire;

con le nuove opere l'aumento complessivo è di 13.000 spettatori, pari in pratica a quanto può contenere un altro stadio di medie dimensioni; la delibera prevede anche 52.000 metri quadrati di strutture a terziario (albergo, ristorante, uffici, negozi). Il tutto verrà costruito nel medesimo spazio precedentemente utilizzato per le sole strutture dello stadio e del palasport, segnato nel Piano regolatore generale come area per soli servizi sportivi;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

per quanto attiene l'impatto ambientale delle costruende opere, si segnala che nessuno studio è stato avviato come previsto dalla normativa CEE: la questione non è priva di significato se si considera l'alta densità di popolazione della zona ed il fatto che proprio a ridosso dello stadio e del nuovo Palasport vi sono numerose altre unità abitative. Le conseguenze della eventuale realizzazione delle opere previste comporteranno: un inasprimento delle già critiche condizioni del traffico veicolare tale da rendere possibile anche un blocco della circolazione oltreché un innalzamento dei valori degli inquinanti sospesi nell'aria in ragione dei gas di scarico; una severa diminuzione della capacità di spostamento dei residenti colpiti nel loro diritto alla libera mobilità. Ne è possibile dimenticare il grave problema dei mezzi di emergenza che verrebbero intrappolati nel traffico, mettendo a repentaglio la vita dei bisognosi di urgente soccorso; un incremento dei valori di rumorosità di fondo già consistenti, tale da rendere impossibile la continuità delle attività degli ospedali San Carlo e Militare di via Saint Bon, oltreché naturalmente la vita degli abitanti;

la scelta che sarebbe stata operata circa lo *Sky Train* dell'Ansaldo con ruote gommate, sta a significare per la zona attraversata un brutale aumento dell'inquinamento acustico con punte di frastuono in occasione del passaggio del convoglio: parte del tracciato infatti corre a sette metri dalle finestre di alcune case; la cementificazione di vaste aree con abbattimento di 5 mila piante, cosa gravissima considerato che Milano già « gode » del più basso rapporto verde pubblico-abitante (3 metri quadrati a testa) tra tutte le metropoli europee —;

se i Ministri in epigrafe non intendano intervenire al fine di garantire l'applicazione delle vigenti leggi e la tutela della salute dei cittadini come previsto dalla Costituzione. (4-08873)

BALESTRACCI E AZZOLINI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere

quali siano stati, ai sensi del codice postale e della convenzione Telespazio-Stato, i motivi di urgenza che hanno legittimato il rilascio delle autorizzazioni ministeriali per l'utilizzo dei sistemi via satellite da parte delle società del gruppo Fininvest;

se le predette autorizzazioni siano state accordate per singole ed isolate utilizzazioni ovvero abbiano avuto carattere continuativo;

se il ministro non ritiene che le utilizzazioni dei collegamenti via satellite, così come effettuate, costituiscono una interconnessione strutturale e funzionale e se quanto accaduto non è in contrasto con la legge n. 10/85 e con le numerose sentenze della Corte costituzionale in materia;

se non ritenga che la situazione che si è venuta a creare non sia tale da vanificare il senso stesso dei vari progetti di legge presentati al Parlamento per la regolamentazione generale del settore radio-televisivo, ivi compreso il disegno di legge governativo più recente predisposto dallo stesso ministro. (4-08874)

GUIDETTI SERRA E ARNABOLDI. — *Ai Ministri degli affari esteri e della pubblica istruzione.* — Per sapere — premesso che

non è a tutt'oggi pervenuta risposta scritta all'interrogazione n. 4-06340 del 12 maggio 1988 e avente per oggetto le prevaricazioni del console italiano a Manchester denunciate alla Procura di Roma dalla signora Sandra Giovannelli in Pote-stà, nella sua qualità di presidente del COASCIT di Manchester (Comitato di assistenza per le scuole per i figli degli italiani residenti in Inghilterra);

risulterebbe agli interroganti che la situazione non è fondamentale-mente mu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

tata e che il problema evidenziato continua a riproporsi in tutta la sua gravità —:

se non si ritenga opportuno avviare un'inchiesta e prendere provvedimenti al fine di chiarire come e da chi venga condotta la gestione dei fondi destinati al mantenimento della lingua italiana tra i figli degli emigrati in Inghilterra.

(4-08875)

GUIDETTI SERRA. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e degli affari esteri.* — Per conoscere — premesso che

consterebbe che si è aperto sin dal 1983 un procedimento di istruttoria assegnato al consigliere istruttore aggiunto del tribunale di Roma, dottor Renato Squillante, col compito di accertare eventuali responsabilità in ordine ai fatti delittuosi commessi ai danni di cittadini italiani nel territorio della repubblica di Argentina dal 1976 in poi, in relazione alla vicenda dei « desaparecidos », fra i quali vi sarebbero 80 bambini (12 rapiti con i familiari e 68 nati in prigionia da madri sequestrate in stato di gravidanza);

tale procedimento a cinque anni di distanza risulterebbe ancora pendente, né si conoscerebbero i risultati fino ad ora conseguiti dall'istruttoria;

numerosi bambini (fino ad ora 40) sarebbero stati ritrovati grazie al lavoro delle Madri e Nonne di Piazza di Maggio —:

se è possibile accertare a che punto è giunta l'istruttoria e quali prospettive vi siano di raggiungere risultati positivi;

se siano state attivate tutte le vie diplomatiche per ottenere dal Governo argentino le informazioni in suo possesso atte a conoscere la sorte dei cittadini italiani scomparsi, con particolare riguardo al caso dei bambini;

se sia possibile dare, da parte delle autorità italiane, il massimo appoggio all'organizzazione delle Madri e Nonne di

Piazza di Maggio, affinché possano continuare nella ricerca dei piccoli desaparecidos. (4-08876)

DONATI. — *Ai Ministri della difesa, dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

nel comune di Cesena è in fase di realizzazione un'arteria a 4 corsie per il traffico veloce;

l'ANAS, nella stesura del progetto esecutivo del 3° e 4° lotto, ha imposto al comune determinati adempimenti, costituenti varianti al PRG, quali l'eliminazione dei collegamenti diretti tra la secante e i parcheggi di fronte alla stazione e dello stadio e l'eliminazione degli allacciamenti con le strade rurali;

il parcheggio davanti alla stazione verrebbe in tal modo a essere completamente privo di rampe d'accesso, restando pertanto una semplice « isola » sconnessa dal resto della viabilità;

sempre di fronte alla stazione, in parte coperta dal parcheggio di cui sopra in parte no, esiste un'area di proprietà del ministero della difesa;

detta area contiene serbatoi nel sottosuolo e in superficie attrezzature di servizio per un oleodotto collegato in via sotterranea alla base aerea di Pisignano San Giorgio (nel comune di Cervia);

su tale area verrebbe a insistere l'arteria a 4 corsie in questione, la quale passerebbe sopra serbatoi di combustibili a uso militare, interferendo con l'oleodotto sotterraneo;

la realizzazione della arteria nell'area citata creerebbe il rischio di incidenti gravissimi in una zona altamente popolata (40.000 persone nel raggio di un chilometro) —:

1) quali iniziative i ministri interrogati intendono prendere onde evitare la beffa di un parcheggio per 300 auto privo di qualsiasi accesso;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

2) quali provvedimenti intendono prendere al fine di garantire l'integrità e la sicurezza dei cittadini, e se intendano effettuare una rigorosa valutazione d'impatto ambientale prima di realizzare l'opera in oggetto. (4-08877)

SCHETTINI, GEREMICCA E VACCA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che

la stampa, nelle settimane scorse, ha dato notizia che il ministro del tesoro avrebbe fatto sapere al Banco di Napoli che la cessione della proprietà de *Il Mattino* e de *La Gazzetta del Mezzogiorno* non è più una delle condizioni per effettuare la ricapitalizzazione dello stesso Banco;

circa un anno fa lo stesso ministro del tesoro aveva posto la cessione delle due testate come condizione per la ricapitalizzazione del Banco;

le due testate si trovano in una situazione di incertezza e grave anomalia poiché mentre appartengono alla proprietà pubblica sono gestite da una società privata, fortemente condizionata dalla democrazia cristiana;

il protrarsi dell'attuale situazione continua ad impedire al Mezzogiorno continentale di avere un sistema informativo moderno, pluralistico e capace di pesare sulla formazione dell'opinione pubblica nazionale. La produzione dell'informazione nel Mezzogiorno che abbia una proiezione nazionale è pressoché nulla;

l'indeterminatezza dei vincoli dell'attuale proprietà costringe gli eventuali acquirenti a riferirsi oltretutto alle convenienze di mercato anche ad impropri e distorti gradimenti politici —:

se corrisponde al vero la notizia circa il mutamento di orientamento del ministro e, in caso di risposta affermativa, quali ne sono le motivazioni;

se e quando il ministro del tesoro intenda esprimersi relativamente alle procedure e ai tempi di cessione delle due testate. (4-08878)

FACCHIANO. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere — premesso che

la linea elettrica a servizio dei comuni di San Leucio del Sannio, Ceppaloni, Arpaiese, tutti in provincia di Benevento è in condizioni tali che, in concomitanza con avversità atmosferiche, anche le più insignificanti, si registrano frequenti interruzioni di erogazione; che, anche in condizioni di tempo favorevoli, dette interruzioni si verificano senza che gli utenti vengano avvertiti; che, inoltre, il voltaggio subisce sbalzi che causano notevoli danni ad apparecchiature, segnatamente elettroniche (in particolare computers a servizio di aziende artigianali, commerciali, ecc.);

considerato altresì che l'utenza è costretta a pagare per un servizio inefficiente e fortemente condizionante per le attività produttive in particolare —:

quali sono le ragioni di tale assurdo ed intollerabile stato di cose e quali misure urgenti si intendono adottare per fornire a tutti gli utenti un servizio puntuale ed in linea con le esigenze dei comuni in premessa, e con l'obbligo di rispettare le clausole contrattuali. (4-08879)

SALVOLDI, BOATO, MATTIOLI, PROCCACCI, SCALIA E FILIPPINI ROSA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che alla fine di settembre a Sulmona un gruppo di cittadini, dopo aver chiesto inutilmente al comune di pulire il poligono di monte Morrone, hanno provveduto direttamente all'operazione di pulizia;

tale iniziativa era stata preventivamente notificata al locale comando dei carabinieri;

nel corso della raccolta dei rifiuti sono state rinvenute tre bombe lacrimogene inesplose;

tali ordigni sono stati sollecitamente consegnati al comando della compagnia dei carabinieri, dimostrando così i citta-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

dini un alto senso civico e di responsabilità, anche se non espresso nelle forme previste;

in seguito a tale consegna è stata aperta un'inchiesta penale nei confronti del signor Mario Pizzola e di altri cittadini -;

per quale motivo sono rimasti abbandonati ordigni inesplosi nel poligono di monte Morrone;

chi avrebbe dovuto provvedere alla bonifica del terreno dopo le esercitazioni militari nel suddetto poligono;

come intenda ovviare al grave inconveniente causato dall'abbandono di rifiuti di vario tipo in conseguenza delle esercitazioni militari (bossoli...);

se non ritenga altamente meritevole il comportamento dei sopraccitati cittadini. (4-08880)

SALVOLDI, BOATO, BASSI MONTANARI, CERUTI, ANDREIS, LANZINGER, SCALIA E DONATI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - premesso che

durante l'esercitazione periodica di guerra aerea svoltasi in Sardegna, a Capo Frasca, nella prima decade di ottobre, un Tornado dell'aeronautica militare tedesca, fermo sulla pista di Decimomannu per l'ordinaria manutenzione, ha esploso da un cannoncino un proiettile calibro 27;

tale proiettile, dopo aver percorso una traiettoria di circa 2 Km, andava ad esplodere alla periferia dell'abitato di San Sperate;

le autorità militari tedesche non hanno rilasciato dichiarazioni -;

se si siano avuti danni alle persone e/o alle cose;

se la responsabilità dell'incidente sia da addebitare ad errore dell'operatore o ad un funzionamento difettoso del sistema d'arma;

se è stata aperta una inchiesta per accertare rigorosamente e compiutamente la dinamica dei fatti;

quali misure intenda prendere per tutelare adeguatamente la sicurezza delle popolazioni interessate alle esercitazioni militari;

se non intenda eliminare le esercitazioni militari italiane e soprattutto alleate nelle quali la portata dei tiri sia tale da mettere a repentaglio, come nel caso denunciato, la sicurezza dei centri abitati. (4-08881)

RUSSO FRANCO E CIPRIANI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

se risponde al vero che il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, gestisce un cospicuo capitolo di spesa per l'istruzione professionale;

se il predetto istituto organizza tali corsi;

se i « docenti » dipendenti del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni svolgono tali attività durante le ore di servizio;

se le materie oggetto del corso siano quelle, nella maggior parte dei casi, che hanno formato oggetto dell'esame di assunzione in servizio dei partecipanti ai corsi;

se è vero quindi che tali corsi non servono alla specifica formazione dell'attività concretamente svolta dal partecipante al corso;

se, invece, nella maggior parte dei casi nei 14 mila uffici postali, in quelli dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici nonché in quelli centrali il funzionamento di macchine, la conoscenza ed il funzionamento dei servizi d'istituto che fa parte della concreta attività che l'impiegato deve svolgere, viene da questo appresa solo « sul campo » e cioè diretta-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

mente dai suoi colleghi o a volte solo con la sua buona volontà;

se è vero che i dipendenti dell'Amministrazione postale e dell'Azienda di Stato per i servizi telefonici che tengono i corsi hanno un reddito supplementare ammontante almeno per molti a 40-50 milioni annui;

se, quindi, tali funzionari, senza svolgere attività ministeriali riscuotono lo stesso uno stipendio, che hanno il suddetto maggior reddito e che acquistano anche un titolo che serve loro per eventuali promozioni;

se è vero che funzionari che vengono da altre città a tenere i suddetti corsi godono, oltre a tutto quanto sopra, anche l'indennità di missione;

se non intende accertarsi dell'esistenza di questo settore di « bengodi » nell'ambito del suo Dicastero e che la suddetta struttura, l'Istituto superiore delle poste e delle telecomunicazioni, per tali attività non sia nella maggior parte degli interventi una macchina mangiasoldi da revisionare accuratamente;

quali siano i provvedimenti che intende prendere al riguardo anche, se del caso, interessando la procura della Corte dei conti. (4-08882)

RUSSO FRANCO E CIPRIANI. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per conoscere:

se risponde al vero il fatto che l'amministrazione PT incurante di rispettare la normativa internazionale, quella interna ed in special modo il « codice pt » come ad esempio l'articolo 183 e altri, nonché di fare del tutto per evitare che i privati che usufruiscono di un servizio pubblico paghino quanto dovuto, stia procedendo da tempo verso la liberalizzazione selvaggia delle piccole stazioni terrene per la ricezione dei programmi TV;

se tali ricezioni di programmi TV da parte dei privati viene svolta sulle bande

di frequenza 10,7-11,7-GHZ e 12,50-12,75 GHZ, assegnate dalla legislazione internazionale e nazionale, ai collegamenti fissi via satellite e quindi « non diffusi » cioè adibiti alla radiodiffusione;

se tale illegittima attività viola anche le norme che tutelano la sicurezza dello Stato, l'ordine pubblico nonché la segretezza delle comunicazioni. Infatti le disposizioni riguardanti i servizi diffusi sono diverse da quelle che tutelano le comunicazioni punto-punto. Le leggi al riguardo non sono solo quelle nazionali ma anche quelle predisposte dagli organismi internazionali;

se tale ricezione avviene direttamente antenna-televisore domestico o anche tramite dispositivo eventuale e accessorio cioè a dire che senza tale dispositivo il collegamento suddetto (antenna-televisore domestico) non potrebbe funzionare;

se siano state emanate le opportune disposizioni relative all'omologazione degli apparati adibiti al collegamento (antenne ed eventuali apparati più o meno accessori);

se tali omologazioni vengono effettuate e da quali organismi;

se è vero che vengono estese illegittimamente a tale servizio — che ripetiamo non è diffusivo — le disposizioni previste dall'articolo 318 del codice PT;

se è vero che l'amministrazione PT allo scopo di favorire al massimo l'utenza privata è passata per tale servizio dalla determinazione di un regime di concessione a quello di autorizzazione a quello di nulla osta;

se il ministro non ravvede una violazione del Regolamento internazionale e delle altre normative che regolano la materia, la violazione del codice PT nonché la violenza dei relativi regolamenti;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

se è possibile calcolare il mancato introito per l'amministrazione PT per il passaggio da un regime di concessione a quello di «nulla osta»;

(4-08883)

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere — premesso che

la dottoressa Giuliana Agricola, quale RSA Confedir-dirp presso il CNR, nel mese di maggio di quest'anno ha chiesto tramite la segreteria particolare del Ministro per la ricerca scientifica e tecnologica un colloquio con lo stesso al fine di rappresentargli i gravi effetti della trascorsa carente vigilanza sul Consiglio nazionale delle ricerche;

la dottoressa Agricola non ha poi potuto più rintracciare telefonicamente sia la segretaria particolare sia il capo della segreteria particolare (rispettivamente Giuseppina Cencelli e Mario Ali) tantoché ha dovuto inviare apposito telegramma al ministro per ottenere una risposta positiva o negativa alla richiesta di colloquio;

soltanto dopo tale sollecito telegrafico l'Ali è stato disponibile a due colloqui telefonici con la dottoressa Agricola, sostanzialmente aggirandola poiché le aveva preannunciato la volontà del ministro di accordare il colloquio in data futura ed incerta;

è fuori di dubbio che tra le molte cause dell'indisponibilità del ministro possano essere rappresentate quelle derivanti da attività culturali-mondane e da pubbliche relazioni che hanno scarsa attinenza con l'incarico ministeriale e che spesso lo assorbono in funzione di altri interessi: per esempio per quanto riguarda la stessa partecipazione al Convegno sull'informatica giudiziaria in Ustica, si può pensare che le ragioni per le quali siano state contattate le più alte cariche

della magistratura, sia in funzione del fatto che presso il tribunale penale di Roma pende procedimento (non è noto se già assegnato ad una delle sezioni penali per la fissazione dell'udienza) contro lo stesso Ruberti, rinviato a giudizio perché si è ipotizzato che sia responsabile del reato di truffa aggravata in danno dello Stato, reato che sarebbe stato commesso nell'esercizio delle funzioni di Rettore dell'Università degli studi di Roma;

la dottoressa Agricola, ancora priva della possibilità di incontrare il ministro dopo quattro mesi, in data 6 settembre scorso ha inviato all'anzidetto ministro un secondo telegramma del seguente tenore: «Premesso essere molto fortunata poiché i suoi collaboratori Ali e Cencelli non sunt puntualmente dichiarati assenti at mie telefonate come avviene per terza persona nonostante fatue assicurazioni cons. Catricalà, debbo riscontrare negativamente suo lungo silenzio at mia richiesta colloquio. Stop. Tuttavia debbo richiamare S.V. at esercitare massimo vigore vigilanza sul CNR et non inviare risposte fuorvianti, omissive et incomplete at Parlamento come caso Akerman» —:

avuto riguardo alla consueta arroganza del potere che alle legittime richieste dei cittadini non si degna neppure di rispondere negativamente:

1) quanti telegrammi dovrà spedire ancora la dottoressa Agricola per ottenere qualsivoglia risposta da parte del ministro per la ricerca scientifica;

2) se intende verificare l'ipotesi che il comportamento sfuggente del professor Ruberti risieda nella circostanza che lo stesso nel 1984 è stato appoggiato dalla CGIL ricerca (organo i cui vertici sono anche iscritti e dirigenti del PCI), mentre proprio per ciò la Agricola ha ritenuto di poter e dover esporre i gravi problemi del CNR solo a parlamentari del MSI che ha ritenuto essere l'unico partito che non sia compromesso con il CNR;

3) se si voglia rappresentare ai signori Ali e Cencelli il dovere di osservare

le norme di comportamento, peraltro previste da decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957, ed al quale pubblici ufficiali debbono adeguarsi nei rapporti con i cittadini. (4-08884)

RUSSO FRANCO E CIPRIANI. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

se gli organi dirigenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni abbiano analizzato le ragioni principali e non che hanno determinato e continuano ad essere alla base dello sfascio dei servizi pubblici gestiti dalla predetta amministrazione;

se sia possibile conoscere circostanziate tali analisi e ragioni;

quali siano le proposte che il Ministero intende adottare o proporre al riguardo a parte la facile e lucrosa — per i privati — privatizzazione;

se tra le ragioni del non funzionamento dei servizi pubblici gestiti non ci sia anche quello della gestione del personale;

se è vero che negli uffici « attivi », di movimento postale ecc., cioè in quegli uffici direttamente a contatto con l'attività di ogni giorno dei servizi pubblici postali e di telecomunicazioni, ci sia carenza di personale;

se è vero cioè che il personale addetto a tali uffici venga distaccato o comandato in uffici amministrativi del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni o di altri organi istituzionali della Repubblica;

se tali comandi o distacchi avvengono o possono avvenire solo per precisi e mirati interventi politici, autorizzati dal ministro delle poste e delle telecomunicazioni;

se tali distacchi o comandi avvengano altresì per interventi dei sindacati ed anche dell'alta dirigenza postale;

se per ogni impiegato che viene comandato o distaccato l'amministrazione distribuisce fra i rimanenti impiegati molte ore di straordinario;

se è vero che l'ammontare di tale straordinario può arrivare per alcuni anche, per mese, ad un milione di lire e di cifre leggermente inferiori per molti altri;

se è vero che gli impiegati di un settore, dal quale vengono trasferiti alcuni addetti ed ai quali vengono corrisposte copiose ore di straordinario per sopperire alle attività dei distaccati, non riescono a fare concretamente il lavoro dei distaccati e dei comandati in quanto gli uffici osservano lo stesso orario di lavoro e gli uffici sono sempre affollati di utenti in file lunghissime;

se è possibile conoscere quanti impiegati postali assegnati, in uffici « attivi » o di movimento siano stati distaccati o comandati in altri uffici dell'amministrazione o in altri organi istituzionali;

se è possibile conoscere le ore di straordinario corrisposte complessivamente per tali distacchi o comandi, quale sia il limite massimo di straordinario che può essere corrisposto;

se risponde al vero che anche negli uffici amministrativi diversi da quelli « attivi » o di movimento ci sia personale in eccedenza;

se il ministro abbia intenzione di impedire patteggiamenti politico-sindacali che rendono possibile quanto abbiamo detto fino ad ora;

se non ritenga opportuno affidare la gestione degli organici degli uffici a dirigenti dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni non soggetti ad eventuali pressioni politico-sindacali;

cosa intende fare e quali provvedimenti intende prendere il ministro delle poste e delle telecomunicazioni al riguardo e se non sia il caso di adire la Corte dei conti per l'accertamento di eventuali responsabilità. (4-08885)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 10 OTTOBRE 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

VESCE, PANNELLA, AGLIETTA, RUTELLI, CALDERISI E MELLINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — premesso che

a Siracusa, secondo quanto riportato dai giornali *La Sicilia* e *Il Giornale di Sicilia* del 7 ottobre, una giovane coppia si era appartata, poco dopo la mezzanotte, a bordo di una Mercedes a una quindicina di metri dalla strada principale in contrada « Tremila » nei pressi del « Vecchio Mulino »;

all'avvicinarsi di una macchina che si è fermata proprio dietro la Mercedes, il conduttore di questa, pensando trattarsi di malviventi, metteva in moto e si allontanava;

tale autovettura risultava essere dei carabinieri;

a questo punto uno dei due militari occupanti la vettura dei carabinieri ha esploso un colpo d'arma da fuoco che ha raggiunto la giovane donna Rosaria Pignata alla sesta vertebra cervicale;

trasferita d'urgenza al Garibaldi di Catania, dove giungeva paralizzata, la donna veniva sottoposta ad intervento chirurgico. Poco dopo la stessa veniva dichiarata clinicamente morta —:

1) come possa essere attribuito al terreno irregolare lo spostamento di traiettoria di un proiettile che, mirando alle gomme, come logica avrebbe eventualmente voluto, raggiunge invece la testa dell'occupante della vettura;

2) se non ritengono che la facilità con la quale i tutori dell'ordine ricorrono alle armi da fuoco sia dovuta a scarsa preparazione per il compito al quale sono stati addestrati;

3) quali provvedimenti si intenda prendere a carico di chi — proprio perché appartenente alle forze dell'ordine — dovrebbe garantire la sicurezza dei cittadini e non considerare gli stessi alla stregua di bersagli mobili. (3-01143)

RUSSO FRANCO, ARNABOLDI E CIPRIANI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere — premesso che

sabato 8 ottobre a Milano gli studenti, dopo una pacifica manifestazione, si sono recati davanti al consolato del Cile a piazza del Duomo per festeggiare la vittoria del popolo contro il dittatore Pinochet;

i carabinieri per contenere la pressione, peraltro pacifica, e per sedare qualche tafferuglio hanno sparato ripetutamente in aria e poi minacciato con le armi gli studenti —:

perché i carabinieri hanno sparato, quali erano le direttive impartite e se i ministri ritengano che per contenere una manifestazione si debba mettere a repentaglio la vita umana;

inoltre, se siano stati adottati provvedimenti al fine di evitare che si ripetano simili reazioni sconsiderate, dato che diverse persone sono rimaste uccise in analoghe situazioni a causa del comportamento di appartenenti alle forze dell'ordine;

se non ritengano che le norme previste dalla cosiddetta legge Reale vadano abolite e pertanto se non ritengano opportuno, per quanto di competenza, appoggiare le iniziative parlamentari volte al loro superamento. (3-01144)