

RESOCONTO STENOGRAFICO

340.

SEDUTA DI LUNEDÌ 25 SETTEMBRE 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GERARDO BIANCO

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	37645	Mozioni concernenti i limiti di velocità	
		(Discussione):	
Disegni di legge:		PRESIDENTE	37645, 37654, 37660, 37664, 37666, 37669, 37673, 37676
(Trasmissione dal Senato)	37680	BAGHINO FRANCESCO GIULIO (<i>MSI-DN</i>)	37666
Proposte di legge:		CALDERISI GIUSEPPE (<i>FE</i>)	37669
(Annunzio)	37680	DONATI ANNA (<i>Verde</i>)	37660
		RIDI SILVANO (<i>PCI</i>)	37664
Interrogazioni:		RUSSO SPENA GIOVANNI (<i>DP</i>)	37673
(Annunzio)	37681	RUTELLI FRANCESCO (<i>Misto</i>)	37649
		TESTA ANTONIO (<i>PSI</i>)	37654, 37660
Mozioni:		Risoluzione:	
(Apposizione di firme)	37681	(Annunzio)	37681
		Assemblea dell'Atlantico del Nord:	
		(Sostituzione di un deputato compo-	

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

	PAG.		PAG.
nente la delegazione parlamentare italiana)	37680	Risposte scritte ad interrogazioni: (Annunzio)	37681
Documenti ministeriali: (Trasmissione)	37680, 37681	Documento del sindacato ispettivo: (Trasformazione)	37681
Domande di autorizzazione a procedere in giudizio: (Annunzio)	37680	Ordine del giorno della seduta di domani	37677

La seduta comincia alle 17.

MAURO DUTTO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 19 settembre 1989.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma del regolamento, i deputati Aniasi, Arnaboldi, Giovanni Bruni, Casati, Bruno Ferrari, Masini, Rallo, Rossi, Sangiorgio, Scovacricchi e Soave sono in missione per incarico del loro ufficio.

Avverto che ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Discussione di mozioni concernenti i limiti di velocità.

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

«La Camera,

premesso che:

il nuovo ministro dei lavori pubblici, Giovanni Prandini, ha più volte personalmente manifestato la volontà di aumentare i limiti di velocità e di differenziarli per cilindrata;

in base ai dati diffusi dal Dipartimento polizia stradale del Ministero dell'interno, il limite di velocità dei 110 chilometri orari ha contribuito a far registrare in un anno 1.814 morti in meno (22 per cento), 435.286 feriti in meno (22 per cento) e 70.412 incidenti in meno (23 per cento) rispetto al periodo precedente, e ciò nonostante l'aumento delle vetture circolanti;

questo riscontro obiettivo va considerato altamente positivo e tale da indurre ad un ripensamento anche i più severi critici degli attuali limiti di velocità;

l'eventuale modifica di tali limiti, che hanno consentito un enorme risparmio di costi umani e sociali, sarebbe incomprensibile e farebbe perdere d'un colpo una sensibilità collettiva guadagnata in termini di autodisciplina e rispetto della propria vita e di quella altrui;

nessun altro paese membro della CEE ha limiti di velocità differenziati per cilindrata;

l'uso diffuso presso le case automobilistiche di produrre modelli con cilindrata diverse ma con identica carrozzeria renderebbe comunque assai complessa l'elevazione di multe per infrazione dei limiti di velocità nel caso questi fossero differenziati per cilindrata;

in base alle statistiche ACI/ISTAT il maggior numero di morti in incidenti stradali è causato da 'eccesso di velocità' (circa 2.000 morti l'anno), in cui sono coinvolte

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

soprattutto vetture di cilindrata superiore ai 1300 centimetri cubici;

la limitazione della velocità ha un ulteriore duplice effetto benefico: tutela ambientale attraverso minori emissioni inquinanti e risparmio energetico attraverso minor consumo di carburante;

attualmente la media europea dei limiti di velocità è pari a 119 chilometri orari,

impegna il Governo

a confermare i limiti di velocità attualmente vigenti.

(1-00312)

«Rutelli, Calderisi, Vesce, Aglietta, Ronchi, Procacci, De Julio, Arnaboldi, Russo Spena, Cipriani, Faccio»;

(13 settembre 1989).

«La Camera,

premesso che:

in data 8 febbraio 1989 la IX Commissione (Trasporti) ha approvato la risoluzione n. 7-00202, del seguente tenore:

‘La IX Commissione,

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

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

3) che vanno accelerate le misure indicate nel piano generale dei trasporti rela-

tive al riparto modale per un crescente trasferimento del trasporto delle merci dal modo su gomma alle ferrovie e al cabotaggio;

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

5) osservato che il recente provvedimento governativo che differenzia la velocità nei giorni festivi e feriali appare, tra l’altro, contrario alla prassi seguita in ogni paese europeo,

impegna il Governo

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

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

3) a far sì che i veicoli industriali siano dotati di sistemi frenanti antibloccaggio; di paraspruzzi, di luci di segnalazione della massa di ingombro, di indicazioni del carico massimo sull’asse;

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

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

ranno la responsabilità di quanto certificato;

5) a promuovere in sede europea iniziative adeguate affinché sia definita una normativa comune per tutti gli Stati membri e nel frattempo a fissare limiti alla velocità massima, uguali per tutti i giorni della settimana, sulle autostrade e sulle strade a quattro corsie equiparabili nella seguente misura: 130 chilometri orari per le vetture di cilindrata superiore a 1.100 centimetri cubici è 110 per le vetture di cilindrata pari o inferiore a 1.100 centimetri cubici;

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

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

8) ad approntare per il sistema della viabilità una serie di misure coordinate finalizzate a migliorare le condizioni di sicurezza ambientale delle strade (pavimentazione, segnaletica, illuminazione), favorendo l'installazione su tutte le strade a quattro corsie di barriere spartitraffico che impediscano il salto di corsia e ad individuare i "tratti neri" su cui fissare limiti e controlli più severi;

9) a predisporre programmi audiovisivi per l'insegnamento stradale nelle scuole e attraverso i *mass media*;

detta risoluzione era stata presentata da ben 165 deputati e precisamente: Lucchesi, Sanguineti, Dutto, Serrentino, Lamorte, Matulli, Grippo, Maccheroni, Cerofolini, Corsi, Reina, Piredda, Perrone, Silvestri, Nicotra, Torchio, Zoppi, Lia, Viscardi, Balestracci, D'Alia, Casini Pier Fer-

dinando, Rinaldi, Righi, Ravasio, Menorio, Campagnoli, Orsenigo, Gei, Binetti, Quarta, Corsi, Bianchi, Napoli, Bortolani, Ricciuti, Cobellis, Biasci, Faraguti, Del Mese, Zampieri, Biafora, Cardinale, Patria, Luseti, Meleleo, Bruni Francesco, Fornasari, Lega, Alessi, De Carolis, Gunnella, Nucara, Del Pennino, Castagnetti Guglielmo, Bruni Giovanni, Martino, Bogi, Pellicanò, Medri, Silvestri, de Lorenzo, Battistuzzi, Diglio, Cavicchioli, Buffoni, Seppia, Mastrogiacomo, Artioli, Del Bue, Breda, Noci, Mundo, Mazza, Milani, Raffaelli, Montali, Cappiello, Barbalace, Cellini, Principe, Rotiroti, D'Amato Carlo, Scovacricchi, Rosini, Ferrari Wilmo, Armellin, Rabino, Pietrini, Polverari, Riggio, Ciliberti, Cerutti, D'Addario, Capacci, Ferrarini, Fiandrotti, Nonne, La Ganga, Aniasi, Cardetti, De Carli, Vazzoler, Lagorio, Rais, Savino, Moroni, Piermartini, Pavoni, Zavettieri, Salerno, Borgoglio, Micheli, Russo Raffaele, Formigoni, Volponi, Mazzuconi, Orciari, Ferrari Bruno, Trantino, Mancini Vincenzo, Bonsignore, Benedikter, Willeit, Pellegatta, Tiraboschi, Vecchiarelli, Bianchini, Andreoli, D'Aimmo, Antonucci, Nucci Mauro, Martinat, Columbu, Poli Bortone, Parlato, Savio, Botta, Merloni, Orsini, Salerno, Dal Castello, Poti, Del Donno, D'Angelo, Paganelli, Radi, Aiardi, Battaglia Pietro, Alagna, Gelpi, Rivera, Stegagnini, Borra, Botti, Zuech, Renzulli, Vairo, Farace, Brunetto, Crescenzi, Anselmi, Biondi, Manna e Conte;

in troppe parti il Governo non ha adempiuto l'indirizzo dato dal Parlamento,

impegna il Governo

ad emanare tempestivamente i provvedimenti menzionati nella suddetta risoluzione conformando la propria azione agli indirizzi politici tutti già indicati dal Parlamento.

(1-00317)

«Testa Antonio, Lucchesi, Sanguineti, Dutto, Bruno Antonio, Scotti Vincenzo, Lamorte, Corsi, Mensurati, Faraguti, Matulli, Baghino, Battistuzzi, Patria».

(21 settembre 1989).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

«La Camera,
premessò che:

in base ai dati diffusi dal Dipartimento di polizia stradale del Ministero dell'interno, il limite di velocità dei 110 chilometri l'ora ha contribuito a far registrare in un anno 1814 morti in meno (—22 per cento); 45.286 feriti in meno (—22 per cento) e 70.412 incidenti in meno (—23 per cento) rispetto al periodo precedente, e ciò nonostante l'aumento delle vetture circolanti;

la riduzione del limite di velocità ha inoltre contribuito a una riduzione dell'inquinamento in atmosfera, al risparmio energetico, a minori costi sanitari, ad un inferiore livello di rumorosità;

comunque i morti e feriti attuali sono in Italia un numero decisamente elevato, tale da indurre a intraprendere serie misure per la sicurezza delle persone;

nonostante questi primi risultati positivi il ministro dei lavori pubblici Prandini ha annunciato di voler rimodificare i limiti differenziandoli per cilindrata, un sistema che non esiste in alcun paese europeo come non vige alcun sistema differenziato per giornate,

impegna il Governo:

a predisporre limiti di velocità uguali per tutti i giorni della settimana e per tutte le vetture entro 110 chilometri;

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

ad assumere le idonee iniziative, anche di ordine legislativo, per avviare entro tre mesi la riforma del codice della strada, con particolare riferimento alla sicurezza e protezione di pedoni e ciclisti;

a riformare il sistema ed i metodi di revisione dei mezzi, rendendola obbligatoria ogni cinque anni, la cui inadeguatezza è tra le cause che non alimentano una seria prevenzione degli incidenti;

ad adottare strumenti idonei per il rilievo delle prove alcolometriche;

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

a vietare alle case automobilistiche ed alle riviste di settore di pubblicizzare le vetture attraverso riferimenti, anche indiretti, alla velocità.

(1-00318)

«Donati, Mattioli, Cima, Filippini Rosa, Andreis, Lanzinger, Procacci, Bassi Montanari, Scalia, Salvoldi, Cecchetto Coco, Ceruti»;

(21 settembre 1989).

«La Camera,
premessò che:

è stata annunciata dal ministro Prandini l'intenzione di aumentare i limiti di velocità attualmente in vigore differenziandoli inoltre a seconda delle cilindrate;

secondo i dati diffusi da varie fonti ed in particolare dal Ministero dell'interno i limiti più severi di questo ultimo anno hanno contribuito a fare registrare 1.814 morti in meno (—22 per cento), 45.286 feriti in meno (—22 per cento) e 70.412 incidenti in meno (—23 per cento);

da tutte le serie statistiche degli anni passati relative alla incidentalità la velocità risulta esserne la causa principale sia per quanto concerne il numero che per quanto concerne i danni alle persone;

la diminuzione della velocità è indicata dagli organismi scientifici e dalla Comunità europea come uno dei principali fattori che possono concorrere alla riduzione dei consumi di energia ed alla riduzione dell'inquinamento atmosferico;

inoltre la differenziazione dei limiti massimi consentiti, che non esiste in

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

nessun altro paese europeo, renderebbe di fatto impossibile il sistema dei controlli;

impegna il Governo

a stabilire un limite di velocità unico, pari a 120 chilometri orari, per quanto concerne le autostrade e le superstrade ad esse assimilabili, e di 90 chilometri orari per le altre strade, fatti salvi tutti i limiti parziali già oggi in vigore.

(1-00319)

«Testa Enrico, Ridi, Garavini, Angelini Giordano, Boselli, Serafini Massimo, Ronzani, Angeloni, Cicerone, Sapio».

(22 settembre 1989).

Se la Camera lo consente, la discussione di queste mozioni, che concernono lo stesso argomento, formerà oggetto di un unico dibattito.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Rutelli, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00312. Ne ha facoltà.

FRANCESCO RUTELLI. Signor Presidente, signor ministro, onorevole sottosegretario, mi sembra che la materia oggetto del dibattito odierno — alla nostra attenzione grazie ad alcune battaglie e iniziative politiche alle quali mi richiamerò in seguito — sia di grande interesse e di grande importanza, innanzitutto perchè riguarda un tema sul quale è bene che il Parlamento esprima il proprio avviso alla vigilia di decisioni annunciate dal Governo stesso.

Inoltre, l'argomento al nostro esame ci consente di intervenire su una materia che non è solo di natura tecnica — anche se presenta aspetti tecnici di notevole importanza ed interesse — ma che coinvolge l'in-

tera società ed in fondo il costume di un paese industrializzato, alle soglie del 2000.

In Italia il problema dei limiti di velocità riveste particolare importanza poichè siamo tutti ben consapevoli dell'impatto, non solo culturale ma anche economico, che la cultura dell'automobile e gli interessi collegati alla politica del trasporto privato su gomma hanno avuto nell'intero dopoguerra della nostra Repubblica, nonchè dei condizionamenti che questi illeciti interessi hanno esercitato in diversi momenti essenziali per lo sviluppo, e per le sue tendenze strategiche di fondo, dell'economia e della stessa società italiana.

Ecco perchè a mio giudizio la discussione odierna va ben oltre la questione relativa all'opportunità o alla necessità di adottare l'uno o l'altro limite ai fini della migliore salvaguardia della vita umana sulle strade (che per altro rappresenta già di per se stesso un tema di estrema importanza per tutti noi). Ritengo infatti che la discussione di oggi possa rappresentare per la nostra Assemblea una occasione per fare il punto, a dieci anni dal duemila, sul modo di intendere le esigenze connesse ad uno sviluppo che sia ecologicamente compatibile ed umanamente accettabile.

La mozione che mi appresto ad illustrare e stata sottoscritta anche dai colleghi Calderisi, Vesce, Aglietta, Ronchi, Procacci, De Julio, Arnaboldi, Russo Spena e Cipriani. Essa dunque ha raccolto le adesioni di deputati appartenenti a quattro gruppi parlamentari e so che incontra il consenso anche di colleghi di altri gruppi.

La nostra mozione prende atto delle reiterate prese di posizione del ministro dei lavori pubblici, onorevole Prandini, il quale ha varie volte dichiarato (non vorrei trascurare l'«effetto annuncio» di tali atteggiamenti sull'automobilista ignaro): questo è l'ultimo week-end dei 110; questa sarà l'ultima volta che tali assurdi limiti verranno imposti. Mi sembra francamente un atteggiamento non molto responsabile, in quanto è bene annunciare dei provvedimenti soltanto nel momento in cui sono

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

stati adottati, soprattutto se concernono una materia così delicata.

Il presidente della Commissione trasporti, il collega Testa qui presente, pur muovendo da posizioni diverse dalle nostre, ha più volte tentato di ottenere che fosse posta all'ordine del giorno la discussione di una risoluzione predisposta e presentata da alcuni deputati facenti parte della sua Commissione. Anche se — lo ripeto — il collega Testa ha assunto questa iniziativa prendendo le mosse da posizioni differenti da quella che io rappresento, mi sembra comunque molto importante dare al Parlamento il ruolo che gli spetta, affidandogli una decisione su tale materia, in modo che tutti i parlamentari ed i gruppi di questa Assemblea, senza alcuna eccezione, operino un'assunzione di responsabilità.

Il palleggio di responsabilità verificatosi all'interno del Governo durante le ultime settimane è inaccettabile. Abbiamo appreso dalla stampa che si sarebbe registrata una convergenza maggioritaria nel Consiglio dei ministri in merito alla revoca del famoso ed apprezzabile decreto adottato dal precedente ministro dei lavori pubblici, onorevole Ferri; abbiamo altresì appreso che tale decreto verrebbe sostituito da provvedimenti contenenti nuove misure. Ora, ritengo che non si debbano ignorare i risultati che si sono conseguiti con quel decreto; tra l'altro, recenti sondaggi di opinione attestano come esso sia stato apprezzato dagli italiani. Intendo sottolineare questo elemento, perché di solito provvedimenti che inducono restrizioni nell'esercizio di alcuni comportamenti non vengono accolti favorevolmente nel nostro paese. Se fin da subito, e prima ancora di venire a conoscenza delle implicazioni del decreto (il che è avvenuto solo dopo un anno di esperimento), l'opinione pubblica italiana si è trovata d'accordo sul mantenimento degli attuali limiti di velocità (è quanto affermano appunto i sondaggi: che per altro possono sempre essere smentiti), allora ritengo che il Governo dovrebbe riflettere molto attentamente prima di rimuoverli. Ciò significa che evidentemente la gente si rende conto che a

110 o a 130 chilometri orari si può viaggiare con maggiore sicurezza.

È innegabile infatti che il decreto abbia contribuito a tutelare il valore prioritario della vita umana. Basta guardare i dati diffusi dal dipartimento polizia stradale del Ministero dell'interno, dai quali risulta che nell'arco di un anno si sono registrati 1.814 morti in meno (pari al 22 per cento), circa 435 mila feriti in meno e complessivamente oltre 70 mila incidenti in meno. Se pure si vogliono iscrivere questi dati in una tendenza significativa di diminuzione degli incidenti registrata nell'ultimo decennio, non possiamo ignorare la clamorosa accelerazione riscontrata negli ultimi 12 mesi. Coloro i quali volessero proporre di revocare il provvedimento emanato dal ministro Ferri e di imporre il ripristino di limiti di velocità superiori devono innanzitutto confrontarsi con questo dato. In Italia il provvedimento è stato presumibilmente apprezzato dai cittadini e comunque noi siamo in grado di apprezzarlo, alla luce delle valutazioni che ho appena svolto: valutazioni che a mio avviso non sono affatto marginali, ma già da sole sarebbero sufficienti a troncargli ogni argomentazione e a risolvere il problema.

Vi sono molte altre cose che possono essere dette. Io vorrei aggiungere qualche altra considerazione. Innanzitutto, a nome dei firmatari della mozione, vorremmo sottolineare l'importante iniziativa assunta da alcuni militanti (penso in particolare ad Antonio Lalli, del comitato radicale consumatori, che ha anche condotto un digiuno simbolico di valore politico nei confronti del ministro dei lavori pubblici e degli altri interlocutori politici) per evidenziare l'importanza del decreto.

Vorrei ricordare che negli Stati Uniti d'America forse una vera e propria svolta nel rapporto tra il cittadino, le istituzioni ed il potere economico si è registrata ormai parecchi anni fa, quando un avvocato, Ralph Nader, lanciò una grande campagna per la sicurezza della circolazione. Con la sua battaglia legale, politica e civica, egli diede l'avvio negli Stati Uniti ad un grande movimento per la difesa dei consumatori, per la difesa cioè di un sog-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

getto politico diffuso: un soggetto politico che nel nostro paese in fondo non esiste o attraversa, seppure in misura decisamente ancora inadeguata, le forze esistenti, comprese quelle nuove ed alternative. Tutto ciò testimonia l'anelito, la ricerca da parte del cittadino di un miglior funzionamento della macchina amministrativa e in particolare la necessità di acquisire un potere contrattuale, che oggi ancora non ha, nei confronti dello strapotere economico.

La battaglia di Ralph Nader negli Stati Uniti credo possa essere ricollegata alla campagna di opinione pubblica che si sta manifestando per evitare il nuovo innalzamento dei limiti di velocità e le conseguenze che un simile atto certamente porterebbe.

Vorrei evidenziare come tutti i casi di innalzamento dei limiti di velocità che si sono registrati hanno sempre segnato una brusca, visibile impennata nel numero dei morti per incidenti stradali (e penso al passaggio dal limite di 55 a quello di 65 miglia realizzato recentemente negli Stati Uniti d'America).

In queste settimane ci troviamo di fronte ad un invito tassativo rivolto alla Germania dal commissario della CEE per l'ambiente, Ripa di Meana, a fissare limiti di velocità. Abbiamo un limite di velocità medio europeo che è attualmente inferiore a quelli contenuti nel decreto ministeriale Ferri. Vi sono paesi come la Svizzera che recentemente hanno stabilito nuovi limiti, non solo per le conseguenze che velocità eccessive avrebbero nei confronti della sicurezza collettiva, ma anche per ridurre i danni nefasti che la circolazione stradale arreca all'ambiente in termini di inquinamento atmosferico. Ed ancora, vi è la recente vicenda dell'Austria, la vera e propria resistenza che quel paese sta giustamente attuando contro il rischio di essere trasformato in un corridoio per i TIR. Piccoli paesi come la Svizzera e l'Austria si trovano infatti di fronte ai problemi causati dal fatto di essere attraversati velocemente, con conseguenze abbastanza gravi, da torrenti in piena di autoveicoli inquinanti.

Da questo punto di vista, si sono regi-

strate alcune lamentele abbastanza significative a proposito del decreto Ferri da parte, ad esempio, dei responsabili della FAIB, la federazione dei benzinai.

Dopo l'introduzione del limite di velocità di 110 chilometri orari, le vendite di carburante sulla rete autostradale erano infatti diminuite del 25-30 per cento. Devo dire, signor Presidente, che se dobbiamo attenerci a tali dati, dobbiamo salutare con grande soddisfazione anche quest'altra implicazione del decreto Ferri, che vogliamo qui difendere e mantenere.

Infatti, noi siamo un paese che ha una grave carenza energetica e che da molti anni è alla ricerca di una politica di efficienza energetica, oltre che di risparmio. Pertanto un provvedimento come questo, se davvero presenta un impatto così significativo per la riduzione dei consumi in materia energetica, va considerato come una benedizione e non certo come un evento dannoso per la nostra economia e — se volete — per la stessa bilancia dei pagamenti.

Dell'inquinamento ho già detto, ma intendo particolarmente riferirmi alle conseguenze sulla catena alimentare della diffusione del piombo contenuto nella benzina e all'inquinamento acustico, che certamente varia in conseguenza dei limiti di velocità. Pensiamo, ad esempio, alle strade statali — non necessariamente alle autostrade — che attraversano centri abitati: limiti più bassi, al di là di quelli vigenti, troppo spesso non rispettati, ed una generale riduzione della velocità non potrebbero che essere benefici.

Certo, si dirà da parte di alcuni che i limiti di velocità non sono il toccasana per l'insicurezza stradale, per una più efficiente politica dei consumi energetici, per il contenimento dell'inquinamento del nostro ambiente e per — consentitemelo — introdurre nel nostro paese una cultura un po' più europea e un po' più occidentale anche rispetto al mito, al feticcio dell'automobile: e noi siamo, evidentemente, d'accordo.

Devo qui sostenere — come ho già detto in una conferenza stampa di alcuni giorni fa — la mia completa convinzione favore-

vole ad una limitazione della velocità a 130 chilometri orari in autostrada e a 110 nelle strade statali, con ulteriori riduzioni nei giorni festivi. L'ho maturata — mi si consenta la notazione autobiografica — lo scorso anno quando ho avuto l'occasione di prendere un'automobile in affitto negli Stati Uniti e guidare per oltre 2 mila miglia sulle bellissime autostrade della costa occidentale americana...

MAURO DUTTO. Era un'auto elettrica...?!

FRANCESCO RUTELLI. Si trattava di una normale berlina, che ho guidato a 55 miglia all'ora. Ebbene, ho fatto praticamente la conoscenza a San Francisco dei miei compagni di viaggio della macchina accanto e li ho ritrovati, dopo 200-300 miglia, nella località successiva: infatti, civilmente, non si facevano delle gare — visto che non si trattava di un'autopista — ma si camminava, ci si spostava in autostrada da una località ad un'altra!

Devo dire che l'iniziale insofferenza dell'automobilista italiano — modello nel quale anch'io certamente almeno in parte mi riconosco, per estrazione culturale e per l'esperienza di guida maturata in questi anni —, che tenderebbe a «sgattaiolare», a superare e ad accelerare per arrivare prima, è stata felicemente e positivamente sopraffatta, oltre che dalla maggiore efficacia dei controlli della polizia stradale di quel paese, anche da una constatazione che corrisponde ad una convinzione: tutto ciò è molto più civile, cari colleghi, molto più civile ed accettabile e, a nostro avviso, necessario.

Quindi, non si vede una sola ragione per la quale nel nostro paese dovremmo tornare indietro rispetto ad una acquisizione che è stata fatta, che è maturata e che ha indotto gli automobilisti ad essere più attenti, a dispetto delle reiterate dichiarazioni di alcuni ministri che promettevano di revocare i limiti di velocità: e mi si consenta al riguardo di osservare che non si è trattato, certamente, di una grande prova di senso di responsabilità da parte di coloro che ci governano, perchè se vi è una

norma essi dovrebbero innanzitutto farla applicare. Giustamente qualcuno che venga «pizzicato» oggi dalla polizia stradale, magari perchè guida a 111 chilometri orari, avrebbe qualche diritto di mandare la multa da pagare al ministro Prandini, dicendogli: visto che tu mi avevi indotto a superare questi limiti e mi avevi detto, in sostanza, che la norma in vigore era inaccettabile...! Questo potrebbe essere un invito per gli automobilisti «pizzicati» dall'autovelox a mandare almeno la fotocopia della multa al ministro Prandini rimproverandolo così per la sua istigazione se non a delinquere a violare però i limiti. Cosa dichiara infatti il ministro Prandini nelle interviste che rilascia? Dichiara sempre che questi limiti non li rispetta nessuno...

Anche questo, signori rappresentanti del Governo, non mi pare un atteggiamento molto brillante di testimonianza del senso dello Stato. Un ministro della Repubblica si dovrebbe preoccupare di far rispettare certi limiti e non di constatarne la generale violazione, strizzando, in fondo, l'occhio e incoraggiando questa tendenza. D'altronde, non si vede per quale ragione chi non rispetta un limite di velocità di 110 chilometri orari dovrebbe poi — una volta «sbracato» questo fronte — rispettare un ulteriore limite, se l'atteggiamento del Governo è quello di cui sto parlando, di fronte all'opinione pubblica e attraverso i mezzi di comunicazione di massa.

Altro punto sostenuto pervicacemente dal ministro Prandini è che occorre differenziare i limiti di velocità per cilindrata. A nostro avviso si tratta di una indicazione assurda, che contrasta con il buon senso, perchè l'uniformità ormai raggiunta nelle tipologie della scocca e della carrozzeria delle automobili rende estremamente difficile procerere all'identificazione della cilindrata stessa e, conseguentemente, far scattare sanzioni diverse per autoveicoli di cilindrata differenziata.

Cosa dobbiamo dunque concludere? Come dicevo poc'anzi, riteniamo che non tutto possa essere ridotto alla questione dei limiti di velocità. Ciò è verissimo! Infatti, ci troviamo qui, signori rappresentanti del

Governo, per chiedervi quale iniziativa il Governo ritenga di dover assumere per stimolare il Parlamento a dare un proprio contributo, finora non particolarmente rigoroso, per il definitivo varo del nuovo codice della strada. Tutti ricordiamo che il vigente codice stradale fu approvato nel 1959; è passato un trentennio e qualcosa — vivaddio — è cambiato nel nostro paese quanto a modalità di circolazione automobilistica.

Siamo ancora in attesa del decreto di attuazione della norma sul controllo del tasso alcolometrico, previsto nella legge di recepimento della direttiva CEE sulla patente europea. Anche questo ci sembra un obiettivo molto importante perché concerne in particolare alcune deroghe a delle norme di «prudenza» applicate nei confronti di determinate categorie di automobilisti o di guidatori di autotreni o TIR.

In particolare, vorrei segnalare al Ministero dell'interno che un emendamento, che io stesso presentai nel 1986 nel corso dell'esame del decreto sull'autotrasporto, prevedeva la realizzazione entro 4 mesi dalla data di entrata in vigore di quel decreto di un piano straordinario per la sicurezza stradale. Infatti, ciò che abbiamo constatato in questi anni, durante i quali abbiamo seguito dal punto di vista tecnico oltre che civico, politico e da utenti della strada tale materia, è che uno dei grandi problemi con i quali ci dobbiamo misurare è quello della mancanza dei controlli. Il che è tipico della situazione italiana: le leggi si fanno ma non si applicano, perché non esistono deterrenti nei confronti di coloro che non intendono osservarle. Faccio l'esempio della legge Merli in materia di salvaguardia delle acque! Finché i controlli sulle aziende che inquinano le acque superficiali nel nostro paese colpiranno soltanto il 2 per cento dei soggetti interessati, gli industriali, nel calcolo dei costi, dei benefici e dei rischi della loro attività, potranno considerare trascurabile il rischio di vedersi perseguiti.

Lo stesso avviene per quanto riguarda la sicurezza stradale. Nonostante il conseguimento di alcuni recenti progressi, i modi di coordinamento tra i diversi soggetti che

possono e debbono istituzionalmente controllare le norme connesse al codice della strada sono talmente inadeguati che non riusciamo ad eliminare il caos nel quale viviamo. Abbiamo pertanto posti di blocco istituiti dalla guardia di finanza, dalla capitaneria di porto, nonché la facoltà di intervento di autorità particolarissime, come i responsabili o i delegati della società Autostrade. Diciamo in ogni caso che il piano della sicurezza stradale, contenuto nel famoso emendamento prima citato approvato dal Parlamento nel 1986, non è stato mai attuato. In altre parole, il Ministero dell'interno non ha ancora predisposto un piano di coordinamento e di potenziamento dei diversi soggetti adibiti al controllo sulle strade; ed io vorrei conoscerne la ragione e se si ha l'intenzione di realizzarlo.

Vorrei affrontare ora un argomento di rilievo culturale e civico, oltre che politico: il Governo, nel recepire (ma non lo ha ancora fatto) la direttiva comunitaria sulla pubblicità ingannevole, dovrebbe impartire delle precise direttive al riguardo.

Signor ministro Bernini, il suo predecessore Santuz non ha mai risposto ad una interrogazione che ho presentato insieme al collega Calderisi a proposito della pubblicità delle «auto Rambo», nella quale si magnificano le prestazioni illegali di alcune vetture. Infatti nella grande stampa di informazione si leggono inserzioni pubblicitarie ove la prestazione di alcuni autoveicoli viene identificata con la capacità di raggiungere 180 o 190 chilometri all'ora, nonostante che nel nostro paese vigan — e vigevano anche prima dell'entrata in vigore del decreto Ferri — limiti di velocità assai più bassi.

Signori rappresentanti del Governo, anche questo dovrebbe contribuire ad incoraggiare un maggiore civismo e rispetto delle condizioni di sicurezza sulle nostre strade. Ci attendiamo inoltre una serie di precisi annunci e impegni del Governo in ordine alle misure che possano dare garanzia di maggiore sicurezza nella circolazione stradale e sulle quali non mi attardo perché i colleghi presenti sono sufficientemente edotti in materia.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Concludo il mio intervento invitando il Governo a rimettersi innanzi tutto alla valutazione dell'Assemblea e poi a riflettere su una decisione assunta con tanta leggerezza e che riteniamo gravemente irresponsabile. Non vogliamo dirvi, quasi si trattasse di un ammonimento, «se deciderete di innalzare i limiti di velocità tra un anno tireremo le somme», perché non saremmo certamente noi a tirarle, bensì le statistiche che gli organismi ufficiali ci daranno. Nel momento in cui con tanta leggerezza vi apprestate ad innalzare i limiti di velocità, dovrete sapere che centinaia di migliaia di persone hanno quest'anno risentito dei benefici del decreto Ferri. Non ci dobbiamo mai dimenticare, infatti, che tra coloro che subiscono le conseguenze negative della insicurezza sulle strade non ci sono soltanto quanti perdono la vita ed i loro familiari, ma anche decine di migliaia di feriti.

Abbiamo tutti potuto conoscere il caso angoscioso di quel giovane americano che ha chiesto che fosse posto fine alla sua vita, con l'eutanasia; un ragazzo sanissimo che, a causa di un incidente stradale, è costretto a vivere oggi in condizioni drammatiche, senza neanche la forza per respirare. Tutto il mondo ha seguito la vicenda di questo giovane che, dopo aver tanto combattuto per andare avanti in condizioni estremamente dure e difficili, ha ora gettato la spugna. Ma quante migliaia di persone vivono oggi silenziosamente nei caseggiati del nostro paese, senza poter camminare o vedere, sopportando le conseguenze incancellabili di cinque secondi di follia proprie o altrui sulla strada?

Non dico questo a fini terroristici, signor ministro; sarebbe sciocco e irresponsabile. La vita umana e la sicurezza sulle strade è un bene troppo grande perché con leggerezza si possa decidere di abbassare la guardia e dare anche un solo piccolo contributo in una direzione opposta al grande senso di responsabilità che credo debba animare il Parlamento (*Applausi dei deputati del gruppo verde, federalista europeo e di democrazia proletaria*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare

l'onorevole Antonio Testa, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00317.

ANTONIO TESTA. Signor Presidente, onorevole ministro, onorevoli colleghi, non è la prima volta che discutiamo di questo argomento, sul quale tuttavia credo si debbano rimettere i punti e le virgole, dando atto a questo Governo — in particolare al ministro Prandini, che ha preso tale decisione — di aver voluto, prima di assumere un provvedimento amministrativo, sentire il Parlamento (*Commenti del deputato Calderisi*).

Mi chiedo se ci ricordiamo cosa è accaduto l'altra volta (*Interruzione del deputato Mattioli*)... Il precedente provvedimento del luglio dell'anno scorso, infatti, fu assunto dal ministro Ferri nell'ambito dei propri poteri, ma senza sentire alcuno. Passi anche questo; ma quando nel settembre dell'anno scorso, dopo che era intervenuto un rapporto «dialettico» (per non dire una lite) tra il ministro dei trasporti di allora, che era di diverso avviso, ed il ministro del lavoro pubblici, il provvedimento fu rinnovato e modificato, tanto che richiese una mediazione — così si disse — del Presidente del Consiglio dei ministri, non fu sentito nessuno. Quando poi le Commissioni riunite trasporti e lavoro pubblici chiesero di essere informate e di poter in qualche modo discutere, apprezzare, decidere o influenzare le decisioni, si disse che la questione non era politica.

I fatti sono fatti. Un fatto è che oggi il tema è oggetto di una discussione: il che dimostra una sensibilità maggiore di quella manifestata ieri. Un altro fatto, però, è che la Commissione trasporti della Camera dei deputati, che rappresenta tutto il Parlamento, ha approvato a grandissima maggioranza una risoluzione su questa tematica l'8 febbraio di quest'anno e le indicazioni contenute in quel documento di indirizzo politico non sono state attuate.

Non discuto, anzi apprezzo, l'opportunità di una nuova panoramica sulla materia, ma ricordo — e penso che i colleghi dei gruppi radicale, di democrazia proletaria

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

e verde arcobaleno potranno associarsi a me nella valutazione — che il Governo è tenuto ad applicare gli strumenti di indirizzo politico dettati dal Parlamento. Se non li approva, non deve fare come il ministro Ferri, e cioè vantarsi pubblicamente di disattendere l'indicazione del Parlamento e dire «tanto io non la penso così, non mi interessa niente». Se non approva l'indirizzo dettato dal Parlamento, il Governo può porre nuovamente il problema in Assemblea, se non gli basta la Commissione; non deve certo disattendere nei fatti o addirittura ironizzare sulle indicazioni del Parlamento.

Oggi vogliamo ridiscutere tutto, ma, se un'osservazione è consentita, occorre dire che si sarebbero dovuti attuare prima gli indirizzi politici già assunti. Per questo la mozione di cui sono primo firmatario non è altro che la copia integrale della risoluzione a suo tempo votata dalla Commissione trasporti. E voglio sottolineare che chiedo al Governo di attuare tutti i punti contenuti nel documento e non solo quello riguardante la *querelle* della velocità. Abbiamo infatti coscienza del fatto — la avemmo già quando se ne discusse in passato e voglio rilevare che il Parlamento diede un contributo importante — che la sicurezza sulle strade è correlata ad un insieme di provvedimenti.

Se vi è stata una distorsione in questo dibattito essa è consistita nella demonizzazione e nella focalizzazione sull'unico punto dei 110 orari dell'intera problematica della sicurezza, che invece poggia su gambe diverse e persino più importanti. Si pensi alle cinture di sicurezza, che sono uno strumento di limitazione delle conseguenze lesive degli scontri automobilistici, più efficace della fissazione di un limite di velocità che preveda qualche chilometro in più o in meno. Si parla di un contenimento delle conseguenze lesive pari ad una percentuale del 70 per cento quando il conducente ed i passeggeri siano assicurati con cinture di sicurezza: l'abbattimento dell'entità delle lesioni e dei decessi raggiunge quindi il limite dei due terzi.

Ricordo che, dopo l'approvazione della legge n. 111 sulla sicurezza stradale e

sull'introduzione della patente europea, il ministro allora in carica aveva consigliato di procrastinare l'entrata in vigore dell'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza, perché alcune automobili le possedevano ed altre no ed occorreva dar tempo agli utenti di attrezzarsi e all'industria di produrre. La posticipazione dell'entrata in vigore dell'obbligatorietà delle cinture fu dunque dovuta ad indicazioni ministeriali e governative perché il Parlamento avrebbe, al contrario, preferito un'applicazione più immediata ed esecutiva; ebbene, successivamente abbiamo avuto riscontro della possibilità di anticipare l'adozione della norma, tant'è vero che con un provvedimento a stralcio abbiamo deciso in tal senso, modificando quanto previsto in quella legge. Dunque la sensibilità esisteva, ma forse non era corrisposta da chi allora era nell'esecutivo responsabile di questa materia.

Voglio partire da queste considerazioni perché è ricordando la lunga strada percorsa in questo campo e le forti inadempienze che si sono avute che possiamo chiarire a noi stessi quali siano i termini esatti della materia.

Uno dei fenomeni peggiori cui abbiamo assistito è rappresentato dall'uso di parte che viene fatto delle statistiche. Non vi è dubbio che l'uso della strada è pericoloso e che la mobilità su ruote è rischiosa. Non a caso abbiamo impostato la nostra mozione partendo da questo dato e richiamando l'attenzione del Governo sul fatto che non è stata attuata l'idea centrale del piano generale dei trasporti, cioè quella di un contenimento dell'uso delle strade in favore dei trasferimenti su ferrovie e per le vie d'acqua.

Questo alla fine diventa, oltre che un motivo di economia dei trasporti e di tutela ambientale, un modo di rispondere alla crescente domanda di mobilità. In proposito, basta pensare che oggi le autostrade, prima fra tutte l'autostrada del sole, sopportano un traffico sei volte superiore a quello per il quale sono state progettate. Per altro, in tale situazione risulta impossibile rispettare la misura di sicurezza centrale prevista dal codice della strada, che è

quella che impone a ciascun conducente di osservare la distanza di sicurezza dalla vettura che lo precede, anche al fine di prevenire gli altrui atti di negligenza o di imperizia

Ebbene, questa norma non viene rispettata per la semplicissima ragione che le quantità di traffico immesse nella struttura stradale o autostradale sono enormemente superiori a quelle che essa può sopportare, e quindi i veicoli necessariamente viaggiano ad una distanza di sicurezza inferiore a quella che è stabilita dal codice e che è stata riaffermata anche da sentenze della Cassazione. La prima misura, che è la congruità della quantità di traffico, non viene dunque normalmente rispettata, proprio perché c'è una domanda — imprevista, se vogliamo — che supera di gran lunga la portata della struttura.

Abbiamo comunque coscienza che quello della circolazione stradale è un nodo pericoloso e che alla fine, per le ragioni che ho evidenziato, dovremo spostare la mobilità su altri strumenti. Ma qui approfitto della presenza del ministro Prandini per ricordare un'idea centrale del piano generale dei trasporti, cioè il primato del dicastero dei trasporti nella regolamentazione dei flussi di traffico.

È un'assurdità che il decreto che riguarda la velocità, cioè una modalità di svolgimento del flusso veicolare, sia affidato alla competenza del ministro dei lavori pubblici, sia pure con il concerto di quello dei trasporti; così come è assurdo — lo abbiamo già detto, ma vale la pena ripeterlo — che il famoso CIPET, che è stato concepito come l'organo massimo di regolamentazione della politica dei trasporti, sia presieduto dal ministro del bilancio. Il che significa avere una concezione puramente monetaristica e non funzionale della politica dei trasporti. Va riaffermata la centralità del ministro dei trasporti in tutte le questioni che riguardano i trasporti. Il ministro dei lavori pubblici, con tutto l'apprezzamento che possiamo manifestargli, si deve occupare di costruire strutture in grado di favorire il fenomeno dei trasporti; le modalità di svolgimento di tale fenomeno dovrebbero, invece, razio-

nalmente essere di competenza del ministro dei trasporti, così come si evince dallo stesso piano generale.

Nel riaffermare che la strategia politica da perseguire è quella dello spostamento del traffico dalla strada alla rotaia e alle vie d'acqua, rivendico alla risoluzione il merito di tutelare meglio la sicurezza stradale.

Vorrei piuttosto capire il nesso logico del provvedimento che emise il ministro Ferri, il quale stabilì che le macchine di piccola cilindrata potessero correre fino a 130 chilometri all'ora, come quelle di media e di grossa cilindrata, e che tutte le macchine potessero correre di più nei giorni in cui la strada è più pericolosa, cioè quando vi è anche la concorrenza dei TIR, dei camion, che notoriamente sono ingombranti, hanno una velocità diversificata e producono collisioni più violente a causa della loro enorme massa d'urto. In materia basta aprire un trattato qualsiasi, sia dal punto di vista medico-legale sia da quello dello studio della struttura dei trasporti, per avere la riprova di queste considerazioni, che sono elementari e a tutti comprensibili. Siamo in presenza, in sostanza, di un provvedimento che è in sé contraddittorio.

Conosciamo le osservazioni, però vogliamo coerenza. Si è rilevato che negli altri paesi europei non esiste diversificazione tra macchine grandi e macchine piccole; ma in nessun paese europeo esiste differenziazione tra velocità da adottare nei giorni di festa o di parafesta o di lavoro, tant'è che gli stranieri hanno mostrato stupore, meraviglia e forse anche un po' di irritazione quando in Italia hanno trovato tale diversificazione.

È vero che in Europa non c'è differenziazione tra tipi di automobile; però non possiamo ritenerla sbagliata perché non siamo in grado di applicare le sanzioni dal momento che vi sono modelli di auto quasi simili. Equivarrebbe a dire che, pur potendo applicare una regola buona, questo non viene fatto perché non si sa come applicare la relativa sanzione. Prima dobbiamo decidere se la regola è buona, poi vedremo se la sanzione potrà essere appli-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

cata o no. Non discutiamo nel merito in modo improprio! È giusto o non è giusto applicare questa differenziazione? Questo è il problema.

Potrei ironizzare al riguardo. È noto che le statistiche del Ministero dell'interno informano che tutti coloro che sono stati multati per eccesso di velocità indicano poi il nome del nonno come responsabile dell'infrazione. Risulterebbe quindi che in Italia alcuni settantenni e ottantenni sono velocissimi, mentre tutti gli altri vanno pianissimo!

A tale riguardo, vorrei fare presente una condizione propria dell'Italia: è l'unico paese in cui esiste una grande massa di automobili piccole. L'Italia è figlia della civiltà della Topolino. Solo in Italia vi è questa sproporzione: abbiamo una grande quantità di macchine piccole e un certo numero di macchine medie. La nostra storia è fatta così, mentre negli altri paesi il fenomeno è minore e diverso.

Possiamo valutare le cose come meglio crediamo, ma dobbiamo constatare quali sono le nostre condizioni. Mi pare, quindi, che, se dobbiamo introdurre una diversificazione, sia più proporzionato al fine della sicurezza stabilire che le piccole auto debbono procedere ad una velocità leggermente inferiore — perché 20 chilometri all'ora sono una piccola cosa — rispetto alle macchine medie. In tal modo si introduce un elemento che disciplina un fenomeno in atto — l'esistenza di una diversa tipologia — e garantisce un maggior margine di sicurezza, perché consente che le piccole autovetture procedano ad una velocità più contenuta rispetto alle altre.

Passiamo all'uso delle statistiche. Al riguardo si fa un ragionamento inaccettabile: il limite dei 110 ha diminuito gli incidenti, quindi dobbiamo mantenerlo. Non è così, ed io vorrei soffermarmi sulla questione della differenza tra il limite di 110 e quello di 130, anche in relazione agli incidenti in questa fascia. Se stabiliamo il limite di 130, siamo d'accordo che esso non debba essere superato. Non vogliamo lasciare che si corra fino a 180 o a 200 chilometri orari, né vogliamo tornare, signor rappresentante del Governo, alla situa-

zione antecedente al decreto Ferri — situazione che non si ricorda mai — quando i limiti c'erano, leggermente diversificati, ma c'erano. Vi era il limite di 110, quello di 130 e vi era un'autorizzazione per le macchine di cilindrata superiore ai 2.000, mi pare, che potevano arrivare a 140; però nessuno li faceva osservare!

Nella nostra mozione diamo atto che, nel luglio dell'anno scorso, l'introduzione di questo provvedimento portò all'attenzione degli italiani tale questione. Vennero posti sulle strade e sulle autostrade una serie di tutori dell'ordine, che immagino prima si occupassero di altro. La verità è che i limiti esistevano anche in precedenza — ed erano di poco diversi dagli attuali — però nessuno li faceva osservare.

Non siamo d'accordo sull'eventualità di tornare a quei tempi; vogliamo introdurre una diversificazione per ragioni di sicurezza e farla poi osservare. Si tratta di un problema che può essere valutato in molti modi, ma la cui soluzione deve essere guidata dalla ragione e dal buon senso. Non esiste infatti un limite imposto: io non debbo andare sempre a quella determinata velocità, essendo di tutta evidenza che se la strada è intasata e viaggio a 80 o a 100 chilometri all'ora compio un atto pericoloso e creo dei rischi; quando la strada invece è libera e si può correre, come tutti abbiamo constatato, altro che osservanza dei limiti! Prandini ha ragione: non li rispetta nessuno; corriamo — almeno i più prudenti — a 120, 130, 140!

Non è quindi vero che se la strada è libera e si dispone di una macchina media si rispetta sempre quella norma, perché essa è ingiusta e non può essere osservata, perché troppo contraria al comportamento che dovrebbe essere tenuto se si è guidati da un minimo di buon senso. È per questo che nella risoluzione richiamata prospettiamo qualcosa che finora non era previsto, cioè la diversificazione delle sanzioni allo scopo proprio di far rispettare questi limiti. Ci sembra sbagliato che chi possiede una macchina media e viaggia a 131 chilometri orari (o a 111, o a 121) paghi la stessa sanzione di chi corre a 200 o 250 chilometri orari.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Qual è l'attuale quadro punitivo? Se si superano di 10 chilometri orari i limiti consentiti, si è colpiti da una sanzione amministrativa; se la violazione è superiore, la sanzione è più grave e poi, dopo tre violazioni nel quinquennio, si può essere colpiti dalla sospensione della patente. Anche se ciò non è scritto nella risoluzione, nelle nostre intenzioni (così va inteso l'invito al Governo affinché gradui meglio le sanzioni) vi era la elaborazione di una differenziazione — che deve essere tenuta presente dal Governo stesso nell'emanazione del decreto amministrativo in questa materia — allo scopo di creare una terza fascia, diciamo così, comprendente coloro che violano la norma in modo grave, ipotizzando per esempio un superamento di 40 o 50 chilometri del limite consentito.

È infatti una cosa diversa superare di 11 chilometri orari o di 100 il limite; deve essere cioè stigmatizzata la figura del bolide, del «pirata», di colui che va ad alta velocità. È ingiusto che il cittadino che viola una norma in misura minore sia punito come quello che la viola in modo assai maggiore. Se potessi avanzare un suggerimento, consiglierei di far sì che alla violazione grave corrisponda una sanzione altrettanto grave, non solo dal punto di vista economico, ma anche con riflessi sull'uso della patente, senza aspettare cioè che siano compiute tre violazioni per procedere al suo ritiro. Solo in questo caso coloro che prendono le strade per piste veloci potranno essere tratti dal comportarsi in un determinato modo. Per ottenere tale scopo è importante sia l'entità della pena amministrativa, sia soprattutto il timore di vedersi ritirata l'autorizzazione alla guida.

Chiediamo pertanto al Governo di applicare maggiore severità nei confronti delle violazioni più gravi. Oggi si pone una questione di giustizia soprattutto per quanto riguarda l'entità della violazione, questione che non è stata sinora sufficientemente tenuta in considerazione. I punti ai quali abbiamo fatto riferimento nella risoluzione sono parecchi: fra essi ricordo solo quello relativo alla manutenzione.

Siamo l'unico paese d'Europa che ef-

fettua la revisione dei veicoli dopo dieci anni, mentre la media — parliamo di ciò, visto che siamo in una stagione di medie — è quinquennale per la prima revisione e annuale per le successive. Forniamo anche una indicazione pratica: poiché conosciamo i soggetti che dovrebbero effettuare la manutenzione e siamo consapevoli dello stato nel quale si trova la motorizzazione civile (per cui la revisione attualmente è una specie di finta), abbiamo previsto in un progetto di legge — che richiamiamo anche in questa sede — l'introduzione di una specie di albo, comprendente coloro che possono certificare l'avvenuta manutenzione assumendosene la responsabilità, ma sotto il diretto controllo dal ministero. Occorre fare in modo, in altre parole, che le revisioni vengano realmente effettuate; se aspettiamo la riforma della motorizzazione civile ed il verificarsi delle condizioni per cui le revisioni potranno operarsi con tutti i crismi sull'intero territorio nazionale, questo settore resterà fuori dalla nuova disciplina.

Si tratta di questioni che investono sia la sicurezza sia l'inquinamento, poiché nulla inquina di più di certi scarichi dei quali talvolta siamo vittime e che sono prodotti da quei veicoli che non hanno rispettato le regole di manutenzione; ecco dunque che la scarsa manutenzione produce effetti — lo ripeto — sia sulla sicurezza sia sull'inquinamento.

Anch'io desidero ricordare il problema delle prove alcolometriche, in merito alle quali il Governo è inadempiente, e lo abbiamo sottolineato più volte.

Sulla base di quanto disposto dalla legge n. 111, se non erro entro agosto dell'anno scorso il Governo avrebbe dovuto emettere un provvedimento al riguardo; ma non se ne è fatto nulla, anzitutto perché il Ministero della sanità ha pensato per troppo tempo al decreto che il ministro dei trasporti avrebbe dovuto emettere di concerto con i colleghi dei lavori pubblici, della sanità e dell'interno. A furia di pensarci non s'è partorito niente, e si sostiene che la difficoltà risieda nella scelta del meccanismo di controllo da adottare.

Io credo sia il caso di scegliere il mecca-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

nismo più semplice ed in uso negli altri paesi (il palloncino), anche se non è certo che possa fornire risposte sicure; non operare alcuna scelta non è infatti una soluzione valida e pone il Governo in uno stato di mora, di inadempimento. Non si possono approvare leggi e stabilire i tempi della loro attuazione per poi non applicarle facendo finta di nulla! Il Governo è al riguardo assolutamente inadempiente, ed invito il ministro competente ad assumere un provvedimento preciso; lo prego però di adottare un meccanismo di controllo che non sia solo a disposizione dei tutori dell'ordine, ed in particolare della polizia, ma sia in commercio, affinché il cittadino possa autocontrollarsi. In tal modo, ognuno di noi potrà sapere in anticipo se può partire o meno, se corre il rischio di essere trattenuto a causa dell'ebbrezza alcolica, se può trovare un poliziotto che sostenga l'inopportunità di guidare. Occorre pertanto un meccanismo semplice, che sia venduto nei negozi e senza esclusioni: è sull'autodisciplina che occorre puntare, non su norme particolari! Non bisogna essere disciplinati solo per la paura di un poliziotto! La sicurezza riguarda noi stessi, chi viaggia con noi, ma anche gli altri; non possiamo pertanto ritenere che ci si debba fermare ad un semaforo rosso solo perché c'è un vigile: occorre fermarsi perché è pericoloso passare.

Sotto questo profilo desidero richiamare l'attenzione del Governo su un altro passo della risoluzione richiamata nella mozione, che non richiede particolari spese ma che è altrettanto importante: l'esecutivo dovrebbe farsi promotore di un'educazione per la sicurezza stradale, da impartire nelle scuole ed utilizzando i *mass media*. Attualmente non esiste una sola trasmissione della RAI-TV che tratti questo tema, che impartisca cioè al ragazzo, al giovane, agli utenti della strada utili insegnamenti!

Sappiamo bene che molti incidenti si verificano soprattutto nell'età giovanile per mancanza di percezione della pericolosità; sappiamo bene che la maggior parte degli incidenti non avviene, contraria-

mente a quanto normalmente si pensa, nelle strade in cui il flusso di veicoli è regolare; gli incidenti si verificano di più nelle aree urbane, in cui le strade si intersecano, sono frequentemente attraversate e dalle quali improvvisamente può uscire qualche veicolo senza che vi sia in precedenza la possibilità di accorgersene. Nelle aree urbane (nei paesi e nelle città) si intersecano i percorsi degli automobilisti: sono quindi indispensabili educazione e coscienza; ma il Governo non ha fatto nulla al riguardo.

Se oltre alle dichiarazioni pubbliche ed alle interviste si fosse fatta maggiore attenzione per fornire al cittadino le giuste dimensioni del problema, credo che avremmo conseguito risultati più rilevanti.

La normativa della legge n. 111 è stata modificata con l'introduzione dell'obbligatorietà delle cinture di sicurezza; al riguardo, in quest'aula si sono svolti importanti dibattiti; ed era stata anche prospettata l'opportunità di esentare gli automobilisti dall'uso delle cinture di sicurezza nelle aree urbane. A tale riguardo alcuni rappresentanti del Governo rilasciarono dichiarazioni d'apertura ad una simile ipotesi, ma io li inviterei a desistere: è utile che la legge resti così com'è.

Ci rendiamo conto che è un fastidio per il cittadino usare costantemente le cinture di sicurezza e che vi possono essere zone d'ombra, per così dire, in cui è possibile che si verifichino degli abusi nel far rispettare la legge. Infatti, se arrivando con la macchina dinanzi al mio garage chiuso, mi fermo per aprirlo e poi risalgo in macchina senza allacciare nuovamente la cintura di sicurezza, in quel momento un vigile potrebbe punirmi; è evidente che si tratterebbe di un'applicazione incongrua della legge. Noi però ci siamo opposti e ci opponiamo ad un lungo elenco di esenzioni, perché temiamo che si possa svalutare il merito del problema, l'uso stesso delle cinture.

Ci siamo opposti anche al fatto che le forze dell'ordine — a meno che non si tratti di casi di emergenza — non utilizzino le cinture di sicurezza, poiché esse dovreb-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

bero dare per prime l'esempio agli altri. È vero che, diversamente da altri paesi d'Europa e del mondo, noi non siamo stati mai abituati ad indossarle, ma è ora che ci adeguiamo. Eventualmente poi, tra un anno o due, dopo aver sperimentato questa normativa, nell'ambito di una riflessione più ampia a livello europeo, potremo forse apportarvi qualche modifica, poiché non esiste alcuna legge assoluta né un valore ideologico assoluto su questa materia.

Tuttavia, in questo momento, è necessario sforzarsi per non suscitare speranze di modifica, bensì per accettare la situazione attuale.

PRESIDENTE. Onorevole Testa, il tempo a sua disposizione è terminato.

ANTONIO TESTA. Concludo, signor Presidente. A questo punto chiedo che il Governo ribadisca l'osservanza di quella normativa, innanzitutto per ragioni di sicurezza. Ed insisto proprio sulla necessità dell'applicazione di tutti i punti concernenti la sicurezza, in parte esposti nel mio intervento e in parte contenuti nella risoluzione alla quale ho fatto riferimento nella mia mozione.

Infatti l'errore più grande che si è compiuto in tutta questa vicenda è stato quello di usare il limite di velocità di 110 per altri fini e non per il fondamentale motivo della sicurezza. Per questa ragione chiediamo che il decreto-legge venga modificato nel senso indicato dalla risoluzione (e mi sembra che ciò sia possibile, sulla base — almeno per quanto ne siamo a conoscenza — di un esame pregiudiziale del Consiglio dei ministri) approvata in Commissione e richiamata nella mia mozione n. 1-00317.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Donati, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00318. Ne ha facoltà.

Onorevole Donati, deve parlare dal suo posto, come del resto prescrive anche il regolamento, perché altrimenti il microfono non funziona!

ANNA DONATI. Signor Presidente, vorrei innanzitutto dire all'onorevole Testa, presi-

dente della Commissione trasporti, della quale sono componente, che nel corso di tutta la vicenda relativa alla riduzione dei limiti di velocità sono state utilizzate in Parlamento procedure sì corrette e regolamentari, ma senza dubbio anche contraddittorie. Questo non tanto perché il fine giustifica i mezzi, quanto perché pensiamo che di fronte alla determinazione del ministro dei lavori pubblici Prandini resti un unico gesto da compiere e cioè quello di verificare soggettivamente la volontà di tutti i deputati nei confronti di questo problema.

È questo il motivo per il quale abbiamo deciso di portare all'attenzione dell'aula la questione dei limiti di velocità. La nostra Assemblea, infatti, non si è mai espressa nella sua interezza su questa materia.

Il ministro Ferri — come ricordava l'onorevole Testa — nella sua facoltà di modificare i limiti di velocità non si trovò solo, in quanto anche l'associazione ambientalista Lega per l'ambiente propose la sperimentazione estiva. Tuttavia, lo scorso settembre questa sperimentazione — che per altro dette ottimi risultati — fu seguita da una serie di polemiche all'interno delle Commissioni. Si diceva che il ministro Ferri aveva esagerato nel modificare i limiti di velocità, ricorrendo inoltre a strumenti amministrativi (che per altro possono essere utilizzati tuttora anche dall'attuale ministro Prandini). A quel punto — lo ricordo perfettamente — il ministro Ferri si oppose in Commissione alla votazione (altra sua facoltà) perché credeva molto nel limite dei 110 chilometri orari. Quando si giunse in Assemblea (in un'aula vuota come quella di oggi) per una serie di situazioni paradossali legate alle risoluzioni, alla mancanza del numero legale e alle relative verifiche, non si riuscì mai a votare su tale materia, o meglio (il collega Testa potrà confermarlo) la maggioranza non riuscì a far approvare la sua proposta consistente nei limiti differenziati per cilindrata. Il dibattito si riaprì nuovamente in Commissione trasporti e, approfondendo tutto il mio impegno, cercai di servirmi di tutti i mezzi a mia disposizione per convincere i colleghi a discutere del problema ancora una volta...

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

ANTONIO TESTA. Si parlava di media europea.

ANNA DONATI. Sì, si parlava di media europea ed ognuno aveva la sua opinione in merito.

Finalmente una mattina, con piglio decisionista, si giunse al voto. Ricordo perfettamente di aver chiesto ai colleghi del gruppo comunista (che mi sembravano un po' più sensibili al problema) di sottoscrivere, almeno con tre firme, la richiesta di verifica del numero legale, che di fatto mancava. Mi fu risposto di no, con la motivazione che era ora che la telenovela sui limiti di velocità si concludesse perché il Parlamento (la Commissione trasporti, in particolare) aveva ben altre cose da fare...! Così, una bella mattina si votò ma — presidente Testa, la prego di ascoltarmi, perché non concordo con lei sul fatto che quel voto avvenne a grande maggioranza — eravamo presenti al massimo in 15 e la risoluzione, che voi ora riproponete, fu approvata con uno scarto di 9 voti a 6.

Credo dunque che a questo punto sia giusto verificare direttamente in Assemblea quale sia la volontà del Parlamento su tale problema. Non nego che se avessi potuto avrei evitato questo confronto, perché purtroppo so bene (e lo verifico mercoledì sera) che i miei colleghi sono senza dubbio stimolati alla velocità ed hanno senz'altro auto di grossa cilindrata. Purtroppo per loro, però, nel nostro Parlamento sono presenti poche donne e tutti i sondaggi hanno dimostrato che sono proprio le donne le più favorevoli ad una riduzione dei limiti di velocità. Ancora una volta viene penalizzato un atteggiamento più ragionevole e più consono alla opinione della maggior parte dei cittadini! Sono tutti fattori che mi fanno ben poco sperare che si conseguiranno i risultati che vorrei.

Devo inoltre rilevare con insoddisfazione di non aver mai visto la Commissione trasporti così seriamente impegnata a chiedere al Governo di rispettare altre mozioni e risoluzioni votate da questo Parlamento; vi è invece una determinazione davvero strana rispetto al problema dei

limiti di velocità. Voglio ricordare una vicenda che riguarda in modo particolare la Commissione di cui faccio parte.

Lo scorso anno, mi sembra in maggio o forse in giugno, fu votata una risoluzione diretta al riequilibrio e al miglior coordinamento del sistema dei trasporti, al fine di evitare anche i blocchi dei TIR (che si verificheranno di nuovo nei prossimi mesi quando, il 1 dicembre, l'Austria vieterà il transito notturno ai mezzi autoarticolati). Ebbene, non ho riscontrato alcuna determinazione nel richiedere l'attuazione di quella risoluzione, che concerne poi il dato strutturale del problema dei trasporti in Italia.

Ritengo, inoltre, che dobbiate mettervi d'accordo su un altro punto sul quale assumete continuamente posizioni contraddittorie. In precedenza si è affermato che quando la strada è libera si può correre; eppure all'interno di questo Parlamento sostenete di continuo (seppure contemplando soluzioni diverse, concordo su questo) che in realtà si registra ovunque un intasamento spaventoso di traffico. Per quanto riguarda le soluzioni da dare a tale problema, mentre noi proponiamo di incentivare i trasporti pubblici e le ferrovie, altri consigliano di aumentare le strade e le autostrade. Come si possono chiedere più strade e più autostrade per rendere scorrevole il traffico e per evitare gli intasamenti nei centri urbani, sulle strade statali di lunga percorrenza e sulle autostrade; come si possono chiedere le terze corsie, le camionali, le tangenziali, le complanari e dire contemporaneamente che in fondo quando si può si deve correre?

La realtà è che noi abbiamo problemi di viabilità gravissimi. La vicenda dei TIR sulla statale Adriatica è esemplare: se non vi fosse alcuna regolamentazione, passerebbe sotto le case un TIR ogni 20 secondi (e cioè tre TIR al minuto)! E ciò vale per centinaia di comuni.

A cosa serve allora impuntarsi sulla questione dei limiti di velocità?

Veniamo poi alla questione dei limiti di velocità differenziati per giornate. Si afferma — ed io concordo — che essi non esistono in nessun altro paese europeo; ma

lo stesso si può dire (ribadisco quanto già sottolineato dal presidente Testa) per i limiti differenziati per cilindrata. Se siamo d'accordo su ciò, e se tutti invochiamo il 1992 e l'omogeneità che ne dovrà seguire, perché allora ci accingiamo ad adottare una soluzione che non ha alcun precedente in nessun altro paese europeo? Dopo aver fatto un errore, vogliamo forse persistere nello sbagliare?

È per questo che noi abbiamo presentato una mozione che in maniera caparbia e senz'altro perdente ripropone il limite di velocità di 110 chilometri orari uguale per tutti, tutti i giorni. Credo che sia questo l'unico modo giusto di affrontare il problema.

Ella, presidente Testa, ricordava poc'anzi l'impossibilità di effettuare i controlli e affermava che non possiamo emanare delle norme se poi è impossibile controllarne il rispetto. Ma lei sa perfettamente che quello dei controlli è un problema grave già oggi. In realtà, infatti, i controlli sono scarsi. Credo sia capitato a chiunque la scorsa estate di non incontrare neanche una pattuglia della polizia stradale per molti chilometri. Per quanto mi riguarda, ad esempio, su mille chilometri di percorrenza non ne ho incontrata nessuna; e molti veicoli superavano decisamente i 110 chilometri orari.

E noi vogliamo rendere ancora più problematico il nostro sistema dei controlli introducendo i limiti differenziati per cilindrata?

Vorrei fare un'altra considerazione. Non dobbiamo andare più veloci, dobbiamo invece andare verso una riduzione complessiva della velocità; dobbiamo consumare di meno, dobbiamo ridurre il traffico. Un sistema di limiti di velocità differenziati per cilindrata è un incentivo ad acquistare macchine più potenti. In una fase in cui la coscienza ecologica sembra nascere in tutti i partiti (non soltanto — per carità! — tra i verdi) bisogna fare in modo che vi siano minore produzione di inquinanti, minori emissioni dannose nell'atmosfera, meno rumore, un consumo energetico più ridotto. Più velocità equivale invece ad incrementare gli spre-

chi. E si tratta di una direzione sbagliata. Vorrei sottolineare il fatto che quando si ha una combustione del tipo di quella che avviene nel motore a scoppio, un terzo delle sostanze utilizzate finisce in emissioni atmosferiche ed un terzo si trasforma in ossidi, in piombo e in tutte le altre sostanze che poi danno origine a guasti irreparabili. E queste emissioni inquinanti nelle strade extraurbane non sono affatto monitorate e lo sono scarsamente, purtroppo, nelle aree urbane. Tutto ciò provoca i problemi di rumorosità e di inquinamento atmosferico di cui soffrono tutte le nostre città e Roma in particolare, che ne è un esempio palese.

La questione deve anche essere esaminata dal punto di vista dei costi sanitari. La sperimentazione estiva dell'anno scorso, con la riduzione del limite di velocità a 110 chilometri orari, secondo i dati resi noti dall'ISPES, portò ad un risparmio sanitario pari a 400 miliardi di lire, grazie al minor numero di incidenti verificatisi e al conseguente minor numero di morti e feriti.

Allora non si tratta soltanto di una misura di salvaguardia della salute e della vita, ma anche, in maniera indiretta, di un effetto positivo sui nostri problemi di finanza pubblica. I costi della sanità, infatti — un settore nel quale pure vorremo operare tagli sostanziosi nella prossima legge finanziaria — sono crescenti, perché crescenti sono, ad esempio, le emissioni in atmosfera e troppo alto è il numero delle persone che ancora muoiono o hanno incidenti lungo le strade.

Tutti questi motivi ovviamente mi fanno pensare che è un errore incaponirsi sulla vicenda dei limiti di velocità. Anch'io ho presentato una mozione che ripropone quello che volgarmente in Commissione chiamiamo il «pacchetto sicurezza», una serie di misure tra le quali quella dei limiti di velocità, anche se nessuno sostiene che da soli questi possano risolvere un problema così complesso.

A questo punto mi pongo una domanda. Abbiamo adottato due provvedimenti positivi, la fissazione dei limiti di velocità e l'introduzione dell'obbligo delle cinture di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

sicurezza. I risultati si sono dimostrati — anche se lentamente, troppo lentamente — positivi. Perché allora vogliamo andare a modificare proprio uno di questi due fattori, che hanno dato risultati positivi? Intervendiamo su tutti gli altri elementi, dalla revisione dei mezzi alle modalità che possono permettere maggiore sicurezza sulle strade; verificiamo che cosa succede; e solo allora potremo discutere — sarò disponibile anch'io a farlo — sul parametro dei limiti di velocità. Ma, ripeto, incaporrarsi su di essi in queste condizioni, con oltre 5 mila morti all'anno, costituisce un grave errore, una dimostrazione di irresponsabilità che purtroppo — sono molto pessimista — questa Camera sta per dare ai cittadini su questo problema.

Non voglio continuare a lungo perché è circa un anno che si svolgono dibattiti in materia e credo siano piuttosto chiare le nostre posizioni. Voglio però concludere segnalando che avrei preferito, anche per la caparbia con cui la stampa ha parlato della questione, che fosse presente oggi in aula il ministro dei lavori pubblici Prandini.

Spero che il ministro dei trasporti si faccia portavoce presso di lui del confronto che si svolge in Parlamento, un confronto al quale egli non deve negarsi, come mi sembra che la sua assenza oggi voglia indicare. Anche se si tratta di una materia sulla quale i due ministri devono decidere di concerto, infatti, sappiamo bene che è il ministro Prandini che ha deciso, sentito chi gli pareva, di modificare l'attuale situazione.

Solo l'anno scorso, in occasione di una divergenza profonda all'interno del Consiglio dei ministri, si addivenne ad una specie di mediazione tra i due ministri. Secondo le leggi, però, sarà il ministro Prandini che eventualmente predisporrà il nuovo decreto sui limiti di velocità.

Questa sua assenza mi sembra grave. Io avrei voluto chiedergli perché insista tanto su questo aspetto e non ci proponga invece misure credibili e complessive rispetto alla questione della sicurezza. Evidentemente la velocità fa ancora parte di quei miti che ci vengono dal passato, quei miti di pro-

gresso che derivano anche dal futurismo e da Marinetti: un desiderio di correre verso il futuro più in fretta; ma forse si tratta di una corsa verso l'abisso.

Questo Parlamento non vuole assumersi responsabilità; e invece, al di là dei nostri bisogni e delle nostre vocazioni soggettive in fatto di velocità, abbiamo il dovere di porci responsabilmente di fronte ai problemi concreti del paese, senza lasciarci coinvolgere dai nostri desideri e dalle nostre pulsioni.

Voglio concludere il mio intervento segnalando un'altra proposta che abbiamo avanzato e che riguarda la vicenda dei TIR. Approfitto di questa occasione — sono sincera — perché è presente qui in aula il ministro dei trasporti, che ha seguito la vicenda. In Commissione ebbi occasione di esprimere solidarietà al ministro dei trasporti austriaco, ma veramente ne aveva bisogno anche lei, visto che la vicenda era dura e che continuerà ad esserlo. E penso che lei ne sia perfettamente consapevole.

Abbiamo presentato una proposta di legge perché anche in Italia, come in Austria, si arrivi al divieto di transito notturno dei TIR. Come lei ben sa, i tempi parlamentari di esame di una legge sono lunghissimi. Ci attende la discussione della legge finanziaria e il calendario dei nostri lavori è già pieno, così che probabilmente nemmeno per il 1° dicembre potrà essere inserita all'ordine del giorno questa proposta.

Mi riferisco in ogni caso ad una facoltà che spetta al ministro dei lavori pubblici, che del resto se ne è avvalso per i giorni festivi e per il sabato. Parlo della facoltà di introdurre limiti eccezionali per motivi di sicurezza e di salute.

La prego pertanto, signor ministro dei trasporti, di pensarci seriamente, perché anche lei non debba poi ritrovarsi, il prossimo 1° dicembre, con un nuovo blocco dei TIR; un blocco garantito, al quale peraltro credo se ne aggiungerebbe un altro, dei verdi, per non lasciarli passare.

Occorre cominciare a riflettere non solo sulla necessità di ridurre e modificare il nostro sistema dei trasporti, ma anche su

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

quella di predisporre misure concrete ed immediate di sollievo per quelle popolazioni che si vedono transitare sotto casa, ogni notte, 3 mila TIR.

In conclusione, la invito a riflettere su questa proposta, sperando che anche lei se ne faccia portavoce in anticipo, senza aspettare il prossimo 1° dicembre, quando ci troveremo di nuovo nel pieno del conflitto con gli autotrasportatori. Li inviti a discutere, perché si tratta di un problema che riguarda anche la loro salute e la loro sicurezza.

Ritengo che il divieto di transito notturno sarebbe un altro modo per ottenere maggiore sicurezza sulle nostre strade. Si tratta di una misura concreta, che si muove nella direzione opposta a quella nella quale questa Camera e questa maggioranza stanno per incamminarsi con il voto di mercoledì. (*Applausi dei deputati del gruppo verde*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ridi, che illustrerà anche la mozione Testa Enrico n. 1-00319, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

SILVANO RIDI. Signor Presidente, prima di entrare nel merito vorrei fare una considerazione. La Camera, con la discussione sulle mozioni all'ordine del giorno, affronta una questione che, come hanno ricordato i colleghi, è complessa e assai delicata.

Affrontiamo tale tema avendo alle spalle un importante dibattito svoltosi presso le Commissioni congiunte. Lo facciamo sapendo che qualche ora fa il Governo ha annunciato un determinato provvedimento. Se dovessero dimostrarsi vere le informazioni trapelate in proposito dai *mass media*, c'è da dire che le indicazioni emerse dalle precedenti discussioni, comprese quelle testé in corso, sarebbero scivolte, direi, come acqua sul vetro.

Questo ripropone un problema assai delicato: l'efficacia e l'incidenza dell'azione del Parlamento sugli atti del Governo e sui comportamenti della sua amministrazione.

Signor Presidente, a proposito di auto-

centrismo dichiaro che il gruppo comunista non si ritiene autocentrato per quanto riguarda la questione dei limiti di velocità. Essa dovrebbe essere trattata più propriamente dall'istituzione parlamentare, verso la quale nutriamo un profondo rispetto.

Di fronte al vero e proprio massacro in atto sulle strade del nostro paese, come dimostrano le statistiche (e vorrei dire anche nei cieli, viste le tragedie verificatesi in questi ultimi mesi), la grande istituzione parlamentare non può certo appiattirsi e squalificarsi su provvedimenti di facciata, quando formalmente è investita di questioni rilevanti. Così è quella che attiene all'innalzamento della soglia di sicurezza al fine di difendere il bene più prezioso dei cittadini e dell'umanità: la vita.

Il senso della proposta contenuta nella nostra mozione è quello di dichiarare (e lo ribadiamo qui) una disponibilità, in linea di principio, a rivedere anche il limite massimo di velocità introdotto dal decreto Ferri. Ciò non significa assolutamente (come da qualche parte maliziosamente o scioccamente si è tentato di attribuirci), disponibilità ad abbassare la soglia di sicurezza. Non si tratta di un gioco di parole, né questa nostra affermazione è ambigua.

Se è vero, come è vero, che l'alto numero di incidenti sulle strade è la risultante di una molteplicità di fattori, tra i quali la velocità ha senza dubbio grande rilevanza, è altrettanto vero (e nessuno dovrebbe aver dubbi in proposito) che i buoni risultati in termini di riduzione degli incidenti, dei feriti, dei consumi energetici, delle spese sanitarie per l'assistenza alle vittime, cioè tutto ciò che di positivo viene attribuito alla fissazione del limite massimo a 110 chilometri all'ora, derivano non tanto della fissazione del limite in sé, onorevole Rutelli, ma piuttosto da quella felice ed opportuna concomitanza di misure che hanno accompagnato la fissazione del limite massimo a 110 chilometri.

La sostenuta campagna messa in atto dai *mass media*, la decisione di spostare dagli uffici alla strada consistenti nuclei di agenti delle diverse forze dell'ordine, l'introduzione di sofisticate apparecchiature

fotografiche, la consistenza delle sanzioni, ebbene tutte queste misure hanno agito da formidabile deterrente, tanto da indurre la maggioranza degli utenti a ritenere più conveniente e salutare alzare il piede dall'acceleratore per non incorrere nelle sanzioni previste.

Non frequento le strade della California, ma percorsi più... casarecci; e ogni giorno noto centinaia e centinaia di veicoli sulla cui parte posteriore è ben visibile un adesivo con stampigliata la cifra 60, che indica il limite massimo di velocità che tali mezzi dovrebbero raggiungere. Non ho mai visto nessuno, però, che lo abbia fatto rispettare.

Il limite di velocità, dunque, rappresenta una misura alla quale si deve giungere; essa però dev'essere accompagnata non solo dal pacchetto di proposte pensate ed elaborate nel dibattito svolto nelle Commissioni, ma anche da una precisa volontà politica, che oggi non esiste.

Parlare di innalzamento della soglia di sicurezza oggi significa, onorevoli colleghi, volontà politica di rifarsi agli indirizzi del piano generale dei trasporti, a partire dall'istituzione del CIPET, presidente Testa. Sono quattro anni che essa viene annunciata, e si continua ad affermare che il suo insediamento è prossimo. Ma cosa si è fatto rispetto al riparto modale, allo sviluppo del trasporto su ferro e delle vie d'acqua, all'intermodalità e a tutti gli indirizzi che il piano generale dei trasporti fissava con estrema decisione alla luce della proiezione di un prevedibile incremento della domanda di traffico?

La volontà politica di attuare questi indirizzi — fissati in una legge dello Stato — non esiste. Al contrario, nella legge finanziaria di quest'anno discuteremo dei tagli al sistema ferroviario e ad opere già finanziate dal piano integrativo.

Il problema, però, non è solo questo. Nel comparto dei trasporti, come ha denunciato il presidente della Commissione trasporti, onorevole Antonio Testa, sussiste una anacronistica ed inestricabile sovrapposizione e suddivisione di competenze tra i diversi dicasteri, sovrapposizione che ostacola ed anzi rende impossibile l'eser-

cizio di un'azione organica di controllo e di governo dei provvedimenti e delle misure necessarie. Non solo non si procede nel piano dei trasporti, ma vi è una gestione delle misure e dei provvedimenti che non ha governo né direzione, e nella quale ciascuno, rispetto alle proprie competenze ed ai propri doveri, oppone difficoltà di personale, di organico, insufficienza di direttive o di raccordo con il potere politico.

In questa situazione, parlare di riduzione dei limiti senza rimuovere le difficoltà che sono state denunciate — hanno ragione i colleghi — servirebbe a ben poco. La nostra disponibilità a rivisitare i limiti va interpretata — lo ribadiamo — in un contesto di misure dirette ad affrontare le questioni poste nelle risoluzioni esaminate in Commissione.

Vi sono le questioni attinenti all'informazione ed all'orientamento dell'utenza, a partire da quanto deve essere fatto in tal senso nelle scuole. Vi è il problema del controllo del parco automobilistico circolante, in quanto non è vero, presidente Testa, che le revisioni vengano effettuate ogni dieci anni, perché gli ispettorati della motorizzazione civile rilasciano un documento che consente mesi di rinvio. È inoltre necessario riformare l'intera organizzazione preposta ai controlli.

Senza l'introduzione di questo pacchetto di misure, che deve arrivare ad intervenire in quelle situazioni che statisticamente sono individuate come le più pericolose e in quei luoghi dove gli incidenti si svolgono con maggiore frequenza, senza la programmazione delle misure necessarie in tema di vigilanza, di controllo e, se necessario, di repressione è inutile illudersi che il limite dei 110 — ove fosse mantenuto — sia capace di garantire una sufficiente soglia di sicurezza.

La nostra mozione contiene la proposta del limite a 120 chilometri orari, ma desidero rilevare che essa ha un senso se inserita nel quadro dei provvedimenti che ho richiamato. Il ministro Ferri ci disse in proposito che se ne sarebbe potuto discutere entro tempi brevissimi in quest'aula, in quanto non soltanto gli esperti avevano messo a punto il pacchetto di interventi

per la sicurezza (la cornice di provvedimenti da assumere contestualmente alla fissazione dei limiti di velocità), ma era anche assai prossima la riforma del codice della strada. I fatti però ci dicono che anche in questo caso si è trattato di affidamenti che non hanno trovato coerente traduzione in pratica.

Abbiamo indicato come praticabile il limite dei 120 chilometri orari non tanto per banali finalità di mediazione tra opposti schieramenti (quello favorevole ai 130 orari determinatosi in Commissione, al quale non abbiamo aderito, pur condividendo la restante parte della mozione, che è anche frutto del nostro contributo, e quello favorevole ai 110 orari), ma per il fatto che il tetto da noi indicato rappresenta tuttora l'orientamento prevalente nel contesto europeo. Come indica la mozione degli amici radicali, la media europea è di 119 chilometri orari (l'Inghilterra prevede il limite di 75 miglia orari, pari a circa 115 chilometri, mentre la Germania adotta in materia criteri elastici). Ci pare pertanto ragionevole che, dovendo fissare limiti massimi di velocità che valgano per tutti i giorni della settimana e per ogni mese dell'anno, si scelga una misura che non superi eccessivamente la soglia di sicurezza fino ad ora individuata nei 110 orari. Dieci chilometri orari in più rappresentano una proposta razionale, che non cancellerà i risultati conseguiti in materia di sicurezza. Al tempo stesso ci pare che l'indicazione dei 120 chilometri l'ora, oltre ad avere la caratteristica di non sfondare la soglia di sicurezza, sia la più vicina a raccordarsi, in un futuro che ci auguriamo non lontano, con una normativa valida per tutti i paesi della comunità europea.

Sono queste, dunque, le ragioni che ci inducono a sostenere l'indicazione dei 120 chilometri l'ora. Auspichiamo che possa manifestarsi una coerente volontà politica, necessaria a porre in essere gli interventi che devono essere effettuati per modernizzare e rendere, come dire, più produttivo il sistema dei trasporti, sulla linea degli obiettivi che il piano generale dei trasporti ha indicato all'azione del Governo e ai comportamenti della pubblica ammini-

strazione; che possa realizzarsi una maggiore efficienza della pubblica amministrazione, che forse presuppone la riforma della direzione generale della motorizzazione civile (anche questa da tempo promessa dai vari ministri *pro tempore*); che abbiano luogo interventi operativi per ricomporre le competenze sparse nei vari centri di spesa e nei vari dicasteri, così da realizzare, in termini di infrastrutture e di governo del traffico, quella capacità di comando che oggi non esiste, e senza la quale tutti i provvedimenti, anche i più fantasiosi, i più intelligenti, i più felici, rischiano di fare la fine che hanno fatto i vecchi limiti di velocità.

È infatti entrata in crisi non l'efficacia di questi ultimi, che valgono per le strade e per le autostrade, in rapporto agli autoveicoli e alle loro cilindrata, ma l'organizzazione complessiva che non è stata all'altezza della situazione (in particolare l'apparato di controllo). Se dunque non riempiamo il vuoto che si è venuto a creare con talune misure, con alcune scelte e provvedimenti, servirà a ben poco abbassare o innalzare i limiti di velocità: la soglia di sicurezza stradale si manterrà sempre troppo bassa (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

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

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, signor sottosegretario, un'anomalia che si trascina dal 1959 vede, forse, questa sera una novità. Mi spiego. Nel 1959 l'allora ministro Togni si interessò, in qualità di ministro dei lavori pubblici, della riforma del codice della strada. Da allora tutto ciò che riguarda la circolazione stradale è stato riportato alla competenza del ministro dei lavori pubblici. Non sono riuscito mai a capire il perché di tale situazione.

Questa sera vedo che è, fortunatamente, presente in aula, oltre al sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, il ministro dei trasporti, il che mi lascia pensare che si

intenda dedicare un'attenzione diversa all'intero comparto. Non va dimenticato, in proposito, che di tutto ciò che attiene alla circolazione stradale e al codice della strada si discute, in Parlamento, in sede di Commissione trasporti. Se c'è una innovazione, nel senso che ho detto, possiamo allora sperare che anche questa seduta abbia un significato.

Noi nutriamo, per altro, forti dubbi sulla utilità della stessa, perché dall'ottobre del 1988 — è trascorso quasi un anno! — abbiamo continuamente discusso dei limiti di velocità. Vi è stata una lunga polemica con il ministro Ferri: si è parlato di 110, 120 e 130 chilometri l'ora, ma non si è mai posto in particolare l'accento sui problemi evidenziati nelle varie mozioni e risoluzioni presentate, che avrebbero dovuto essere risolti per permetterci di scegliere serenamente il limite di velocità da adottare. La realtà è questa!

Se ci limitiamo a parlare di velocità di sicurezza, viene citata la diminuzione degli incidenti, la diminuzione del numero dei morti e dei feriti avutasi con il limite di velocità dei 110 chilometri l'ora. Ne desumiamo, insomma, che l'abbassamento del limite di velocità ha determinato tale vantaggio. Non riusciamo però a dimostrare che sia stato veramente ed esclusivamente il nuovo limite di velocità a determinare un simile risultato. Infatti si è generici: si parla del numero dei morti, dei feriti e degli incidenti, ma non si precisa il rapporto tra gli incidenti in autostrada e quelli nelle strade urbane, nazionali, provinciali o comunali.

Ovviamente vi sono delle diversità: se l'eccesso di velocità viene attuato in un centro abitato, i rischi sono sicuramente superiori a quelli che esisterebbero in autostrada.

Non si è neppure sottolineato che, grazie all'allarmismo creato, specialmente in periodo di vacanze, intorno al pericolo di incidenti in autostrada, vi è stata una particolare attenzione e preoccupazione da parte degli utenti per tentare di evitare il più possibile inconvenienti. Richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sui pericoli esistenti ha sensibilizzato e responsa-

bilizzato gli automobilisti e ciò ha determinato tale risultato.

Sarà valido il primo ragionamento o il secondo? Certamente nessuno ha spiegato il minor numero di incidenti soffermandosi sul tipo di incidente, sulle cause dirette, sull'efficienza del mezzo incidentato e sulle capacità del conduttore del veicolo. Né sono stati presi in considerazione altri elementi, come il veicolo o la situazione della strada. Non si è neppure spiegato se gli incidenti siano avvenuti in una zona notoriamente pericolosa dell'autostrada o in tratti normali. Per scegliere in coscienza il limite di velocità da adottare, è necessario vagliare tutti questi elementi che non sono, per altro, in ogni caso sufficienti.

Fino a quando, infatti, non prenderemo atto che i controlli sono insufficienti; fino a quando gli stessi non saranno aumentati, ordinati e resi organici i controlli stessi; fino a quando il personale dei vari corpi addetti al controllo del traffico sarà insufficiente numericamente e non sarà scaglionato in modo adeguato all'intensità del traffico, il limite di velocità non sarà lo strumento essenziale per attenuare i pericoli e per diminuire il più possibile il numero degli incidenti.

Non abbiamo provveduto a disciplinare in modo adeguato la verifica ordinaria dei veicoli e non vi è alcun controllo sul rispetto delle norme. Certo, queste ultime dovrebbero essere osservate; tuttavia, forse la verifica non avviene neanche ogni dieci anni. Neanche io so, per la verità, se attualmente la mia macchina è in regola, perché non controllo sempre le scadenze; il termine potrebbe essere trascorso da qualche mese senza che io mi sia presentato. Per quanto mi riguarda mi auguro che non sia così. Ma quando c'è trascuratezza, quando si presta scarsa attenzione, quando mancano i controlli e non ci si preoccupa di essere rispettosi delle norme, si cade nel completo abbandono.

Abbiamo discusso più volte circa l'assegnazione di compiti precisi alla motorizzazione civile, che ha ancora bisogno di un adeguamento sotto il profilo del personale. Siamo tutti interessati, discutiamo, ci lamentiamo delle carenze ma non giun-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

giamo mai ad una soluzione. Eppure tutti affermiamo che l'obiettivo primario da raggiungere è la salvaguardia dei cittadini che percorrono le autostrade con i loro veicoli. Abbiamo ricordato più di una volta che lo scorso anno era stato proposto di elaborare un piano di sicurezza da denominarsi «Rischio strada 1988». A questo punto tale piano dovrebbe essere esteso al 1989 e direi anche — tenendo presente la situazione — al 1990.

Alla fine di questo dibattito, alcuni saranno soddisfatti se il limite di velocità sarà stato fissato in 130 chilometri l'ora per i veicoli con cilindrata superiore a 1300 centimetri cubici e in 110 per le cilindrate inferiori. Altri lo saranno se sarà accolto il limite dei 110 per tutti. Altri, infine, se il principio prevalente sarà quello che essi definiscono della «media comunitaria» (senza per altro fornire dati relativi alla entità degli automezzi ed alla situazione delle autostrade negli altri paesi), cioè dei 120 chilometri orari. Non avremo comunque provveduto a predisporre le maggiori garanzie che sono invece necessarie per tutte le strade, siano esse urbane, comunali, provinciali, nazionali o autostrade. Infatti, non si può nutrire preoccupazione solo per le autostrade e non preoccuparsi del traffico nelle altre vie di comunicazione.

La collega Donati ha giustamente ricordato il problema dei TIR. Mi pare impossibile che in una giornata su una strada passino 3.000 TIR!

ANNA DONATI. Ne passano 4.500!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Tutto ciò vuol dire che quelle strade non sono mai state attraversate da alcun pedone e che ognuno di essi è restato sullo stesso marciapiede per almeno 20 chilometri!

ANNA DONATI. È così!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Vi sono certo esagerazioni ed inconvenienti. La collega Donati e gli altri sanno che sono favorevole alla ricerca di una soluzione

per il problema delle strade adriatiche. Occorre però non allarmarsi troppo, se si vuole evitare di perdere il giusto orientamento in questa materia. Il dibattito che si sta svolgendo oggi deve dimostrare la volontà delle Commissioni trasporto e lavori pubblici di coinvolgere tutti i ministeri interessati al fine di trovare una soluzione complessiva al problema del traffico, cosa che tutti reclamiamo.

La crisi viaria si è aggravata — altri colleghi lo hanno opportunamente sottolineato prima di me — per l'ignavia e l'incapacità dell'ente ferroviario statale. La realtà è questa!

Quando fu predisposto il piano generale dei trasporti, durante l'esame nell'apposita sala dell'Eur, qualcuno si permise di rilevare che senza precisi collegamenti ed in assenza di impegni categorici la sua attuazione sarebbe divenuta un sogno; ora credo si possa affermare che tale piano è stato relegato nel dimenticatoio.

Il piano integrativo delle ferrovie ci aveva illuso in merito alla soluzione di molti problemi del traffico su rotaia, ma abbiamo dovuto constatare il peggioramento della situazione. Attualmente, infatti, il 75 per cento delle merci è trasportato su gomma e la densità del traffico aumenta costantemente, tanto che in alcune zone della penisola si è quasi costretti a fermarsi per lasciar transitare gli automezzi adibiti al trasporto. Intanto, non si riesce a risolvere il problema, la cui soluzione diviene sempre più pressante.

Probabilmente nei prossimi giorni l'Ente ferrovie dello Stato presenterà un piano preciso; noi ne siamo già allarmati, perché sarà senz'altro riduttivo se confrontato con quello integrativo, che in passato ci sembrò a sua volta riduttivo se paragonato con quello decennale.

Al nostro timore si accompagna purtroppo il ritardo nella scelta della normativa da adottare e delle iniziative da assumere al più presto per realizzare il cabotaggio. È l'assoluta mancanza d'iniziativa che rende praticamente inutile e superfluo intraprendere un dibattito in quest'aula per discutere l'aumento di 10 o 20 chilometri nei limiti di velocità...

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

ANNA DONATI. La diminuzione!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Siamo tutti «accaniti» nello stabilire i nuovi limiti di velocità, ma non discutiamo degli altri problemi concernenti la viabilità. Da più parti si afferma infatti la necessità di adottare misure incisive, ma non si riesce a «decollare» in tal senso.

Certo, il nostro gruppo afferma serenamente che non sono state adottate misure efficaci per colpa del Governo, ma se i miei colleghi facessero un esame di coscienza, probabilmente si renderebbero conto che non si trovano soluzioni al problema in esame anche perché non siamo stati tempestivi nell'approvare precise normative che obblighino il Governo a porre in essere quanto approvato dal Parlamento.

Per quanto riguarda la necessità di individuare le cause degli incidenti — ne abbiamo parlato poc'anzi — debbo ricordare che nell'ottobre scorso vi fu chi in aula (non fu il nostro gruppo) si preoccupò di sottolineare l'opportunità di istituire una raccolta di dati relativi alla tipologia degli incidenti, al fine di poter analizzare dettagliatamente le cause e le circostanze in cui essi si verificano. Lo scopo, infatti, era sostanzialmente quello di provvedere tempestivamente, per eliminare le cause degli incidenti. A volte, questi ultimi diventano mortali per ritardi nei soccorsi. Ecco allora che la causa, così individuata, potrebbe essere immediatamente sanata.

Tuttavia, tale raccolta di dati è rimasta un auspicio del Parlamento, poiché non si è concretizzata né in una delibera, né in una risoluzione, né tanto meno in una legge.

Che cosa si può fare adesso? Noi possiamo esprimere il nostro parere che, per altro, è identico a quello espresso un anno fa in Commissione (non abbiamo cambiato idea). Ma tutto ciò non risolverà nulla! Dobbiamo invece preoccuparci con immediatezza di formulare insieme un dispositivo — sia esso una risoluzione o addirittura una legge — che obblighi il Parlamento a discutere le innovazioni da apportare al codice della strada, in modo che tutto sia riportato in esso. La riforma, la

correzione, la ristrutturazione delle norme possono condurci veramente ad intervenire in un quadro complessivo, per fornire il contributo indispensabile alla sicurezza del cittadino sulle strade d'Italia, sia che questi si muova a piedi, sia in macchina.

Ed aggiungo che, nelle nostre indicazioni come nelle nostre lamentele, dovremmo cercare di essere sempre molto precisi, soprattutto per quanto riguarda la critica. Discutiamo dei limiti di velocità, indichiamo gli eventuali correttivi, ma ancora oggi non veniamo informati, da statistiche o accertamenti di altro tipo, se gli incidenti si verificano, ad esempio, per carenza di illuminazione... In tal caso, la carenza di illuminazione di una strada provinciale o comunale sarebbe riconducibile ad una responsabilità locale che, se segnalata, dovrebbe dar vita ad una soluzione locale. La conoscenza del numero dei morti, dei feriti e degli incidenti non ha alcun significato se resta fine a se stessa.

In conclusione, devo dire che il sistema dei trasporti manifesta la trascuratezza costante di tutti sul settore. L'auspicio che noi rivolgiamo al ministro dei trasporti ed al ministro dei lavori pubblici è quello di affrontare in modo veramente concreto i problemi sollevati e di risolverli nel miglior modo possibile. I limiti di velocità non servono a nulla se prima non educiamo chi utilizza i mezzi di trasporto a rispettare le norme: se chi guida non ha il timore di perdere la patente, non ha la percezione del rischio dell'incidente, non si riuscirà mai a risolvere quel fondamentale problema che potrebbe essere così definito: «sicurezza garantita a tutti gli italiani che circolano sulle strade d'Italia» (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

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

GIUSEPPE CALDERISI. Signor Presidente, signor ministro, colleghi, giustamente è stato detto che il dibattito odierno è molto importante ed investe una materia che va ben al di là della questione dei limiti di velocità, coinvolgendo un problema di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

civiltà ed avendo implicazioni estremamente rilevanti con riferimento a scelte politiche di fondo, soprattutto nel settore dei trasporti e in quello energetico.

Quello che si svolgerà in questi giorni sarà dunque un dibattito importante, anche se vorrei sottolineare (diversamente da quanto ha affermato poc'anzi il collega Antonio Testa) che non è stato proprio il ministro Prandini a sollecitarlo. Se ci troviamo qui a discutere, il merito è di quei gruppi parlamentari che in Conferenza dei capigruppo hanno chiesto con molta determinazione un dibattito sull'argomento, nonché della disponibilità del ministro per i rapporti con il Parlamento, onorevole Sterpa, il quale si è adoperato affinché il Parlamento discutesse e votasse documenti di indirizzo al Governo prima delle annunciate decisioni del ministro Prandini. Quest'ultimo ha fatto di tutto per sottrarsi al dibattito; da ultimo, ha creato difficoltà rendendo dichiarazioni che si discostavano dagli impegni presi dal ministro Sterpa (ciò è avvenuto negli ultimi giorni e credo sia utile ricordarlo).

Quanto ai problemi connessi al dibattito parlamentare sulla materia, mi sia consentita una ulteriore annotazione. Non mi soffermerò a ricostruire le precedenti vicende parlamentari sui limiti di velocità, come hanno fatto i colleghi Testa e Donati; voglio solo sottolineare un fatto che mi sembra non sia stato ricordato.

In altra occasione la nostra Assemblea ha cominciato a discutere mozioni sui limiti di velocità; una di queste, presentata proprio dai gruppi di maggioranza, chiedeva l'applicazione del limite risultante dalla media europea. Credo che in realtà fossero stati fatti un po' male i calcoli; in seguito infatti ci si accorse che quel limite corrispondeva a 114 chilometri l'ora. A quel punto il ministro Ferri dichiarò che se quella mozione fosse stata approvata avrebbe dovuto attenersi al limite da essa previsto; fu così che la maggioranza (non ricordo bene se mancò il numero legale o se la mozione fu formalmente ritirata; mi sembra comunque che si verificò il primo caso) non consentì che quel documento fosse votato. Penso che sia utile e neces-

sario ricordare tale vicenda, così come sono stati richiamati i precedenti in materia.

È altresì utile ricordare quale sia il contesto entro il quale si svolge il dibattito: un contesto rappresentato soprattutto dalle dichiarazioni del ministro Prandini, che non possono essere trascurate se vogliamo comprendere il messaggio che può venire dalle votazioni del Parlamento. Vorrei che a questo proposito il collega Testa, presidente della Commissione trasporti, prestasse un po' di attenzione in quanto ricorderò alcune cose significative che egli ha detto.

Occorrerebbe comprendere, collega Testa, che la discussione che si svolge in quest'aula e le decisioni che il Parlamento assumerà si iscrivono in un contesto costituito, oltre che dalle inadempienze del Governo (mi ha fatto piacere sentirti ricordare quelle su molti altri aspetti della sicurezza stradale), anche dalle ripetute dichiarazioni del ministro Prandini sul fatto che a settembre saremmo ritornati a «correre» a 130 chilometri all'ora.

Sempre con riferimento agli attuali limiti di velocità egli, in modo abbastanza singolare, ha inoltre dichiarato: «Non c'è nessuno che li rispetti!». Con le sue dichiarazioni ha quindi quasi legittimato la violazione di una norma in vigore. Si tratta di affermazioni che non hanno nulla a che vedere con il senso dello Stato, perché un ministro, comunque, dovrebbe far rispettare le norme in vigore. Siamo addirittura vicini ad una cultura del «rambismo»! Per non parlare della cultura dell'automobile che, come ricordava Rutelli, si è manifestata con precise scelte compiute in base a determinati interessi. Se la situazione dei trasporti è quella attuale, se lo sbilanciamento dei nostri trasporti verso la gomma, rispetto alla rotaia, è veramente incredibile, tutto ciò si deve senz'altro a scelte ben precise e ad interessi economici molto ben individuabili che hanno prevalso nettamente nelle decisioni adottate finora nel nostro paese.

E non si possono non ricordare (come giustamente ha fatto il collega Testa) le inadempienze del Governo. Una modifica

tesa ad innalzare i limiti di velocità avrebbe infatti un significato ben preciso anche con riferimento alla situazione di sostanziale assenza di qualunque controllo. Come ricordava la collega Donati (ma credo sia stato constatato personalmente da tutti) l'estate scorsa — come del resto solitamente — è stato difficile incontrare pattuglie di polizia stradale. I controlli sono molto scarsi. In realtà, con le dichiarazioni del ministro Prandini e con l'innalzamento dei limiti di velocità non si fa altro che legittimare in qualche modo l'assenza di qualunque limite di velocità.

I ritardi e le inadempienze del Governo, molteplici e non casuali, si iscrivono in questa situazione. Basti pensare al mancato recepimento della direttiva sulla patente europea, ed ancora al ritardo incredibile con cui siamo giunti all'adozione di un provvedimento (quello riguardante le cinture di sicurezza) che molti altri paesi hanno adottato addirittura 15 o 20 anni prima di noi!

Affrontiamo con questi ritardi rispetto agli altri paesi un dibattito sul problema della sicurezza stradale in Italia. Tutto ciò ci dovrebbe far riflettere sui motivi ben precisi che sono all'origine di tali ritardi. Ci dovremmo chiedere perché il Governo non attui la direttiva CEE e perché ancora manchi il controllo del tasso alcolometrico (aspetto anch'esso molto importante) che pure è stato previsto nella legge che ha recepito la direttiva CEE.

Per quanto poi riguarda il codice della strada, quello in vigore risale al 1959, quando i veicoli in circolazione erano 1 milione e 400 mila a fronte dei 22 milioni e mezzo di oggi. Da due legislature si parla del nuovo codice della strada, ma anche a causa delle elezioni anticipate non siamo mai riusciti a discuterlo e ad approvarlo.

Vi è poi la questione della pubblicità (che è stata già ricordata da altri colleghi). Si tratta di un aspetto anch'esso estremamente significativo. In Italia non vi è alcuna normativa al riguardo, laddove esiste una direttiva del Parlamento europeo che, oltre a molti altri aspetti della sicurezza stradale, investe anche quello della pubblicità. In essa viene previsto il divieto di

qualsiasi tipo di pubblicità atta a provocare comportamenti di guida aggressivi, desiderio di imporsi o velocità eccessive. In Italia, invece, la situazione è tale per cui abbiamo tutti i giorni in televisione e nei giornali l'esaltazione delle prestazioni di velocità, anche per vetture che hanno scocche concepite per auto di media e bassa cilindrata e che vengono invece dotate di motori di 1.700 o 1.900 centimetri cubici, con i quali possono raggiungere perfino i 205 o i 215 chilometri orari. Si tratta di vere e proprie bombe — mi sia consentito dirlo — i cui fattori di rischio per la sicurezza stradale sono estremamente significativi.

Ed ancora va ricordata — come ha già fatto il collega Testa — l'assenza di qualsiasi forma di educazione stradale nelle scuole o attraverso la televisione. Anche di tale carenza dobbiamo chiederci i motivi. Dobbiamo cioè chiederci a quali scelte e a quali interessi di fondo corrisponda questo tipo di inadempienze e di carenze che registriamo nel nostro paese.

Credo allora che questi siano elementi da considerare e da cui non è possibile prescindere nel decidere la questione specifica dei limiti di velocità. Sono d'accordissimo sull'affermazione che il problema della sicurezza non è soltanto quello dei limiti di velocità, ma proprio per questo, proprio perché la situazione è quella che è, non possiamo assolutamente prescindere da tali limiti. Infatti, una decisione parlamentare che smentisse il provvedimento in vigore, aumentando i limiti di velocità, avrebbe indubbiamente un significato molto preciso, anche in termini di contributo alla diseducazione stradale.

I risultati del decreto Ferri sono sicuramente molto significativi. Si potrebbero fare delle disquisizioni sulle cifre, ma anche considerando solo i morti in autostrada, come ha cercato di fare il ministro Prandini, possiamo constatare una diminuzione molto significativa, percentualmente molto superiore al *trend* di diminuzione degli incidenti negli ultimi anni.

In presenza di questi dati ritengo che non si possa in alcun modo pensare di assumere delle decisioni anche solo con un

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

minimo margine di leggerezza sotto questo punto di vista.

Si sono avute conseguenze molto precise anche in relazione al problema del risparmio energetico (è stato ricordato, addirittura, che la federazione dei benzinai ha lamentato il minor consumo di carburante, conseguente all'introduzione degli attuali limiti di velocità) e a quello dell'inquinamento. A tale ultimo proposito è stato evidenziato come le emissioni prodotte dai motori — soprattutto quelli diesel, ma anche a benzina — crescano esponenzialmente con l'aumentare della velocità.

Credo che sia anche importante ricordare la situazione degli altri paesi. Negli USA, in molti Stati vi è ancora il limite di velocità di 55 miglia all'ora, cioè 88 chilometri, mentre in altri esso è stato recentemente elevato a 65 miglia, quindi a 105 chilometri orari (con l'immediata conseguenza di un aumento del 19 per cento del numero degli incidenti e dei morti sulle strade rispetto agli Stati che hanno mantenuto i limiti precedenti). Credo che si tratti di dati significativi, come pure rilevante mi sembra ricordare i limiti degli altri paesi: abbiamo i 112 chilometri orari dell'Inghilterra, i 90 della Svezia (dove però in alcuni tratti si può viaggiare a 110), i 100 della Danimarca; altri paesi ancora hanno fissato il limite massimo a 120 chilometri orari, pochissimi Stati ormai lo mantengono a 130 (la Svizzera infatti è già passata da 130 a 120). Quanto alla Germania, è stata ricordata la richiesta avanzata dal commissario Ripa di Meana in ordine alla fissazione di rigorosi limiti di velocità. Anche in Francia è in corso una discussione sull'abbassamento di tali limiti. Non si capisce perché, in controtendenza rispetto a tutti gli altri paesi, noi dovremmo ora fissare un limite che è stato abbandonato altrove.

Per quanto riguarda poi la questione dei limiti di velocità differenziati, occorre far presente che sicuramente un provvedimento va scelto perché è buono, ma non si può comunque prescindere dal problema del controllo, che costituisce un aspetto essenziale se non pensiamo di iscriverlo al di fuori del contesto della realtà concreta.

Lo ribadisco: non possiamo prescindere da tale questione, perché la finalità centrale di questo provvedimento — pervenire, cioè, ad una migliore educazione stradale — non può prescindere dalla capacità di effettuare controlli. Già oggi i controlli sono quello che sono, e cioè inefficaci ed inesistenti: se adoteremo un provvedimento che li renderà ancor più difficoltosi, credo che certamente non faciliteremo una decisione responsabile.

Il collega Antonio Testa ha poc'anzi parlato e in qualche misura denunciato il fatto che il problema rimane soprattutto quello di evitare le altissime velocità: 180-200 chilometri orari. Ciò è molto importante e molto giusto, ma allora si dovrebbe cominciare a ragionare così come si sta iniziando a fare in Francia. In proposito sarà utile qui ricordare che in quel paese una commissione statale (diretta dal presidente della fondazione di Francia, ex presidente dell'*Air France*), che ha preparato, per il Governo, un libro bianco per una guida sicura, è giunta alla conclusione che l'unico modo per far rispettare i limiti di velocità è quello di costruire automobili in diretta funzione di tali limiti: automobili cioè che non possano superare determinate velocità, certo non i 130 ma i 150 o 160 chilometri orari, intesi come limite massimo. In questo caso, evidentemente, dovremmo cominciare a porci il problema: sarebbe questo un fatto di enorme importanza ma che contrasta totalmente con la politica attualmente seguita da tutte le case automobilistiche, spinte a costruire auto sempre più veloci, invece di indirizzare le loro campagne pubblicitarie, oltre che i settori della ricerca e della produzione, nella direzione di una maggiore sicurezza, un minor consumo e un minore inquinamento. Sarebbe questo un fatto di estrema importanza. Mi sembra che anche in Francia l'ipotesi sopra prospettata abbia suscitato furibonde polemiche; possiamo allora immaginare, viste le reazioni che ha suscitato il decreto Ferri sui limiti di velocità, cosa accadrebbe in Italia se si volesse varare una legge che imponesse il divieto di costruzione e produzione di auto che superino una determinata velocità.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Sarò breve, anche perché altre questioni sono già state affrontate nel dibattito. In ogni caso, si tratta di questioni di estrema importanza nell'ambito della politica generale dei trasporti. Vi sono state ripetute dichiarazioni e manifestazioni di intenzioni di buona volontà da parte del Governo: per esempio, quella di cominciare a correggere questa follia della nostra politica dei trasporti, per la quale il trasporto merci avviene in maniera prevalente e schiacciante su gomma. Rispetto a qualsiasi altro paese dobbiamo infatti registrare uno squilibrio veramente incomprensibile. Vedremo se ciò si tradurrà in scelte precise, che riguardano evidentemente l'allocazione delle risorse. Vedremo se nella prossima legge finanziaria sarà ancora mantenuta la follia degli investimenti per la realizzazione di nuove autostrade o grandi reti stradali, così come è avvenuto nelle precedenti leggi finanziarie oppure se si avrà, anche in termini di risorse, un cambiamento di indirizzo. Evidentemente, è questo un punto essenziale in termini di risparmio energetico! Rischiamo un'altra volta la follia di discutere la legge finanziaria senza ancora aver discusso il piano energetico. Credo che ciò sia un assoluto nonsenso: non riesco infatti a capire come si possa pensare di affrontare anche il problema del governo della finanza pubblica, della riduzione del debito pubblico e delle scelte che riguardano l'avvenire del nostro paese in un dibattito sulla legge finanziaria che prescinda dalla discussione e approvazione del nuovo piano energetico. È questo, a mio avviso — ripeto — un nonsenso assoluto. Non si tiene conto, per esempio, che riuscire a trasferire su rotaia, anche soltanto nella misura del 10 per cento, l'attuale trasporto su gomma, rappresenterebbe probabilmente un risparmio equivalente alla energia prodotta da due centrali.

Di queste cose dovremo discutere, anche perché il problema dei limiti di velocità è connesso a tutti questi aspetti. Non credo che si potrà arrivare a più significativi cambiamenti della politica dei trasporti, della cultura dell'automobile e dei mezzi privati di trasporto se non si perverrà ad

una ragionevole soluzione anche del problema dei limiti di velocità.

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

GIOVANNI RUSSO SPENA. Signor Presidente, signor ministro, sarò molto breve in quanto gli argomenti contenuti nella mozione che abbiamo sottoscritto sono stati egregiamente svolti dai colleghi intervenuti. Mi limiterò pertanto a sottolineare alcune questioni a mio giudizio rilevanti. Innanzitutto vorrei citare un dato politico ed istituzionale forse banale, ma sul quale dobbiamo interrogarci. In genere il Governo emana un provvedimento per un qualche motivo. La legge di solito risponde ad un insieme di interessi consolidati. Nel caso in esame quali sono le ragioni, gli interessi per cui si intende rimuovere il limite di velocità di 110 chilometri orari?

È bizzarro ciò che la stampa riporta in questi giorni e soprattutto sono bizzarre le dichiarazioni rese dal ministro Prandini. Non sono alcuni gruppi parlamentari (questo sia sul piano logico sia su quello cronologico) che si oppongono ad una decisione del Governo: è quest'ultimo che vuole annullare una riforma che ha soltanto un anno di vita, di sperimentazione. Ricorderete che quella riforma fu varata sull'onda di una grande emergenza nazionale in tema di incidenti automobilistici e su pressioni di associazioni ambientaliste.

Ci troviamo oggi di fronte a un caso limite, come quello della controriforma sanitaria, quello che si profila con l'abolizione della legge n. 180 e quello della riforma della legge sulle tossicodipendenze, che il Governo sta portando avanti. Pertanto in questo momento si evidenziano nella politica del nostro paese dei punti di equilibrio molto precari rispetto ai quali o si va avanti dopo le sperimentazioni, oppure si va indietro. In questo senso (il discorso vale anche per la modifica dei limiti di velocità) il Governo, coerentemente con la sua linea e con la sua ideologia, sta portando avanti un disegno di restaurazione senza sperimentazione:

anche sotto tale profilo, credo che l'analogia calzi.

So benissimo e sono d'accordo con chi l'ha detto (lo abbiamo rilevato anche nel luglio scorso) che non è il limite dei 110 il più grave problema del paese e non lo è nemmeno all'interno della materia, importante ma pur specifica, della politica dei trasporti. A parte il fatto che il 70 per cento degli italiani è favorevole al limite di velocità a 110 chilometri l'ora, il problema è però che il ministro Prandini con le sue dichiarazioni giornalistiche (ha detto che la sua *Thema* soffriva troppo a causa della limitazione di velocità!) ha dato vita quasi ad una crociata, senza portare alcun argomento a sostegno della sua tesi, contro il limite dei 110.

Se non vi è stata una sperimentazione negativa, né un dato sostanzialmente legato alla politica dei trasporti (anzi, come mi sforzerò poi di dimostrare, si tratta di tutt'altro), non vi è dubbio che, al di là della persona di Prandini e della campagna giornalistica del ministro e dietro l'argomentazione della *Thema* che «soffre» ad andare piano, vi è forse una ideologia. Penso di poterlo dire, conoscendo i suoi trascorsi ministeriali. Non ce l'ho personalmente con lui. L'ho avuto come controparte ed avversario politico in molte questioni di competenza del ministero da lui retto fino al luglio scorso.

Vorrei ricordare il problema del porto di Genova ed il fatto che Prandini si sia messo al servizio — per usare parole abbastanza eufemistiche — di interessi privati nello smantellamento della portualità pubblica (pensiamo agli armatori, a Grimaldi, eccetera) con metodi anche molto autoritari. Bisogna ricordare questi fatti non certo per demonizzare qualcuno, ma perché credo vada considerato anche il modo in cui si è ministri in questa Repubblica democratica. Non dimentichiamo — io almeno non lo dimentico mai — che Prandini è stato il ministro che ha apportato una involuzione gravissima nelle relazioni sindacali, commissariando la compagnia del porto di Genova; come se Agnelli commissariasse il sindacato, come se una parte commissariasse la controparte. E questo

credo che valga anche da un punto di vista giuridico.

Al di là della persona del ministro Prandini, della campagna giornalistica e della *Thema*, c'è, dicevo, una ideologia. Non so se il ministro ne sia consapevolmente portatore; credo gli interessino molto di più, come dire, gli affari ed una capacità manageriale che nella sua Brescia porta avanti, per altro, come tenterò poi di dimostrare, in maniera efficace, per lo meno sul piano clientelare.

Dietro questo assalto al limite dei 110, credo vi sia in qualche modo — è stato già detto nel dibattito ed io sono d'accordo — una mentalità «rambista», un voler cogliere l'occasione, una forma di arrivismo, un concepire la libertà come arrivismo ed individualismo. Inoltre vi è un filo non ideologico, ma che è molto importante cogliere perché attraverso esso si dipana poi il vivere collettivo, almeno per noi che siamo anche ambientalisti e poniamo questi problemi con forza qui e nel paese. La questione, cioè, del senso del limite. Intendo dire che probabilmente dietro questa battaglia ai 110 vi è il tentativo, consapevole o inconsapevole, di abbattere il senso del limite, per cambiare direzione ed impedire una svolta in positivo su un tragitto che per la massima parte è ancora da compiere, se non addirittura da iniziare.

In una società come la nostra, la cui ricostruzione è avvenuta tutta sulla cultura dell'automobile, secondo un indirizzo ed interessi economici molto precisi; in un paese che ha subito la cementificazione di cui oggi paghiamo le conseguenze in termini di rapporto tra terreni agricoli e cementificati, dove il rapporto tra trasporto ferroviario e quello su gomma è ai livelli noti e dove la proporzione tra strade ed agricoltura è quella facilmente riscontrabile girando per il Mezzogiorno, il problema nella politica dei trasporti e più in generale in quella economica e sociale è dunque di riuscire a reintrodurre e riconsiderare, in senso positivo, come acquisizione delle politiche reali quotidiane (contro il consumismo individualista sfrenato) quel senso dell'austerità collettiva che, se vogliamo parlare di ideologia, deve costituire il

punto di fondo intorno al quale debbono ruotare tutti i provvedimenti.

Credo che il dibattito sull'austerità vada fortemente ripreso, a partire dal tema della politica dei trasporti. Non sono certo il primo a sostenere — il ministro potrà consultare i testi più avanzati esistenti in materia in campo internazionale — che per esigenze ambientali, e non solo in virtù di esse, sarà necessario giungere (valga l'esempio del ricorso ai motori elettrici per le imbarcazioni impiegate sui laghi) all'abbattimento, inteso come svolta culturale, di alcuni miti del settore dei trasporti.

Oggi l'automobile è un fattore di mobilità e rappresenta quasi un emblema ideologico di libertà: dobbiamo invece muovere verso una società — perché il problema ambientale divenga effettivamente centrale nella definizione del rapporto tra produzione ed ambiente — che rimetta in discussione alcuni miti, che non solo hanno portato al micidiale buco d'ozono ma anche a gravi conseguenze quotidiane. Se ci poniamo i problemi dei centri storici e dei parcheggi all'interno delle città, quello di una viabilità diversamente articolata nei centri urbani che soffocano, non dobbiamo dimenticare — in Inghilterra, in Svizzera, in Francia la discussione è già molto avanzata in merito, come hanno ricordato i colleghi che mi hanno preceduto — che siamo di fronte ad una più vasta ed ineludibile questione, fortemente attinente all'insieme delle problematiche del trasporto.

Il ministro Bernini ha partecipato direttamente alla ricerca della soluzione parziale e precaria individuata per la vertenza dei TIR che attraversano l'Austria. Ho riconosciuto, intervenendo in sede di Commissione su tale vicenda, che questa volta l'Austria ha posto un problema molto serio; il ministro Bernini non ha per altro assunto una posizione di tipo oltranzistico, come invece avevano fatto in passato alcuni suoi predecessori. Sono stati inoltre ricordati, a proposito dei TIR, i problemi connessi ai trasporti sulle strade che costeggiano l'Adriatico, per risolvere i quali

si stanno costituendo appositi comitati di cittadini.

Dobbiamo dire — anche il ministro lo ha rilevato — che esiste la pressante ed importante esigenza di un riadeguamento e riproporzionamento del rapporto fra trasporto su gomma e trasporto su rotaia. Non bisogna tuttavia dimenticare le possibilità del trasporto marittimo, nonostante che esso sia stato completamente smantellato, auspice anche il ministro Prandini. L'Italia, essendo una penisola — è banale dirlo, ma il Governo lo dimentica spesso —, dispone di due grandi autostrade alternative, il mare Adriatico e il mar Tirreno.

Chiedo però, signor ministro, se, oltre al problema del riproporzionamento dei trasporti, esista o meno un problema produttivo, che noi usiamo chiamare, con terminologia ambientalista ma anche marxista-terzomondista, di sviluppo «autocentrato», cioè di allocazione delle risorse, di localizzazione delle aziende, di dimensioni aziendali, di rapporto aziende-territorio, aziende-produzione-consumo. Questi grandi temi non appartengono ad un futuro lontano ed astratto, ma ad un futuro immediato. Sono convinto di questo e ritengo che essi siano collegati strettamente alla questione della politica dei trasporti.

È evidente quindi — sono d'accordo con i colleghi di tutte le parti politiche che lo hanno rilevato — che il problema dei 110 orari è di dimensioni minime rispetto a quello complessivo dei trasporti. Non vi è dubbio in merito. Quando noi lottiamo così duramente (facciamo parte del «comitato dei 110» in questi giorni con una ideologia diversa da quella un po' «estremista» o «massimalista» che su questo punto esprimono gli amici e colleghi radicali o verdi (siamo un gruppo con la sua specificità, un gruppo di sinistra, ambientalista), è perché riteniamo di doverci opporre ad una ideologia che all'abbattimento del limite dei 110 associa una diseducazione di massa rispetto alla cultura della salute, della vita, del limite, che andava diffondendosi, e la riaffermazione di una cultura che personalmente ritengo «rambista», consumista, reazionaria.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Questo è il senso della mia risposta al collega Baghino e soprattutto al presidente della Commissione trasporti, onorevole Antonio Testa, che però in questo momento non vedo presente in aula.

È evidente che non demonizziamo il problema dei 110. Sappiamo che dobbiamo fare i conti con l'inadeguatezza del codice della strada (perché è cambiata tanto la dimensione quanto la qualità dei problemi); sappiamo che vi è una diminuzione del numero dei morti in conseguenza di incidenti stradali; sappiamo che vi è la necessità di un riadeguamento dell'intera politica dei trasporti, come da più parti è stato rilevato. Non vorrei, però, che si alzasse, magari in buona fede, il tiro sui problemi, dicendo non facciamo A, ma B, C e D, per far passare poi un provvedimento che solo il Governo vuole. Nessun parlamentare ha infatti posto il problema; è stato il ministro che, nel momento in cui si è insediato (e in opposizione alla politica di un ministro che faceva parte della sua stessa maggioranza pentapartita), nella prima intervista che ha rilasciato ha dichiarato, di fronte all'enormità dei problemi della politica dei trasporti in Italia, che intendeva anzitutto innalzare il limite di velocità.

Qual è il messaggio politico che il Governo vuol dare, soprattutto a quel 10 per cento degli italiani che ha compreso che anche mediante il limite dei 110 si pone un problema di cultura sociale, di nuovo modo di porre se stessi come individui all'interno della società? Faceva bene Rutelli, nell'illustrazione della nostra mozione, a ricordare la sua esperienza sulle autostrade statunitensi: ha colto simbolicamente il punto che sto tentando di sottolineare.

Se si propone un provvedimento, si deve dimostrare che esso presenta vantaggi. Qual è il vantaggio che il Governo si propone di ottenere eliminando il limite dei 110? Non certamente in termini di risparmio energetico: perfino statistiche della FIAT dimostrano che nessun risparmio energetico potrebbe ottenersi con l'innalzamento del limite di velocità. Non vi è poi alcun vantaggio in termini di

sicurezza. Infatti, al ministro che si difendesse dicendo che la diminuzione del numero dei morti non dipende dalla diminuzione della velocità si potrebbe comunque rispondere che le statistiche dimostrano che anche sull'autostrada vi è una diminuzione di morti del 22 per cento.

Non intendo tuttavia entrare in polemica con il Governo sulla base di statistiche, le quali, come si sa, anche se in questo caso danno risultati inequivoci, possono essere interpretate come si vuole. So abbastanza in questo campo per comprendere che anche gli argomenti tecnici possono essere manipolati da una parte e dall'altra, e quindi non voglio entrare in un'analisi dei dati tecnici. Vorrei però capire politicamente perché, di fronte ai grandi problemi che il comparto dei trasporti presenta in Italia, il Governo pone come suo momento primo di identità — tra l'altro, lasciando intravedere l'intenzione di eliminare anche le cinture di sicurezza (per lo meno il ministro competente, non certamente il ministro dei trasporti: questo va sottolineato) — l'elevazione del limite dei 110.

Hanno ragione i colleghi ad affermare che, dopo questa selva di interviste del ministro, quasi un'istigazione a delinquere, il limite dei 110 non esiste più nel costume del singolo automobilista italiano, così come credo non esista più per ciascuno di noi. Personalmente non potrei mai superare il limite dei 110, possedendo io una Renault 5 che ha 11 anni di vita; quindi per me non vi è alcun problema (caso mai potrebbero esservene per il ministro Prandini con la sua *Thema*).

A parte i casi personali, credo che questo sia il dato più interessante della discussione; le associazioni ambientaliste, alcuni gruppi politici ed io stesso vorremmo capire meglio le intenzioni del Governo al riguardo.

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

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

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

Martedì 26 settembre 1989, alle 16:

1. — *Discussione dei disegni di legge:*

S. 902. — Ratifica ed esecuzione dell'emendamento all'articolo 15 dello statuto dell'Organizzazione mondiale del turismo (OMT), approvato dall'Assemblea generale dell'Organizzazione nella VII sessione di Madrid, 22 settembre-1° ottobre 1987 (approvato dal Senato) (3357).

— Relatore: Portatadino.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

Accettazione degli emendamenti all'atto costitutivo del Comitato intergovernativo per le migrazioni, adottati a Ginevra nella 55ª sessione del Consiglio del Comitato stesso, con la risoluzione n. 724 del 20 maggio 1987 (3526).

— Relatore: Duce.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

Ratifica ed esecuzione del protocollo tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina sul trattamento ed il soggiorno dei lavoratori, firmato a Roma il 9 dicembre 1987 (3545).

— Relatore: Portatadino.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

Ratifica ed esecuzione della convenzione sulle funzioni consolari tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina, firmata a Roma il 9 dicembre 1987 (3546).

— Relatore: Marri.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

S. 975. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica democratica socialista dello Sri Lanka relativo alla reciproca promozione

e protezione degli investimenti, con protocollo, firmato a Colombo il 25 marzo 1987 (approvato dal Senato) (3638).

— Relatore: Duce.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

S. 1044. — Ratifica ed esecuzione del protocollo all'accordo tra gli Stati membri della CECA e la Repubblica democratica popolare di Algeria a seguito dell'adesione del Regno di Spagna e della Repubblica portoghese alla Comunità, firmato a Bruxelles il 25 giugno 1987 (approvato dal Senato) (3639).

— Relatore: Marri.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

S. 1156. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Seychelles sui servizi aerei fra i rispettivi territori, con annesso, firmato a Victoria il 13 novembre 1984 (approvato dal Senato) (3740).

— Relatore: Duce.

S. 1157. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Singapore sui servizi aerei tra e oltre i rispettivi territori, con annessa tabella delle rotte, firmato a Singapore il 28 giugno 1985 (approvato dal Senato) (3741).

— Relatore: Duce.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

S. 1305. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Finlandia sulla cooperazione e la mutua assistenza in materia doganale, con dichiarazione interpretativa, firmato a Roma il 1° ottobre 1987 (approvato dal Senato) (3748).

— Relatore: Duce.

(Articolo 79, comma 6, del regolamento).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

2. — *Discussione delle mozioni Mattioli ed altri (n. 1-00207) e Parlato ed altri (n. 1-00315) concernenti l'Antartide.*

3. — *Discussione delle proposte di legge:*

MARTINAZZOLI ed altri: — Delega al Governo per l'emanazione di norme sul processo amministrativo dinanzi ai tribunali amministrativi regionali, al Consiglio di Stato ed al Consiglio di giustizia amministrativa per la regione siciliana, nonché sul ricorso straordinario al Presidente della Repubblica e sui ricorsi amministrativi (788).

LABRIOLA: — Norme sulla giurisdizione amministrativa (1726).

— *Relatore:* Labriola.

La seduta termina alle 19,50.

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
PROF. TEODOSIO ZOTTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografico dell'Assemblea
alle 21,15.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

COMUNICAZIONI

Annuncio di proposte di legge.

In data 22 settembre 1989 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

VISCO ed altri: «Semplificazione degli adempimenti dei contribuenti e degli uffici finanziari e riduzione dei tempi di trattamento delle dichiarazioni» (4204);

MASTRANTUONO ed altri: «Disciplina della professione sanitaria di tecnico chimico biologico» (4207);

COSTA RAFFAELE: «Introduzione dell'articolo 645-bis nel codice penale per la disciplina del reato di ingresso clandestino nel territorio nazionale» (4208);

LANZINGER ed altri: «Divieto di circolazione nelle ore notturne e riduzione dei pesi massimi a pieno carico dei veicoli» (4209).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

In data 22 settembre 1989 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

S. 1827. — «Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1988» (*approvato da quel Consesso*) (4205);

S. 1828. — «Disposizioni per l'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle aziende autonome per l'anno finanziario 1989» (*approvato da quel Consesso*) (4206).

Saranno stampati e distribuiti.

Annuncio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Prandini, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 378 dello stesso codice (favoreggiamento personale) (doc. IV, n. 132);

contro il deputato Mastrogiacomo, per i reati di cui agli articoli 81, capoverso, 324 (interesse privato in atti di ufficio, continuato) e 314 del codice penale (peculato continuato) (doc. IV, n. 133).

Tali domande saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Sostituzione di un deputato componente della delegazione parlamentare italiana all'Assemblea dell'Atlantico del Nord.

Su designazione del gruppo comunista, il deputato Giovanni Cervetti è entrato a far parte della delegazione parlamentare italiana all'Assemblea dell'Atlantico del Nord, in sostituzione del deputato Giorgio Napolitano, dimissionario.

Trasmissioni dal ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con lettera ri-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

spettivamente in data 6 e 19 settembre 1989, ha trasmesso:

ai sensi dell'articolo 2 della legge 5 marzo 1982, n. 84, la comunicazione concernente la autorizzazione all'ENEA alla modifica estensiva dei compiti statutari della Nucleo S.p.A., società costituita tra ENEA e AGIP;

ai sensi dell'articolo 1, ottavo comma, della legge 6 dicembre 1962, n. 1643, il bilancio consuntivo dell'Ente nazionale per l'energia elettrica (ENEL) relativo all'esercizio 1987, corredato dalle relazioni del consiglio di amministrazione e del collegio dei revisori.

Questa documentazione sarà trasmessa alla Commissione competente.

Trasmissione dal ministro del bilancio e della programmazione economica.

Il ministro del bilancio e della programmazione economica e vicepresidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica *pro tempore*, con lettera in data 19 settembre 1989 ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle delibere adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nella seduta del 21 marzo 1989, riguardanti le reiezioni delle istanze presentate da alcune aziende ai fini del riconoscimento dello stato di crisi o di ristrutturazione aziendale.

Questa documentazione — d'intesa con il Presidente del Senato — sarà trasmessa alla Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali e alle Commissioni competenti.

Annunzio di una risoluzione.

È stata presentata alla Presidenza una risoluzione. È pubblicata in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni.

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Apposizione di firme ad una mozione.

La mozione dei deputati Rutelli ed altri, n. 1-00312, pubblicata nel resoconto sommario del 13 settembre 1989, a pagina CLVII, seconda colonna, è stata sottoscritta anche dai deputati Bassanini, Gramaglia, Filippini Rosa, Mattioli, Cima, Andreis, Bassi Montanari, Ceruti, Cecchetto Coco, Donati, Lanzinger, Salvoldi, Scalia, Capanna, Russo Franco e Tamino.

Trasmissione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Calderisi n. 3-01931 del 19 settembre 1989 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-01693.

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

*RISOLUZIONE IN COMMISSIONE
E INTERROGAZIONI PRESENTATE*

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

RISOLUZIONE IN COMMISSIONE

La VIII Commissione,

premessò che:

numeròsi incendi hanno devastato estese aree del Paese provocando vittime nella popolazione civile e fra i soccorritori, nonché ingenti danni all'ambiente e alle attività economiche;

gli eventi hanno assunto una nuova e tragica dimensione in Sardegna dove, oltre il tradizionale e deleterio fenomeno degli incendi estivi, di per sé molto esteso, si è verificata una concentrazione di fuochi dolosi in un'area (la Gallura) interessando anche centri residenziali e aziende agricole e causando la morte di 18 persone;

considerato che la dinamica degli eventi ha messo in luce il persistere di gravissime carenze nel sistema di protezione preventiva dei boschi e della macchia mediterranea nonché del sistema di rilevamento, allerta e intervento della protezione civile;

considerato che occorre disporre e attuare interventi urgenti per il sostanziale miglioramento del sistema di prevenzione e della protezione civile, per la ricostituzione del patrimonio ambientale e di solidarietà con i parenti delle vittime e con i soggetti danneggiati dagli incendi del 1° e 28 agosto in Gallura;

esprime cordoglio ai parenti delle vittime e solidarietà alle popolazioni coinvolte,

impegna il Governo:

a) a disporre un piano da rendere operativo entro il 30 aprile 1990 perché in concorso con la regione sarda vengano conseguiti i seguenti obiettivi:

1) implementare sostanzialmente la protezione preventiva dei boschi dagli in-

cendi mediante l'adozione di incentivi anche economici per la conservazione dei boschi; la pulizia del sottobosco; la realizzazione e la manutenzione di idonee fasce tagliafuoco; la realizzazione delle infrastrutture per la viabilità e l'approvvigionamento idrico; la realizzazione di un sistema di monitoraggio elettronico; la più celere messa in servizio del sistema satellitare ARGO; il potenziamento del pattugliamento preventivo;

2) trasformare il Corpo dei vigili del fuoco in forza di protezione civile, sicurezza ambientale e antincendi, adeguandone gli organici e i mezzi e pianificandone la distribuzione in relazione alle effettive situazioni di rischio potenziale;

3) concludere una convenzione fra il Ministero della difesa e la regione per assegnare, a domanda, al Servizio regionale civile (volontario), i giovani della classe di leva, entro un numero compreso nell'eccedenza di chiamata dell'esercito;

4) promuovere e sostenere tutte le associazioni di volontari impegnati nella difesa del territorio;

5) implementare sostanzialmente il servizio di protezione civile, nella fase di individuazione e di spegnimento degli incendi, anche mediante l'esercizio effettivo dei poteri attribuiti dalla legge al Dipartimento della protezione civile per il coordinamento delle forze; la costituzione di servizi regionali autosufficienti in ogni fase dell'intervento nelle aree a più elevato rischio; il sostanziale potenziamento della squadra di mezzi per l'intervento aereo in ogni condizione di tempo e con modalità diversificate (spandimento di sostanze ritardanti e di acqua) e la dislocazione permanente nella regione Sardegna;

6) disporre una specifica indagine ed adottare i provvedimenti conseguenti nelle aree a rischio per verificare le effettive situazioni di edificazione dei centri residenziali in relazione alle misure di sicurezza indispensabili per le persone e per la protezione dei beni. In relazione alle finalità di cui alla lettera a), il Governo dovrà indicare nella legge finanzia-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

ria per l'anno 1990 le risorse finanziarie e riferire alla Commissione sui progressi della predisposizione e attuazione del programma entro il 31 dicembre 1989;

b) a disporre interventi di solidarietà con i parenti delle vittime, anche avvalendosi delle disposizioni concernenti i parenti delle vittime di atti di terrorismo; per un selezionato e limitato intervento in collaborazione con la regione e da gestire attraverso il Ministero dell'interno e gli enti locali in favore delle aziende agricole e turistiche che hanno subito gravi danni negli incendi del 1° e 28 agosto in Gallura;

c) ad adottare misure per sostenere il reddito dei lavoratori dipendenti che abbiano perso il posto di lavoro per effetto della chiusura o della riduzione delle attività di imprese turistiche coinvolte negli incendi del mese di agosto in Gallura, in conformità a quanto attuato o in corso di attuazione in altre situazioni determinate da calamità;

d) a disporre entro sei mesi il piano per la ricostruzione ambientale delle aree percorse dal fuoco con priorità nella Gallura, mediante il ricorso alle risorse di cui alle leggi n. 64 del 1986, n. 193 e n. 305 del 1989, FIO e ai regolamenti comunitari, in particolare 1609 e 1614 del 15 giugno 1989, e agli strumenti giuridici

previsti dalle leggi n. 305 del 1989 e n. 64 del 1986 per il coordinamento delle risorse e l'attuazione del piano (accordo di programma);

e) a ricercare una concertazione comunitaria per un programma di cooperazione fra i servizi di protezione civile nazionale e di lotta alla desertificazione in atto in talune aree del Mediterraneo. Il Governo dovrà altresì disporre entro 90 giorni, d'intesa con le regioni, il programma per la utilizzazione delle risorse rese disponibili dai regolamenti comunitari;

f) disporre specifiche indagini per individuare l'origine degli incendi del 1° e 28 agosto che hanno provocato 18 vittime nonché ad implementare sostanzialmente i servizi di repressione delle azioni dolose o negligenti all'origine degli incendi. Nell'ambito delle misure repressive va perseguito l'inasprimento delle sanzioni penali;

g) ad attivare immediatamente, per quanto di propria competenza, e a vigilare per quanto di competenza di altri soggetti, le disposizioni di legge concernenti le restrizioni sull'uso dei suoli percorsi da incendi.

(7-00287) « Boselli, Cervetti, Cherchi, Testa Enrico, Angius, Diaz, Sanna, Macciotta ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CHERCHI, SANNA, DIAZ e MACCIOTTA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che:

la Dreher SPA ha comunicato alle organizzazioni sindacali di non voler più rispettare i termini dell'accordo sottoscritto fra le parti, a conclusione di una vertenza mediata dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sulla attivazione di iniziative sostitutive della produzione di birra presso lo stabilimento di Macomer (Nuoro) —:

se di tale decisione sia stata data comunicazione al Ministero;

se non intenda intervenire energicamente presso la Dreher SPA per imporre il rispetto di un accordo siglato appena alcuni mesi fa. (5-01692)

CALDERISI, VESCE, MELLINI e TEODORI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

Sergio Segio e Susanna Ronconi, detenuti per fatti di terrorismo e da molti anni dissociati dalla lotta armata, sono in sciopero della fame dal giorno 7 settembre e attualmente ricoverati presso l'ospedale delle « Molinette » di Torino a causa delle preoccupanti condizioni di salute, di fronte alla decisione del magistrato di sorveglianza di Torino, dottor Pietro Fornace, di negare al Segio l'autorizzazione al lavoro all'esterno (ex articolo 21 della legge n. 354 del 1975), presso il « Gruppo Abele » di don Luigi Ciotti, a cui era stato assegnato dalla direzione del carcere di Torino;

il dottor Fornace aveva invece concesso a Susanna Ronconi, moglie di Se-

gio, l'autorizzazione al lavoro all'esterno presso lo stesso « Gruppo Abele » —:

se gli risulti che, in conseguenza dello sciopero della fame, il magistrato di sorveglianza di Torino, dottor Fornace, ha revocato la precedentemente accordata autorizzazione a Susanna Ronconi di lavorare all'esterno presso lo stesso « Gruppo Abele »;

se il dettato di legge dell'articolo 21 attribuisca la facoltà di revoca unicamente alla direzione del carcere;

se ritenga, nel primo caso, che la decisione del magistrato di sorveglianza esprima di fatto una inaccettabile logica di ritorsione;

se ritenga, nel secondo caso, che l'iniziativa del magistrato di sorveglianza si connoti per una invasione dei poteri propri dell'amministrazione penitenziaria;

se ritenga, infine, di dover intervenire presso l'amministrazione penitenziaria, centrale e locale, affinché ripristini, nel caso in questione, le sue competenze ed i suoi poteri. (5-01693)

NICOLINI e BONFATTI. — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere:

se siano fondate le voci circolate in questi giorni circa la richiesta di un non meglio precisato Centro per la diffusione dell'arte e della cultura di presentare il libro di Antonio Spinosa « Mussolini. Il fascino di un dittatore » nella sala del Mappamondo di palazzo Venezia, che è oggi una delle sale espositive del Museo di palazzo Venezia;

se non ritenga opportuno, qualora tali voci rispondano a verità, precisare subito l'impossibilità di accogliere tale richiesta, sia perché le sale di un museo non possono essere destinate a finalità estranee alle funzioni del museo stesso, sia perché, nel caso specifico, l'uso della sala del Mappamondo rischierebbe di dare alla manifestazione un significato apologetico sotto ogni aspetto inammissibile. (5-01694)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

LUCCHESI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se il Governo non intenda assumere un'iniziativa di carattere definitivo sulla vicenda SME ed in particolare per sapere quali provvedimenti si intendano adottare in ordine alle dichiarazioni di amministratori pubblici sulla assoluta non opportunità di privatizzazione delle aziende SME, dichiarazioni che hanno creato e creano notevole turbativa nel mercato finanziario nazionale, essendo oltretutto le stesse in contrasto con una scelta politica di privatizzazione di alcune aziende SME che sembra ormai acquisita. (4-15602)

RUTELLI, VESCE e FACCIO. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Civitavecchia sono installati tre gruppi di centrali termoelettriche ad olio combustibile per una potenza complessiva di 4.250 megawatt (centrale di Fiumaretta, 450 megawatt; centrale di Torre Valdalica sud, 1.160 megawatt; centrale di Torre Valdalica nord, 2.640 megawatt) con una emissione in atmosfera di 185 mila tonnellate annue di anidride solforosa (SO₂); 33 mila tonnellate di ossido di azoto (NOX); 912 mila tonnellate di polveri e metalli pesanti, con un consumo di 4 milioni e mezzo di tonnellate annue di olio combustibile ad alto contenuto di zolfo (ATZ-3 per cento) che produce 2.000 metri cubi al secondo di fumi in atmosfera;

nel luglio 1980 il sindaco ordinò all'Enel di installare entro 180 giorni i filtri elettrostatici alle centrali di Fiumaretta e Torre Valdalica sud, ma l'Enel fece ricorso al TAR ed il comune non si è più costituito in giudizio;

nel luglio 1985 un grave fenomeno di nube tossica ha investito il comune di Allumiere, provocando disturbi alle vie respiratorie agli abitanti della zona;

nel febbraio 1985 uno studio dell'Istituto per la ricerca del tumore di Genova sui lavoratori portuali ha accertato la più alta percentuale di tumori polmonari tra i lavoratori di Civitavecchia;

nell'ottobre 1985, a seguito di una forte ricaduta di polveri nere sulla città, l'Enel negò ogni responsabilità, ma fu smentita dall'Istituto superiore di sanità;

nel gennaio 1987 la USL RM/21 di Civitavecchia, a tutela della salute pubblica, ha chiesto al sindaco di ordinare, a norma dell'articolo 217 del testo unico delle leggi sanitarie, la chiusura degli impianti di Torre Valdalica sud, in attesa dell'uso del metano;

nel luglio 1987 un'indagine dell'osservatorio epidemiologico regionale ha registrato nei bambini da 1 a 2 anni del comprensorio di Civitavecchia una presenza di alte percentuali di patologie respiratorie (allergia, asma bronchiale, ecc.);

nel marzo 1988 l'Enel non include, con un provvedimento assurdo, Civitavecchia nel decreto governativo n. 105 sulla limitazione delle emissioni in atmosfera;

malgrado tutto ciò, l'Enel continua ad operare senza il necessario rispetto per la salute e l'ambiente, non garantendo neppure il funzionamento delle tecnologie antismog installate, come nel caso clamoroso dei filtri elettrostatici del « nuovo » impianto di 2.640 megawatt di Torre Valdalica nord;

a tutt'oggi, le centrali di Fiumaretta e Torre Valdalica sud operano senza filtri elettrostatici e, come risulta dalla relazione tecnica del 10 febbraio 1988 dell'Enel, i filtri della centrale di Torre Valdalica nord non sono affidabili per precise responsabilità dell'Enel;

il 18 luglio 1989 è stato indetto nei comuni del comprensorio energetico di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Civitavecchia (Civitavecchia, Tarquinia, Santa Marinella, Tolfa, Allumiere, Canale Monterano, Monte Romano) un *referendum* per l'uso del metano nelle megacentrali;

il responso popolare ha registrato oltre il 90 per cento di SÌ a favore dell'uso del metano, con una partecipazione dell'88 per cento alle urne;

i comuni del comprensorio e la provincia di Roma hanno da molti mesi richiesto di incontrarsi con i ministri dell'ambiente e dell'industria, del commercio e dell'artigianato per denunciare la grave situazione del comprensorio —:

i gravi motivi che a tutt'oggi non hanno consentito di ricevere le delegazioni dei comuni del comprensorio energetico di Civitavecchia e le ragioni per le quali nessun provvedimento è stato adottato dall'Enel a tutela dell'ambiente e della salute di queste popolazioni.

(4-15603)

NAPOLI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

nel corso del consiglio d'amministrazione ANAS del 6 settembre, presieduto per la prima volta dal nuovo ministro, sono state approvate numerose pratiche;

tra queste le più rilevanti riguardano la provincia di Brescia e più precisamente il secondo e terzo lotto della Gardesana occidentale per 24 e per 40 miliardi;

tali due pratiche sono state approvate nonostante mancassero i pareri obbligatori di altri Ministeri, per la cui carenza centinaia di iniziative riguardanti il Mezzogiorno sono bloccate da anni e anni;

tenuto conto che la decisione del ministro di far approvare le due pratiche non è certamente motivata dal fatto che le spese riguardano il proprio collegio elettorale ma dalla necessità di superare ostacoli burocratici imposti dalla legge con i pareri obbligatori dei Ministeri, tra

cui quelli per i beni culturali e ambientali e dell'ambiente —:

se non ritenga di intervenire affinché il consiglio d'amministrazione dell'ANAS approvi le centinaia di pratiche sospese per i motivi citati, iniziando da quelle riguardanti la Calabria, dove da 100 (cento) anni si aspetta il rammodernamento della strada borbonica n. 106 (da Taranto a Reggio Calabria in 8-9 ore, il tempo che ci vuole per raggiungere Los Angeles da Milano) e di tutte le altre strade risalenti ai greci e ai romani, adatte oggi non alla civiltà dei commerci e della cultura ma alla violenza della mafia e dei sequestri;

se non ritenga di consigliare il Presidente del Consiglio dei ministri ad effettuare un *turnover* semestrale per il posto di ministro dei lavori pubblici, in modo che in venti semestri le venti regioni possano provvedere « in proprio » a far approvare e finanziare i progetti stradali.

(4-15604)

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

presso l'istituto parificato « Camilli », liceo linguistico, di Lido di Roma, Ostia, si sarebbero riscontrate non poche irregolarità in sede di esami di maturità, IV Commissione, ed in particolare anche un tentativo di corruzione —:

se il ministro non ritenga, anche al fine di tutelare la dignità degli insegnanti statali nominati presso queste scuole quali commissari per la maturità, di revocare la parificazione concessa a tale istituto, e il conseguente diritto ad essere sede di esami di maturità. (4-15605)

PICCIRILLO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale, delle partecipazioni statali e per gli interventi straordinari nel*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

Mezzogiorno. — Per sapere — premesso che:

persiste lo stato di agitazione dei 60 dipendenti della Enichem Agricoltura (ex Fertil-Gest) di Canello Scalo (CE), fabbrica di fertilizzanti chimici recentemente inglobata dalla Enimont di Raoul Gardini (stato di agitazione che ha portato dipendenti e famiglie anche all'occupazione del comune di San Felice a Canello (CE), nel cui tenimento è ubicato Canello Scalo);

alla fine del 1988, presso la sede della Unione industriali di Caserta, quando la fabbrica era ancora Fertil-Gest, fu siglato un accordo che prevedeva l'investimento di 3 miliardi per l'ammodernamento degli impianti, il ricorso alla cassa integrazione esclusivamente per il tempo occorrente all'espletamento dei lavori, il pre-pensionamento di 12 lavoratori (tuttora al vaglio CIPE):

assorbita la Fertil-Gest dalla Enichem Agricoltura, si convenne tra le parti che gli impegni assunti fossero rispettati dalla nuova proprietà;

il 24 luglio 1989, presso l'ASAP (Associazione sindacale aziende parastatali) i responsabili Enichem Agricoltura, le organizzazioni sindacali ed i rappresentanti dei lavoratori concordarono sull'esigenza di definire assieme tempi e modalità attuative per la nuova strategia aziendale imposta da mutate esigenze produttive;

approssimandosi la parentesi feriale, i lavoratori furono collocati in congedo e l'appuntamento per la definizione dell'accordo rinviato ai primi di settembre;

a settembre, il giorno 18, invece dell'accordo, un telegramma reca ai 60 dipendenti la notizia che dal 14 ottobre sono tutti sospesi dal lavoro e dalla retribuzione, invocando per tutti la cassa integrazione (penosa e collaudata anticamera del licenziamento);

l'operato dell'Enimont disattende le scelte di politica meridionalistica e reca consapevole offesa all'impegno di destinare al sud il 70 per cento dei 2.300

miliardi derivati dalla defiscalizzazione degli oneri sociali —:

quali tempestive iniziative intendano assumere i ministri interrogati perché la Enimont concordi con i Ministeri competenti, le organizzazioni sindacali e i rappresentanti di fabbrica il nuovo indirizzo aziendale, allo scopo di salvaguardare il sacrosanto diritto dei lavoratori a vedere garantito il posto di lavoro, in una realtà economico-sociale già vistosamente segnata dagli esiti nefasti di una disoccupazione giunta a pericolosi livelli di guardia;

come valutino l'azione dell'Enimont, che viola con patente arroganza (nella lettera e nello spirito) l'articolo 5 della legge 164 del 1975, sottraendo alla consultazione con le organizzazioni sindacali e con i rappresentanti dei lavoratori decisioni da adottarsi senza procurare alle famiglie l'angoscia di finire sul lastrico, in un contesto — quello della provincia di Caserta — ove la crisi dell'apparato produttivo già alimenta il rischio di prospettive inquiete;

se e quali ulteriori elementi di conoscenza dispongano circa la questione. La centralità del Mezzogiorno, con persuasiva e costruttiva tenacia indicata dal Presidente del Consiglio dei ministri Andreotti quale banco di prova di una democrazia che stimoli realmente la crescita economica, culturale e civile della comunità nazionale, necessita di impegni coerenti, idonei a coniugare le ragioni della produttività e della concorrenza con quelle della trasparenza e della correttezza tra i soggetti sociali. (4-15606)

POGGIOLINI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

la regione della Valle d'Aosta (in particolare, nelle zone di Pré St. Didier, Morgex, La Thuile, Courmayeur) da circa quattro anni vede i suoi boschi di abeti rossi e larici irrimediabilmente danneggiati — già 200 ettari, su 5000 sono *tabula rasa* —:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

la ragione di tale guasto ambientale è da imputare alla *Limantria Monaca*, famiglia di lepidotteri che in numero impressionante si è insediata nella Valle;

nel corso dell'estate, qualche decina di milioni di farfalle hanno deposto miliardi di uova, che si schiuderanno nei prossimi mesi di aprile e maggio, liberando un esercito di bruchi pronti a distruggere un'altra parte del patrimonio boschivo della splendida zona -:

quali provvedimenti intenda assumere per mettere in atto, con il concorso della regione interessata, un organico piano di disinfezione, con insetticidi biologici, atto ad arginare la distruzione dei boschi in una delle zone paesaggistiche più belle del nostro Paese. (4-15607)

ARNABOLDI. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e della pubblica istruzione.* — Per sapere - premesso che:

dal 29 giugno 1989 è stata chiusa al pubblico la sala di lettura della biblioteca nazionale centrale di Firenze;

la direzione della biblioteca nazionale sembra orientata a restringere la possibilità di usufruire di questa importante struttura, fino ad oggi punto di riferimento quotidiano di centinaia di studenti e studiosi -:

quali provvedimenti il Governo intenda prendere affinché la biblioteca nazionale centrale di Firenze sia al più presto resa agibile a tutti i cittadini.

(4-15608)

SERVELLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere - in relazione al blocco dei TIR al Brennero:

se non ci siano state responsabilità delle autorità italiane per ritardi o inefficienze, a parte l'irrigidimento, non giustificabile, del Governo austriaco;

se è vero che l'Austria è attraversata da un gran numero di automezzi pesanti,

è altrettanto vero che ciò comporta per quel paese una non trascurabile entrata: tassa di transito, passaggio del Ponte Europa, compilazione dei documenti di transito, ecc. Inoltre, mentre il Governo austriaco limita i permessi di transito, questi si possono con estrema facilità acquistare al mercato nero; la politica di investimenti da parte degli operatori economici nel trasporto ferroviario-internazionale e cioè con semi-rimorchi leggeri imbarcati da stazioni di partenza su treni speciali (treni blocco) che dovrebbero giungere a destinazione assai celermente, pur consentendo dei vantaggi, non è attuabile per diversi motivi, ma soprattutto per le tariffe assai elevate applicate dalle società (tutte straniere) che hanno avuto in appalto dalle ferrovie italiane questo genere di servizi;

se l'accordo raggiunto fra le autorità italiane e quelle austriache abbia basi concrete e durevoli, o piuttosto non si tratti di un compromesso raggiunto esclusivamente nella speranza di sbloccare quella situazione che, quindi, potrebbe ripetersi provocando gravi danni agli operatori economici, soprattutto per quanto riguarda i trasporti di merce deperibile. (4-15609)

SERVELLO. — *Ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici.* — Per conoscere - in relazione ad una precedente interrogazione, presentata nel marzo 1988, con la quale si chiedeva « quali decisioni siano state adottate, o si intendano assumere, per l'utilizzazione del complesso che sorge a Segrate, alle porte di Milano, destinato a nuova dogana in sostituzione di quella di via Valtellina » -:

le ragioni per le quali il complesso in questione, progettato e costruito in maniera efficiente e funzionale, non è stato a tutt'oggi utilizzato;

perché non sono stati ancora ultimati i pochi dettagli secondari ancora mancanti, mentre le apparecchiature già

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

installate e i laboratori per l'analisi delle merci sono da tempo abbandonati al degrado;

altresi, quali misure intenda assumere il ministro dei lavori pubblici a seguito della lettera a lui inviata dall'assessore al traffico del comune di Milano, il quale, asserendo che il problema più urgente è quello del trasferimento della dogana, minaccia decisioni drastiche se i ministri interessati non disporranno per il trasloco del centro merci;

se il vero motivo del mancato trasferimento degli uffici e magazzini di via Valtellina a Segrate non sia invece dovuto al fatto che una decisione del genere colpirebbe in maniera grave gli interessi di una specifica categoria, quella, cioè, dei concessionari dei magazzini generali, società private alle quali è stata data in gestione, dall'amministrazione doganale e dallo Stato, una consistente parte del lavoro che le strutture statali non sono in grado di svolgere, e per il quale detti concessionari esigono dagli operatori economici cifre esorbitanti;

se non si ritenga che l'attuale situazione provochi continui problemi all'utenza estera, che spesso rifiuta di accettare questa logica, e che il problema, prima o poi, verrà sollevato a livello europeo e non è escluso che si risolva con la condanna dell'Italia da parte della CEE;

se sono in atto, o si intendono ancora procrastinare, e per quali motivi, opportuni provvedimenti e disposizioni per l'utilizzazione, da parte della dogana di Milano, del complesso che sorge a Segrate. (4-15610)

SERVELLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se e come giustifica una incredibile situazione in atto presso gli uffici della dogana di Milano. Infatti, in relazione alla procedura doganale agevolata, sono state emanate disposizioni dagli uffici di via Valtellina, in base alle quali gli operatori economici delle case di

spedizione avrebbero potuto comunicare alla dogana — a mezzo telefono — il programma delle spedizioni giornaliere per merce destinata all'esportazione. Dette disposizioni non sono state, però, applicate in quanto l'amministrazione doganale, nella persona del suo direttore, ha comunicato al responsabile dell'ufficio procedure agevolate e al presidente dell'associazione spedizionieri che il reparto non dispone di telefono, né della persona che possa essere adibita a questa mansione e che non esistono i fondi per ovviare a detta carenza. Di conseguenza, gli operatori del settore sono obbligati a compilare distinte particolareggiate e presentarsi personalmente alla dogana centrale, sottoponendosi a lungaggini burocratiche, con conseguente perdita di tempo. Le procedure agevolate sono in vigore da tempo negli altri paesi della comunità, ove non esistono problemi del genere;

se questa assurda situazione non possa essere risolta con immediatezza senza ricorrere a procedure speciali. (4-15611)

PICCHETTI, BARBIERI, CIOCCI LORENZO e COLOMBINI. — *Ai Ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

presso l'aeroporto intercontinentale di Fiumicino in Roma si susseguono episodi di intere famiglie di immigrati e di stranieri rifugiati, oltre che richiedenti asilo politico, che vengono trattenuti per giorni e settimane per poi, nella stragrande maggioranza, venir fatte ripartire per i loro paesi;

i disagi che ricadono su queste persone e, in particolare, sulle donne e i bambini costretti a sostare nella zona di confine, sono notevoli, per l'assenza nell'aeroporto di una qualsiasi struttura interna di accoglienza e sosta organizzata;

fenomeni analoghi si verificano in altri aeroporti e posti di frontiera dell'Italia;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

fin dal gennaio scorso è stata presentata analoga interrogazione, che non ha avuto ancora nessuna risposta —:

se non ritengano, i ministri interrogati, necessario e doveroso, in nome dei civili valori di solidarietà e rispetto della persona umana, creare all'interno dell'aeroporto di Fiumicino una struttura appositamente attrezzata per ospitare persone e famiglie di immigrati, profughi, rifugiati che non in possesso di tutti i requisiti necessari per l'ingresso nel nostro Paese sono costretti ad attendere in aeroporto il tempo necessario per una qualsiasi soluzione al loro caso;

se nel programma di ristrutturazione e sviluppo dell'aeroporto di Fiumicino è già prevista la costruzione di una struttura come quella richiesta e, nel caso negativo, assumere provvedimenti in merito;

le cifre degli stranieri che nell'ultimo triennio sono stati respinti sia a Fiumicino che negli altri posti di frontiera del Paese. (4-15612)

GARGANI. — *Ai Ministri dell'interno e del tesoro.* — Per sapere — premesso che:

il sindaco di Napoli, con decreto protocollo n. 79 del 9 dicembre 1980 ordinava la requisizione dei due fabbricati di proprietà della Snc Pastore Costruzioni di Napoli alla via Nardones n. 74, cui faceva seguito, in data 5 febbraio 1981, la materiale presa di possesso;

nel decreto era previsto che la requisizione dovesse avere la durata di due anni e i provvedimenti di requisizione furono poi prorogati fino al 31 dicembre 1984 in base all'articolo 1-bis del decreto-legge 12 settembre 1983, n. 462, convertito dalla legge 10 novembre 1983, n. 637;

da quella data l'occupazione degli immobili è divenuta illegittima, perché i provvedimenti legislativi intervenuti hanno prorogato soltanto i termini relativi all'assistenza economica ai nuclei familiari colpiti dal terremoto e non anche

le requisizioni, che non possono che essere temporanee;

la società ha proposto ricorso al TAR per chiedere l'annullamento del provvedimento e successivamente ha convenuto in giudizio il comune di Napoli, il prefetto di Napoli, il Dipartimento della protezione civile per far condannare gli stessi alla restituzione degli immobili, al pagamento delle indennità di requisizione ed al risarcimento dei danni;

le dette amministrazioni, nel costituirsi in giudizio, hanno sostenuto ciascuna di non essere legittimata;

a nove anni dalla requisizione, gli immobili sono in possesso del comune, che li ha assegnati a persone non aventi titolo, nei confronti dei quali ha anche emesso ordinanze sindacali di sgombero sin dal 12 marzo 1985, senza mai seguirle; il comune, inoltre, non ha pagato alcun indennizzo né per indennità di requisizione né per risarcimento dei danni;

nel frattempo, invece, il comune di Napoli ha ceduto altri immobili requisiti, consistenti sia in appartamenti singoli che in interi fabbricati;

il comune ha quindi elargito i fondi del Governo a suo piacere, liquidando somme relevantissime, dimostrando così di aver fatto scelte unicamente ispirate a favoritismi e a parzialità gravi;

non è assolutamente immaginabile che ad alcuni vengono corrisposte tutte le indennità di requisizione e ad altri nessuna indennità —:

i criteri adottati dal comune di Napoli nel corrispondere le indennità previste ai proprietari di palazzi o di alloggi requisiti, e le ragioni per cui l'unico proprietario a non ricevere dal 1980 alcunché è la Snc Pastore Costruzioni. (4-15613)

TREMAGLIA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere:

quali interventi immediati vogliono disporre per modificare il piano del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

gruppo Peroni che prevede la totale cessazione della produzione di birra presso lo stabilimento Wuhrer di Brescia;

le motivazioni addotte dalla proprietà (e cioè i costi elevati e gli impianti obsoleti) denunciano responsabilità che bisogna ricondurre a quanti hanno fatto negli anni le operazioni finanziarie di acquisto del marchio Wuhrer. In particolare ci si riferisce agli accordi del 1988 con la Ifil e con la multinazionale francese BSN, dimenticando non solo che non si doveva cancellare in un colpo centosessanta anni di storia della vecchia Wuhrer, ma che occorre proprio allora impostare un discorso di ammodernamento degli impianti, perché era proprio in quella circostanza che vennero date, a parole, garanzie di continuità della produttività e per il lavoro dei centocinquanta dipendenti dei quali oggi si vogliono ignorare i diritti;

se intendano accertare le responsabilità sussistenti nella operazione finanziaria del 1988, che alla luce degli avvenimenti di oggi, potrebbe apparire come intesa esclusivamente all'acquisto del marchio con fini speculativi, e se non ritengano di intervenire con decisione perché vengano revocati gli intendimenti di chiusura dello stabilimento, e si determini al più presto la ripresa delle attività, ritenendo peraltro impraticabile — oltre che gravemente inaccettabili in termini sociali e di giustizia — il trasferimento dei 150 dipendenti in altri stabilimenti del gruppo, a San Cipriano in provincia di Pavia e a Padova. L'interrogante ritiene essenziale comunque la convocazione dei dirigenti della Peroni e dei parlamentari delle circoscrizioni con le rappresentanze sindacali davanti ai ministri per affrontare e risolvere il problema nel rispetto prioritario del lavoro e della unità produttiva bresciana. (4-15614)

MACERATINI, FINI, RAUTI e PAZZAGLIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

facendo seguito alla interrogazione n. 4-15384 del 13 settembre 1989 che in-

tegralmente si richiama, risulta che a tutt'oggi non è stata chiarita la posizione del direttore generale dell'Istituto dell'enciclopedia italiana fondata da Giovanni Treccani;

infatti la carica di direttore generale, attualmente rivestita dal professor Vincenzo Cappelletti, docente ordinario di storia della scienza presso la facoltà di magistero della università « La Sapienza » di Roma, sembra non compatibile e cumulabile — alla luce degli articoli 11 e 13 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382 — con quella di docente universitario;

tali rilievi infatti sono stati espressamente illustrati nella relazione della Corte dei conti al Parlamento relativa agli esercizi 1984-1985 del menzionato istituto —:

quali urgenti provvedimenti si intendano assumere perché anche questa ulteriore e palese irregolarità nella conduzione dell'Istituto della enciclopedia Treccani venga al più presto eliminata, e ciò nel quadro della indifferibile esigenza di restituire al citato istituto chiarezza nella natura giuridica dello stesso e trasparenza, nonché rigoroso rispetto della normativa vigente nella gestione. (4-15615)

MACERATINI, FINI, RAUTI e PAZZAGLIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

con interpellanza presentata agli inizi del corrente anno si chiedeva al Governo di conoscere le iniziative che si intendevano assumere per risolvere il problema di 256 famiglie abitanti in altrettanti alloggi di case ex INCIS site in Roma, via Grottarossa n. 91 e via Cassia n. 694;

a tale interpellanza il Governo non ha, a tutt'oggi, ritenuto di dare conferente risposta;

con nota 5 settembre 1989 l'Istituto autonomo per le case popolari della pro-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

vincia di Roma ha diffidato gli abitanti dei citati alloggi all'immediato rilascio degli stessi con contestuale minaccia di sanzioni amministrative, in caso di mancato rilascio, per il non lieve importo di lire dieci milioni per ciascun assegnatario;

la questione riveste un rilevante carattere sociale, posto che gli assegnatari hanno una conduzione giuridica del tutto particolare, avendo nel tempo corrisposto canoni di locazione commisurati alle somme occorrenti per il rimborso del mutuo che il Ministero degli esteri aveva acceso con la Cassa depositi e prestiti e pertanto si è, almeno di fatto, realizzata la condizione di base per consentire il riscatto degli alloggi da parte degli assegnatari;

trattasi, altresì, in larga prevalenza, di pensionati, di vedove e in genere di persone di modeste possibilità economiche e non è pensabile che essi vengano messi in mezzo alla strada considerata altresì la drammatica carenza di alloggi che si registra nella città di Roma —:

quali urgenti iniziative il Governo intenda assumere per risolvere questo spinosissimo problema e se non si ritenga opportuno, nelle more delle occorrenti iniziative legislative, dare le opportune disposizioni al Ministero degli esteri e allo Istituto delle case popolari di Roma perché sospendano ogni azione intrapresa nei confronti di queste famiglie che meritano indubbiamente di non essere ulteriormente e gravemente turbate nell'attesa che si realizzi anche a loro vantaggio il precetto costituzionale relativo al diritto alla proprietà della casa. (4-15616)

MACERATINI. — *Ai Ministri della sanità, del tesoro e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

il *Giornale d'Italia* dell'11 settembre 1989 ha dato notizia di un autentico scandalo in atto presso la USL VT/3;

infatti, a seguito di una ispezione disposta dal Ministero del Tesoro, è stata

predisposta una relazione ispettiva dalla quale emergono ben ventuno irregolarità, talune addirittura macroscopiche e indubbiamente anche di rilevanza penale, che sono state riscontrate nella unità sanitaria viterbese;

i principali addebiti che si rilevano dal rapporto spaziano dalla indebita corresponsione di indennità ai dipendenti, ai non consentiti affidamenti di incarichi direttivi, alla abusiva elargizione di esenzione dai *ticket*, alla colpevole inefficienza di costosissimi macchinari, agli onerosi impegni con le strutture cliniche private per l'omesso potenziamento degli strumenti diagnostici e di laboratori —:

quali iniziative, ciascuno per quanto di sua competenza, abbiano assunto od intendano assumere per conseguire la completa e rapida eliminazione delle irregolarità e deficienze riscontrate per il pronto recupero di tutte le somme che dovessero risultare indebitamente erogate e per l'accertamento delle connesse responsabilità contabili e penali. (4-15617)

VALENSISE. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per conoscere le ragioni per le quali la direzione provinciale delle poste di Reggio Calabria non ha osservato la graduatoria relativa alla circolare 4-ter con pregiudizio per il personale, come denunciato dal Sindacato CISAS, Federazione italiana sindacati addetti poste e telecomunicazioni (FISAPTe), e le iniziative assunte per il rispetto della normativa vigente a favore del personale. (4-15618)

VALENSISE. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se sia a conoscenza della iniziativa del direttore provinciale delle poste di Reggio Calabria di denunciare all'autorità giudiziaria i lavoratori ammalati, anche se gli stessi si erano attenuti alla circolare n. 6 dell'11 giugno 1988, all'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica n. 269 del 1987 e all'articolo 14, lettera q) della

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

legge n. 833 del 1978, come rilevato in una protesta pubblica dell'organizzazione sindacale CISAS-FISAPTe;

per conoscere, altresì, quali misure siano state adottate o si intendano adottare per evitare attività non dovute ai danni del personale. (4-15619)

PICCHETTI e PINTO. — *Ai Ministri per i problemi delle aree urbane e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

l'area di piazza Mancini in Roma, adiacente allo stadio Olimpico dove si effettueranno i mondiali di calcio 1990, è interessata da lavori di risistemazione complessiva che prevedono la distruzione di strutture sportive pubbliche esistenti per costruirvi zone parcheggio e una piazzetta dove esporre la *mascotte* dei mondiali;

tale progetto comporterebbe un costo di circa 7 miliardi e si tenta la sua realizzazione dopo che un precedente progetto con parcheggi interrati è stato accantonato;

esiste un progetto alternativo realizzato dalle associazioni di quartiere che salvaguarda gli impianti sportivi e assicura aree parcheggio più vaste di quelle previste nel progetto comunale;

il TAR del Lazio ha sospeso l'esecuzione dei lavori per ulteriori accertamenti sulla validità del progetto del comune, varato frettolosamente negli ultimi giorni della giunta Giubilo prima delle sue dimissioni —:

quali interventi si intendono mettere in atto per impedire l'attuazione di un progetto costosissimo, che toglie alla cittadinanza l'uso di importanti strutture sportive, e facilitare, invece, la realizzazione del progetto alternativo che, salvaguardando gli impianti sportivi, assicura i necessari parcheggi e rende possibili quegli interventi complessivi di sistemazione della piazza per i mondiali 1990.

(4-15620)

CIPRIANI. — *Ai Ministri della sanità e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che:

è imminente la messa in funzione di un impianto mobile di termodistruzione per i rifiuti speciali ospedalieri in via Gondilagi-Peretola-Firenze, area densamente popolata; detta scelta è stata adottata con la delibera comunale del 7 luglio 1989, delibera che si è avvalsa dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 915, viste le ragioni di emergenza sanitaria;

detta decisione sta sollevando una risposta popolare molto forte, che si è espressa con assemblee e blocchi stradali e si deve osservare quanto segue:

a) l'emergenza rifiuti solidi urbani e ospedalieri è stata indotta per inefficienze e ritardi gravi delle amministrazioni riguardo alle soluzioni di smaltimento;

b) la decisione del comune di Firenze, confortata dalla approvazione sia dell'apposita conferenza regionale che della provincia, non è stata sottoposta agli organismi decentrati del governo locale quali i quartieri interessati;

c) deve essere inoltre considerato che esistono da parte delle unità sanitarie interpellate pareri discordi. Infatti, mentre il servizio multizonale 10/A - unità chimica ambientale approva il progetto, l'unità sanitaria 10/D conferma ancor oggi il proprio parere negativo, vista la presenza di insediamenti civili, lavorativi e agricoli nelle aree adiacenti;

d) si fa rilevare che tutti i passaggi, intercorsi tra comune di Firenze e la società SIPSA di Oristano risultano estremamente discutibili, principalmente perché la scelta della società stessa non può offrire garanzie, non avendo questa in Italia mai installato impianti similari;

e) si deve considerare inoltre che per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti ospedalieri il sistema della termodistruzione indifferenziata di tutti i rifiuti appare inaccettabile;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

l'ultimo decreto emanato dal Ministero dell'ambiente, di concerto con il Ministero della sanità, detta norme per la selezione e la sterilizzazione rimandando solo a tipologie ben definite, quali medicazioni, rifiuti di natura biologica, attività diagnostiche ecc. la pratica della termodistruzione —:

quali provvedimenti il Governo intenda prendere per tutelare la salute della popolazione, in particolare riguardo alle annotazioni negative del servizio sanitario 10/D e se non ritenga di dover predisporre una indagine sul problema investendo l'Istituto superiore di sanità o altri istituti preposti da codesti Ministeri. (4-15621)

RUSSO SPENA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

i contratti di formazione lavoro, secondo l'articolo 3 della legge 863 del 1984, interessano la fascia d'età tra i 18 ed i 29 anni;

alla Comind Sud Alfa Lancia Indle SPA, Via Domenico De Roberto 71, Napoli, si stanno svolgendo selezioni per 350 assunzioni;

113 donne interessate alla selezione, avendo superato la prima fase delle selezioni, consistente in test psico-attitudinali, soltanto al momento del colloquio sono venute a conoscenza dei criteri di selezione e cioè:

1) età richiesta inferiore ai 21 anni;

2) possesso della licenza media inferiore;

la normativa vigente impone alle aziende selezioni basate esclusivamente su titoli e qualifiche professionali, mentre, al contrario, sono state effettuate visite mediche presso laboratori privati e sono state eseguite analisi del sangue e delle urine, che hanno portato all'esclusione di donne in stato di gravidanza ed ex tossicodipendenti;

la società in oggetto ha utilizzato in tal modo criteri discriminatori e razzisti nei confronti di donne incinte ed ex tossicodipendenti —:

quali iniziative intenda intraprendere in relazione al mancato rispetto dei limiti di età previsti dalla legge e se non vi siano da riscontrare discriminazioni sessuali che violano le norme sulle pari opportunità e violazioni di legge in riferimento ai criteri di selezione adoperati.

(4-15622)

ARNABOLDI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che

il giorno 22 settembre, nei locali del San Camillo di Roma, dove numerose donne attendevano di essere sottoposte ad intervento per l'interruzione volontaria della gravidanza, hanno fatto irruzione 40 persone, appartenenti ad un gruppo internazionale denominato Rescue, che hanno distribuito alle presenti fedi di plastica e volantini intimidatori, apostrofandole con epiteti ingiuriosi e determinando un grave stato di disagio in persone già provate sul piano psico-fisico;

la direzione dell'ospedale si è limitata ad affermare che non ci sono stati incidenti, quando il fatto in sé è un grave incidente, in quanto viola le più elementari condizioni di tranquillità che devono essere assicurate ai pazienti di un ospedale, indipendentemente dall'intervento al quale debbono sottoporsi —:

se non sia il caso di chiedere alla direzione dell'ospedale una spiegazione convincente di come sia stato possibile l'irruzione, per avere garanzie circa il non ripetersi di fatti di questo tipo;

se non sia il caso che il Ministero stesso si costituisca parte civile contro le persone che si sono rese colpevoli di questa grave violazione dei diritti delle utenti dell'ospedale (violazione che non può essere giustificata come una manifestazione di opinione ma è invece attacco ad una legge dello Stato italiano e alla

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

sua applicazione), persone contro le quali è già stato avviato un procedimento giudiziario. (4-15623)

ARNABOLDI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che:

in concomitanza della *Kermesse* radiotelevisiva « Festa », trasmessa da piazza Plebiscito — Napoli —, Democrazia proletaria aveva organizzato nella mattinata di venerdì 22 settembre un volantaggio nel quale si evidenziavano i problemi endemici ed i mali irrisolti di Napoli (carenza di assistenza socio-sanitaria, disoccupazione, camorra, degrado ambientale, inquinamento atmosferico, traffico ecc.);

durante la distribuzione di questi volantini in piazza Plebiscito alcuni compagni di DP sono stati fermati da due persone uscite da una Fiat Uno targata Na R 99115, che senza qualificarsi hanno intimato l'esibizione dei documenti;

i militanti di DP, di fronte alla loro legittima richiesta di conoscere con chi stavano parlando e le motivazioni di tale atteggiamento, si sono sentiti rispondere con tono arrogante che erano poliziotti e di non fare troppe storie se volevano evitare spiacevoli conseguenze —:

se tra le disposizioni ai questori rientrano anche quelle relative ad una repressione di libertà di espressione ai militanti di gruppi politici dell'opposizione;

se di fronte a palesi tentativi, come quello denunciato, di ritornare a pratiche

oramai anacronistiche ed antistoriche, non consideri opportuno impartire tassative ed inequivocabili disposizioni affinché venga garantito il diritto, sacro ed inviolabile, a tutti i cittadini di esprimere la propria opinione su qualsiasi argomento. (4-15624)

PROVANTINI, MARRI, PEDRAZZI CIPOLLA e STRUMENDO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che

in una sala dell'amministrazione provinciale di Terni, in concessione ad una associazione giovanile denominata « Icaro », per lo svolgimento di una mostra di giovani artisti, agenti della questura, a conclusione di una « visita », hanno denunciato all'autorità giudiziaria il giovane responsabile per uno striscione che conteneva la frase « è dovere di ogni rivoluzionario fare la rivoluzione », ritenendola capace di « istigare all'odio di classe ed apologia di reato » —:

quale valutazione dà il Governo di iniziative come questa, che suscitano sdegno perché rispolverano norme fasciste con atti polizieschi ed allo stesso tempo ilarità per l'accostamento tra uno striscione ed una mostra d'arte ed atti di violenza capaci di sovvertire l'ordine pubblico;

se ci siano stati in seguito all'esposizione dello striscione disordini, tumulti e aggressioni tra appartenenti a classi sociali diverse. (4-15625)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

GRAMAGLIA. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per sapere:

se corrisponde al vero che nella mattina del 22 settembre 1989 un « comando » di circa 40 persone, in buona parte cittadini statunitensi, aderenti al Movimento per la vita, ha invaso il Day Hospital San Camillo di Roma, tentando di bloccare il servizio di interruzione di gravidanza, intimidendo e insultando personale e pazienti. L'azione non ha solo avuto il contenuto dell'iniziativa « spettacolare », ma esiti particolarmente aggressivi e provocatori, nel momento in cui si effettuavano gli interventi di interruzione volontaria della gravidanza;

quali provvedimenti intendano adottare perché tale illegittima azione venga immediatamente interrotta e vengano assunte misure idonee affinché non si ripeta in futuro;

se non ritengano che debba essere presa una chiara posizione da parte del Governo e dei ministri interessati affinché non si ripeta una simile offesa ad una legge dello Stato, ai diritti delle cittadine e ai diritti-doveri degli operatori;

a quale titolo (permesso di soggiorno per turismo, studio, ecc.), i cittadini statunitensi che hanno preso parte al « comando » erano presenti sul nostro territorio, sottolineando l'attenzione con la quale il Ministero dell'interno segue il problema degli stranieri presenti sul territorio italiano, e quali iniziative intendano prendere in merito. (3-01949)

**VESCE, RUTELLI, AGLIETTA, MEL-
LINI e CALDERISI.** — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, dei lavori pub-*

blici, di grazia e giustizia e del turismo e spettacolo. — Per sapere — premesso che:

Vincenzo Petroni, rimasto ucciso durante un incidente sul lavoro allo stadio di Torino, è l'ultima vittima della corsa per i mondiali del 1990, che sempre più sta assumendo la dimensione di una tragedia;

l'episodio ha portato alla luce, come era già accaduto allo stadio di Palermo, irregolarità negli appalti, gravissime mancanze nelle misure di sicurezza, violazioni di legge (la « Bm », la ditta a cui apparteneva il giovane operaio rimasto ucciso, non era neanche iscritta alla cassa edile), controlli insufficienti da parte della amministrazione comunale;

una vicenda analoga in termini di gravissime irregolarità è stata denunciata dai sindacati in una pubblica conferenza, per quanto riguarda un altro cantiere dei mondiali: quello del centro RAI di Grottarossa a Roma, dove gli operai sono costretti a lavorare in condizioni di estrema precarietà sul fronte della sicurezza, con sopraffazioni di carattere salariale e contrattuale e con una miriade di piccole ditte che hanno strappato subappalti a bassissimi costi e che di conseguenza non sono in grado di garantire professionalità e condizioni di lavoro sicure e che, da quanto è stato denunciato, adopererebbero minorenni sulle escavatrici e manovali ed immigrati senza contratto e senza alcuna garanzia —;

le cause esatte e la dinamica della disgrazia accaduta allo stadio di Torino, come mai la « Bm » stava operando all'interno di quel cantiere pur non avendo nessuna autorizzazione e se corrisponde al vero che Vincenzo Petroni non era in possesso neanche del libretto di lavoro;

che fine hanno fatto i maggiori controlli ed i tanto sbandierati ispettori che avrebbero dovuto accertarsi del rispetto delle regole di sicurezza all'interno dei cantieri dei mondiali e se si ha intenzione di intervenire in maniera drastica, con la sospensione dei lavori all'interno dei cantieri dei mondiali, almeno sino a

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

che non si siano potute accertare tutte le gravi irregolarità ivi compiute in termini di appalti e subappalti e soprattutto per quanto riguarda il rispetto delle norme contrattuali e la garanzia che siano osservate tutte le misure antinfortunistiche, onde non si abbiano a ripetere ulteriori disgrazie tra i lavoratori. (3-01950)

GRAMAGLIA, BECCHI E CEDERNA.
— Al Ministro dei lavori pubblici. — Per sapere — premesso che:

il Ministero dei lavori pubblici ha dato assenso all'investimento da parte della SALT (la società concessionaria per le autostrade della Liguria e della Toscana) di 13 miliardi per un'area attrezzata sull'autostrada Livorno-Genova, in una zona compresa tra i comuni di Sarzana e di Ortonovo, all'altezza degli scavi dell'antica città di Luni, utilizzando le procedure speciali nell'ambito dei Mondiali del 1990 e delle « Colombiadi » del 1992, permettendo così alla stessa di operare senza l'assenso delle amministrazioni locali interessate;

il progetto interessa un'area molto vasta, compresa fra Luni Mare e la zona archeologica vicina, una zona (costituita da ambiente umido, canneti, case coloniche, canali, vestigia di interesse archeologico) che già il piano regolatore regionale dichiarava di interesse agricolo e archeologico;

il progetto SALT ha come elementi portanti la costruzione di vaste aree di sosta, isolate con barriere verdi e movimenti di terra, innalzamento di quote dell'autostrada e, sotto passo, strutture ricettive e centro congressi, centro assistenza utenti, museo etc.; oltre a ciò il progetto, pretendendo di individuare le antiche « vocazioni » della zona, prevede lo sviluppo di attività equestri, la costruzione di « parchi tematici »; dune artificiali, di un nuovo lago anch'esso artificiale;

esiste invece un progetto della regione Liguria, concordato con la provincia di La Spezia ed il comune di Sar-

zana, per il recupero e uso della ex colonia Olivetti per farne un centro-studi e convegni per la ricerca storica, archeologica, teatrale etc., oltre a programmi di restauro, indagine scientifica, acquisizione al demanio di ville e rustici circostanti, percorsi di visita attrezzati, che la sovrintendenza regionale ha in progetto a partire dal 1990, da realizzare utilizzando fondi FIO e fondi ordinari;

già questo insieme di proposte significa che non di riqualificazione si tratta, ma di un intervento di grosso impatto ambientale negativo, definito espropriando le amministrazioni locali dei propri poteri decisionali e progettuali —

se non ritiene che:

a) sia opportuno stralciare il progetto dall'ambito delle procedure speciali previste dalla legge per i Mondiali del 1990;

b) il progetto della SALT sia invece fortemente contraddittorio con lo spirito delle proposte sopraelencate, che collocano il patrimonio storico e culturale della zona nel suo giusto contesto geografico, connotato dalla storia e dalla cultura dell'uomo, territorio reale delle comunità insediate e spazio della loro memoria, trattandosi piuttosto di un intervento omologante entro una dimensione consumistica, senza nessuna finalità realmente culturale ed inoltre senza nessuna ricaduta positiva sulle economie locali;

c) occorra invece rifiutare proposte come queste che pongono le comunità locali di fronte al fatto compiuto, per dare inoltre un segnale di chiarezza e trasparenza per rafforzare l'elaborazione di proposte per la ricomposizione e il riequilibrio del territorio, scoraggiando altresì eventuali e ulteriori intenzioni speculative. (3-01951)

PARIGI. — Ai Ministri del tesoro e dell'industria, commercio e artigianato. — Per sapere — premesso che:

la finanziaria pubblica Friulia, operante nella regione Friuli-Venezia Giulia,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

ufficialmente dichiara di aver erogato (e perduto) decine di miliardi alla Cogolo spa, ora in amministrazione straordinaria, al fine di « un sostegno finanziario della stessa in un momento critico »;

nel caso in esame, per « un momento critico » deve intendersi il momento in cui scattava il delicato meccanismo del soddisfacimento preferenziale di determinati creditori attraverso l'utilizzo di finanziamenti ottenuti a fronte di commesse future, peraltro del tutto estranee alla attività della Cogolo, in quanto aventi per oggetto non la lavorazione di pelli in Italia, bensì il coordinamento della costruzione in Russia di impianti industriali;

la citata dichiarazione dei vertici della Friulia, pertanto, vuole elevare a proprio merito comportamenti che, invece, sono il frutto, quanto meno, di una riprovevole incapacità di valutazione —

se non ritengano di intervenire affinché i vertici della Friulia considerino l'opportunità di seppur tardive dimissioni.
(3-01952)

MELLINI. — *Ai Ministri del tesoro e di grazia e giustizia.* — Per sapere: se risulti che il magistrato palermitano Giuseppe

Ajala abbia attinto ad un conto corrente intestato a lui ed alla consorte presso l'agenzia 10 del Banco di Sicilia di Palermo con uno scoperto autorizzato di venti milioni, creando uno scoperto di circa mezzo miliardo;

se tale liberalità ed imprudenza della banca, da ritenere, se il fatto fosse vero, inconsueta, non getti una luce singolare sul « rispetto » nei confronti di certi personaggi da parte di istituti di credito nel capoluogo siciliano, nonché sull'atmosfera che a Palermo circonda i componenti del cosiddetto *pool* antimafia;

se il fatto, ove sussistente, suggerisca ai ministri interrogati provvedimenti da adottare nell'ambito delle loro competenze, anche per far fronte ad una evidente carenza di controlli nel delicato settore del credito bancario in una sede come quella di Palermo, e per allontanare dalla magistratura il sospetto che lo strapotere derivante dalla gestione antigarantista ed emergenziale della funzione giudiziaria penale, e la conseguente atmosfera di intimidazione e di assoggettamento che ne deriva abbia riflessi che coinvolgano la posizione finanziaria e gli affari di chi tale funzione esercita.

(3-01953)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 25 SETTEMBRE 1989

abete grafica s.p.a
Via Prenestina, 683
00155 Roma