SENATO DELLA REPUBBLICA

IX LEGISLATURA

575ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 24 MARZO 1987

Presidenza del presidente FANFANI,
indi del vice presidente SCEVAROLLI

INDICE

CONGEDI E MISSIONI ..... *Pag.* 3

SUL MALORE CHE HA COLPITO SANDRO PERTINI

PRESIDENTE 3

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione e assegnazione ... 3
Assegnazione 4

SULL'ASSASSINIO DEL GENERALE LICIO GIORGIERI

PRESIDENTE 4

INTERROGAZIONI

Svolgimento di interrogazioni sull'assassinio del generale Licio Giorgieri:

* SPADOLINI, *ministro della difesa* 7
BUTINI *(DC)* 13
MILANI Eliseo *(Sin. Ind.)* 15
VASSALLI *(PSI)* 16
DE SABBATA *(PCI)* 19
FERRARA SALUTE *(PRI)* 21
PAGANI Maurizio *(PSDI)* ..... *Pag.* 23
PALUMBO *(PLI)* 23
* FINESTRA *(MSI-DN)* 25

DISEGNI DI LEGGE

Deliberazioni sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento:

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, recante provvedimenti urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano» **(2272):**

PRESIDENTE 27
DE CINQUE *(DC), relatore* 27
PALUMBO *(PLI)* 28
BIGLIA *(MSI-DN)* 28
GARIBALDI *(PSI)* 30
DE SABBATA *(PCI)* 31
SAPORITO *(DC)* 31
* TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 32
POLLASTRELLI 33

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 86, recante misure urgenti

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1300)

per la lotta contro l'afta epizootica ed altre malattie epizootiche degli animali» **(2273):**

PRESIDENTE ..... *Pag.* 33
GARIBALDI *(PSI), relatore* 33

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2270:

PRESIDENTE 34
COLOMBO Vittorino (V.) *(DC)* 34

Discussione e approvazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale» **(2270)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*):

COLOMBO Vittorino (V.) *(DC), relatore* . 35 e *passim*
LOTTI Maurizio *(PCI)* 39, 50
* TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* 43
SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 45
* SCLAVI *(PSDI)* 60
* SPANO Roberto *(PSI)* 61

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MERCOLEDÌ 25 MARZO 1987 ..... *Pag.* 63

ALLEGATO

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 64
Assegnazione 64

GOVERNO

Richieste di parere per nomine in enti pubblici 65
Trasmissione di documenti 66

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti 66

PARLAMENTO EUROPEO

Trasmissione di documenti 67

INTERROGAZIONI

Annunzio 67

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore*

Presidenza del presidente FANFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

COLOMBO VITTORINO (V.), *segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 19 marzo.*

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Cimino, Conti Persini, Di Nicola, Foschi, Granelli, Gusso, Jannelli, Mascaro, Monsellato, Pintus, Rossi, Tanga.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Mitterdorfer, a Saragozza, per attività del Consiglio d'Europa; Cavaliere, Colajanni, Gianotti, Giust e Masciadri, negli Stati Uniti d'America per attività dell'UEO.

Sul malore che ha colpito Sandro Pertini

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, ieri mattina, nel corso del rito funebre svoltosi nella Basilica di San Lorenzo a Roma per il generale Giorgieri, il senatore a vita Sandro Pertini, profondamente commosso per la tragica scomparsa del generale, è stato colto da malore.

Mi sia consentito rivolgere con affetto al nostro caro collega i più sinceri voti augurali del Senato della Repubblica e miei personali per una pronta e sicura guarigione.

Disegni di legge, annunzio di presentazione e assegnazione

PRESIDENTE. In data 23 marzo 1987, sono stati presentati i seguenti disegni di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro dell'interno:

«Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 1987, n. 101, recante copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'accordo contrattuale triennale relativo al personale della Polizia di Stato ed estensione agli altri Corpi di polizia» (2284).

Detto disegno di legge è stato deferito alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione), in sede referente, previ pareri della 4ª, della 5ª e della 6ª Commissione.

La 1ª Commissione permanente riferirà all'Assemblea nella seduta pomeridiana del 25 marzo 1987, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, sulla sussistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

In data 23 marzo 1987, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Ministro della marina mercantile:

«Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 1987, n. 102, recante adattamento del-

la capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca marittima» (2285).

Detto disegno di legge è stato deferito in sede referente alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), previ pareri della 1ª, della 5ª, della 11ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

La 1ª Commissione permanente, udito il parere della 8ª Commissione, riferirà all'Assemblea nella seduta pomeridiana del 25 marzo 1987, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, sulla sussistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. In data 21 marzo 1987 i seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, recante provvedimenti urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano» (2272), previ pareri della 1ª, della 2ª e della 6ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 86, recante misure urgenti per la lotta contro l'afta epizootica ed altre malattie epizootiche degli animali» (2273), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª, della 9ª Commissione e della Giunta per gli affari delle Comunità europee.

La 1ª Commissione permanente, udito il parere rispettivamente, della 8ª e della 12ª Commissione, riferirà all'Assemblea nella odierna seduta, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, sulla sussistenza dei presupposti richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai Resoconti della seduta odierna.

Sull'assassinio del generale Licio Giorgieri

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*). Onorevoli colleghi, venerdì scorso, nella persona del generale Licio Giorgieri, le Forze armate hanno reso un'altra testimonianza della dedizione — fino al sacrificio della vita — con la quale servono la Repubblica.

Primo nostro dovere è quello di ripetere una recisa condanna di questo e di tutti gli altri atti di terroristica criminalità, domandandosi in conseguenza quali nuove e più efficaci decisioni debbono essere prese per prevenire gli assalti interni e rendere vani gli incoraggiamenti internazionali di essi.

Alla deprecazione dell'efferato delitto il Senato accompagna l'espressione della sua accorata solidarietà alla famiglia della nuova vittima e all'Aeronautica militare. Dopo i messaggi e la partecipazione a manifestazioni pubbliche di cordoglio, oggi in quest'Aula la nostra Assemblea ricorda commossa ed unanime con quale perseveranza e con quanto onore Licio Giorgieri abbia reso esemplari servizi alla nostra patria.

Con questo spirito, valutate le circostanze, ho deciso che, malgrado le limitazioni delle procedure assembleari in situazioni di crisi come quella in cui ci troviamo, venisse in via eccezionale data risposta alle interrogazioni sul grave fatto ricordato, presentate dagli onorevoli senatori.

Svolgimento di interrogazioni sull'uccisione del generale Licio Giorgieri

PRESIDENTE. Passiamo dunque, ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento, allo svolgimento delle seguenti interrogazioni:

MANCINO, ALIVERTI, CAROLLO, FONTANA, BUTINI, SAPORITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

le valutazioni del Governo circa il gravissimo attentato terroristico avvenuto a Roma il 20 marzo, nel quale ha perso la vita il generale Licio Giorgieri, valoroso ufficiale della nostra aviazione;

le misure di sicurezza adottate e gli eventuali programmi di rafforzamento degli apparati di polizia sinora predisposti ed attuati per fronteggiare adeguatamente la nuova ondata di azioni criminali che, nel giro di pochi giorni, ha insanguinato due volte le strade della Capitale.

(3-01678)

MILANI Eliseo, OSSICINI, ALBERTI, PINGITORE, PASQUINO, CAVAZZUTI, FIORI, ONGARO BASAGLIA, LOPRIENO, RUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — In relazione al mortale agguato terroristico contro il generale Licio Giorgieri, l'interrogante chiede di sapere:

1) quale sia stata l'esatta dinamica dei fatti e quali le risultanze delle prime sommarie indagini;

2) in base a quali indizi sia stata avanzata l'ipotesi di un progetto di sequestro ai danni di un uomo politico o di governo, sventato negli ultimi giorni;

3) se, in conseguenza dell'assassinio del generale Giorgieri e del tentato sequestro che sarebbe stato posto in essere a Roma, siano state disposte particolari misure di sicurezza e di protezione per personaggi pubblici minacciati dai terroristi;

4) quali informazioni siano in possesso del Governo italiano circa un «raduno» di terroristi provenienti da numerosi paesi europei (tra cui l'Italia), che si sarebbe svolto in un'ignota località della Repubblica federale tedesca pochi mesi or sono, secondo quanto rivelato da un esponente del Governo di Bonn nel corso di un recente convegno sull'«euroterrorismo»;

5) se i servizi di sicurezza italiani abbiano ricevuto segnalazioni dagli organismi di paesi alleati circa la probabile attenzione dei terroristi verso i vertici tecnico-amministrativi della difesa ed eventualmente quali misure siano state adottate in conseguenza di tali segnalazioni.

(3-01679)

VASSALLI, SCEVAROLLI, BUFFONI, BOZZELLO VEROLE, JANNELLI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere:

le valutazioni di rispettiva competenza in relazione al nuovo vile attacco terroristico, del quale è rimasto vittima la sera del 20 marzo il generale Licio Giorgieri, un valoroso studioso ed ufficiale al cui sacrificio si eleva reverente la memoria degli italiani;

se, in particolare, risulti fondata l'ipotesi di un collegamento effettivo e operante tra queste nuove leve del terrorismo e le organizzazioni tedesche e francesi della RAF e di *Action Directe* o se si possa invece pensare ad una imitazione delle recenti azioni compiute su obiettivi analoghi dalle suddette organizzazioni;

se risulti fondata l'ipotesi della costituzione in atto o addirittura della esistenza già organizzata di una forma di «euroterrorismo», con specifici obiettivi di natura militare ed industriale;

se sia possibile stabilire un collegamento tra l'assassinio del generale Giorgieri e i temuti attentati aventi di mira uomini politici;

quale valutazione possa realisticamente darsi del numero degli appartenenti alle organizzazioni terroristiche attive nel nostro paese;

quali specifiche difese e prevenzioni siano state poste in essere di fronte alla recente recrudescenza del pericolo e su quale tipo di nuove indagini e di nuove misure si possa ragionevolmente contare.

(3-01680)

PECCHIOLI, BOLDRINI, FLAMIGNI, RICCI, DE SABBATA, GHERBEZ, GIACCHÈ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — In relazione all'attentato mortale di cui il 20 marzo 1987 è stato vittima il generale Licio Giorgieri, gli interroganti intendono conoscere:

1) quale sia stata l'esatta dinamica del gravissimo fatto;

2) se e in base a quali elementi l'attentato possa essere collegato ad una strategia internazionale del terrorismo;

3) quali collegamenti possono essere stabiliti fra l'episodio in questione e il permanere o il ricostituirsi di gruppi terroristici organizzati sul territorio nazionale;

4) da quali interessi e centrali di destabilizzazione l'attentato in questione sia stato ispirato e diretto e per quali finalità e obiettivi;

5) quali misure si intendano prendere per condurre efficacemente le indagini ai fini dell'individuazione degli esecutori e dei mandanti e, più in generale, per fronteggiare la ripresa terroristica in atto;

6) se e quali provvedimenti siano stati presi per rafforzare gli apparati di sicurezza e in particolare la Digos, dopo il precedente attentato del 14 febbraio 1987 di via Prati di Papa, in cui due appartenenti alla polizia di Stato vennero uccisi ed uno gravemente ferito.

(3-01681)

GUALTIERI, FERRARA SALUTE, COVI, VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere, in presenza dei nuovi tragici episodi di terrorismo, quali sono le informazioni di cui dispone il Governo circa le modalità con le quali è stato attuato l'assassinio del generale Giorgieri e le valutazioni circa la natura, la portata e le finalià che caratterizzano questa nuova fase del terrorismo.

(3-01682)

PALUMBO, VALITUTTI, BASTIANINI, MALAGODI, FIOCCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — In relazione al gravissimo attentato terroristico nel quale ha perso la vita il generale Licio Giorgieri, assassinato da un *commando* di terroristi, gli interroganti chiedono di conoscere:

come il Governo intenda affrontare la drammatica *escalation* del terrorismo in questo momento di crisi politica;

se siano state predisposte misure di sicurezza particolari a difesa dei possibili bersagli terroristici;

se esistono connessioni internazionali per destabilizzare ulteriormente il quadro italiano, facendo leva sul delicato momento politico;

se l'assassinio del generale Giorgieri sia riconducibile alle ricerche che si stanno compiendo in Italia nel campo del programma SDI (conosciuto anche come «guerre stellari») e se l'ufficiale assassinato avesse incarichi internazionali in questo campo.

(3-01683)

PAGANI Maurizio, SCHIETROMA, RIVA Dino, FRANZA, SCLAVI, BELLAFIORE Salvatore. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere:

se corrispondano al vero le notizie secondo le quali l'assassinio del generale Giorgieri sarebbe stato in qualche modo atteso;

quali siano i collegamenti tra l'organizzazione terroristica autrice degli ultimi attentati ed il cosiddetto «euroterrorismo»;

se la ripresa terroristica possa in qualche modo essere collegata con le scarcerazioni di terroristi avvenute negli ultimi tempi;

quale valutazione possa essere data sulle organizzazioni terroristiche operanti in Italia;

quali provvedimenti si intenda prendere per combattere la nuova ondata terroristica.

(3-01684)

MARCHIO, POZZO, FINESTRA, BIGLIA, SIGNORELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

i dettagli circa l'agguato terroristico del 20 marzo a Roma, durante il quale è stato assassinato il generale Giorgieri, gesto criminale immediatamente rivendicato dalle brigate rosse che lo hanno successivamente confermato in un documento strategico fatto ritrovare contemporaneamente a Roma, Torino, Genova e Milano;

quali collegamenti internazionali siano stati accertati in relazione a tale gravissimo attentato;

se il Governo possa confermare la notizia di stampa secondo la quale il nome del generale Giorgieri figurava in una lista di obiettivi nel mirino di *Action Directe*, rinvenuta nella fattoria di Orleans, dove il 21

febbraio 1987 furono arrestati i quattro capi storici dell'eversione francese;

quali notizie e chiarimenti il Governo intenda fornire al Senato della Repubblica circa il tentato sequestro di un esponente politico segnalato dalla stampa in questi giorni;

se i servizi di sicurezza italiani siano in grado di fornire allo Stato, e quindi agli organismi preposti alla tutela dell'ordine e della sicurezza nel paese, tutti gli elementi atti a garantire l'ordine e la sicurezza dei cittadini e delle personalità particolarmente esposte al mirino dei terroristi;

se esistano interconnessioni fra l'attentato del 20 marzo e il gravissimo scontro a fuoco durante il quale sono stati colpiti a morte due agenti di pubblica sicurezza, avvenuto nella notte scorsa, tra il 23 e il 24 marzo 1987;

infine, quali misure siano state adottate per scongiurare il susseguirsi della nuova ondata di terrorismo nella capitale e nel paese.

(3-01685)

Ringrazio il Ministro della difesa per l'immediata adesione all'invito rivoltogli e gli do la parola affinchè risponda alle interrogazioni presentate.

* SPADOLINI, *ministro della difesa.* Signor Presidente, le sono grato a nome del Governo e delle forze armate delle espressioni di cordoglio e di solidarietà che ella ha avuto per la memoria del generale Giorgieri caduto vittima della barbarie terroristica. Mi consenta di associarmi, sempre a nome del Governo, agli auguri che ella ha rivolto, con parole così toccanti, al senatore a vita Sandro Pertini che a tutti noi è particolarmente e profondamente caro.

Il giorno 6 marzo il SISMI indirizzava a tutti gli organismi interessati alla lotta antiterrorismo il seguente telegramma: «Gli ultimi avvenimenti eversivi interni ed internazionali inducono a ritenere che le organizzazioni terroristiche possano aver rafforzato i legami ideologici preesistenti. In tale contesto, quindi, e in relazione alla recente azione brigatista in Roma, non sembra potersi escludere che le brigate rosse, ritenendo propizio l'attuale momento politico, ne approfittino per tentare nuovi attacchi al cuore dello Stato, verosimilmente contro obiettivi remunerativi» — leggo questa espressione senza condividerla, ma voi ne capite il significato burocratico — «nazionali e NATO».

La previsione del Servizio si è puntualmente verificata con l'efferato assassinio del generale Licio Giorgieri, cui la nazione intera ha reso ieri commosso omaggio. Le misure nel frattempo adottate non sono state, del resto non potevano essere, sufficienti per la pressochè infinita disseminazione stessa dei possibili obiettivi e l'impossibilità di una copertura assoluta contro attacchi che hanno una gamma indeterminabile di scelte tra luoghi, persone e tempi di realizzazione.

Contro il nuovo terrorismo, che ovviamente gode di un grado di organizzazione più elevato di quello sconfitto negli anni 1981-82, essendo inquadrato da vecchi latitanti, da sempre sfuggiti alla cattura, o da elementi rientrati nella clandestinità dopo brevi esperienza carcerarie, la lotta va coordinata e condotta in modo organico, cioè in modo politico. Bisogna averne presenti la natura, le finalità, i collegamenti e condurre per ognuna di queste caratteristiche una battaglia differenziata di disarticolazione all'origine, dato che illusorio sarebbe moltiplicare all'infinito le difese di punti e di persone, sempre superabili dalla concentrazione degli assalitori e dalla sorpresa con cui agiscono.

Il Ministro della difesa in questa opera è responsabile insieme con il Presidente del Consiglio dell'efficienza ed efficacia del SISMI, un servizio che per legge si occupa delle minacce provenienti dall'estero. Pertanto, sull'attività di coordinamento e di integrazione dei gruppi terroristici e paraterroristici all'estero si è concentrata l'attenzione del SISMI, nella convinzione che la campagna contro la NATO e contro l'industria degli armamenti, strettamente e sistematicamente congiunte, costituisce il punto di saldatura delle formazioni marxiste-leniniste europee, che confluiscono nel cosiddetto euroterrorismo.

I recenti attentati, riconducibili in Francia ad *Action directe*, in Germania alla *Rote Ar-*

mee Fraktion e in Belgio alle *Cellules Communistes Combattantes*, hanno una valenza euroterroristica in quanto rispondono alla strategia volta a colpire obiettivi militari, legati alla politica di attuazione degli impegni atlantici.

A partire dai primi mesi del 1985, gli attentati in Francia, ma soprattutto in Germania, sono stati numerosi contro basi militari e contro società collegate alle industrie militari, provocando spesso ingenti danni. Sono stati inoltre colpiti esponenti di primo piano delle strutture militari dello Stato e dell'industria privata.

Gli attentati più significativi sono i seguenti. Il 25 gennaio 1985 a Le Celle Saint Cloud, presso Parigi, il direttore generale della divisione affari internazionali della direzione per l'armamento del Ministero della difesa, generale ingegner René Audran, viene colpito mortalmente da otto colpi di arma da fuoco esplosi da un *commando* di terroristi nei pressi della sua abitazione. L'agguato viene rivendicato da *Action directe, commando* Elysabeth Von Dyck; quest'ultima era una terrorista della RAF uccisa durante un conflitto a fuoco con la polizia nel 1978.

Il 1° febbraio 1985 viene ucciso a Gauting, Germania federale, il presidente della società tedesca Motoren Und Turbinen Union, Ernest Zimmerman, da due terroristi che, penetrati nella sua abitazione con un pretesto, immobilizzano la moglie ed esplodono numerosi colpi di pistola mitragliatrice contro lo stesso Zimmerman. L'attentato viene rivendicato dalla RAF, gruppo Patty O'Hara. Trattasi di una esponente dell'IRA deceduta a Belfast nell' Irlanda del Nord nel 1981.

Il 26 giugno 1985 alle porte di Parigi un *commando* di terroristi esplode colpi di pistola mitragliatrice contro il generale Henry Blandin, controllore generale delle Forze armate francesi. L'attentato fallisce e il generale rimane illeso. L'azione è rivendicata da *Action directe, commando* Antonio Lo Muscio, il quale era un militante dei Nuclei armati proletari ucciso a Roma nel 1977 durante un conflitto a fuoco con la polizia.

Il 9 luglio 1986 a Monaco viene ucciso il capo del gruppo di lavoro energia nucleare della Siemens, la grande industria della Germania federale, ingnegner Karl Heinz Beckurts. L'attentato viene compiuto con l'esplosione di un rudimentale ordigno attivato da un terrorista al momento del passaggio dell' autovettura del Beckurts lungo la strada abitualmente percorsa per recarsi sul posto del lavoro. L'attentato è rivendicato dalla *Rote Armee Fraktion, commando* Mara Cagol.

Il 10 ottobre 1986 a Bonn un *commando* di terroristi esplode quattro colpi di pistola contro il dottor Gerold Von Branmnehl, direttore della direzione affari politici del Ministero federale degli affari esteri, uccidendolo. L'attentato è rivendicato dalla *Rote Armee Fraktion, commando* Ingrid Schubert; trattasi di una terrorista suicidatasi nel carcere di Monaco nel 1977. Nel documento di rivendicazione i militanti della RAF individuano fra l'altro nella Repubblica federale tedesca, nella Francia, nella Gran Bretagna e nell'Italia il nucleo dell'Europa occidentale operante in stretto coordinamento e cooperazione con gli Stati Uniti.

In questa sequenza internazionale che ho cercato di ricostruire si inserisce il 10 febbraio 1986 a Firenze l'uccisione di Lando Conti, l'ex sindaco repubblicano della città. Le brigate rosse, nel rivendicare la paternità dell' atto, avevano definito la vittima stretto collaboratore del «Ministro della guerra», nonchè animatore di una più diretta partecipazione dell'Italia alla NATO. Ne segnalavano inoltre la partecipazione azionaria ad una società che fabbrica strumenti di rilevazione *radar* usati anche per fini bellici.

Da tutto il contesto interno ed internazionale emerge dunque una logica comune di lotta dei vari movimenti terroristici contro l'alleanza militare occidentale e contro le persone che svolgono in tale alleanza un ruolo emblematico sotto il profilo tecnico-militare e sotto il profilo politico.

La più vistosa ed anche sconcertante manifestazione di tale saldatura si è avuta l'anno scorso, nel convegno svoltosi nell'università tecnica di Francoforte dal 31 gennaio al 4 febbraio 1986, con l'autorizzazione delle autorità tedesche in una seduta aperta al pubblico. Patrocinato dai terroristi della RAF tedesca, il convegno internazionale, intitolato «Resistenza antimperialista e anticapitali-

sta in Europa occidentale», ha visto la partecipazione del GRAPO spagnolo, delle «Forze popolari 25 aprile» portoghesi, della «Unione armata marxista-leninista turca», dello «Esercito segreto armeno di liberazione» e di esponenti palestinesi. Non è stata invece documentata la partecipazione di rappresentanti di *Action directe* e delle brigate rosse, nonostante la ripetuta affermazione di unità di intenti e di azione.

Scopo del convegno era la costituzione di un fronte antimperialista in Europa occidentale con metodi di lotta uniformi, strutture comuni e militanti legali per meglio contrastare la repressione capitalista, attuando particolari azioni militari. La manifestazione si è conclusa apparentemente senza un accordo in ordine alla costituzione del fronte di guerriglia propugnato e senza un documento comune a causa dei contrasti di carattere ideologico emersi nei confronti della RAF, le cui tesi sono state criticate come non strettamente allineate con la ortodossia marxista-leninista.

Più recentemente, la disarticolazione da parte della polizia francese del gruppo dirigente di *Action directe* ha portato a rivelazioni di stampa circa il rinvenimento di documenti riguardanti l'Italia e, in particolare, piani di attacco contro i vertici della difesa. Al riguardo, devo precisare che nessuna specifica segnalazione di minaccia verso i vertici tecnico-amministrativi della difesa italiana risulta pervenuta al SISMI nè dagli organismi di sicurezza alleati nè da altre fonti. Il telegramma del Servizio che ho ricordato all'inizio della mia esposizione proveniva da un'autonoma valutazione nel quadro della situazione interna ed internazionale, valutazione conseguente alle attività eversive ultimamente registratesi, nonchè da una generica affermazione di minacce contro l'Italia, registrata confidenzialmente nel corso di un interrogatorio da parte di un esponente arrestato di *Action directe*.

Secondo la valutazione del Ministero della difesa, ci troviamo di fronte a movimenti terroristici che agiscono in un quadro di forte e progressiva internazionalizzazione, ma non ancora di fronte ad un quadro unico di comando e di azione. Non siamo ancora al livello di azioni operative integrate, anche se, a conferma dell'intenzione di internazionalizzare i vari movimenti terroristici europei, vale la pena di ricordare che in uno dei covi scoperti dalla polizia belga alla fine del 1985 fra il vario materiale sequestrato risultavano dieci raccoglitori contenenti documenti relativi alle brigate rosse, ad *Action directe*, alla RAF, alla «*Revolutionnare Zellen*» ed altre documentazioni.

L'ala militarista dei movimenti eversivi europei considera insomma la lotta contro la NATO e i suoi obiettivi uno dei motivi traenti per l'inserimento dei gruppuscoli terroristi nel quadro politico dei vari paesi.

Senza dubbio ci troviamo di fronte ad un terrorismo diverso da quello politicamente sconfitto agli inizi degli anni ottanta, ma altrettanto pericoloso e micidiale.

Si tratta di un terrorismo complesso nelle sue manifestazioni, che ha l'obiettivo di colpire l'alleanza militare occidentale e le forze armate italiane e che trova continue occasioni di collegamento con il terrorismo di matrice mediorientale e con piani di destabilizzazione non solo occidentale che hanno il loro focolaio nelle tensioni del Libano e del Golfo Persico; ed è la saldatura completa tra queste due strategie che può avere un effetto devastante per l'Occidente.

In questo contesto, occorre constatare che ogni qualvolta sorgano iniziative di pace o di distensione, sia nel quadro mediorientale (rapporti Israele-paesi arabi), sia in quello più generale dei rapporti Est-Ovest giunge l'atto terroristico ad interrompere o comunque a vulnerare il dialogo tanto faticosamente avviato. Fu così per l'Achille Lauro, per Fiumicino e per Istanbul nei rapporti arabo-israeliani; fu così per Parigi, per Monaco, per Firenze e per Roma nel più generale equilibrio tra Stati Uniti ed Unione Sovietica.

Per quanto riguarda i fatti avvenuti in Francia, in Germania e più recentemente in Italia, si può dire che nel momento in cui nasce un'offensiva di pace sovietica ed americana, in una certa misura congiunte, pur nell'autonomia delle superpotenze, in cui si discute della sicurezza e della difesa europea, arriva un rinnovato attacco alle formule della difesa che sono essenzialmente formule

di difesa occidentale integrata. Cioè, si colpisce non soltanto la sovranità di un paese, quanto la prospettiva della difesa europea.

Lo scopo è evidente: da una parte puntare sull'*impasse* del negoziato strategico, dall'altra accentuare il clima di paura, non solo quello evocato dallo spettro della guerra, ma anche quello del pericolo insito nell'idea stessa di difesa.

Il movimento terroristico assume in questo senso un significato assai diverso da quello ispirato agli schemi che potevano valere nell'Europa del 1970 o del 1975. Esso va interpretato come il movimento più antidistensione e più anticoesistenza che esista, e di conseguenza tanto antiamericano quanto antisovietico. Ecco perchè, per la prima volta, sono state attaccate le forze armate e non le forze dell'ordine. Per la prima volta è stato ucciso un generale al vertice della gerarchia dei gradi; per la prima volta un uomo che per le sue funzioni operava nel contesto internazionale dell'Alleanza atlantica e nel settore per giunta di maggior integrazione europea, in quanto da qualche anno si occupava sostanzialmente soltanto dell'aereo da caccia EFA, nato a Madrid nel 1984 e che, come loro sanno, ha registrato l'accordo di Gran Bretagna, Germania federale ed Italia, e la rinuncia tecnica, per motivi di concorrenza industriale, della Francia, quindi l'aereo europeo degli anni '90; nel settore cioè della difesa aerea integrale (specificherò dopo come la SDI non c'entri niente nelle competenze del generale Giorgieri).

La lotta va quindi condotta in tale quadro allargato, con tale consapevolezza della minaccia, dello sfondo e dei collegamenti internazionali. Il 23 marzo a Roma prima, poi a Milano, a Genova e a Torino, l'unione dei comunisti combattenti ha diffuso il volantino di rivendicazione, dattiloscritto, di uniforme contenuto, ma di diverse composizioni dattilografiche, usuale nel simbolo di apertura di siffatti documenti (modello di stella a cinque punte adottato dall'UCC) e difforme invece dai precedenti per *slogans* di apertura e chiusura che indicano la contrapposizione frontale alla SDI, alla Nato, alla politica del nostro paese nel Mediterraneo, al neoautoritarismo dei Governi borghesi. A Roma il volantino è stato lasciato in un bar di Piazza Sant'Eustachio, presso Piazza dei Caprettari e in un cestino dei rifiuti di Via XX Settembre, strada del Ministero della difesa. Le testate giornalistiche interessate da telefonate anonime indicative di luoghi di ritrovamento (cestini di rifiuti, *toilettes* dei bar, cabine per fototessere eccetera) sono state «la Repubblica» di Roma e di Milano, «Il Secolo XIX» di Genova e «La Stampa» di Torino, mentre al volantino stesso sono state compiegate copie dell'opuscolo «Come uscire dall'emergenza» — che è un titolo veramente singolare sul quale varrebbe la pena di riflettere — già diffuso — come più avanti illustrato — nel 1986 in coincidenza del delitto del compianto Lando Conti.

È quasi certo che l'azione della fazione maggioritaria, si fa per dire, in un mondo di criminali, delle brigate rosse — il «Partito comunista combattente», responsabile dell'agguato di via Prati di Papa del 14 febbraio 1987 e già responsabile dell'assassinio di Lando Conti; le indagini tra l'altro sono ancora avvolte da tale incertezza che non si è neanche recuperata l'auto dei terroristi di Firenze a un anno di distanza — ha innescato anche la ripresa operativa dell'unione dei comunisti combattenti (sarebbe l'altro ramo) nel quadro della perversa «campagna propagandistica» volta ad ampliare possibili, rispettive aree di aggregazione.

Per quanto riguarda invece il profilo cosiddetto ideologico, i tempi di attuazione dell'attentato contro il generale Giorgieri sono in sintonia con l'uso strumentale della «lotta armata», che secondo l'«unione comunisti combattenti», deve accelerare i momenti di crisi politica, esprimendosi contro il Governo per «colarlo a picco» anche «aumentando il tasso di litigiosità nel pentapartito», ammesso che ce ne sia bisogno.

In tale contesto, inoltre, non può essere esclusa l'ipotesi, più volte prospettata e già riscontrata nei due attentati effettuati dal «partito armato» nel 1986 (con le due insegne: omicidio Conti e ferimento Da Empoli) secondo la quale è in atto, tra le contrapposte fazioni brigatiste, una perversa «campagna elettorale», finalizzata a dimostrare sia ai militanti della fazione avversa, sia al-

l'«uditorio bersaglio», la validità e l'efficacia concreta delle rispettive posizioni. Su questo punto gli elementi che abbiamo sono così scarsi che io non consiglierei di approfondire troppo l'indagine di tali differenziazioni che possono essere anche strumentali e in qualche misura devianti.

Il documento invece dell'unione comunisti combattenti — sottoposto all'analisi da parte dei competenti servizi di sicurezza e di informazione — si sottolinea per gli attacchi indiscriminati alla compagine governativa, ai partiti politici e in particolare alla persona del Ministro della difesa e al suo partito, al Partito comunista italiano, con un'analisi assai puntuale del suo recente «documento sulla sicurezza», alla NATO, alle forze armate della Repubblica, ai settori industriali in un coacervo che accomuna tutti gli apparati in una generica e fantomatica «nuova destra» a fronte della quale il sedicente partito comunista combattente si presenta quale voce politica — questa espressione è usata sempre con il ricorso a virgolette, che sono numerosissime, quasi un residuo universitario; nei testi dei ricercatori vi è un uso largo delle virgolette che noi vecchi professori conosciamo — che rivendica la rappresentanza della classe operaia per occupare il vuoto politico che si è determinato in questo quadro complessivo.

Fin dall'inizio si afferma in questo documento che il generale Giorgieri è stato colpito esclusivamente — sottolineato, perchè l'uso delle virgolette si alterna all'uso della sottolineatura: anche questa è un'altra esperienza scolastica — per la responsabilità esercitata dal generale in seguito all'adesione italiana al progetto delle guerre stellari, come vengono sempre chiamate. Poco dopo si attenua tale esclusività sottolineando che il gesto criminale «ha voluto esprimere la nostra opposizione risoluta all'adesione italiana al progetto delle guerre stellari e in generale al corso reazionario della politica estera italiana, innanzitutto del Mediterraneo»: non c'è più l'esclusività perchè vi è tutto lo scenario, su cui si insiste per parecchie pagine, di tale politica estera reazionaria.

È da notare che il generale Giorgieri non aveva alcun rapporto diretto con l'iniziativa di difesa strategica, anche perchè l'Italia non ha dato nessuna adesione politica a tale iniziativa, ma si è limitata a sottoscrivere un protocollo che consente all'industria — sulla base di certi parametri tecnici — di stipulare intese con le industrie americane: esattamente come hanno fatto i nostri amici inglesi e tedesco-federali. Il generale Giorgieri non apparteneva neanche al comitato tecnico di controllo su tale impresa, quindi era estraneo, non aveva mai partecipato a riunioni di quelle del gruppo di lavoro che per conto dello Stato maggiore della difesa è servito a negoziare la piattaforma — torno a ripetere — esclusivamente di controllo sui contratti privati o sui contratti di università o dei centri di ricerca, perchè noi — lo ripeto una volta per tutte — non siamo partecipi del fine militare o, se vogliamo, militare — industriale dell'iniziativa di difesa strategica. Abbiamo solo disciplinato la stipulazione di singoli contratti, finora, tra l'altro, contenuti in cifre di estrema modestia.

L'attacco investe, con espressioni di follia delirante, tutta la politica estera della Repubblica e la politica della sicurezza italiana, le alleanze internazionali, le misure adottate per le forze armate (confondendo o sconvolgendo dati che non si prestano a nessuna strumentalizzazione) le varie imprese di pace compiute nel Mediterraneo, a cominciare da quella del Libano, volta alla difesa dei campi dei rifugiati palestinesi. Tutte imprese, dal Libano in avanti, delineate come imprese di guerra, anzi, di aggressione imperialistica in un contesto dove appare chiaro che l'obiettivo è di creare una specie di bersaglio politico fisso, che è il settore difesa-industria, il raccordo fra il mondo dell'industria e quello della difesa, secondo il modello degli analoghi gruppi terroristici francesi e tedeschi. Fino a forme minatorie che si giudicano da sole: mettere il Ministro della difesa ed i suoi uomini nella linea da lui patrocinata sul «banco degli accusati», definito come «obiettivo essenziale di ogni mobilitazione coerente contro la classe dominante».

Ed è singolare notare come tutta la politica della distensione in corso fra Stati Uniti ed Unione Sovietica sia bollata come una politica da respingere in blocco, così come

ogni politica di comprensione o di moderazione nella vertenza tra arabi e israeliani. Tutto è estremizzato secondo una logica, torniamo a dire, delirante, che punta a colpire tutti i princìpi di distensione o di coesistenza: che è stata del resto la tecnica del terrorismo internazionale di cui si parla talvolta in queste pagine con accenti di assoluta complicità e di assoluta corresponsabilità. Non a caso una delle accuse rivolte a chi vi parla è di battersi contro il terrorismo internazionale.

Il documento va letto invertendo tutte le parole. Dove è scritto «imperialismo» bisognerebbe leggere «Patria» o «Nazione». Dove è scritto «bellicismo» bisognerebbe leggere «ricerca della pace». Dove è scritto «estremismo» bisognerebbe leggere «distensione». Dove è scritto «reazionario» bisognerebbe leggere «progressista».

Tutto è rovesciato secondo la tecnica del fanatismo più intransigente e movimentista delle vecchie brigate rosse. Le critiche, per esempio, agli errori della Casa Bianca nella vicenda dell'Irangate, o Iran-Contras, come preferiscono dire gli americani, sono scambiate con «il sostegno del nostro paese a tutte le iniziative militari ed avventuriste dell'amministrazione Reagan». La lotta per una politica di pace e di stabilizzazione nel Mediterraneo — che parte dall'impresa del Libano e si congiunge a quella del Mar Rosso e del Sinai — diventa «una linea di politica estera centrata sul ruolo imperialista dell'Italia nel Mediterraneo»: una linea «che ha reso il nostro paese disponibile ad avventure militari» e si parla perfino di «militarismo tricolore» all'interno del «Palazzo» (che è il solo residuo del povero Pasolini che ho ritrovato in queste pagine).

Anche a nome del collega Scalfaro, il quale, per la parte di sua competenza, ricostruirà fra pochi minuti alla Camera tutta la dinamica del delitto che io do per presunta, soffermandomi sugli argomenti di mia diretta competenza di Governo, anche a suo nome, ripeto, e con le parole che abbiamo insieme concertato, debbo a questa Assemblea una precisazione relativamente a nomi di uomini politici che sono stati mescolati indebitamente nella tragica vicenda che ha così profondamente colpito il cuore dell'Italia.

I riferimenti giornalistici di una pretesa minaccia nei confronti dell'onorevole Altissimo non trovano alcuna collocazione ed alcun riferimento a notizie specifiche e sembrano ispirati soltanto al momento di tensione che l'attentato al generale Giorgieri ha provocato.

Nell'ambito dei segnali di ripresa del fenomeno eversivo si inquadrano i riferimenti relativi all'onorevole Giuliano Amato. Una possibile attenzione da parte degli elementi dell'eversione, presenti nella capitale, ha formato oggetto di indagine giudiziaria nelle settimane passate e ha sottolineato l'esigenza di sviluppare specifiche investigazioni mirate nel quadro di un'attenzione sempre più approfondita.

Una cosa è certa. Lo Stato ha il dovere giuridico e morale di non prestarsi a fare da cassa di risonanza per tutte le forme di minaccia criminale delirante che scaturiscono da questi documenti e da queste tesi pseudo-politiche che poggiano su un'unica regola, il delitto e l'esaltazione del delitto, che partono da argomenti pseudo-costituzionali o pseudo-politici per legittimare solo la fuga dalla ragione che caratterizza questa forma di disperato irrazionalismo, secondo cui il partito armato di otto o nove anni fa si riproduce attraverso formule che sono prive ora degli agganci di allora, che rendono il movimento di oggi probabilmente più limitato, ma, proprio per la sua capacità di dissimulazione e di intreccio con forze esterne, più pericoloso.

Onorevole Presidente, onorevoli senatori, questi i fatti, le analisi, gli impegni. L'impegno per continuare una lotta giusta in nome del popolo italiano che vuole pace e tranquillità, che vuole decidere in questo Parlamento secondo le maggioranze legali e non sulla base delle coartazioni dei mitra. Il Governo è fermissimo in questa difesa della democrazia. Tutte le forze politiche sono altrettanto ferme. Se vi sono stati errori, saranno superati: al più alto livello di minaccia e di offesa risponderemo con adeguata forza.

Con questo impegno, rivolgiamo un com-

mosso e reverente pensiero — e qui mi associo di nuovo alle parole del presidente Fanfani — alla memoria del generale Licio Giorgieri, caduto per mano di barbari che hanno voluto colpire, nell'insana follia dei loro disegni, un soldato, un eminente uomo di scienza, un fedele servitore dello Stato.

I compiti del generale Giorgieri in qualità di direttore generale delle costruzioni e degli armamenti aeronautici e spaziali — e dal termine «spaziale», usato nel senso antico e culturale della parola, l'equivoco che rivela il solo limite della penetrazione di questi criminali negli ambienti del mondo militare — avevano carattere eminentemente tecnico-amministrativo e consistevano nel sovrintendere allo studio e sviluppo tecnico dei mezzi aerei e spaziali nonchè all'approvvigionamento, manutenzione e riparazione degli stessi; nello studio, sperimentazione, acquisizione delle apparecchiature, degli equipaggiamenti, delle armi di dotazione dei vettori aerei; nel curare la formazione di personale tecnico specializzato militare e civile. La sua preparazione tecnico-scientifica, avvalorata dai titoli conseguiti in chiave universitaria che lo rendevano professore incaricato all'Università di Trieste in seguito ad una libera docenza ottenuta molti anni addietro, lo aveva spesso portato, nell'assolvimento delle proprie funzioni, a sedere in consessi europei ed atlantici dove si sviluppano i progetti di cooperazione nel settore aeronautico. La sua qualificata competenza tecnica ha costituito un sicuro punto di riferimento nello sviluppo di programmi che hanno riguardato il Tornado, l'AMX, l'elicottero EH-101 negoziato con gli inglesi e soprattutto, come ho già detto, il futuro caccia europeo EFA.

Il Governo, le Forze armate, il paese hanno subìto una perdita irreparabile. Sta a tutti noi ora trarre i necessari insegnamenti da questa durissima lezione.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Ministro. Ricordo che il tempo concesso per la replica è di cinque minuti. Prego quindi gli onorevoli colleghi di attenervisi.

BUTINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUTINI. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, desidero anzitutto ringraziare il Presidente per aver consentito questo dibattito. Mi unisco all'invio di auguri al presidente Pertini. Ringrazio e prendo atto dell'ampia dichiarazione dell'onorevole Ministro della difesa. Invio le condoglianze alla signora Giorgia Giorgieri e alla figlia Luisa.

Non entrerò, anche per la limitazione del tempo, nell'analisi teorico-ideologica della natura attuale del terrorismo. Abbiamo presentato un'interrogazione nella quale si chiede quale sia la valutazione del Governo dei fatti accaduti e quali siano le indicazioni in ordine alle misure di sicurezza e al rafforzamento degli apparati di polizia. Nell'esposizione dell'onorevole Ministro della difesa io colgo una lunga lista di indicazioni di fatti precedentemente accaduti, di segnalazioni dirette o generiche, che in qualche misura ci avevano dato l'indicazione di eventi possibili anche nel nostro paese.

Ecco perchè, attraverso la valutazione che io ho ascoltata, richiamo ancora, per la parte di competenza generale del Governo, quanto deve essere fatto affinchè le misure di prevenzione e gli apparati di vigilanza e di controllo siano sempre tenuti all'altezza delle minacce che, attraverso le stesse informazioni, ci sono state confermate. Noi abbiamo preso atto che l'onorevole Ministro ritiene non si debba dare eccessivo credito ad una interpretazione di questi fenomeni di criminalità politica quale risposta o manifestazione di una lotta interna per l'egemonia dei gruppi terroristici, anche se il richiamo all'internazionalizzazione, se pur non sfociata nell'integrazione e nell'unità di comando, lascia qualche perplessità soprattutto in ordine alle minacce generiche che erano state riscontrate possibili nei confronti del nostro paese. Prendo atto invece di quanto l'onorevole Ministro afferma in ordine a quello che la stampa aveva dichiarato in merito a segnalazioni specifiche e nominative che si sarebbero trovate in documenti rinvenuti nei covi di *Action directe* in Francia.

Pertanto, onorevole Ministro, io credo,

sempre seguendo l'indicazione contenuta nella sua relazione, di poter dire che non si è tanto colpito nel generale Giorgeri un uomo simbolo. Perchè, se pure il difetto di informazione, che lei ci ha chiarito e documentato, ha fatto probabilmente equivocare quella indicazione spaziale riferita alla classica indicazione del termine spaziale e non ad una iniziativa militare o scientifica specifica, tuttavia mi pare si possa cogliere, dalla sua dichiarazione e dal commento illustrativo dei documenti rinvenuti, che l'obiettivo è sufficientemente definito ed è il sistema NATO e, nella sua specificazione, ancora di più la sicurezza europea.

Condivido, concordo e mi unisco nella esaltazione — per quanto non vi è di retorico — o comunque nella sottolineatura che questo Parlamento è la sede delle decisioni politiche, dell'autonoma valutazione degli interessi nazionali, delle indicazioni relative alla sicurezza, alla difesa e allo sviluppo di questo paese e che solo qui si manifesta la volontà popolare. Condivido inoltre, onorevole Ministro, la sua indicazione relativa ad una lettura di intelligenza politica del fenomeno terroristico. Io non so se questo voglia significare o meno, non dirò un'attenuazione degli aspetti criminali, ma l'esaurimento della lettura del fenomeno nei soli aspetti criminali, in ogni caso tutte le indicazioni che ci sono state date portano alla necessità di richiamare questa intelligenza politica, che è compito dello Stato, del Parlamento, del sistema di informazione, dei partiti politici.

Colgo anche l'indicazione, onorevole Ministro, della valutazione del Governo rispetto ad una indicazione di insidia che da questi fatti emerge, riscontrabile per comparazione con fatti precedenti, in ordine al tentativo di mettere in pericolo i processi di distensione internazionale per creare condizioni di vita internazionali più sicure e più civili.

Ebbene, se tutto questo è vero — e noi aderiamo ampiamente a questa interpretazione — allora la seconda parte della nostra interrogazione, onorevole Ministro — che può darsi risponda più alle competenze dell'onorevole Ministro dell'interno — vale a dire quella relativa alle misure di sicurezza e al rafforzamento degli apparati di polizia, non contiene soltanto un'indicazione tecnica. Certo che sottende l'indicazione tecnica, ma non si limita ad essa.

L'intelligenza politica deve manifestarsi attraverso la coerenza dello Stato e attraverso l'orientamento della pubblica opinione. Non dico che ci debba essere una informazione controllata, ma certo nella libertà dell'informazione le condizioni di sicurezza nel leggere le notizie, interpretarle e dare giudizi di merito sugli indirizzi politici del Governo e dello Stato, sono assolutamente necessarie.

Ecco come interpreto l'indicazione della lettura politica o, se si preferisce, dell'intelligenza politica della valutazione che il Governo ci ha data. Prendo atto che si è largamente considerato come sul territorio il fenomeno terroristico contemporaneo (vedremo in altre circostanze i legami tra vecchio e nuovo terrorismo) abbia dimostrato una forte capacità organizzativa o per lo meno collegamenti di notevole significato. La presenza in quattro città di documenti, la comunicazione a tre giornali stanno a significare che esiste un apparato che vuole manifestare efficienza e in qualche modo questa efficienza riesce a documentarla.

Ecco perchè richiamiamo la necessità di una grande struttura professionale nell'apparato dello Stato, di una alta tecnica degli operatori dello Stato addetti a questo settore. Probabilmente proprio l'interpretazione che si è data di questo fenomeno e che — ripeto — largamente condivido, ci porta alla necessità di considerare che nella società contemporanea, ancora per lungo tempo, dobbiamo tenere al massimo grado di efficienza gli apparati di informazione, di vigilanza e di sicurezza.

È su questo punto che raccomando cautamente all'onorevole Ministro, rappresentante del Governo, questa espressione di inquietudine del mio Gruppo, che si fa eco anche dell'inquietudine o delle valutazioni della pubblica opinione. In questo senso, onorevole Presidente, onorevole Ministro e onorevoli colleghi, credo che non si debba usare la retorica, ma pare occorra che qualche volta la solennità degli eventi e l'accoratezza dei sentimenti trovino la giusta espressione. Se

si è colpito un militare (all'aeronautica militare e alle forze armate va l'espressione del cordoglio e della solidarietà), si è colpito anche chi è addetto alle funzioni di sicurezza del paese, dello Stato e della società. Cosicchè questa morte la sentiamo anche come un contributo che si paga affinchè vivano le istituzioni democratiche e lo spirito di libertà del nostro paese.

Il nostro omaggio di onore alla memoria del generale Giorgieri vuole assumere questo significato nell'Aula del Senato della Repubblica. (*Applausi dal centro. Congratulazioni*).

MILANI ELISEO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MILANI ELISEO. Signor Presidente, signor Ministro, desidero innanzitutto esprimere la più sentita solidarietà mia e del Gruppo della Sinistra indipendente alla moglie e alla figlia del generale Giorgieri. Analoghe espressioni vanno a tutti gli appartenenti alle forze armate.

L'assassinio del generale Giorgieri, e ancor prima l'assassinio dei due agenti di polizia in via Prati di Papa il 14 febbraio, ha riproposto e ripropone in termini drammatici la questione del terrorismo, delle misure prese o che devono essere prese per la lotta al terrorismo e di quanto si sia fatto sul terreno della smobilitazione, sia politica che organizzativa, in questa lotta. Nella sostanza si pone il problema se si debba considerare il terrorismo — come è stato detto e scritto — ormai un fatto marginale o non invece un problema che si ripropone in termini di emergenza.

Alcuni di noi avevano manifestato, a suo tempo, le loro riserve al momento dell'approvazione della legge sui dissociati. Non eravamo — e non lo siamo — contrari ad atti di clemenza, solo che l'atto di clemenza fosse stato sorretto da un giudizio puntuale sulle responsabilità politiche ed anche sulle eventuali complicità che hanno consentito al terrorismo politico di affermarsi. Mi risulta incomprensibile perciò l'esaltazione che si viene facendo dell'atto di dissociazione e, di converso, la condanna senza appello del pentitismo. Assurda, incomprensibile e pericolosa è la posizione assunta al proposito da Indro Montanelli, direttore del «Giornale Nuovo». Egli va rispettato per essere stato bersaglio dell'attività criminale delle brigate rosse, meno quando suggerisce ai pentiti un atteggiamento mafioso o quanto meno chiuso ad ogni collaborazione ai processi di smantellamento delle organizzazioni terroristiche. Bisogna cioè considerare gli assassinii di oggi come conseguenza di residui atteggiamenti passati.

In un clima siffatto, che rischia di criminalizzare coloro che si sono schierati contro il terrorismo, non può stupire il suo ripresentarsi in termini di inaudita ferocia. Ciò impone comunque una riflessione attenta, spoglia di ogni intento propagandistico e soprattutto spoglia, in questa fase, di ogni tentativo di strumentalizzazione in vista di una possibile scadenza elettorale.

La risposta del Ministro dà ragione di alcune sollecitazioni che avevamo avanzato con la nostra interrogazione. Prendiamo atto delle precisazioni relative al convegno che si è tenuto in Germania federale e che era stato per certi aspetti pubblicizzato da un Segretario di Stato tedesco durante un convegno sul terrorismo tenutosi a Verona; prendiamo atto, inoltre, della precisazione che non ogni espressione politica che abbia al suo centro la lotta all'imperialismo in qualche modo è terrorismo. Vorrei infatti, ricordare al signor Ministro che il Congresso africano del Sudafrica è stato ricevuto dai governanti inglesi pur qualificandosi come movimento che conduce, all'interno di quel paese, una lotta armata. Devo dunque dare atto al Ministro di questa precisazione, come pure dell'altra relativa alle minacce portate contro uomini politici italiani. Sarebbe però stata opportuna una ulteriore precisazione, sollecitata anch'essa dalla stampa e mi riferisco — chiedendo se abbia fondamento — alla notizia apparsa ieri su «Le Figaro», secondo la quale il nome del generale Giorgieri sarebbe stato fra quelli elencati in alcuni documenti sequestrati in Francia in un covo di *Action directe* il 21 febbraio scorso, notizia mai trasmessa ai nostri servizi di sicurezza. Nel caso di un riscontro positivo saremmo, a mio

giudizio, in presenza di una ulteriore prova della mancata collaborazione dei francesi nella lotta al terrorismo.

Più in generale, siamo interessati a conoscere il perchè dei faticosi *iter* dei processi ai terroristi e alla criminalità mafiosa e camorrista, il perchè dell'annullamento di quelli celebrati e, ancora, quale sia il numero effettivo degli imputati scarcerati per lo scadere dei termini, previsti dalla legge, di detenzione preventiva; infine, se vi siano stati atti politici e decisioni operative che abbiano contribuito allo smantellamento dell'apparato antiterroristico. Avremmo voluto che il Ministro fosse stato più preciso e puntuale circa l'attività dei nostri apparati di sicurezza in generale e specificatamente — dal momento che lo stesso Ministro ha richiamato le responsabilità della Difesa su questo terreno — circa i servizi segreti.

Soprattutto su un aspetto credo però che il Governo debba fare chiarezza, visto che si è sempre rifiutato di farla: su quanto abbia contribuito la diversione messa in atto dai responsabili dell'affare Irangate nel distogliere la nostra attenzione dalla lotta al terrorismo nostrano. Non voglio qui negare l'esistenza di altri movimenti terroristici: voglio semplicemente sottolineare l'enorme portata politica di questo fatto nel complesso delle vicende politiche italiane, ivi compresa la deviazione dai canali tradizionali della politica estera dell'Italia.

Nondimeno, è difficile venire a capo del fenomeno del terrorismo quando, per parte loro, i propugnatori di questa politica si ingegnano a costruire accordi con settori che essi stessi classificano come terroristici.

Signor Ministro, il campo della riflessione e dell'indagine è vasto e complesso. Tuttavia, la rivendicazione puntuale dell'assassinio del generale Giorgieri, la distribuzione altrettanto puntuale dei documenti rivendicativi e di quelli contenenti la *summa* ideologica e politica del nuovo terrorismo, il fatto stesso che l'assassinio del generale Giorgieri si presenti come una replica di assassinii di alti responsabili di attività svolte nel settore degli armamenti di altri paesi — come la Francia e la Germania federale, che lei stesso ha citato — ci inducono ad affrontare, con la dovuta urgenza, il problema del ritorno del terrorismo nostrano, dei suoi collegamenti internazionali, che lei stesso ha indicato e sottolineato, e anche, se me lo consente, signor Ministro — e in questo senso concordo nell'escludere ogni punto di riferimento alla SDI in questa *summa* ideologica — il problema di eventuali messaggi «trasversali» che possono provenire da settori di chi opera nel campo della produzione e del commercio di armi, al quale lei, fra l'altro, ha fatto riferimento. Riconosco che la questione assume dimensioni non facilmente definibili, ma sarebbe sbagliato non considerare che in questo campo confliggono interessi enormi e che settori del terrorismo possono essere stati penetrati da spezzoni impazziti di apparati più o meno segreti dei vari paesi. Dopo l'Irangate non è più possibile procedere ad esclusioni *a priori*: una malintesa riservatezza a proposito di armamenti induce a drammatici equivoci. Voglio qui ricordare, appunto, l'individuazione di responsabili che tali non sono nel settore degli armamenti e la necessità che problemi di questo tipo assumano tutta la loro rilevanza in dibattiti aperti e puntuali in ambito parlamentare, senza il velo della cosiddetta «riservatezza», come purtroppo si è fatto anche ultimamente.

La crisi di Governo induce, in questa situazione, a previsioni pessimistiche. Non si può giocare alle elezioni: è necessario governare e dare garanzie al paese. È troppo se mi soffermo su ciò che avviene in questo momento, da cui origina principalmente la mia posizione di insoddisfazione che in qualche modo la coinvolge, signor Ministro, per la sua risposta? Era comunque ciò che dovevo anche per ragioni di chiarezza politica. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

VASSALLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VASSALLI. Signor Presidente, anche il Gruppo socialista premette alla propria replica un ringraziamento personale a lei per la sollecitudine con la quale ha voluto portare queste nostre interrogazioni all'attenzione dell'Aula ed un ringraziamento va pure al

Ministro della difesa che è venuto tra i suoi colleghi del Senato a portare la risposta del Governo. Un pensiero reverente, come già contenuto nella premessa della nostra interrogazione, va alla memoria del generale Giorgieri, valoroso studioso ed ufficiale, al cui sacrificio si eleva reverente la memoria degli italiani. Aggiungiamo anche noi, ovviamente, la nostra solidarietà commossa ai familiari ed anche il nostro pensiero per il nostro carissimo compagno e collega, presidente Pertini, che ha così dolorosamente sofferto questa vicenda; nonchè la solidarietà alle forze armate, all'aeronautica in modo particolare.

La risposta del Ministro della difesa agli interrogativi contenuti nella interrogazione da noi presentata è largamente soddisfacente per quanto riguarda la prima parte dell'interrogazione stessa. Egli ci ha risposto su un punto che ci tormentava, cioè quello dell'esistenza, quale egli ha affermato oramai come tale, dell'euroterrorismo, di un vero e proprio euroterrorismo di cui egli ha dimostrato, per quanto potesse essere fatto in questa sede, l'esistenza appunto attraverso un richiamo ad una costanza di obiettivi, ad una metodologia analoga e riferibile a vari paesi della nostra area europea, ad una serie di episodi certamente coordinati. Indizi ulteriori potrebbero essere tratti dal richiamo ai nomi cui si intitolano i vari *commandos* di azione nei vari paesi rispetto agli episodi terroristici, nonchè dal richiamo a quel convegno internazionale di terroristi, anche se terminato nel modo che il Ministro ci ha riferito. Con questo, quindi, si dà certamente una risposta al nostro primo interrogativo.

Il secondo punto riguarda il fatto che il Ministro ci ha detto di trattarsi di nuovo terrorismo. Qui vorrei permettermi di osservare che esso è nuovo solo relativamente rispetto a quello che abbiamo conosciuto in quegli anni per la grande analogia dei metodi di diffusione delle rivendicazioni, anche se questo potrebbe essere un elemento assolutamente irrilevante, derivante dall'imitazione o da una tecnica ormai comunemente accettata, ma certamente anche per il frasario usato. Basti pensare che la rivendicazione si richiama alle guerre stellari le quali, come tutti sanno, assolutamente non esistono. Tutti conoscono le incertezze che esistono circa la scudo stellare che — è notorio — mette timore all'Unione Sovietica non per la sua efficienza antimissilistica, ma esclusivamente per l'impegno potente e dispendioso nella gara alla quale essa sarebbe costretta. Tale tipo di terrorismo non mi sembra meno ingenuo e meno stupido — mi permetto di dire — di quello che fu condotto a suo tempo nei confronti dello Stato imperialista delle multinazionali (il famoso SIM) ed è nuovo relativamente, anche perchè la presa che questo tipo di terrorismo può avere sul popolo italiano non credo che sia superiore a quella che potette avere quello già conosciuto negli anni trascorsi. Nuovo relativamente esso è ancora, se penso all'idea costante che costoro hanno di poter avere una «voce politica»: anche questa è una vecchia abitudine che si ripete e che ci fa pensare a qualche elemento comune, anche sul piano individuale, probabilmente con i terroristi rimasti occulti o rimasti latitanti, tra il vecchio terrorismo ed il nuovo.

Ma l'aggettivo «nuovo», usato dal Ministro, non ci sembra inappropriato se guardiamo alla particolare scelta di obiettivi che questo terrorismo ci rivela, in quanto direttamente mirata a produrre danni effettivi nel settore industriale militare; un terrorismo più direttamente combattente di quello precedente, che non agisce più con il ricatto oppure con la genericità degli obiettivi o la non discriminazione delle vittime, che è caratteristica del terrorismo in linea generale, ma che mira a realizzare dei danni effettivi ed immediati. Cosicchè direi che esso non è «altrettanto» pericoloso quanto quello passato, come ad un certo momento ha detto il Ministro della difesa, ma «più» pericoloso di esso, come egli ha poi detto in una parte successiva della sua risposta. Importante è anche questa novità nella individuazione delle sue forze e dei suoi obiettivi, sui quali va portata la massima attenzione nell'attività di prevenzione.

Che infine esso pretenda di rappresentare una risposta ad un certo stato di cose ci viene confermato anche dal Ministro, quando afferma che questo terrorismo certamente

nasce e si determina in modo particolare nei momenti di distensione, nei momenti delle offensive di pace, appena questi si affacciano, come rinnovato attacco contro la difesa europea e come un movimento certamente di anticoesistenza. È sempre successo così, del resto: anche vicende nazionali, vicende di minoranze, altre vicende all'interno dei singoli paesi sono sempre state contrassegnate da una ripresa terroristica nel momento nel quale possibilità di avvicinamento tra le fazioni opposte o tra le forze opposte si venivano affermando.

C'è anche un collegamento con il mondo mediorientale sia negli accenni fatti dal Ministro, ma sia soprattutto nei volantinaggi o nei libri di rivendicazione dell'attentato: un collegamento molto vago ma che credo innegabile.

Il Ministro ci ha voluto altresì rispondere per quello che riguarda la domanda da noi posta circa un possibile collegamento con temuti attentati aventi di mira uomini politici: anche di questo lo ringraziamo.

Siamo pure d'accordo nel senso che si deve cercare di evitare di essere cassa di risonanza di questi movimenti terroristici e dei loro frasari, perchè nonostante la convinta — e da me ribadita — non pericolosità di questo movimento quanto alla sua diffusione nelle masse giovanili, certamente anche a questo si deve stare attenti.

Dove mi permetto — e concludo rapidamente, signor Presidente — di dare qualche segno di insoddisfazione è per quella parte in cui i nostri quesiti si riferivano alle specifiche difese e prevenzioni poste in essere di fronte a questa recrudescenza del pericolo e al tipo di nuove indagini e di nuove misure sulle quali si possa ragionevolmente contare: ho sentito un impegno vigoroso, ma generico da parte del Ministro.

Capisco benissimo questo atteggiamento: non vogliamo, come non volevamo anticipazioni su materie segrete, ma forse qualche cosa di più si poteva dire — come del resto anche poco fa rilevava il senatore Milani Eliseo — su talune informazioni, sulla diminuzione della forza dell'apparato antiterroristico recentemente in essere e anche su quei dati numerici che richiamavo circa la consistenza numerica degli appartenenti ad organizzazioni terroristiche attive nel nostro paese.

Capisco benissimo che questo punto farà parte della risposta che l'onorevole Scalfaro sta dando in questi stessi tempi alla Camera dei deputati nell'ambito delle sue competenze più specifiche, però questo mi permette di dire che sono solo parzialmente soddisfatto per quello che riguarda i nostri due ultimi quesiti. Così pure mi pare che quando il Ministro — giustamente, con quel riserbo che è dovuto fino a quando non si hanno determinate certezze — dice che il messaggio del 6 marzo dei servizi segreti non conteneva indicazioni specifiche, anche su questo punto, ossia sulla mancanza di queste indicazioni specifiche, desidero sollevare qualche perplessità, perchè quella pubblicazione del «Figaro» cui veniva fatto riferimento poc'anzi, è piuttosto impressionante. Saremmo desiderosi di sapere, sia pure in un momento successivo, se effettivamente il nome del generale Giorgieri figurava in quei documenti che sono stati sequestrati presso il covo di *Action directe*. Così pure il fatto, che il Ministro ci ha rilevato, della non implicazione del compianto generale Giorgieri nei programmi di difesa strategica, non è completamente sufficiente a dirimere il dubbio che, viceversa, si sia voluto colpire per le sue altissime qualità professionali, per le sue competenze di studioso, per la sua capacità organizzativa ed anche per gli specifici incarichi che rivestiva, un obiettivo di grande e notevole importanza. Ecco la parte nella quale sia dal punto di vista specifico, riguardante il sospetto di attentati contro il generale Giorgieri e la prevenzione che avrebbe dovuto essere in tal caso molto più rigorosamente attuata nei suoi confronti, sia dal punto di vista più generale delle difese, delle prevenzioni che si intendono porre in essere contro questa forma di terrorismo — che è stata esattamente definita per quell'aspetto al quale mi sono riferito come nuova — sarebbe stata più soddisfacente una risposta più approfondita.

Comunque ringrazio il Ministro della difesa e rinnovo il mio ringraziamento a lei signor Presidente. (*Applausi dalla sinistra*).

DE SABBATA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SABBATA. Le prime parole, signor Presidente, non possono che essere dedicate alla commossa solidarietà con quanti hanno subìto con maggiore sofferenza gli effetti della violenza criminale che ha posto termine alla vita di Licio Giorgieri. La esprimo prima di tutto ai familiari, per i quali la drammatica perdita è aggravata dalla particolare personalità di Giorgieri, ricca di qualità umane e culturali, e la esprimo altresì alle forze armate, in particolare all'aeronautica per il prezzo, anche questo reso più alto dalle doti elevate del generale, che sono state chiamate a pagare nel loro compito di difesa della Repubblica e di salvaguardia dell'ordinamento democratico.

La sensibilità per la scomparsa del generale Giorgieri ha messo a dura prova anche la salute di Sandro Pertini. Mi unisco ai voti per lui formulati dal Presidente di questa Assemblea.

Prendo atto, signor Ministro, delle ampie informazioni che ci ha fornito e prendo atto anche del quadro interessante che ha voluto indicare, relativo all'attacco che è stato fatto e che viene condotto nei confronti della distensione internazionale. Mi porterò anche su altre questioni, perchè non vi è soltanto il complesso delle notizie e l'indagine sull'attacco. Il preavviso di quanto è avvenuto c'era stato. Non solo proveniva dall'assassinio di Audran, Zimmerman e di Beckurts e dalla dichiarazione del ministro tedesco Zimmermann sul tentativo di costruire un fronte europeo occidentale della violenza, ma vi era anche stata la scoperta degli elenchi e del materiale di Vitry aux Loges, vicino ad Orléans. Ed è vero che questo materiale non ci era pervenuto? Oppure non era stato letto? Sono interrogativi ai quali bisogna dare una risposta. E se i nostri servizi non lo conoscevano, perchè non lo conoscevano? Quali esiti hanno avuto gli incontri internazionali del ministro Scalfaro? Non sembrano eccelsi. E le dichiarazioni pongono in evidenza che si potevano avere maggiori notizie.

Questi legami che corrono fra il terrorismo francese, tedesco, italiano ed anche belga sono in qualche modo probabilmente confermati dall'attentato di questa notte al quartier generale inglese in Germania, presso il confine belga.

Il ministro Scalfaro ha dichiarato che il nuovo terrorismo somiglia più ad una multinazionale che ad un prodotto indigeno. Ma cosa c'è dietro questo concetto un po' confuso? Vi è forse una volontà di rimozione? È meglio che il Governo chiarisca a se stesso che il prodotto indigeno può essere, ed è, parte della multinazionale e che il Governo italiano fa bene a conoscerne la collocazione come protagonista europeo della lotta contro il terrorismo, a patto però che non si sottragga al suo primo compito, alla sua prima responsabilità, la quale è legata alle vicende nazionali, anche perchè gli atti di terrorismo, certi atti in modo particolare, possono avere il significato di partecipare ad un terrorismo con finalità comuni proprio avanzando la propria candidatura con azioni clamorose per dare una dimostrazione di forza alle organizzazioni collegate.

E almeno dopo un fatto così drammatico come l'assassinio del generale Giorgieri, il Governo, credo, farebbe bene a riconoscere che vi è stato un grave errore di valutazione, come è stato scritto da un autorevole *columnist*. E non basta per allontanare da sé l'ombra fonda dell'errore riportarsi alle dichiarazioni rese in questa Aula il 17 febbraio o a quelle contenute nella relazione trimestrale del Presidente del Consiglio sui servizi di sicurezza circa la permanenza e il rafforzamento della vigilanza. A queste cose non mi pare si possa dare eccessivo credito. Si tratta solo di dichiarazioni. Da una parte, infatti, vi è lo stato della Digos, persino il suo utilizzo per altri scopi; dall'altra, vi è la ripresa degli attentati, che è sempre una sconfitta per la vigilanza. Non possiamo dimenticare che la retorica e il lassismo spesso camminano insieme, tanto più che alla retorica si è mescolato, anche in passato, il richiamo ai pacifisti e agli ecologisti. Lo dico per memoria: non si possono dimenticare queste cose. Non si può dire semplicemente che abbiamo ridotto la gravità della sfida terroristica, come è stato detto recentemente, anche da lei, signor Mi-

nistro, perchè noi ci sentiamo invece autorizzati, anzi obbligati, a chiedere: ma ora cosa si farà, cosa si realizzerà per far fronte alla minaccia che è rinata, risorta? Si deve prima di tutto riprendere in mano — questo è uno dei primi provvedimenti che sono stati pure auspicati in questa Assemblea — l'organizzazione e il funzionamento della Digos, questo è un proposito concreto. Più in generale, credo che tutta la polizia debba essere considerata con estrema attenzione per la situazione in cui si trova.

Noi ci chiediamo pertanto se il Governo è intenzionato a ristrutturare, a ridare forza e capacità all'attività della Digos, e ci chiediamo se essa sarà orientata, come è necessario, ad esercitare una vigilanza verso obiettivi ben precisi e verso obiettivi discriminati.

Quali sono le informazioni — su questo non si è detto nulla — sulla sorte del bottino rapinato in via Prati di Papa? A che scopo è destinata la somma? Dobbiamo attenderci per questo fatto altri attentati? Cosa si sta facendo, quali misure di vigilanza si stanno adottando in questo senso? Se si erano già scoperti migliaia di bossoli in una cava di pietra, perchè si parla a vanvera di *killers* professionisti della malavita e della delinquenza comune o di *killers* stranieri? E ciò dico non per scartare...

SPADOLINI, *ministro della difesa.* Non ho mai parlato di criminalità comune.

DE SABBATA. È vero, signor Ministro, non ne ha parlato in questa sede, ma ne abbiamo sentito parlare all'esterno e da persone che non sono prive di responsabilità: ad esempio, dal ministro Scalfaro e non posso non tenerne conto in questa sede. Dico ciò non per scartare la possibilità che si tratti di stranieri o per negare che esistano i cosiddetti legami trasversali con la malavita comune, ma proprio per sottolineare e riprovare le dichiarazioni fatte senza una credibile ponderazione, tanto per tenere accese le luci della ribalta. Dico ciò quindi anche per chiedere la provenienza delle voci di rapimento progettato — e ringrazio il Ministro per averlo qui smentito, ma rimane il problema della derivazione di queste voci — del sottosegretario Amato, del ministro Altissimo — in quest'ultimo caso tali voci sono state smentite dall'interessato — e persino dello stesso generale Giorgieri. Cosa c'entra l'Università di Roma cui è stato fatto cenno? Perchè è stata scelta ed è stata indicata quella pista?

Oggi la presenza dell'opinione pubblica è quella di un'opinione salda e ben determinata nella difesa dell'ordinamento democratico, molto di più di quanto non fosse dieci anni fa. L'impegno democratico, assunto da tante forze politiche, ha sorretto l'opera di prevenzione e di repressione. Il coraggio personale e collegiale della polizia, della magistratura e di tutti coloro che si sono trovati più esposti a far da bersaglio ha influito in modo positivo sugli atteggiamenti e sui comportamenti dei cittadini. La situazione è cambiata, ma non certo per merito di chi oggi ci dice che «l'Italia è diversa da quando le damazze dei quartieri alti si facevano promotrici del Soccorso rosso». Non fa meglio di queste damazze Indro Montanelli, a cui conserviamo la solidarietà per l'attacco che subì in passato dalle brigate rosse, ma che oggi insulta il Parlamento — e su questo non possiamo essere d'accordo — per negargli la funzione di controllo dei servizi segreti. Ma dunque chi può controllare? Come devono marciare questi servizi segreti? E ciò anche in considerazione degli esiti che oggi vediamo hanno avuto le attività di tali servizi. Il lavoro di prevenzione e di repressione è più facile con una situazione di opinione pubblica più matura e consapevole, ma non vi è dubbio che i servizi segreti vadano controllati per essere ben indirizzati. È possibile, in questa situazione, ottenere che si accresca l'affidabilità e la professionalità dei servizi segreti ed affinchè essi operino in un quadro democratico è necessario ed anzi indispensabile, insostituibile il controllo del Parlamento, a partire — se mi permette di suggerirglielo, signor Ministro — dalla spesa dei servizi segreti. Quante deviazioni si sarebbero potute evitare! E ben si intende: il controllo che proponiamo e chiediamo non è solo di limiti da fissare affinchè non si travalichino, affinchè non rinascano le deviazioni; il controllo lo intendiamo anche come stimo-

lo per la difesa attiva dell'ordinamento democratico.

Non possiamo perciò ritenerci soddisfatti. Non ci soddisfano le parole; possiamo concordare, ma non ci basta, con l'esegesi persino filologica dei documenti brigatisti, ma chiediamo impegno e decisioni e auspichiamo che questo impegno si manifesti in un'atmosfera di segnali significativi che vengano dati a tutto il paese. Per questo guardiamo con attenzione al processo per la strage del 2 agosto a Bologna, alla lotta che si continua a condurre e che si condurrà contro la mafia, agli orientamenti ed atteggiamenti che le forze politiche, che dovrebbero essere in qualche modo e qualche volta più responsabili, assumono nei confronti della magistratura. Sono segni importanti: il paese è in grado di respingere e di sostenere i gruppi dirigenti nel respingere gli inviti che vengono da attentati che si verificano, con ormai scontato tempismo, nei momenti in cui si sviluppano crisi politiche come quella in corso. E naturalmente gli attentati si accompagnano al solito duro attacco nei confronti del Partito comunista italiano.

Se siamo perfettamente in grado di lasciare senza ascolto gli atti di violenza cadenzati sulle vicende della nostra vita politica, abbiamo però anche il dovere e il diritto — ed io voglio dire che esiste anche la possibilità — di impedire questi atti.

La reticenza su tutto ciò, la mancanza di chiarezza e di determinazione nei comportamenti e nei propositi concreti del Governo è la ragione che ci spinge con grande disappunto ad esprimere una convinta insoddisfazione. (*Vivi applausi dall'estrema sinistra*).

FERRARA SALUTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARA SALUTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro della difesa, a nome del Gruppo repubblicano manifesto la nostra soddisfazione per le risposte che il Ministro della difesa, nell'ambito della sua particolare competenza e come rappresentante in questa sede di tutto il Governo, ci ha dato su queste terribili vicende.

Non posso e non voglio certamente fare un discorso politico, in quanto da una parte non vi sarebbe il tempo e poi non è questa l'occasione per farlo; tuttavia, la relazione e la risposta del Ministro della difesa consentono alcune valutazioni che dimostrano come il lungo tentativo delle più intelligenti, migliori e meno aggravate da preoccupazioni di carattere elettorale e propagandistico tra le forze democratiche italiane, il lungo sforzo di attenzione al problema del terrorismo e delle sue connessioni abbiano dato dei buoni risultati.

Il Ministro della difesa — come il sottoscritto — appartiene al Partito repubblicano italiano, che non è certamente la punta di diamante dell'imperialismo mondiale, e ci vuole, se non altro, una bella ignoranza, il che forse potrebbe riportarci a certi ambiti culturali, per credere che il nostro sia un Partito guerrafondaio. Certamente però apparteniamo — vorrei dire purtroppo — a quella punta di diamante che si è fatta carico di una operazione estremamente dolorosa quale è quella di comprendere fino in fondo la portata di questi tragici fenomeni, cercando di segnalare anche all'attenzione dei colleghi — che come tutti noi hanno bisogno del concorso del dibattito per comprendere certe cose — alcuni aspetti dei documenti che accompagnano questo assassinio.

Il senatore De Sabbata or ora richiamava all'attenzione il fatto che in tale documento è contenuto un pesante attacco al Partito comunista. Mi sembra poco e soprattutto mi sembra molto sfocato: i comunisti infatti sono sempre stati nell'occhio dell'attenzione del terrorismo italiano. Tutto diverso è il lunguaggio attuale di questi documenti rispetto a quello di un tempo, volgare, triviale ed offensivo, delle brigate rosse. Vi è in questi documenti non un'accusa al Partito comunista di aver tradito, ma un invito ad essere più attento, più accorto, più capace di pensare la politica italiana e internazionale. Vi è una sorta — come in tutto il documento — di discorso tendente alla persuasione e all'ammonimento. Tale documento contiene anche altre parti analoghe che non riguardano i comunisti. Questo il è tono, estremamente insidioso e pericoloso, di questa nuova

fase del terrorismo, per cui si deve dire che non è solo retorica e propaganda quando essi sostengono di volersi inserire nel determinare gli orientamenti delle scelte programmatiche e politiche del nostro paese anche attraverso la lotta armata e l'omicidio.

In realtà, noi dobbiamo stare molto attenti, in quanto è un vecchio pericolo che noi corriamo che l'omicidio diventi un momento di influenza sulla determinazione del clima, delle atmosfere in cui poi maturano le scelte politiche fondamentali. I terroristi hanno una tradizione culturale e linguistica delirante, ma non sarebbe la prima volta che al delirio si accompagna il realismo. Purtroppo, l'Europa, in questo secolo soprattutto, ha visto esempi di discorsi deliranti associati ad una notevole capacità di realismo e di cinismo politico.

Nell'assassinio del generale Giorgieri, come in tutta la serie degli omicidi e degli attentati ricordati dal Ministro della difesa per inquadrare internazionalmente e nazionalmente il fenomeno, si coglie una scelta operativa alla quale è difficile contrapporre (su questo siamo d'accordo con il Ministro), anche se è necessario, una difesa specifica dei singoli obiettivi, anche perchè i criteri della selezione sono difficili da predeterminare e precisare, se non in un ambito molto generale. Ma a quella scelta va certamente contrapposta una difesa di carattere politico e morale generale.

Il collega De Sabbata diceva che il paese oggi è democraticamente saldo: credo sia vero. Però il nuovo terrorismo — nuovo in questo senso e non perchè non continui anche in chiave di storie personali, di gruppi, di linguaggio e di linee la vecchia tradizione — si è adeguato a un paese diverso e non mira più all'azione di massa, non mira più alle mobilitazioni, non mira più neanche all'omicidio di massa, ma al delitto mirato con uno scopo complesso, non sempre facilmente decifrabile, ma certamente sofisticato. Il fatto che sia più sofisticato fa pensare che dietro vi sia una elaborazione di carattere internazionale e vi siano anche delle scelte di carattere internazionale nei confronti del processo di distensione, così come dei processi interni della politica italiana, nella quale maturano in questi anni gradi più alti di consenso democratico generale.

Si tratta dunque di un terrorismo più sofisticato, più selettivo, più raro, per ora. Ma questo non lo fa meno temibile: in ciò ha ragione lei, signor Ministro. Non è con la contabilità del numero degli omicidi che si decide quale deve essere l'impegno del paese. Per questo, signor Presidente, nel momento in cui manifestiamo la nostra soddisfazione per l'analisi svolta dal Ministro a nome del Governo, richiamiamo l'attenzione di tutti — e non si tratta di mobilitazioni retoriche — sul fatto che tutto il mondo della responsabilità politica e culturale italiana, i partiti, i giornali, il Parlamento, deve continuare a sentire che uno dei suoi compiti principali in questa fase storica, è l'attenzione, la preparazione, la competenza, la capacità di risposta morale e politica a una sfida seria, meditata e ben finalizzata: quella del terrorismo.

Signor Presidente, concludendo, mi associo alle parole pronunciate da tutti i colleghi, da lei e dal Ministro per ricordare il generale Giorgieri. Questi morti portano con sè il corteo delle ombre di quelli che li hanno preceduti. Il nome del generale Giorgieri evoca oggi la lunga serie degli scomparsi e dei colpiti di tutti i ceti, di tutte le professioni, in questi lunghi anni. Il ricordo del generale Giorgieri vivrà nella sua famiglia, nei suoi amici e nei suoi collaboratori, ma deve vivere anche in noi, anche in chi non lo ha conosciuto, perchè forse in questo momento possiamo ricordarci, nel tempo in cui viviamo, di quel sonetto spirituale di John Donne, che è a tutti noto nel mondo in quanto Hemingway lo pose a sigillo del suo celebre romanzo «Per chi suona la campana»: «Nessun uomo è un'isola. Non chiederti per chi suona la campana, essa suona per te».

È la solidarietà intima, che unisce nello sforzo della convivenza e della vita operosa i vivi e i morti, che rende più lacerante e doloroso il ricordo e al tempo stesso ci dà il senso dell'altezza, nella modestia quotidiana, della nostra missione. (*Applausi dal centrosinistra. Congratulazioni*).

PAGANI MAURIZIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAGANI MAURIZIO. Signor Presidente, nel ringraziarla per la sensibilità dimostrata nell'aver consentito questo dibattito, esprimiamo la nostra viva commozione ed il nostro cordoglio per la tragica morte del generale Licio Giorgieri ed il nostro sgomento associandoci alle parole dette da lei, signor Presidente, e dal Ministro della difesa.

L'ampia relazione del ministro Spadolini ha fornito valutazioni oltre le quali, realisticamente, riteniamo che oggi non si possa andare; nè ci si poteva attendere altrimenti. Cogliamo nelle parole del Ministro la ferma volontà del Governo di far fronte alla nuova ondata di terrorismo articolando l'azione in rapporto ai nuovi aspetti emergenti di questo tipo di terrorismo e siamo certi — anche nell'attuale momento di incertezza politica — che questa sarà pure la volontà del futuro Governo.

Ella ha detto, signor Ministro — e noi condividiamo le sue affermazioni — che questo terrorismo si caratterizza fondamentalmente attraverso due aspetti. Il primo è rappresentato dagli obiettivi internazionali che persegue, dal superamento del tradizionale antimperialismo, riferito in passato soltanto agli Stati Uniti d'America, cui viene ora associata anche l'Unione Sovietica e che si salda, in questo senso — ed è questo un aspetto molto pericoloso — con quello di tipo e di matrice mediorientale. Il secondo aspetto che ella ha rilevato è invece relativo al livello di organizzazione del nuovo terrorismo, superiore — come lei stesso ha detto — a quello precedente e che si giova probabilmente di collegamenti ed esperienze internazionali: si tratta di un aspetto che impone nuove e più complesse forme di difesa e di protezione.

Concordiamo con tale quadro complessivo e riteniamo che gli indirizzi indicati dal Ministro, che ritiene impossibile l'estensione a tutti i possibili obiettivi del terrorismo della tradizionale protezione fisica, di tipo alternativo e di natura articolata e «politica», debbano essere seguiti particolarmente attraverso la collaborazione con gli altri paesi interessati dal fenomeno e specialmente con quelli europei. Evidentemente, è questo il piano sul quale dobbiamo porci se non vogliamo dare un'impossibile risposta che sia solo passiva, ma se vogliamo anzi — come si deve — attaccare e sradicare la folle ideologia terroristica che fortunatamente non trova un tessuto sociale nel quale attecchire e quindi nessuna radice e nessun possibile radicamento nella nazione.

Non dobbiamo però dimenticare, anche in questo quadro di proiezione internazionale, il nostro quadro interno, quello nazionale e soprattutto non dobbiamo dimenticare che è necessario controllare quell'apparato sommerso della vecchia struttura terroristica che tuttora esiste e sul quale si innesta certamente la nuova. In tale contesto, raccomandiamo di tenere alta la guardia — come si dice — nei confronti delle scarcerazioni facili, dei permessi di libertà provvisoria che troppe volte si trasformano in occasioni di latitanza, insomma di quel filone di lassismo che vorrebbe dimenticare tutto. Purtroppo così non è e nel combattere il nuovo terrorismo non possiamo consentire che rinasca il vecchio e ancor meno che il vecchio ed il nuovo si saldino in un'unica forza eversiva.

In tale contesto, e tenuto conto del dovuto riserbo che deve contraddistinguere una responsabile azione di Governo in circostanze come queste, riteniamo che la risposta data ai nostri quesiti possa essere considerata, per il momento, esauriente.

Concludo, signor Presidente, rinnovando la commossa solidarietà del Gruppo socialdemocratico alla famiglia del generale Giorgieri e all'Arma dell'aeronautica, con l'invito al Governo a proseguire con la massima determinazione, la massima incisività ed il massimo impegno nello sforzo di sradicamento del nuovo cosiddetto euroterrorismo che è un cancro del tutto estraneo alla tradizione e alla natura della nazione italiana, e che va al più presto estirpato laddove non si voglia che produca ulteriori tragici effetti.

PALUMBO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALUMBO. Signor Presidente, signor Ministro!

Il Regolamento mi assegna pochi minuti per dire se sono soddisfatto o meno della risposta del Governo alla interrogazione che ho avuto l'onore di presentare, insieme ai colleghi del Gruppo liberale: li adopererò anche per spiegare brevemente la posizione dei liberali su questa recrudescenza del terrorismo che ci attanaglia in queste settimane.

Intanto esprimiamo il nostro cordoglio per le gravissime conseguenze umane dell'episodio e partecipiamo al dolore della famiglia, dell'aeronautica e delle forze armate in genere per il vile e tragico attentato che è costato la vita ad un alto servitore dello Stato.

Il terrorismo nel mondo di oggi ha radici diversissime, ed ormai di questo siamo tutti convinti.

C'è il terrorismo micronazionalistico e separatista (quello basco, quello irlandese e, al limite, quello corso), c'è quello religioso (parte di quello mediorientale, dopo l'opzione politica dell'OLP), c'è quello politico-ideologico (quello italiano, quello francese, quello tedesco, quello belga); in Italia c'è poi anche quello criminale, che ha però finalità tutt'affatto diverse e di cui non possiamo in questa sede occuparci.

Quanto a quello politico-ideologico, di cui dobbiamo invece occuparci adesso, c'è intanto da osservare che esso, unico tra i vari fenomeni terroristici, ha una matrice ideologica unitaria ed ha natura europea. Infatti i movimenti terroristici europei sono oggi accomunati dalla stessa ispirazione culturale e dagli stessi obiettivi che di volta in volta perseguono. Ed oggi questi obiettivi sono, almeno nelle dichiarazioni di coloro che li perseguono, la NATO, la difesa comune dell'Occidente, ed anche, al di là dei nominalismi che possono essere in qualche maniera invocati a giustificazione, il tema fondamentale dello scudo spaziale, della difesa spaziale. Checchè si dica degli equivoci insorti in proposito, c'è da osservare che i nominalismi sono comunque importanti allorchè fenomeni di questo genere si verificano: al di là della realtà effettiva, essi raggiungono un valore emblematico che diventa anche un valore politico in sè e per sè.

E, paradossalmente, ciò avviene mentre è in atto un processo di distensione internazionale senza precedenti nella storia degli ultimi quarant'anni, e proprio quando nell'Est europeo si ipotizzano nuovi scenari politici tendenti alla deideologizzazione e al pragmatismo.

Credo che ciò non debba sorprendere, essendo dimostrato nella storia dei popoli che spesso strutture parallele o sotterranee rispetto ai poteri legittimi ed apparenti operano per mettere in crisi i livelli politici ufficiali, facendo magari credere di affiancarli. Potrebbe anche trattarsi di ciò che sta avvenendo in questi ultimi tempi nel nostro paese come in Francia, in Germania, ed anche in Inghilterra, se pensiamo che alcuni scienziati inglesi, che avevano specifica competenza in materia, sono misteriosamente deceduti in questi ultimi tempi.

Proprio perchè il quadro internazionale tende al sereno, o quanto meno a rasserenarsi, bisogna essere ancora più preparati: non bisogna illudersi che all'allentamento della tensione internazionale consegua automaticamente l'abbassamento della tensione terroristica. Anzi, è possibile — e forse anche provato — che avviene esattamente il contrario.

Quel che è certo — e su questo credo ci sia un giudizio unanime da parte delle forze politiche — è che il terrorismo di questi mesi è profondamente diverso da quello degli anni '70, perchè non ha radicamenti sociali e politici e quindi, sotto questo profilo, esso è tanto più debole quanto più appare terribile. Ma è vero anche il contrario: sarà tanto più terribile proprio perchè esso sente come essenziale il bisogno di rafforzarsi.

Tale situazione, che è nuova rispetto agli anni '70, consente oggi quei legami internazionali strettissimi che prima erano impensabili, perchè la diversità delle situazioni sociali dei vari paesi europei allora non consentiva la omologazione tra fenomeni terroristici diffusi nella realtà sociale dei vari paesi interessati ma con caratteristiche del tutto specifiche e singolari. Questo collegamento internazionale è invece abbastanza facile oggi: piccoli gruppi, molto mobili, accomunati ideologicamente, con approvvigionamenti finanziari e militari paralleli e trasversali an-

che alle varie fazioni che al loro interno si muovono.

È per questo, signor Ministro, che l'opera di prevenzione e di repressione non può essere svolta a livello ordinario o di polizia giudiziaria, ma deve essere affidata alla competenza dei nostri servizi segreti, su cui forse il discorso va approfondito perchè è questo il punto fondamentale. Ora, il giudizio circa la capacità dei nostri servizi segreti di difendere la nostra democrazia e la pacifica convivenza della nostra società è necessariamente un giudizio *ex post* e non un giudizio pregiudiziale.

Ed in proposito purtroppo non possiamo non dire che i nostri servizi non si sono mostrati all'altezza della situazione: la dimostrazione ci viene dai fatti, proprio perchè questa non può essere una dimostrazione preventiva ma soltanto una dimostrazione *ex post*.

Non si tratta di non riconoscere i sacrifici di tanti servitori oscuri dello Stato, ma devono certamente esserci state delle carenze organizzative, se non intellettive, se questi fatti avvengono, e con tanta frequenza, e se altri fatti del genere è possibile prevedere che accadano.

Allora, signor Ministro, i liberali possono anche dichiararsi soddisfatti — certo, come si può essere soddisfatti in questi casi — della sensibilità con cui il Governo ha risposto in modo tempestivo e complessivamente completo agli interrogativi posti dal Parlamento e specificatamente dal Gruppo liberale; certamente soddisfatti anche per le dichiarazioni di volontà e per le assicurazioni che abbiamo ascoltato e di cui prendiamo atto anche con riferimento alle notizie giornalistiche relative ai possibili rapimenti di uomini politici in vista nel nostro paese.

Ma altrettanto certamente sono insoddisfatti, preoccupati, trepidanti perchè queste cose sono potute ancora una volta accadere e perchè è in tutti il timore che probabilmente ancora accadranno, forse anche in termini di ulteriore *escalation*, senza che per questo si intraveda una forte capacità degli apparati dello Stato di fronteggiare tale situazione.

Siamo anche preoccupati ed insoddisfatti perchè, mentre il paese deve affrontare tale emergenza, le forze politiche sembrano voler mettere in crisi equilibri politici faticosamente raggiunti, che invece vanno consolidati. Operare per mettere in crisi una politica e per interrompere la legislatura è oggi atto più irresponsabile di ieri, pregiudicare la continuità di questa legislatura, che ha complessivamente ben operato, sarebbe un gravissimo errore, quasi un gesto di oggettiva correità con gli intenti destabilizzatori del terrorismo.

I liberali si augurano che il paese abbia presto un Governo nel pieno della sua capacità di direzione dello Stato per fronteggiare i pericoli eversivi e quindi ritengono che non si debba offrire al terrorismo la opportunità di una campagna elettorale anticipata, giocata da tutti contro tutti, e che vada invece ricercata, con tutta la pazienza che sarà necessaria, ogni possibilità di uscire da una crisi che, se era inutile prima, oggi può rivelarsi addirittura dannosa.

FINESTRA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* FINESTRA. A nome del mio Gruppo la ringrazio, signor Presidente, per l'abituale sensibilità ad accogliere le nostre richieste di discussione. Ringrazio anche l'onorevole Ministro della difesa per la relazione, della quale condividiamo parzialmente alcune parti, quelle riferite all'eurocomunismo, mentre siamo del tutto insoddisfatti per quanto attiene alla separazione fra il vecchio terrorismo vinto e il nuovo, risorgente e da vincere.

Onorevole Presidente, da qualche anno gli italiani sentono parlare di fine della strategia della tensione e del terrorismo, ma puntualmente si trovano di fronte a vecchi, tragici e sanguinosi fenomeni che molti si erano illusi di avere eliminato. Oggi gli italiani dunque sono disillusi e con dieci anni in più. Se i cittadini potessero fare la nostra storia, un decennio caratterizzato dall'accavallarsi del terrorismo, multiforme e sempre sangui-

noso, si accorgerebbero di tutti gli errori commessi dalla classe politica al potere. Mi riferisco in particolar modo a quelli più vistosi: alla legge sui pentiti, a quella sui dissociati ed infine a quella sulla scarcerazione per decorrenza dei termini. Il terrorismo ha sempre mostrato due matrici: quella nazionale e quella internazionale. Due movimenti finalizzati al sovvertimento del sistema politico interno e all'indebolimento della difesa nazionale e dell'Occidente. Un'attenta indagine mostra un metodo di lotta comune al terrorismo: assassinare. Questo per evidenziare la debolezza delle istituzioni e frenare la volontà di garantire la nostra sicurezza, nonchè punire con la morte coloro che vengono considerati strumenti al servizio del potere politico e dell'alleanza occidentale.

Il terrorismo operante nelle varie nazioni ha in comune la caratteristica dei collegamenti sia sul territorio nazionale sia all'estero. Oggi, come ieri, i gruppi eversivi italiani e stranieri sono strumenti di un disegno internazionale di cui sfuggono i precisi contorni e più volte si è avuta la sensazione che i fili del terrorismo venissero manovrati dall'estero.

Il Movimento sociale italiano ha sempre sostenuto che il terrorismo è un mezzo della guerra rivoluzionaria che si muove su linee marxiste-leniniste manovrate da nazioni dell'Est europeo. Il terrorismo, che molti credevano debellato, è divenuto invece un dato stabilizzato nella nostra situazione politica, che i terroristi non riescono a mutare per forza propria, ma che sufficientemente fanno sopravvivere e resistere. I teorici della rivoluzione di ieri ed i loro vecchi e nuovi allievi oggi sono sottomessi ad una regia straniera, con interessi molto più vasti di quelli nazionali italiani, non quindi artefici di una loro strategia, ma strumenti di quella altrui. L'esistenza del terrorismo nostrano che persegue, come molti sostengono, fini interni ed internazionali, dipende in buona parte dal fatto che i nostri politici ed il nostro Stato hanno consentito, con il loro comportamento, che si alimentasse l'illusione di una rivoluzione comunista.

Onorevole Ministro, quante vittime in meno se le forze politiche al potere prima, durante e dopo gli anni di piombo, anzichè disperdere le loro energie in dispute meschine ed interessate avessero cercato di comprendere la vera essenza del fenomeno terroristico senza censure ideologiche e paraventi di comodo! Non essendo stato riconosciuto in tempo l'obiettivo reale perseguito dal terrorismo, che è quello — lo ripetiamo ancora una volta con forza e fermezza — di frantumare all'interno le istituzioni e di annullare la nostra capacità difensiva, lo Stato non è stato in grado di affrontare il problema centrale che rimane quello, dalla nostra parte politica più volte richiesto, del rafforzamento, della prevenzione e della repressione che si ottiene soltanto con una rinnovata e più valida efficienza operativa delle forze di polizia e dei servizi di sicurezza. A questo punto sarebbe opportuno riprendere alle radici la ricostituzione dello Stato di diritto, vero ed unico garante di ordine, libertà, giustizia e sicurezza: ciò non è in contraddizione con la difesa contro il terrorismo.

Siamo convinti che soltanto restaurando l'autorità morale dello Stato possiamo fare leggi più giuste ed attenerci ad un comportamento più idoneo a combattere l'eversione terroristica. Non possiamo, inoltre, tacere che il terrorismo è stato favorito dalla profonda crisi delle coscienze, con la scomparsa di certi valori, come patria e nazione, punti di riferimento etico-morali senza i quali tanti giovani hanno imboccato e continueranno ad imboccare il tunnel della sovversione armata.

La morte del generale Giorgieri, soldato nel senso più nobile della parola, ha un significato ben preciso: quello di frenare la costruzione di una valida difesa nazionale europea alla quale partecipano militari e tecnici delle nazioni occidentali. Il generale Giorgieri è stato vilmente assassinato perchè era un italiano in divisa, al servizio di quel popolo che intendeva difendere, dotandolo di sistemi d'arma difensivi a garanzia di una sempre maggiore sicurezza ed indipendenza nazionale. L'assassinio del francese Renè Audran da parte del gruppo terroristico *Action directe* e dei tedeschi Zimmermann e Beckurts colpiti dalla RAF, stanno a testimoniare la linea comune di una strategia ben articolata

e precisa, in quanto i tre assassinati collaboravano con l'industria degli armamenti.

Un'attenta analisi sull'assassinio del generale Giorgieri ci porta ad affermare, in primo luogo, che tutti i trionfalismi secondo i quali il terrorismo era stato sconfitto — facciamo riferimento alle dichiarazioni del presidente del Consiglio Craxi e dei ministri Spadolini e Scalfaro — erano al di fuori di ogni realtà; in secondo luogo, che tale infondata sicurezza, quella di un pericolo ormai neutralizzato, ha fatto abbassare la guardia al punto tale da non prendere misure protettive nei confronti del generale Giorgieri neppure dopo gli assassini di Audran, Zimmermann e Beckurts, considerati dall'euroterrorismo veri e propri obiettivi del disegno strategico di sovversione; in terzo luogo, che le centrali terroristiche europee e medio-orientali perseguono con maggior vigore il loro disegno eversivo e destabilizzante indirizzato soprattutto a combattere il sistema di ricerca e studio dello scudo spaziale; infine, che le forze rivoluzionarie indirizzano i loro attacchi su quello che essi definiscono il fronte militare imperialista della NATO.

Il sanguinario episodio verificatosi in piena crisi politica evidenzia ancora una volta la corresponsabilità morale del Governo il quale, con le sue manovre di piccolo cabotaggio politico, sfugge gli interessi nazionali.

Colgo l'occasione, onorevole Ministro, per mettere in risalto il ruolo dei militari, molte volte denigrati e dimenticati nel riconoscimento dei loro diritti di fedeli servitori dello Stato. Sarebbe opportuno tenere sempre presente la condizione militare nel momento in cui è necessario approvare leggi adeguate e non soltanto esaltare i numerosi caduti con discorsi, dichiarazioni e riconoscimenti postumi.

Per evitare altri lutti è indispensabile una volontà diversa, una mentalità diversa, una determinazione diversa.

Il generale Giorgieri con la sua morte ha suggellato il suo giuramento di fedeltà all'Italia.

Alla famiglia del generale Giorgieri, all'aeronautica militare e a tutte le forze armate il Movimento sociale italiano esprime sentimenti di cordoglio e di solidarietà. (*Applausi dall'estrema destra*).

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni sull'assassinio del generale Licio Giorgieri è così esaurito.

Deliberazioni sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma del Regolamento, in ordine ai disegni di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, recante provvedimenti urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano» (2272);

«Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 86, recante misure urgenti per la lotta contro l'afta epizootica ed altre malattie epizootiche degli animali» (2273)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca deliberazioni sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma, del Regolamento, in ordine a due disegni di legge di conversione di decreti-leggi.

Il primo reca: «Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 85, recante provvedimenti urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano».

Ha facoltà di parlare il relatore.

DE CINQUE, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nell'esaminare questa mattina il disegno di legge n. 2272 di conversione in legge del decreto-legge n. 85 del 1987 (il cosiddetto decreto sulle megamulte), recante provvedimenti urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano, la 1ª Commissione permanente ha espresso a maggioranza un parere negativo sulla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza richiesti dalla Costituzione.

Per la verità, lo stesso relatore ha espresso alcune perplessità su questo punto, poichè ad avviso dello stesso è molto dubbia la sussistenza in questo decreto-legge dei presupposti richiesti dall'articolo 77 della Costituzione, su cui, più volte, sia il Senato che la Camera hanno avuto modo di pronunciarsi.

Sulle perplessità espresse dal relatore hanno convenuto i Gruppi comunista e del Movimento sociale italiano e hanno dissentito i

Gruppi di maggioranza, con la sola eccezione del senatore Jannelli, oltre che naturalmente del relatore stesso, il quale, in questo momento, nel sottomettere all'Aula il parere espresso in senso negativo da parte della Commissione, che propone di negare la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza, naturalmente per quanto lo riguarda a titolo personale non può che rimettersi con coerenza al Gruppo che è stato di contrario avviso rispetto all'opinione del relatore.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 78, quarto comma, del Regolamento, sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione può prendere la parola un senatore per ciascun Gruppo e per non più di dieci minuti.

PALUMBO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALUMBO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, devo dire subito che condivido l'opinione personale del relatore e quella della maggioranza della Commissione che si sono espressi in senso contrario rispetto alla sussistenza dei presupposti di costituzionalità del decreto in questione. A me pare che questo sia veramente il caso tipico ed emblamatico in cui — proponendo di modificare una legge del 1959 in relazione a situazioni che ormai sono incancrenite e si tramandano di anno in anno con un'accumulazione di effetti che è nota a tutti — è del tutto immaginaria la sussistenza di requisiti di straordinaria ed eccezionale necessità ed urgenza che leggittimerebbe l'emissione di un decreto-legge, e proprio in un momento in cui il Governo è in crisi ed il Parlamento quindi non può discutere se non di affari urgenti e quindi quando certamente è del tutto scorretto portare avanti una procedura di questo tipo, in presenza di situazioni che di eccezionale non hanno proprio nulla.

Credo che mai come in questo caso si appalesi l'inopportunità del ricorso alla decretazione d'urgenza per regolare circostanze e fenomeni che sono da tempo sotto gli occhi di tutti e che hanno bisogno di una revisione complessiva — che credo sia già iniziata da anni sul vecchio codice della strada — ma che non rivestono alcun requisito per intervenire con una procedura siffatta.

Per la verità, se qualcosa di urgente volessimo ritrovare in questa materia, non sarebbe certamente la moltiplicazione delle multe bensì il fatto che i comuni continuano a non voler costruire i parcheggi e continuano ad utilizzare — cosa che alcuni comuni addirittura temono di non poter più fare — i proventi delle multe per altri fini anzichè per la destinazione specifica per essi prevista. Tutt'al più, quindi, sarebbe necessario intervenire in termini di urgenza solo su una parte della materia al nostro esame, proprio quella parte che, a parere del Governo, non sembra la più importante.

È per questi motivi che, riservandomi di intervenire sul merito del provvedimento in altra sede, qualora l'Aula riconosca l'esistenza dei requisiti di necessità e di urgenza, e sottolineando sin d'ora, che alcune norme del provvedimento stesso sono da noi condivise — come quella che consente i parcheggi a pagamento e l'altra che obbliga i comuni a destinare le somme derivanti dalle multe alla realizzazione dei parcheggi — dichiaro che il Gruppo liberale si oppone al riconoscimento dei requisiti di necessità e urgenza per il decreto al nostro esame.

BIGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIGLIA. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi, sia la Presidenza del Senato sia recentemente anche quella della Camera hanno rivolto un ammonimento, un richiamo al Governo per una esatta, corretta e limitata applicazione dell'articolo 77 della Costituzione. È stato constatato, infatti, con una elementare indagine statistica, che dall'inizio dell'anno sono stati emanati più decreti-legge di quanti giorni siano passati sul calendario, vale a dire più di un decreto-legge al giorno. Si tratta di una frequenza che in altri periodi non si verifica. Pertanto risulta che, proprio nei momenti di crisi, proprio nei momenti in cui, in un certo senso, è paraliz-

zata l'attività del Parlamento in base ad una certa prassi costituzionale, in merito alla quale non voglio entrare, il Governo fa uso dei poteri di cui all'articolo 77 addirittura in funzione vicaria del Parlamento: non tanto, quindi, per i casi straordinari di necessità ed urgenza quanto per la legislazione ordinaria.

E questo al nostro esame è proprio un caso emblematico che ha anche spaccato la stessa maggioranza in sede di Commissione. Noi, infatti, ci troviamo certamente di fronte ad un problema che sarebbe opportuno avviare a soluzione, ma che non può essere risolto con un colpo di bacchetta magica che richieda l'entrata in vigore di norme con effetto immediato — e quindi non per la strada di un ordinario disegno di legge — che, peraltro, consistono puramente e semplicemente nell'elevare le sanzioni amministrative.

Ebbene, noi consideriamo le sanzioni amministrative, i contributi e tutte le prestazioni che vengono poste a carico dei cittadini, nella più lata espressione di carico fiscale. Questo pertanto è un decreto-legge che aumenta il carico fiscale e lo fa anche in modo surrettizio, vale a dire non soltanto perchè aumenta e triplica le tariffe e autorizza i comuni a triplicare le tariffe triplicate — si arriva quindi ad un aumento addirittura di nove volte — quanto perchè contiene anche delle norme per cui i cittadini che abitano in certe zone si troveranno, con questo decreto-legge, a dover pagare il parcheggio che viceversa, in base alla disciplina vigente, deve esistere gratuitamente per una superficie corrispondente a quella dei parcheggi a pagamento. Questa è la disciplina vigente: il comune istituisce parcheggi a pagamento, ma nello stesso tempo deve aver cura di creare anche parcheggi gratuiti. Ebbene, con questo decreto-legge ciò vale per tutti, meno che per quelle particolari zone cui si riferisce l'articolo 2, ossia i centri storici ed altre zone particolari, quali ad esempio quelle ad alto tasso d'inquinamento atmosferico.

A questo punto, dunque, è da chiedersi perchè mai in molte città si è fatta una politica urbanistica per conservare le abitazioni, anche della povera gente, nei centri storici — a Milano ho presente il caso di corso Garibaldi, quello di corso Ticinese, zone cioè dove si è voluta salvaguardare la permanenza a scopo abitativo dei residenti — quando poi questa popolazione, certo non abbiente, che si è voluta proprio per questo titolo conservare nelle zone centrali, deve essere sottoposta al pagamento di questo nuovo tributo, visto che un articolo di questo decreto-legge prevede che il comune possa consentire ai residenti di parcheggiare, ma a pagamento, ed esonera l'ente locale, per queste zone, dal prevedere parcheggi gratuiti.

Quindi, attraverso questo meccanismo che viene fatto passare sotto l'usbergo della necessità e dell'urgenza, in realtà si aumenta il carico fiscale e si istituisce per le famiglie residenti nei centri una nuova imposta, dovendo pagare necessariamente un carico — lo si chiami sanzione amministrativa, lo si chiami come si vuole, ma è comunque una prestazione verso l'ente pubblico — per poter parcheggiare. Il parcheggio tra l'altro, per una famiglia modesta, certamente non è un lusso, come potrebbe essere per chi ha anche il *box* per la macchina, ma si tratta invece della possibilità di parcheggiare un mezzo di lavoro.

Il problema che in questa sede va esaminato — e su questo mi soffermo e quindi concludo — è quello di constatare che la situazione relativa alla mancanza di aree sufficienti alla circolazione e al parcheggio degli autoveicoli nelle città, e particolarmente nei centri storici, esiste da anni e anni, non è emersa adesso, non costituisce un caso straordinario rivelatosi adesso che debba necessarimente essere risolto in questo momento. Tanto più che lo stesso decreto-legge prevede che il Ministro dovrà emanare entro trenta giorni una disciplina per la segnaletica per quelle zone, che i comuni avranno individuato, per poter applicare il secondo comma dell'articolo 1.

Quindi esiste tutta una procedura che dovrà entrare in vigore e che esclude, di per sè, che questo possa essere un rimedio da applicare immediatamente. Pertanto riconfermiamo la posizione assunta in Commissione per negare i presupposti di necessità ed urgenza ad un decreto-legge che, come scopo, ha soltanto quello di aumentare le entrate dei comuni a carico dei cittadini in una misura

che certamente sopravvanza di molto il tasso di inflazione programmato e quindi vuole avere soltanto un valore deterrente.

Non ci si preoccupa di intervenire legittimamente per autorizzare le operazioni di utilizzo del sottosuolo e delle piazze delle grandi città, che da tempo sono state previste con delibere delle amministrazioni comunali, ma che non vanno avanti per intralci di carattere burocratico. Non si pensa di realizzare iniziative come quella che sappiamo si è attuata a Ginevra, dove si è ricavato un grande parcheggio sotto il lago, per cui nella città si può circolare, esistendo la possibilità di parcheggio senza ingombrare le strade. Non si fa nulla per poter realizzare tutto questo in Italia; non si provvede per poter realizzare una soluzione anche con l'intervento dei privati, che non costerebbe nulla all'amministrazione pubblica, in quanto essi potrebbero benissimo rifarsi con le tariffe di esazione a carico degli utenti. Non si fa nulla per autorizzare la soluzione principe, cioè quella di destinare determinate aree al parcheggio in modo che le strade siano utilizzabili per la circolazione, ma ci si preoccupa soltanto di colpire nuovamente i cittadini con tasse, con sanzioni di carattere amministrativo, in genere aumentando il carico che definiamo fiscale nei confronti dello Stato, a danno dei cittadini.

Per questi motivi ci associamo alle conclusioni della 1ª Commissione nel non riconoscere la sussistenza dei presupposti di necessità ed urgenza.

GARIBALDI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GARIBALDI. Signor Presidente, al di là di ciò che ha detto adesso il collega Biglia, vorrei osservare e far presente ai colleghi che la proposta di non riconoscimento della necessità ed urgenza, in Commissione, è stata motivata con argomentazioni singolari. Conclusivamente potrebbe dirsi «gli automobilisti devono pagare sanzioni convenienti», non queste che il decreto propone, perchè sono eccessive; convenienti nel senso che dovrebbero essere equivalenti alla spesa per un parcheggio a pagamento, dato che gli automobilisti sono costretti a violare il codice per carenza di parcheggi, di mezzi pubblici e così via. Non abbiamo neanche laghi nelle nostre città, per cui sarebbe problematico costruire parcheggi come quelli di Ginevra, senatore Biglia!

È stato anche osservato che questa non sarebbe materia da trattare con un decreto-legge, bensì con un disegno di legge. Al riguardo, desidero far rilevare che, contrariamente a quanto è stato autorevolmente sostenuto e comunque la si voglia vedere, il Parlamento — e in primo luogo la maggioranza — o non vuole o non riesce (ma propendo per la prima ipotesi) ad approvare leggi organiche. Non sono, del resto, fatti delle ultime settimane; mi risulta infatti che da almeno un paio d'anni si fa fatica a mettere insieme le presenze necessarie per deliberare coerentemente. Mi si dice, d'altro canto, che la cosa si ripete da un paio di legislature. L'opposizione ne imputa la responsabilità alla maggioranza; non si tratta però di un'esclusiva responsabilità della maggioranza, poichè l'opposizione, se fosse effettivamente presente, potrebbe legiferare come vuole. Evidentemente questo stato di cose fa comodo a tutti: fa comodo a tutti, cioè, non esserci!

Sta di fatto che per far approvare qualche provvedimento, che sia urgente o no ma comunque necessario, il Governo deve ricorrere — e non sempre con successo — al decreto-legge. Ma torniamo ora alle motivazioni, alle legittimazioni delle violazioni della legge, riferite principalmente alla carenza di parcheggi e di servizi di trasporto. Tutto questo è vero; ma con quali mezzi costruire parcheggi e migliorare i servizi e con quali fondi? I bilanci dello Stato e degli enti locali hanno i limiti che tutti conosciamo; i nostri centri storici sono congegnati come ben possiamo vedere e solo il senatore Biglia può vantare di non avere responsabilità in ordine a scelte del passato che oggi ci pongono nella situazione in cui siamo (*Commenti del senatore Libertini*). Un magistrato, in vena di amenità, ha persino pensato di poter ordinare la chiusura dei centri storici per motivi di sicurezza pubblica. Allora, che altro se non chie-

dere, sia pure con la circonlocuzione di sanzioni salate, agli automobilisti di usare il meno possibile la propria o le proprie autovetture? Sarebbe forse preferibile consentire che gli automobilisti parcheggino sulle corsie riservate ai mezzi pubblici o agli invalidi oppure sui marciapiedi, pagando la modica sanzione di dodicimila lire senza neppure correre il rischio di vedersi rimuovere il mezzo, atteso che il codice della strada del 1959 (e mi sembra che siano ormai due o tre legislature che il Parlamento deve preordinarne la modernizzazione o l'adeguamento), non prevede la rimozione del mezzo? Allora infatti, non si poteva neanche pensare che un'automobile venisse parcheggiata su una corsia preferenziale o su un marciapiede oppure su una corsia riservata a chi si trovasse in particolari condizioni di necessità.

Così, in omaggio ed in coerenza con innumerevoli provvedimenti statali e regionali per la salvaguardia dei centri storici e del patrimonio ambientale e culturale, noi dovremmo, con le minime sanzioni attuali, consentire a ciascuno di usare il marciapiede, le piazze vietate eccetera, come proprio parcheggio perchè non si sobbarchi l'onere di fare un paio di chilometri a piedi o di avvalersi di un mezzo pubblico?

Ancora un rilievo, signor Presidente: questo decreto-legge è stato pubblicizzato oltre ogni modo dai mezzi di informazione. La gente lo dà per acquisito, lo «vive», sia pure male, nei suoi effetti. Per parte mia, osservo che, al di là delle questioni di straordinarietà, di urgenza e di necessità, anche motivi di opportunità istituzionale, seppure esiste una figura di questo tipo, impongono di consentirne il corso, ovviamente senza pregiudizio per ogni possibile modificazione migliorativa, per evitare che la gente derivi dalla sua decadenza una volta di più motivo per considerare inaffidabili le istituzioni.

Concludo anche dicendo che, a mio giudizio e a giudizio del Gruppo socialista, il decreto in esame è giusto, non solo necessario; è doveroso ed urgente, motivo per cui voteremo in senso contrario alle determinazioni espresse dalla 1ª Commissione.

DE SABBATA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE SABBATA. Signor Presidente, cercherò di esprimermi con la sintesi necessaria a rendere chiaro il nostro orientamento in una materia che è stata molte volte discussa e in un caso che a me sembra ancora una volta tra quelli esemplari. Certamente, le questioni del traffico sono questioni urgenti, ma la materia trattata dal decreto non può essere considerata di straordinaria necessità ed urgenza, soprattutto — e non insisto su questo argomento — da un Governo dimissionario. Non può essere considerata come tale perchè l'urgenza per il traffico c'era già tre o quattro mesi fa e può ben essere risolta tra due o tre mesi.

In secondo luogo, la questione o le disposizioni che riguardano i parcheggi non sono tali da realizzare parcheggi nell'immediato, ma contengono invece una disciplina finanziaria molto discutibile in quanto destinano per l'intero, allo scopo di creare parcheggi, i proventi delle sanzioni amministrative che fino a questo momento, e nei limiti in cui erano e sono state vigenti le norme fino al momento dell'emanazione del decreto-legge, erano destinati anche a sostenere le spese del Corpo dei vigili urbani. Per fare un solo esempio — e qui finisco — nella città di Milano si tratta di 30 miliardi oggi destinati al Corpo dei vigili urbani per coprire solo in parte il costo del Corpo stesso e che con l'applicazione del decreto devono invece essere destinati esclusivamente alla costruzione dei parcheggi.

È certo che la disposizione è modificabile, ma per la ragione che ho prima detto e per questa, che poi comporta anche una modifica permanente e non urgente della finanza locale, e che richiederebbe anche ricerche di mezzi finanziari e quindi coperture particolari di bilancio, il Gruppo comunista si collega alle decisioni espresse dalla maggioranza della 1ª Commissione di negare il riconoscimento dei requisiti di necessità ed urgenza.

SAPORITO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAPORITO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Gruppo democristiano in Commissione ha espresso un parere favorevole sulla sussistenza dei requisiti di urgenza e di necessità con motivazioni che qui non ripeto. Devo ricordare ai colleghi che devono votare che il decreto-legge in esame prevede innanzitutto l'individuazione di zone dei centri storici oggetto di particolare tutela per le quali possono applicarsi sanzioni più gravi in caso di violazione di divieti relativi al traffico; in secondo luogo, prevede la destinazione delle maggiori entrate, derivanti dall'applicazione di queste sanzioni, ad un programma di realizzazione di strutture per la sosta ed il parcheggio; in terzo luogo, prevede l'introduzione del parchimetro per l'uso temporaneo di spazi di sosta; infine prevede nuove ipotesi di rimozione forzata dei veicoli non previste dal codice stradale del 1959.

Anche il Gruppo della Democrazia cristiana ha perplessità sul metodo, utilizzato dal Governo, di affrontare questi temi, e quindi concorda con gli altri colleghi. Però, riteniamo che negare i presupposti di urgenza e di necessità possa significare non avviare nemmeno la riflessione sui problemi dei grandi centri urbani e del traffico. Ci sembra che predisporre degli emendamenti — e noi ci proponiamo di presentare degli emendamenti nel merito — per poter migliorare il provvedimento, e integrarlo con altre disposizioni, è un modo per dare una risposta alla cittadinanza che chiede centri urbani più vivibili.

Sono queste le motivazioni che ci inducono a ritenere la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza previsti dal Regolamento e dalla Costituzione.

TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, devo esprimere parere contrario a quelle che sono state le conclusioni della Commissione affari costituzionali. Devo ringraziare i colleghi onorevoli senatori per le considerazioni che hanno svolto in questa sede per quanto riguarda la sussistenza dei presupposti di costituzionalità, da ultimo il senatore Saporito.

Credo che le valutazioni sono ampiamente giustificate anche dalla relazione che accompagna il provvedimento d'urgenza. Su questi temi più volte anche il Senato ha avuto modo di soffermarsi: sui problemi delle nostre aree ad alta tensione abitativa, sulla non vivibilità delle nostre città, sulla esigenza anche di porre rimedio, attraverso provvedimenti di urgenza, a quello che è un vero sconvolgimento delle nostre aree urbane.

Ma debbo dire, signor Presidente, che questo provvedimento è stato richiesto con grande sollecitudine e forza anche da parte dei sindaci e degli assessori delle aree metropolitane, delle aree a grande tensione abitativa proprio per avere la possibilità di avviare un programma organico di intervento per quanto riguarda le infrastrutture e il reperimento delle aree di parcheggio.

Ecco perchè non sono d'accordo con coloro che hanno manifestato dubbi e perplessità sulla sussistenza dei presupposti di costituzionalità. Abbiamo dietro alle spalle il 1986, che è stato l'anno della sicurezza stradale, che riguarda anche i problemi dell'uomo, della sua vivibilità nelle aree e quindi anche l'inquinamento, la salvaguardia dei centri storici: ritengo quindi che questo provvedimento di urgenza si giustifica per tutte le motivazioni e per tutte le implicazioni che sono state ampiamente ricordate dai colleghi che si sono espressi in termini favorevoli ai presupposti di costituzionalità.

Per questi motivi chiedo, signor Presidente, al Senato di votare per i presupposti di costituzionalità, riservandoci poi, nel prosieguo della discussione di merito, anche valutazioni e miglioramenti che potranno essere ritenuti opportuni.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della 1ª Commissione permanente contrarie alla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza, richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, per il disegno di legge n. 2272.

Non sono approvate.

POLLASTRELLI. Chiediamo la controprova.

PRESIDENTE. Ordino la chiusura delle porte. Procediamo alla controprova mediante procedimento elettronico.

Non sono approvate.

Onorevoli colleghi, non ho voluto interferire prima del voto sui presupposti del decreto-legge, ma credo sia utile, per la storia del nostro paese, ricordare qualcosa.

Mi pare — non vorrei sbagliare — che, intorno all'anno 1961, il Presidente del Consiglio del tempo formulò un progetto per costruire a Roma 10 parcheggi sotterranei.

Prospettatesi le solite difficoltà per la presenza nel sottosuolo di resti archeologici, il progetto fu orientato nel senso di costruire questi parcheggi sotto i Colli di Roma, dove si sperava di non trovare nessun reperto storico. Non solo, ma per provvedere alla spesa, furono interessate particolari ditte — in collegamento con l'industria automobilistica e quella dei carburanti — ad assumersi l'onere finanziario per ciascuno di questi parcheggi sotterranei. Il comune era in crisi, il commissario del tempo secondò la stesura di queste proposte, ma la nuova amministrazione comunale non fu in grado di prendere le decisioni di sua competenza. E, quindi, l'attesa — salvo la realizzazione del parcheggio sotto Villa Borghese — si è protratta fino alla constatazione, avvenuta nelle settimane scorse, della estrema urgenza di provvedere!

Segue il disegno di legge: «Conversione in legge del decreto-legge 14 marzo 1987, n. 86, recante misure urgenti per la lotta contro l'afta epizootica ed altre malattie epizootiche degli animali».

Ha facoltà di parlare il relatore.

GARIBALDI, *relatore*. Signor Presidente, il decreto-legge in questione è ripetitivo di un analogo decreto-legge del 29 settembre 1986, n. 594, decaduto per mancata conversione nei termini e a suo tempo emanato per far fronte tecnicamente e finanziariamente alla epizoozia di afta che va sempre più configurandosi nel nostro paese come un'endozoozia, allora e tuttora in atto.

Più precisamente, in via generale, il decreto legittima il Ministro della sanità, di intesa con il Ministro degli affari comunitari, ad adottare una serie di direttive concernenti lo scambio di animali, carni e derivati, per la profilassi della peste suina classica e africana, con ciò ricalcando norme che questa Aula ha approvato al riguardo alcune settimane fa con il disegno di legge n. 795.

Dispone poi, in particolare, l'abbattimento e la distruzione, su ordine del sindaco, degli animali infetti da afta epizootica, o sospetti di esservi affetti. Preordina inoltre norme ministeriali per impedirne la diffusione, nonchè altre norme ministeriali per altre malattie soggette a denuncia. Il tutto, secondo disposizioni che dovrebbero essere tempestivamente emanate dalle regioni.

Contemporaneamente, preordina l'erogazione di indennità nella misura dell'80 per cento per la soppressione e distruzione degli animali infetti o sospetti di infezione e del 100 per cento per i contaminati e i sani ricettivi.

In proposito, sarebbe forse il caso di osservare, anche se è questione di merito, che l'indennità corrisposta nella misura dell'80 per cento disincentiva le denunce, sbagliando, quando l'obiettivo che si vorrebbe perseguire è la sollecita conoscenza dei casi di infezione. Naturalmente, sarà questione che, in sede di merito, verrà valutata dalla Commissione.

Il decreto-legge detta poi norme di salvaguardia per gli animali provenienti dall'estero, contro i contravventori, contro la diffusione di prodotti che si sospetta possano derivare da animali contaminati e dispone altresì sanzioni nonchè la copertura degli oneri finanziari relativi.

Unanimemente, la Commissione propone il riconoscimento della sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza.

PRESIDENTE. Metto ai voti le conclusioni della 1ª Commissione permanente, in ordine alla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza, richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, per il disegno di legge n. 2273.

Sono approvate.

Autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2270

COLOMBO VITTORINO (V.). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO (V.). A nome dell'8ª Commissione permanente, chiedo a norma dell'articolo 77, secondo comma, del Regolamento, che sia concessa l'autorizzazione alla relazione orale per il disegno di legge n. 2270, recante: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale», già approvato dalla Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Non facendosi osservazioni, la richiesta avanzata dal senatore Colombo Vittorino si intende accolta.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale» (2270) *(Approvato dalla Camera dei deputati). (Relazione orale).*

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale», già approvato dalla Camera dei deputati, per il quale è stata testè autorizzata la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare il relatore, il quale nel corso del suo intervento svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

Il Senato della Repubblica, nell'esaminare il disegno di legge di conversione del decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, rileva che il comma 2-*bis* dell'articolo 11 del decreto-legge come modificato dalla Camera dei deputati, appare in contraddizione con la direttiva CEE 561/74, che richiede l'accertamento, ovviamente preventivo, della capacità professionale, e non corrisponde alle esigenze di riequilibrio tra domanda e offerta del trasporto merci su strada.

Impegna pertanto il Governo ad emanare una normativa più adeguata e a dare nel frattempo esecuzione alla norma citata nel senso più restrittivo, disponendo che l'accertamento della capacità professionale venga in ogni caso effettuato entro il più breve tempo possibile e tenendo presente che la possibilità di nuova iscrizione all'Albo non comporta l'aumento di autorizzazioni per il trasporto di cose per conto di terzi.

Il Senato impegna altresì il Governo a emanare norme di attuazione dell'articolo 6 del decreto-legge nel testo modificato dalla Camera, ai fini di una armonizzazione con le norme vigenti in materia di dimensioni dei veicoli e in particolare con il decreto ministeriale del 20 dicembre 1986 disciplinante il trasporto di merci voluminose.

Il Senato segnala infine che la soppressione dei commi 2 e 3 dell'articolo 1 del decreto-legge, limitando la rieleggibilità dei componenti dei Comitati dell'Albo degli autotrasportatori, può ostacolare la più funzionale rappresentatività dei comitati stessi. Invita pertanto il Governo a esaminare il problema e a promuovere le modifiche normative che appaiono opportune.

9.2270.1 LA COMMISSIONE

Presidenza del vice presidente SCEVAROLLI

COLOMBO VITTORINO (V.), *relatore*. Signor Presidente, il relatore non può che rammaricarsi per il fatto che le circostanze in cui ci troviamo nell'esaminare questo disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 16 del 1987, di notevole importanza, non consentano una disamina, non dirò approfondita, ma almeno sufficientemente attenta dei problemi generali dell'autotrasporto. Evidentemente questo non è possibile e per l'obbligo alla relazione orale, al quale il relatore è tenuto, che è stata testè autorizzata dal Presidente, e in relazione al fatto che la 1ª Commissione solo dopo le ore 13 di oggi ha potuto concludere l'esame del provvedimento stesso, nonchè in considerazione delle circostanze politiche che hanno fatto sì che questo provvedimento, dopo una lunga storia, venisse affrontato sotto forma di disegno di legge di conversione di decreto-legge, che ha la sua origine addirittura nella passata legislatura. Qualcuno potrebbe dire che quindi non vi è necessità nè urgenza, ma non è così; anzi, il ritardo ha fatto sì che la necessità e l'urgenza siano fortemente aumentate. Infatti, il disegno di legge presentato nella passata legislatura riguardava la revisione della normativa generale sull'autotrasporto, la legge n. 298 del 1974, che ha potuto essere approvata solo da un ramo del Parlamento e che quindi è decaduta ed è stata ripresa in esame dalla Camera dei deputati fino all'approvazione di un modesto provvedimento di stralcio che era pervenuto nel giugno del 1986 al Senato e che l'8ª Commissione aveva cominciato ad esaminare. In quel momento la sopravvenuta crisi di Governo indusse il Ministro dei trasporti a proporre un decreto-legge in quanto talune scadenze erano diventate impellenti e si imponeva un intervento immediato.

È vero che i temi che venivano affrontati allora erano solo alcuni di quelli affrontati oggi: la composizione dei comitati dell'albo dei trasportatori, la scadenza di tali comitati, la disciplina del rilascio delle licenze e delle autorizzazioni per l'autotrasporto, non più per portata complessiva d'impresa ma per singolo veicolo, l'autorizzazione all'uso di veicoli non acquistati ma in uso con promessa di futuro acquisto, in *leasing*, il problema della corresponsabilità nelle tariffe obbligatorie e quindi la passibilità delle sanzioni relative alle inosservanze sia per il vettore sia per il committente.

Allora venivano affrontati solo questi temi, ma successivamente la situazione, come è noto a tutti i presenti, si è aggravata. Il panorama dell'autotrasporto italiano si è complicato con manifestazioni che hanno turbato il paese e che indubbiamente hanno prodotto danni gravissimi all'economia nazionale, rischiando di provocare un collasso nella vita complessiva del paese perchè il peso dell'autotrasporto di merci su strada è in Italia rilevantissimo. Non occorre qui sottolineare il fatto che nel nostro paese più dell'80 per cento delle merci si muove su gomma cosicchè alla ferrovia ed agli altri mezzi di trasporto resta un modesto 20 per cento scarso; tuttavia, a ciò si aggiunge il fatto che la disponibilità di offerta di trasporto, l'esistenza di ditte e il numero di mezzi sono tali da superare la domanda di almeno un terzo.

Pertanto, la concorrenza tra le 203.000 imprese di autotrasporto iscritte all'albo, che occupano circa 600.000 addetti, in qualche caso diventa feroce all'interno della stessa categoria. Si tenga presente che, per la gran parte, si tratta di imprese assai modeste, visto che la media della consistenza per ciascuna impresa è di 1,3 mezzi di trasporto. Circa il 40 per cento delle ditte possiede un solo mezzo, il 20 per cento ne possiede 2 e solo le rimanenti hanno a disposizione un numero maggiore di mezzi.

Alcuni gravi incidenti, provocati da grossi autoveicoli, da TIR, hanno indubbiamente acceso l'opinione pubblica. I problemi di

sicurezza si sono imposti all'attenzione ed il Governo ha ritenuto di intervenire su una serie di altri temi — soprattutto con l'intento di garantire maggior sicurezza di circolazione sulle strade — interventi che poi esamineremo molto rapidamente ma che solo parzialmente possono ritenersi idonei al raggiungimento dello scopo.

Il problema della sicurezza è un problema che non si può sottacere e al quale tutti sono ovviamente sensibili e tuttavia esso non vuol dire solo disciplina dei trasportatori, ma vuol dire assetto della rete stradale, condizioni di viabilità delle singole strade, vuol dire segnaletica, disciplina della circolazione, vuol dire controlli assidui sulla circolazione stessa, vuol dire professionalità da parte degli autotrasportatori, vuol dire caratteristiche dei mezzi atti all'autotrasporto e controllo sulla funzionalità e sulla efficienza degli stessi.

Evidentemente, un'ondata emotiva ha fatto sì che in qualche caso si indulgesse ad eccessi di criminalizzazione di un'intera categoria. In questa sede, io credo che si debba dire forte che non è lecito ad alcuna categoria, per importante che sia, ed anzi in particolar modo quando è tanto importante da poter mettere a repentaglio l'intera economia del paese, mettere in ginocchio la collettività nazionale. A mio giudizio, ciò vale però a due condizioni e cioè che la norma sia valida nei confronti di tutte le categorie, in qualsiasi settore, ed in secondo luogo che i problemi specifici, che esistono e che sono gravi, vadano affrontati e risolti.

Pertanto, nessuna indulgenza nei confronti di azioni che eccedono fini, ma anche nessuna criminalizzazione. Nessuna indulgenza colpevole, ripeto, in particolar modo quando si arriva ad eccessi di vera ed autentica violenza, come in alcuni casi è accaduto. No però anche alle facili generalizzazioni che sarebbero del tutto fuori posto perchè non si può, a causa di singoli episodi, allargare il giudizio ad una intera categoria.

Dicevo che il Governo, nell'ottobre dello scorso anno, nel reiterare il decreto precedente e alla ricerca di soluzioni ai problemi che nel frattempo si erano fatti così gravi ed urgenti, ha affrontato altri temi, aggravando da una parte le sanzioni per le violazioni delle norme esistenti e dall'altra modificando le norme stesse in modo più idoneo e rispondente alle necessità. È intervenuto, quindi, aggravando le sanzioni relative ad altre materie, ad esempio, l'uso del cronotachigrafo, il divieto di manomissione dello stesso, il rispetto dei giorni di sospensione della circolazione, nonchè quello dei limiti di velocità e dei limiti di carico dei veicoli. È facile comprendere, infatti, che l'eccesso di concorrenza, cui prima ho fatto cenno, fa sì che molto spesso vi sia chi cede alla tentazione di violazioni in proposito. Le sanzioni esistenti, per la verità, in taluni casi erano realmente troppo modeste e mi riferisco in particolare alle sanzioni pecuniarie. La Camera, nell'esaminare il testo governativo, ha però riordinato questa materia, in qualche caso alleggerendo le sanzioni proposte dal Governo.

A tale proposito, noi esprimiamo una valutazione positiva in quanto — come dicevo prima — non si può pensare di risolvere problemi di questo genere solo inasprendo le sanzioni, oltre i limiti della ragionevolezza, ossia a limiti tali per cui addirittura l'esistenza delle imprese può esserne compromessa. Il problema è di stabilire sanzioni adeguate, sufficientemente severe, ma l'importante è che esse siano puntualmente erogate, possibilmente ogni volta che si verifica una violazione. Da ciò deriva — come dicevo poc'anzi — il problema della disciplina e di controlli più attenti.

La Commissione ha dato un giudizio positivo sul lavoro della Camera dei deputati che — come ricordavo — in qualche caso ha alleggerito, ma non di molto, le proposte del Governo in proposito. Il disegno di legge contiene inoltre discipline nuove in materie che erano trattate insufficientemente o in modo ormai inadeguato. Mi riferisco ai problemi del traino dei rimorchi, al divieto, che non era sancito da nessuna parte in modo esplicito, di transitare nelle corsie di emergenza delle autostrade, alle norme per i controlli meccanici dei cronotachigrafi in corso d'uso, periodicamente in momenti successivi, alle norme per i veicoli esteri, che molto spesso, esercitando una fortissima concorrenza nei confronti dei trasportatori italiani, di

fatto si sottraevano a qualsiasi penale, ritornando al paese di origine con la semplice notifica dell'infrazione, ma senza poi sottostare a nessuna relativa sanzione. Con le norme che vengono qui proposte i conducenti dei veicoli esteri sono obbligati, per poter proseguire il viaggio, quanto meno a versare una somma pari al quarto della penalità massima prevista.

Vi sono poi norme che in questo decreto vengono preannunciate o preordinate, attraverso la previsione di decreti ministeriali da emanare da parte del Ministro dei trasporti, per quello che riguarda la durata dei veicoli, la loro costruzione, i dispositivi di sicurezza, i dispositivi di frenatura, l'omologazione dei veicoli stessi, l'introduzione di un limitatore meccanico di velocità, che possa impedire fisicamente ad ogni veicolo di superare una velocità predeterminata. Devo ricordare che il relativo decreto ministeriale è stato pubblicato proprio negli ultimi giorni sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Al Ministero dei trasporti è anche demandata l'emanazione di altri decreti per l'attuazione delle direttive CEE n. 3820 del 1985, riguardante la cosiddetta materia sociale (in realtà la disciplina della durata dell'orario di lavoro, delle soste e dei riposi dei conducenti dei mezzi addetti all'autotrasporto merci), e n. 561 del 1974, rimasta finora in larga misura ignorata nel nostro paese, che pertanto è stato sottoposto alla condanna (se non sbaglio per tre volte) della Corte della Comunità europea in proposito. Quest'ultima delibera riguarda l'accesso alla professione di autotrasportatore.

Al Ministero dei lavori pubblici, invece, viene demandata, attraverso altro decreto, la fissazione dei limiti di velocità sulle autostrade e sulle strade statali aventi analoghe caratteristiche.

Infine, al Ministro dell'interno viene prescritto di provvedere con un decreto, entro 120 giorni dall'entrata in vigore della presente legge di conversione, a un piano di potenziamento della polizia stradale, per assicurare quella più assidua attività di controllo alla quale prima ho accennato, che credo sia da ogni parte auspicata.

Va pertanto, tutto bene in questo decreto? Devo dire molto chiaramente di no. La Commissione ha esaminato attentamente le varie materie e il rammarico, che esprimevo all'inizio circa le condizioni nelle quali ci troviamo ad esaminare il provvedimento e circa l'impossibilità di poter andare più a fondo anche nella discussione in questa Aula, viene a sommarsi al rammarico che devo ora esprimere a proposito dei tempi nei quali svolgiamo la nostra discussione. Il Senato è chiuso la prossima settimana; il decreto-legge è del 6 febbraio scorso ed i suoi termini costituzionali di decadenza sono quindi fissati al prossimo 8 aprile. Pertanto, la mancata approvazione, da parte del Senato, del disegno di legge di conversione o la sua approvazione in un testo difforme rispetto a quello licenziato dalla Camera dei deputati provocherebbe quasi certamente la decadenza del decreto-legge medesimo. Questo è quanto la Commissione intenderebbe ed ha inteso unanimemente evitare attraverso la discussione svoltasi stamane, rilevando però che, al di là di una serie di problemi minori che non starò a ricordare, talune questioni balzano all'occhio come elementi di novità, prevalentemente introdotti in sede di esame da parte della Camera dei deputati e non contenuti nell'originario testo governativo, e lasciano peraltro fortemente perplessi. Mi riferisco, in particolare, alle deroghe alla legge n. 298 del 1974, che disciplina l'autotrasporto merci, per quanto riguarda non solo i motoveicoli, ma anche gli autoveicoli e non già fino a 1500 chilogrammi di massa complessiva, bensì fino a 3.500 chilogrammi. La Commissione ritiene che ciò ponga alcuni problemi; infatti, un autoveicolo con la massa complessiva prevista dal provvedimento può avere dimensioni tali da costituire un problema per la circolazione. Di qui le perplessità in ordine a questa previsione.

Mi soffermerò ora su altri aspetti affrontati nel testo del decreto-legge. Innanzitutto, per corresponsabilizzare, e giustamente, il titolare della licenza o dell'autorizzazione e non attribuire la responsabilità solo ed esclusivamente al conducente, si fa riferimento alla responsabilità del titolare intesa come obbligo di impedire determinate azioni o di mettere in circolazione mezzi con certe caratte-

ristiche. Ad esempio, il titolare è considerato responsabile qualora non impedisca il traino nell'inosservanza delle norme stabilite oppure qualora non impedisca la circolazione dei mezzi nei giorni in cui la stessa sia sospesa per disposizione ministeriale. Inoltre, lo stesso titolare è considerato responsabile qualora non impedisca la circolazione di mezzi sovraccaricati rispetto ai limiti prefissati. Dunque, il titolare è ritenuto responsabile se non impedisce tutto questo; viene tuttavia da pensare che forse, in qualche caso, può essere difficile impedire che, se un mezzo è già in circolazione, il conducente possa agire autonomamente contravvenendo alle norme.

Si parla inoltre di responsabilità del titolare a proposito di inosservanza delle norme sul cronotachigrafo, qualora il titolare metta in circolazione mezzi sprovvisti di tale apparecchiatura, regolarmente funzionante. È però difficile comprendere come il titolare possa essere responsabile se mette in circolazione un mezzo provvisto di un cronotachigrafo che magari può anche funzionare, ma che se non viene dotato del disco di registrazione non è certo in grado di funzionare adeguatamente.

Sono dizioni che avrebbero forse necessitato una ulteriore precisazione proprio per specificare meglio le responsabilità.

C'è poi il problema della corresponsabilità del committente nella inosservanza delle tariffe stabilite con decreto ministeriale. La Camera dei deputati ha introdotto una modifica al testo governativo il quale già sanciva tale corresponsabilità; la Camera ha confermato la corresponsabilità, con decorrenza però dal momento di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Dietro tale norma c'è una lunga storia e una lunga vertenza, perchè da parte dei trasportatori è stato sempre sostenuto che questa corresponsabilità esiste fin dal 1974, data di entrata in vigore della legge n. 298. Occorre invero dire che tale legge parla esplicitamente di responsabilità del vettore e non fa cenno alla responsabilità del committente; ma tale responsabilità può essere sostenuta sulla base di fondati ragionamenti giuridici. Sta di fatto che sia nel testo del Governo, sia nel testo proposto dalla Camera dei deputati, la corresponsabilità non riguarderebbe il passato, ma nel primo decorre dal momento di entrata in vigore del decreto e nel secondo dal momento di entrata in vigore della legge di conversione. Credo pertanto che, anche se la questione andrebbe meglio chiarita, non sia opportuno introdurre modifiche a tale proposito.

Vi è, infine, una norma di indubbia gravità che è stata introdotta in sede di discussione alla Camera dei deputati e che, dopo l'affermazione che prima ho citato circa il fatto che il Ministro dei trasporti deve emanare — e di fatto lo ha già emanato — un decreto per l'attuazione della direttiva n. 561, relativa all'accesso alla professione di autotrasportatore, aggiunge la possibilità di un'iscrizione provvisoria di nuove imprese all'albo, purchè vengano soddisfatti i requisiti previsti dalla normativa CEE della onorabilità e della capacità finanziaria, senza però prevedere, almeno per il momento, il rispetto del terzo requisito che è quello della capacità professionale alla quale invece la normativa CEE, insieme agli altri due requisiti, subordina l'accesso stesso. Infatti, si fa, sì, riferimento alla capacità professionale, rinviando però l'accertamento ad un momento successivo, con una riserva di accertamento entro 18 mesi. La cosa è veramente strana, ed a tutta la Commissione è sembrato che il comma 2-*bis* dell'articolo 11 sia in contrasto non solo con la normativa CEE, ma anche con la realtà di fatto dell'autotrasporto italiano, ove il problema è di ridurre l'eccesso di domanda e non di incrementarlo.

È vero, come è stato rilevato, che l'iscrizione all'albo non vuol dire di per sè concessione di nuove autorizzazioni, cioè allargare il numero dei mezzi circolanti; e se l'interpretazione viene data in senso restrittivo, si può anche capire che qualche nuova iscrizione all'albo sia necessaria per la cessazione di vecchie ditte o la formazione di nuove o eventuali passaggi di proprietà, fusioni eccetera, al fine di consentire cioè all'albo una certa elasticità. Ma ove questa norma dovesse, invece, significare un aumento dei mezzi circolanti, la cosa sarebbe veramente contraria non solo alla situazione, ma anche alla politica svolta finora che è stata quella di

disincentivare l'aumento dei mezzi in circolazione. D'altronde, è stato approvato anche da parte nostra un provvedimento, certamente positivo, ma insufficiente, addirittura per favorire con incentivi pecuniari la «rottamazione» — mi scusino l'orrenda parola, ma è quella che è stata usata — di veicoli più vecchi e di dimensioni maggiori per favorire l'acquisto di veicoli nuovi e quindi più efficienti ma di dimensioni minori. Il provvedimento però è stato del tutto insufficiente e sarebbe assurdo che ora si procedesse con un allargamento dell'iscrizione all'albo e con una ulteriore facilitazione nella concessione di autorizzazioni: si andrebbe in senso assolutamente contrario al necessario.

Pertanto, la Commissione, nell'esprimere l'auspicio che si possa giungere ad un'approvazione nel testo pervenutoci dalla Camera dei deputati, in qualche modo subordina questa approvazione o, per meglio dire, mi ha dato mandato di proporre all'Assemblea la subordinazione di questa approvazione a precise assicurazioni da parte del Governo circa le prospettive nel prossimo futuro.

Mi rendo conto — questo è il terzo e più grave rammarico — che un Governo dimissionario è in grado di dare assicurazioni che hanno il valore che hanno; pur tuttavia crediamo nella continuità delle istituzioni e pertanto riteniamo che assicurazioni date in questa sede abbiano quanto meno un valore politico importante.

In questo senso anche i due emendamenti presentati dalla Commissione possono essere ritirati. Il relatore, per quel che gli compete, si riserva anche di invitare i presentatori degli altri emendamenti a ritirarli, augurandosi che l'invito possa essere accolto, subordinatamente però al parere del Governo.

L'ordine del giorno della Commissione intende dare un'interpretazione il più restrittiva possibile alla norma così come verrebbe approvata se il testo rimanesse così come è pervenuto dalla Camera dei deputati, invitando però il Governo a predisporre norme diverse in un prossimo futuro: questo per quanto riguarda l'albo.

Il secondo punto dell'ordine del giorno — sono tre in tutto — concerne l'elevazione dei limiti di carico per l'esclusione dalla disciplina della legge n. 298 del 1974 ove si pongono problemi di dimensioni che possono creare difficoltà e porre questioni di sicurezza: anche di questo il Governo è invitato a tener conto, emanando nuove norme in proposito avvalendosi di sue facoltà (norme che in parte già esistono) o eventualmente, quando ciò sarà possibile, attraverso un disegno di legge.

Infine, per quanto riguarda l'albo, c'è un problema di rieleggibilità dei componenti dei comitati per la tenuta dell'albo a livello nazionale e a livello provinciale: da una parte, la rieleggibilità limitata ad una sola volta, come è attualmente, tende evidentemente a non creare fossilizzazioni e quindi a facilitare una certa rotazione, ma trova, dall'altra, estreme difficoltà nella scelta di persone rappresentative che possano con capacità e preparazione costituire gli organi e far funzionare realmente l'albo. Anche questo problema è raccomandato all'attenzione del Governo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Maurizio Lotti. Ne ha facoltà.

LOTTI MAURIZIO. Signor Presidente, la lunga relazione svolta dal collega Vittorino Colombo mi potrebbe indurre ad un altrettanto lungo intervento, perchè, se è vero che su molte delle cose dette dal collega Colombo posso convenire, non v'è dubbio che il suo intervento ha lasciato però in ombra tutta una serie di altri aspetti che invece andavano opportunamente esaminati per comprendere nel loro insieme la complessità e la portata effettiva di questo decreto-legge.

Tuttavia cercherò di compiere uno sforzo di sintesi: è stata una giornata pesante per tutti.

Questo decreto, dice il senatore Colombo, ha tra i suoi obiettivi, oltre a quello di portare un minimo di riordino all'interno del settore degli autotrasporti, quello di garantire una maggiore sicurezza sulle nostre strade. Che sia necessario arrivare alla realizzazione di questa maggiore sicurezza credo che nessuno possa dubitare. I dati ci stanno ad

indicare che sulle nostre strade, ogni anno, si verificano oltre 270.000 incidenti con più di 7.000 morti e 200.000 feriti. Questi sono i costi umani, sociali ed economici per l'intero paese che certamente non possono sfuggire all'attenta valutazione del Parlamento. Credo che invece ci si debba chiedere il perchè di questo tributo di sangue sulle nostre strade statali, provinciali, comunali ed anche sulle autostrade. La causa principale di questo fenomeno la si deve ricercare nello squilibrio che esiste nel nostro paese — e su questo piano registriamo un primato certamente non positivo — tra i diversi sistemi di trasporto. Basti ricordare alcuni dati, anche questi assolutamente noti, ed *in primis* quello relativo alla percentuale del trasporto delle merci che viene effettuato su gomma: siamo oramai al livello dell'85 per cento, il che significa che l'85 per cento delle merci utilizzano la rete viaria e solamente il rimanente 15 per cento delle merci utilizza gli altri sistemi di trasporto, cioè ferrovia, cabotaggio, mare, navigazione interna. E questo è il primo dato consistente, clamoroso che fa dell'Italia — dicevo poco fa — un paese che ha una specificità che non ha confronti con la realtà degli altri paesi europei. Sarebbe anche interessante risalire alle cause, al perchè di questa situazione, quindi dovremmo aprire un discorso relativamente all'emarginazione sostanziale in cui il sistema delle nostre ferrovie è stato tenuto, alla marginalità del trasporto su acqua e quindi alla crisi dei nostri porti e dei trasporti marittimi in generale. Considerazioni che cito solamente come capitoli, ma nelle quali non mi addentro anche perchè in quest'Aula, in più occasioni, soprattutto quando abbiamo avuto occasione di discutere sia in Commissione che in Aula l'istituzione dell'Ente ferrovie dello Stato ed altri prosceni fra i quali il piano generale dei trasporti, queste considerazioni le abbiamo già prodotte.

Dicevo che l'Italia di fatto si appresta ad essere, come è stato recentemente ribadito nella seconda conferenza nazionale sui trasporti, un paese che ha questo primato della monomodalità di trasporto: praticamente tutto viene trasportato su strada. Le conseguenze di questa situazione sono gravissime. Sul piano economico: per unità di prodotto il costo del trasporto incide oramai in una percentuale che va dall'8 al 22 per cento; per il 70 per cento delle merci il costo di trasporto supera il 14 per cento. Significa che il nostro sistema produttivo non è competitivo, tra le tante altre cause, anche per questa causa specifica dell'incidenza del costo del trasporto, che non è un fattore esterno alla produzione, ma esso stesso un corposo elemento della produzione in termini di costo.

Dicevo che questa situazione non è casuale. Perchè in Italia si è puntato tutto sul trasporto su gomma e non si è invece potenziato il trasporto ferroviario? Ovviamente vi sono stati degli interessi specifici che hanno spinto in questa direzione: interessi del mondo dell'industria della produzione degli autoveicoli ed interesse, ovviamente, anche da parte delle maggioranze di Governo a dare risposte in positivo a queste spinte che venivano da un certo mondo industriale. In ogni caso oggi riscontriamo il fallimento del sistema dei trasporti nel nostro paese, la sua sostanziale inadeguatezza, la necessità di modificare questi squilibri. Lo scenario, che già di per sè oggi è preoccupante, è destinato a diventare ancora più preoccupante sulla base della previsione che da qui al 2000 il trasporto delle merci in Italia aumenterà, rispetto ai livelli attuali, di circa il 40 per cento. Ed ovviamente, non essendo presumibile che nel giro di pochi anni si possano trasferire quote significative dalla strada alle ferrovie e al mare, è pensabile invece, e in modo realistico, che quote consistenti di nuovi traffici si riversino sulle nostre strade.

Allora, che fare, visto che ci stiamo occupando della sicurezza stradale? Credo che una strada seria sia quella di migliorare e rendere più sicuro il sistema viario complessivo del nostro paese. Vorrei ricordare che il livello di servizio della nostra viabilità è riconosciuto dall'ANAS come pessimo per il 45 per cento in Lombardia, il 43 per cento nell'Emilia, il 38 per cento nel Veneto, il 37 per cento nel Piemonte, il 25 per cento in Liguria, cioè nelle regioni dove maggiormente sono concentrati i traffici, e livelli pessimi

significa che vi è una viabilità stradale assolutamente inadeguata.

Sono mantovano, come lo è il Vice Presidente del Senato che ci ascolta, e sappiamo in quale condizione si trovi la nostra provincia, in cui il 96 per cento delle merci viaggia su strada e quale sia la condizione delle strade statali. Non riusciamo a raggiungere con sicurezza e con velocità commerciale accettabile città come Parma, Ferrara, Rovigo, Cremona, Milano o Brescia.

Cosa si sta facendo, invece? Ecco il punto di attacco, onorevole sottosegretario Tassone, alle scelte di questo Governo. Invece di intervenire sul sistema della viabilità statale, che sopporta l'85 per cento circa del peso del traffico delle merci, si interviene, o si intende intervenire, con la costruzione di 1.853 chilometri di nuove autostrade, molti dei quali assolutamente inutili, con un contributo a carico dello Stato di 28.000 miliardi, regalati alle società concessionarie, sottraendo così risorse agli interventi sulla viabilità ordinaria che è quella che sopporta il maggior carico e quella in cui si registrano i maggiori dati di sinistrosità che prima ho ricordato.

Quindi, vi sono elementi di dissenso profondo. È su questi livelli che occorre intervenire, se si vuole rimuovere la causa vera della insicurezza delle nostre strade.

In questa situazione, quindi, parlare del mondo dell'autotrasporto, magari in termini di criminalizzazione dello stesso, è veramente inaccettabile. In Italia era inevitabile che si creasse un mondo dell'autotrasporto così complesso, così vasto, di così grandi dimensioni — dimensioni di cui ha parlato anche il senatore Vittorino Colombo — come è inevitabile che, considerando il volume dei traffici e l'inadeguatezza del sistema della nostra viabilità, vi siano quei dati di sinistrosità di cui prima parlavo. Ma per fare in modo che questa situazione venga sanata, occorre rimuovere i vincoli strutturali che caratterizzano l'assetto dei trasporti nel nostro paese.

Pertanto, avviandomi alla conclusione, perchè — come ho detto — vorrei essere breve, vorrei far presente che, in primo luogo, sarebbe necessario rivedere le scelte che il Governo ha già compiuto o si accinge a compiere in ordine agli investimenti sulla viabilità. Quindi, deve essere perseguito con coerenza l'obiettivo del trasferimento di quote di traffico di merci dalla strada, alla ferrovia e al mare.

In secondo luogo, bisogna dare tranquillità e sicurezza ad un settore produttivo come quello dell'autotrasporto che ha assunto proporzioni abnormi ma non per propria intrinseca volontà, quanto perchè fenomeno indotto dalla situazione alla quale prima ho fatto cenno.

Quindi, credo non sia corretto nè giusto parlare nei confronti dei lavoratori del settore dell'autotrasporto come di una corporazione che ha un grande potere, che riesce a mettere in ginocchio l'economia del paese. Ricordo un altro dato: un giorno di sciopero degli autotrasportatori produce danni per la nostra economia superiori ai 200 miliardi di lire, un giorno solo, ripeto. Però questa situazione è la conseguenza della rottura strutturale di cui ho già parlato.

Occorre anche tener conto che nel mondo dell'autotrasporto vi è una situazione di profonda crisi, vi è una differenza tra domanda di trasporto ed offerta di potenzialità di trasporto del 36 per cento (cioè questa ultima è superiore del 36 per cento rispetto alla domanda). Questo fa sì che molto spesso tutte le norme che disciplinano l'autotrasporto delle merci non possano essere rispettate nelle tariffe e nelle velocità, perchè scattano meccanismi di concorrenza selvaggia tra gli autotrasportatori che, pur di «accaparrarsi» il viaggio, sono disposti a compiere anche infrazioni che certamente possono assumere a volte dimensioni molto gravi.

Quindi, occorre far sì che il mondo dell'autotrasporto venga ricondotto ad un minimo di tranquillità e di serenità attraverso le indicazioni che anche il senatore Vittorino Colombo prima forniva: evitare che si ampli la platea degli autotrasportatori con un intervento anche di controllo, che deve essere severo.

Anche a questo proposito — e mi rivolgo ai sottosegretari Tassone e Santonastaso — il senatore Vittorino Colombo ci diceva che occorre vigilare seriamente, ma vorrei sottoporvi un dato: abbiamo un agente di polizia stradale per ogni mille chilometri di auto-

strade e strade statali e provinciali. Come è possibile che un agente che deve tenere sotto controllo un numero di chilometri così elevato possa esercitare il controllo rigoroso e severo che giustamente il senatore Vittorino Colombo richiedeva? Ecco allora un altro aspetto da tenere presente: il potenziamento degli organici della polizia stradale. Vedete come i problemi siano complessi e come sia sciocco e riduttivo ricondurre l'intera questione all'aumento delle multe. Mi viene anche da sorridere pensando al fatto che, a proposito di un altro decreto, siano state messe in correlazione le supermulte con i posteggi, come se fosse ipotizzabile risolvere il dramma delle città, che stanno morendo non soltanto a causa del numero delle automobili che si spostano, ma anche di quello delle automobili in sosta, con l'incremento delle multe in un modo così abnorme come quello che ci viene proposto.

Si tratta di grida manzoniane, di misure che non vanno alla radice dei problemi e che non possono quindi risolverli perchè il problema vero è quello di creare i parcheggi e di potenziare il trasporto pubblico nelle città, problema di cui avremo modo di discutere in altra sede.

Ho presentato una serie di emendamenti al decreto al nostro esame che rinuncio ad illustrare perchè, come siamo soliti dire, ognuno di essi si illustra da sè. Tali emendamenti riguardano gli aspetti che il senatore Vittorino Colombo ha poc'anzi richiamato, perchè la materia sulla quale esprimiamo dissenso nei confronti della Camera dei deputati è sostanzialmente la stessa: un surrettizio accesso alla professione nel mancato rispetto delle norme della CEE, una corresponsabilità del committente che scatta soltanto da una certa data e non prima per quanto concerne il rispetto delle tariffe, il problema della durata in carica dei membri della commissione dell'albo; una serie di questioni, quindi, che, se avessimo avuto la possibilità di correggere con emendamenti al disegno di legge di conversione di questo decreto, forse sarebbero state risolte. Ma poichè siamo anche noi una forza politica responsabile, concludo affermando la disponibilità dei senatori comunisti a ritirare i propri emendamenti con l'impegno, che deve essere assunto in modo serio, come certamente i rappresentanti del Governo questa sera sono in grado di fare, che i contenuti dell'ordine del giorno in precedenza illustrati dal senatore Vittorino Colombo — contenuti che rispecchiano anche quelli degli emendamenti che il Gruppo comunista ha presentato — siano tenuti nel debito conto anche in una situazione difficile qual è quella attuale. Se il Governo potrà impegnarsi in questo senso, già da adesso preannunzio il ritiro degli emendamenti presentati dal mio Gruppo; se ciò non dovesse accadere, ovviamente confermerei tali emendamenti e ne richiederei la votazione. Mi auguro che prevalga la prima ipotesi, ma anche in questo caso preannunzio che i senatori comunisti si asterrano dal voto sul provvedimento.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

COLOMBO VITTORINO (V.), *relatore*. Signor Presidente, non ho nulla da dire nel merito del disegno di legge. Ovviamente talune valutazioni del senatore Lotti non possono essere condivise in ordine alla politica generale dei trasporti: se a causa dell'attuale situazione dovessimo rinunciare a costruire le autostrade già programmate, certamente tale situazione non migliorerebbe.

LOTTI MAURIZIO. Vanno costruite solo le autostrade utili.

COLOMBO VITTORINO (V.), *relatore*. Certamente, mi riferisco alle autostrade utili. Sul potenziamento delle ferrovie siamo tutti d'accordo, ma il senatore Lotti sa benissimo che tutti gli sforzi dei prossimi anni saranno sufficienti esclusivamente a far sì che le ferrovie mantengano non l'attuale quantità, che potrà essere aumentata, ma l'attuale percentuale sul trasporto complessivo di merci e non di più. Quindi occorrono provvedimenti anche per quanto riguarda la circolazione stradale e la sicurezza.

Detto ciò per richiamare alcuni temi di politica generale del trasporto, ribadisco che non ho niente da aggiungere sul merito del provvedimento.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

* TASSONE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Signor Presidente, prima di iniziare questa mia breve replica, vorrei annunciare che, per quanto riguarda l'ordine del giorno che è stato testè illustrato dal relatore, senatore Vittorino Colombo, il parere, a nome del Governo, sarà espresso dal sottosegretario Santonastaso.

Detto questo, vorrei iniziare questo mio breve intervento col ringraziare il senatore Colombo, il quale si è ampiamente soffermato su quelli che sono i passi più salienti contenuti in questo provvedimento d'urgenza del Governo. Già questa mattina abbiamo avuto modo di fare in Commissione lavori pubblici un'ampia ricognizione di questo provvedimento, cui si è aggiunto anche un *excursus* storico relativamente alla reiterazione continua su questa materia da parte del Governo di decreti-legge, un tema, quello della sicurezza stradale, ritenuto abbastanza urgente rispetto anche ad una problematica drammaticamente presente oggi nel nostro paese. Si parla di sicurezza stradale, se ne è parlato fin dal 1985, in occasione dell'anno nazionale della sicurezza stradale, se ne è parlato ancora nel 1986 e questo provvedimento del Governo nasce soprattutto dall'esigenza di deterrenti rispetto a quella che è una situazione di sempre maggiore gravità e di sempre maggiore complicazione che si avverte nel nostro paese.

Certo, questo provvedimento di urgenza è un tentativo ed uno sforzo fatto sia dal Governo che dal Parlamento al fine di riequilibrare i contrapposti interessi, vale a dire gli interessi degli utenti, e quindi della sicurezza stradale, con gli interessi economici complessivi del nostro paese. Uno sforzo che, nel corso della discussione dell'altro ramo del Parlamento, ha dato anche risultati positivi e questi aspetti positivi sono stati ampiamente raccolti da parte dei colleghi del Senato intervenuti in sede di discussione generale, che hanno avuto modo di esporre le loro opinioni anche in occasione della discussione in Commissione.

Ebbene, voglio dire una cosa che, a mio parere, è molto importante: nessuno si illude che la limitazione della velocità o l'aumento delle sanzioni possano essere motivo di sicurezza sulle strade. Noi infatti abbiamo detto più volte in quest'Aula che il problema della sicurezza stradale è legato profondamente al senso di responsabilità, di educazione, di civismo da parte di tutti. Io ritengo, quindi, che lo sforzo debba essere profondamente orientato in questa direzione con grande partecipazione e con grande mobilitazione di tutti. La nostra richiesta di inserire nelle scuole l'insegnamento obbligatorio dell'educazione stradale credo che nasca soprattutto da questo tipo di orientamento, di impegno, di filosofia, nonchè di strategia che sottende anche questo provvedimento d'urgenza.

Ebbene, voglio dire una cosa ai colleghi senatori: mi sono trovato questa sera nelle stesse condizioni in cui mi sono trovato tempo fa alla Camera dei deputati quando, su questo provvedimento, la Commissione affari costituzionali aveva negato la sussistenza dei presupposti di costituzionalità, secondo l'articolo 77 della Costituzione. Questa sera ci siamo trovati tutti quanti di fronte al problema della conversione del decreto-legge cosiddetto delle «megamulte» e ancora una volta abbiamo ottenuto un diniego da parte della Commissione affari costituzionali. Ebbene, a mio parere questi provvedimenti non sono slegati, ma vi è un disegno ed una strategia che il Governo porta avanti sia pure attraverso provvedimenti d'urgenza che costituiscono una sollecitazione per determinare dei fatti diversi, anche organici sul piano legislativo e sul piano normativo. E questo lo diciamo con estrema chiarezza. Anche alla Camera dei deputati il Governo si è dovuto rimettere più volte all'Assemblea di fronte ad alcuni emendamenti che non erano ampiamente condivisibili, quali quelli di attenuazione delle sanzioni. Ebbene, io ritengo che su questo aspetto sia necessario fare chiarezza, non soltanto nel prosieguo della discussione qui al Senato, ma anche nel paese, su

quello che verrà fuori dopo l'approvazione di questo provvedimento. Certo, senatore Lotti, il problema della sicurezza è legato profondamente all'ammodernamento della nostra rete viaria; si è detto chiaramente che l'85 per cento del trasporto avviene su gomma mediante i camion, mentre le ferrovie credo coprano il 15-20 per cento del trasporto merci. Certo il Parlamento — lo dicevo questa mattina in Commissione — nel 1982 ha approvato a questo fine un provvedimento di legge, la legge n. 531, che riguarda la grande viabilità all'interno del nostro paese. Si sta andando avanti a fatica, anche perchè il Parlamento ha approvato i primi stralci di finanziamento con la legge n. 526 del 1985. Ritengo che anche i riferimenti della legge finanziaria del 1986 e del 1987 siano importanti, per quanto riguarda l'impegno di procedere all'ammodernamento della grande viabilità all'interno del nostro paese. C'è bisogno di attrezzature, di arredi e ovviamente di tutte quelle opere che danno sicurezza all'utenza.

Non è vero, senatore Lotti, che vi è oggi nel paese, soprattutto da parte del Governo, la volontà di abbandonare la rete viaria del nostro paese, sia relativamente alla rete minore, sia alla grande viabilità, a discapito delle esigenze vere del cittadino. Ovviamente, per quanto riguarda le autostrade, vi è un impegno di ammodernamento secondo i criteri del CNR. C'è l'impegno a dotare molte autostrade della terza corsia. Questi stanziamenti sono stati approvati nella legge finanziaria per il 1987 con il concorso di tutte le forze politiche.

Certamente sono state individuate anche nuove autostrade, come la Sibari-Taranto, che sono strategicamente importanti, fondamentali ed essenziali in un territorio significativo del nostro paese; occorre poi realizzare collegamenti, in modo da sopperire alle lacune e alle carenze in questo campo di alcune regioni meridionali, la cui essenzialità è stata avvertita da parte dei colleghi, sia deputati che senatori.

Vorrei dire ancora che, pur essendoci delle sollecitazioni a operare delle modifiche, ritengo che in effetti i tempi sono ormai ristretti. Ringrazio sia il relatore che gli altri intervenuti, ma ritengo che non è possibile andare ad un'altra reiterazione del provvedimento. Come dicevo questa mattina, quando si è discusso alla Camera dei deputati, a proposito di un emendamento che tendeva ad allargare la fascia della velocità, il Governo ritiene che, per quanto riguarda la velocità, questo provvedimento debba essere inserito in un contesto molto più vasto ed articolato. Perciò anche le proposte e le indicazioni che vengono fuori dagli emendamenti possono trovare collocazione in un provvedimento organico, in un impegno organico, sia da parte del Governo che da parte del Parlamento.

Le indicazioni derivanti dagli emendamenti presentati dalla Commissione e dal Gruppo comunista possono trovare risposta intanto, oggi, in un ordine del giorno, che è già stato predisposto e sul quale si pronuncerà il sottosegretario Santonastaso, con l'impegno da parte del Governo di non abbandonare questa materia, ma di ricevere tutte le soluzioni che possano contribuire al miglioramento di un problema che ovviamente non si chiude con l'approvazione di questo decreto-legge, ma che richiederà certamente un impegno costruttivo da parte del Governo e del Parlamento.

A questo aspetto ci richiama anche il piano generale dei trasporti, l'essenzialità della intermodalità dei trasporti, il collegamento dei trasporti su strada e su ferrovia, anche realtivamente ai porti e agli aeroporti. Ritengo che sia un tema sufficientemente trattato dal Parlamento ed oggi all'ordine del giorno, ma che dovrà essere richiamato e riconsiderato con grande determinazione ed importanza. Con queste considerazioni, nel rinnovare i miei ringraziamenti al relatore e ai colleghi della Commissione lavori pubblici, invito il Senato ad approvare questo provvedimento così com'è, e prego i presentatori degli emendamenti di ritirarli.

PRESIDENTE. Invito il sottosegretario Santonastaso ad esprimere il parere sull'ordine del giorno n. 1.

SANTONASTASO, *sottosegretario di Stato per i trasporti.* Il parere del Governo è senz'altro favorevole all'ordine del giorno n. 1. Tuttavia, lo stesso Governo ritiene opportuno richiamare l'attenzione dell'Assemblea — come, del resto, ho già fatto stamane in Commissione — sul fatto che le norme contestate dapprima in Commissione ed oggi in Aula dai rappresentanti dei vari Gruppi parlamentari del Senato sono state introdotte dall'altro ramo del Parlamento nel corso della discussione in Aula. Appare opportuno, a questo punto, ricordare il clima di tensione creatosi allora nell'opinione pubblica e nello stesso Parlamento e la impellente necessità di dar luogo a norme che garantissero al massimo possibile la sicurezza stradale, ed al tempo stesso venissero incontro alle richieste degli autotrasportatori che avevano portato avanti una protesta, diciamo pure corporativa, che aveva causato il blocco pressochè totale della circolazione stradale.

Il senatore Lotti ha giustamente evidenziato che il blocco della circolazione stradale, data la situazione esistente nel paese, comporta il blocco dell'85 per cento dell'autotrasporto per conto terzi. Si era quindi venuta a creare una situazione drammatica, vissuta, in qualche modo, anche dalla stessa Camera dei deputati che ha portato ad una normativa certamente poco chiara e per alcuni versi contradditoria, che ha indotto il Governo a rimettersi all'Aula nel corso del dibattito presso l'altro ramo del Parlamento, nel convincimento di poter procedere ad una organica revisione del provvedimento nel corso dell'esame dello stesso da parte del Senato della Repubblica.

Purtroppo, ciò non è stato possibile; il tempo a disposizione è piuttosto limitato ed esiste il pericolo di una mancata approvazione del decreto-legge da parte del Parlamento nei limiti di tempo previsti, con l'obiettiva difficoltà di una sua quarta reiterazione, come del resto ha sottolineato poco fa il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

Vi è, in sostanza, tutta una serie di fattori che impone di approvare il decreto-legge nel testo attuale. Circa le norme definite alquanto contradditorie e poco chiare, il Governo si ripromette ulteriori iniziative, non solo però su quelle testè lamentate, bensì su una gamma molto più ampia.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno in esame, con il quale si intende richiamare l'attenzione del Governo su aspetti ai quali lo stesso è particolarmente sensibile, tengo a precisare che il comma 2-*bis* dell'articolo 11 del decreto-legge, per il quale è stata rilevata una contraddizione con una direttiva comunitaria in materia, comporta, in realtà, una contraddizione puramente formale che, in sostanza, può considerarsi inesistente, specialmente se si tiene conto del fatto che le autorizzazioni in Italia sono bloccate, per quanto riguarda quelle generiche, da cinque anni e quelle specifiche da due anni il che fa presupporre che, anche volendo accelerare tali procedure, difficilmente si possa entrare in contraddizione con la direttiva CEE sia per quanto riguarda il tempo necessario e previsto per ottenere l'accertamento preventivo sulla capacità professionale, sia per quanto riguarda il tempo strettamente necessario per la stessa. Comunque, da parte del Governo si può senz'altro prendere l'impegno affinchè questo accertamento venga fatto nel più breve tempo possibile, per cui credo che non vi siano impedimenti all'accettazione dell'ordine del giorno.

Per quanto riguarda gli altri due punti riguardanti l'articolo 6 i commi 2 e 3 dell'articolo 1 del decreto-legge, il Governo si considera senz'altro d'accordo e studierà il modo per apportare al più presto le modifiche che possano meglio organizzare il tutto, sia in riferimento al decreto ministeriale del 20 dicembre 1986, sia per garantire meglio la funzionalità della rappresentatività dei comitati stessi.

PRESIDENTE. Passiamo all'ordine del giorno presentato dalla Commissione. Ricordo che il Governo ha dichiarato di accoglierlo. Senatore Colombo, insiste per la votazione dell'ordine del giorno?

COLOMBO VITTORINO (V.), *relatore.* No, signor Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1:

ART. 1.

1. Il decreto-legge 6 febbraio 1987, n. 16, recante disposizioni urgenti in materia di autotrasporto di cose e di sicurezza stradale, è convertito in legge con le seguenti modificazioni:

All'articolo 1:

al comma 1, le parole: «31 marzo 1987» *sono sostituite dalle seguenti:* «30 settembre 1987»;

i commi 2 e 3 sono soppressi;

al comma 4, le parole da: «le parole» *fino alla fine del comma sono soppresse;*

sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«5-*bis*. All'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

"Presso ciascun albo è istituita una sezione speciale alla quale sono iscritte le cooperative a proprietà divisa e i consorzi regolarmente costituiti il cui scopo sociale sia quello di esercitare l'autotrasporto anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie.

I requisiti e le condizioni di cui all'articolo 13 della presente legge, in quanto applicabili alle cooperative e ai consorzi indicati nel precedente comma, si ritengono soddisfatti se posseduti dalle imprese socie.

Con il regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità e la documentazione necessarie alla dimostrazione del rapporto associativo, nonchè le norme per l'applicazione delle disposizioni contenute nel precedente comma".

5-*ter*. All'articolo 3, primo comma, lettera *b)*, della legge 6 giugno 1974, n. 298, la parola: "due" è sostituita dalla seguente: "quattro".

5-*quater*. All'articolo 3, primo comma, lettera *d)*, della legge 6 giugno 1974, n. 298, la parola: "dieci" è sostituita dalla seguente: "dodici".

5-*quinquies*. Il terzo comma dell'articolo 3 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

"Dei quattro rappresentanti del Ministero dei trasporti, due sono scelti tra i funzionari della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e collocati fuori ruolo, e due tra i funzionari in servizio presso la direzione generale del coordinamento e degli affari generali".

5-*sexies*. La riserva di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, a favore delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo è portata da due a tre rappresentanti».

Dopo l'articolo 1, sono aggiunti i seguenti:

«ART. 1-*bis*. — 1. All'articolo 21, primo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, è aggiunto il seguente numero:

"6-*bis)* quando, nel caso di attività di trasporto di cose per conto proprio o di terzi, siano state accertate a loro carico violazioni delle norme sull'adozione di idoneo cronotachigrafo di cui agli articoli da 15 a 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modifiche ed integrazioni, e degli articoli 3, 4, 103 e 127, terzo comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modifiche ed integrazioni, nonchè delle norme sul rapporto tra numero dei veicoli rimorchiati e veicoli idonei al loro traino in disponibilità dell'impresa".

ART. 1-*ter*. — 1. All'articolo 21, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, all'alinea, le parole: "possono incorrere" sono sostituite dalla seguente: "incorrono"».

All'articolo 3:

al comma 1, al secondo capoverso, le parole: «sino ad una portata utile» *sono sostituite dalle seguenti:* «per autoveicoli aventi portata utile»; *e l'ultimo capoverso è soppresso.*

All'articolo 4:

al comma 1, capoverso 3, le parole: «o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo» *sono sostituite dalle seguenti:* «o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori e che abbiano ottenuto autorizzazione ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo e che abbiano ottenuto autorizzazione»;

al comma 2, le parole: «due anni» *sono sostituite dalle seguenti:* «tre anni»;

sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«2-*bis*. Le autorizzazioni rilasciate fino alla data del 31 ottobre 1977 e per le quali le imprese abbiano presentato entro la data del 30 settembre 1978 la domanda di conversione ai sensi dell'articolo 62 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono rinnovate secondo la procedura di cui al primo comma dell'articolo 43 della legge 6 giugno 1974, n. 298. Le domande di rinnovo devono essere presentate entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Fino alla data del rinnovo, le autorizzazioni per le quali è stata presentata la domanda conservano validità a tutti gli effetti. Trascorsi infruttuosamente tali termini, l'efficacia delle autorizzazioni rimane sospesa fino a quando non si sia provveduto al loro rinnovo.

2-*ter*. L'ultimo periodo del penultimo comma dell'articolo 13 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è abrogato».

All'articolo 5:

al comma 2, secondo capoverso, le parole: «alle rimanenti lettere del medesimo comma» *sono sostituite dalle seguenti:* «alle rimanenti lettere del quarto comma del presente articolo»;

al comma 2, terzo capoverso, sono aggiunte, in fine, le parole: «Le sanzioni di cui ai commi precedenti si applicano anche al soggetto che ha in disponibilità il veicolo rimorchiato qualora tale soggetto non coincida con il titolare dell'autorizzazione del veicolo trattore»;

al comma 2, quarto capoverso, le parole: «, riguardanti trattore o rimorchio,» *sono soppresse;*

sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«2-*bis*. All'articolo 26, primo comma, lettera *h)*, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le parole: "L'agganciamento delle due unità è attuato per classi, nel rispetto di quanto stabilito dal quarto comma dell'articolo 58 e secondo le specifiche tecniche stabilite con decreto del Ministro dei trasporti" sono soppresse.

2-*ter*. Le disposizioni di cui al presente articolo hanno effetto dal 29 luglio 1987».

All'articolo 6, al comma 1, dopo la parola: «motoveicoli» *sono aggiunte le seguenti:* «e autoveicoli»; *e le parole:* «1.500 chilogrammi» *sono sostituite dalle seguenti:* «3.500 chilogrammi».

L'articolo 7 è sostituito dal seguente:

«ART. 7. – 1. Le sanzioni previste dall'articolo 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298, per l'inosservanza delle tariffe di trasporto, relative a violazioni commesse dopo l'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono applicabili anche ai committenti che concorrono nelle violazioni, a norma dell'articolo 5 della legge 24 novembre 1981, n. 689».

All'articolo 8:

al comma 1, le parole: «dagli articoli 124 e 127» *sono sostituite dalle seguenti:* «dall'articolo 127»;

il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione, ovvero con cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire un milione a lire tre milioni. In tal caso si applicano le norme di cui all'articolo 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727»;

al comma 3, le parole: «Alla stessa sanzione soggiace» *sono sostituite dalle seguenti:* «Alla stessa sanzione pecuniaria soggiace»;

il comma 4 è soppresso;

il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Qualora siano accertate nel corso di un anno tre infrazioni alle norme di cui ai commi 2 e 3, l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza o autorizzazione relativa al veicolo con il quale le infrazioni sono state commesse per la durata di un anno. La sospensione si cumula alle sanzioni pecuniarie previste»;

al comma 7, le parole: «le contestazioni elevate» *sono sostituite dalle seguenti:* «le violazioni accertate»;

i commi 9 e 10 sono sostituiti dai seguenti:

«9. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dai commi precedenti, il funzionario o l'agente che ha accertato la circolazione di veicolo con cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante, diffida il conducente con annotazione sul verbale a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni. Qualora il conducente ed il titolare della licenza od autorizzazione non siano la stessa persona, il predetto termine decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale, da effettuare al più presto.

10. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni dalla diffida di cui al comma precedente, durante i quali trova applicazione l'articolo 16 del Regolamento CEE n. 3821/85, è disposto, in caso di circolazione del veicolo, il sequestro amministrativo dello stesso. Il veicolo verrà restituito dopo un mese al proprietario o all'intestatario del documento di circolazione».

All'articolo 9:

al comma 1, le parole: «quadruplicate per ciascuna classe» *sono sostituite dalle seguenti:* «raddoppiate per ciascuna classe»;

il comma 5 è sostituito dal seguente:

«5. Il terzo ed il quarto comma dell'articolo 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

"Chiunque circoli con un autotreno o con un autoarticolato il cui peso complessivo risulti superiore di oltre il cinque per cento a quello indicato nella carta di circolazione, è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel secondo comma.

La sanzione di cui al comma precedente si applica anche nell'ipotesi di eccedenza di peso di uno solo dei veicoli, anche se non vi fosse eccedenza di peso nel complesso"»;

al comma 6, le parole: «di cui all'articolo 9» *sono sostituite dalle seguenti:* «di cui al presente articolo».

All'articolo 10, ai commi 1 e 3, la parola: «CEE» *è soppressa.*

All'articolo 11:

il comma 1 è sostituito dal seguente:

«1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro dei trasporti, tenendo conto delle raccomandazioni ECE-ONU, adotta, con proprio decreto, per gli autobus, nonchè per gli autoveicoli e rimorchi adibiti al trasporto di cose, disposizioni conformi alle direttive CEE relative alla durata dei veicoli, alla costruzione, alle caratteristiche tecniche dei dispositivi di sicurezza, in particolare pannelli con speciali dispositivi retroriflettenti e fluorescenti posteriori e laterali, strumenti di contenimento degli spruzzi di marcia sul bagnato, e dispositivi di frenatura, nonchè alle procedure di omologazione dei predetti veicoli, anche ai fini di rendere i veicoli stessi insuscettibili di superare, per azione del propulsore, determinati valori di velocità. Nell'ipotesi di misure non previste espressamente dalle direttive CEE, le disposizioni debbono essere coerenti con lo spirito delle direttive stesse»;

al comma 2, le parole: «di concerto con i Ministri dell'interno e del lavoro e della previdenza sociale» *sono sostituite dalle seguenti:* «di concerto con il Ministro dell'interno»; *e le parole:* «, di concerto con il Ministro del lavoro e della previdenza sociale,» *sono soppresse;*

dopo il comma 2, è aggiunto il seguente:

«2-*bis*. L'iscrizione in via provvisoria di nuove imprese nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi è comunque consentita, a partire dal 1° giugno 1987, a condizione che vengano soddisfatti i requisiti dell'onorabilità e della capacità finanziaria, di cui alla citata direttiva n. 561/74, con riserva di accertamento, entro 18 mesi dal predetto termine, del requisito della capacità professionale»;

è aggiunto, in fine, il seguente comma:

«3-*bis*. Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 124 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono abrogati».

All'articolo 12, al comma 1, l'ultimo capoverso è sostituito dal seguente:

«L'inosservanza delle disposizioni impartite in calce al verbale comporta per il conducente la sospensione della patente di guida per un periodo da tre a sei mesi e, in caso di recidiva, da sei a diciotto mesi. In ogni caso la carta di circolazione viene ritirata immediatamente da chi accerta l'infrazione, e inviata all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che l'ha rilasciata, che, verificata la non recidività, la restituisce».

All'articolo 13, al comma 2, secondo capoverso, la parola: «CEE» *è soppressa.*

All'articolo 14, al comma 2, la parola: «aumentati» *è sostituita dalla seguente:* «regolati».

L'articolo 16 è sostituito dal seguente:

«ART. 16. – 1. Alle violazioni previste dal presente decreto si applicano le norme del titolo IX del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

2. Le stesse norme si applicano alle violazioni della legge 13 novembre 1978, n. 727.

3. Le sanzioni accessorie della sospensione della patente di guida o della carta di circolazione e della licenza o autorizzazione al trasporto di merci su strada sono disposte rispettivamente dal prefetto per la prima e dal direttore dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che le ha rilasciate, per le altre.

4. L'autorità amministrativa competente per le sanzioni pecuniarie è il prefetto competente per territorio, relativamente al luogo dell'accertamento.

5. Le eventuali spese per le operazioni di rimozione e/o custodia del veicolo previste dalle presenti norme sono a carico, in solido, del titolare della licenza o dell'autorizzazio-

ne al trasporto merci su strada e del conducente del veicolo stesso.

6. L'articolo 20, primo comma, della legge 13 novembre 1978, n. 727, è abrogato».

Dopo l'articolo 17, sono aggiunti i seguenti:

«ART. 17-*bis*. — 1. All'articolo 3, comma 1, della legge 30 luglio 1985, n. 404, dopo le parole: "portata utile maggiore di 70 quintali" la lettera: "e" è sostituita dalla seguente: "o".

ART. 17-*ter*. – 1. Il numero 16 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, è sostituito dal seguente:

"16) rilascio o rinnovo di autorizzazioni per il trasporto di merci per conto di terzi per ciascun veicolo: lire 10.000".

2. Al numero 17 della tabella 3 allegata alla suddetta legge 1° dicembre 1986, n. 870, la parola: "autorizzazioni" è sostituita dalla seguente: "licenze".

ART. 17-*quater*. — 1. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'interno, d'intesa con i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici, della difesa e delle finanze dispone, con proprio decreto, un piano per il potenziamento degli organici delle forze addette ai servizi di polizia stradale».

L'articolo 18 è soppresso.

2. Restano validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge 3 ottobre 1986, n. 627, e 5 dicembre 1986, n. 818.

3. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Senatore Lotti, lei aveva dichiarato che, in caso di accoglimento dell'ordine del giorno da parte del Governo, avrebbe ritirato gli emendamenti da lei presentati. Intende confermare tale proponimento?

LOTTI MAURIZIO. Sì, signor Presidente, ritiro tutti gli emendamenti da noi presentati e confermo quanto detto in sede di discussione generale.

COLOMBO VITTORINO (V.), *relatore*. Signor Presidente, anch'io intendo ritirare gli emendamenti presentati a nome della Commissione.

PRESIDENTE. Comunico quindi che sono stati ritirati i seguenti emendamenti:

Art. 1.

Dopo il comma 1 inserire i seguenti:

«1-*bis*. All'ultimo comma dell'articolo 3 della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificato dall'articolo 1 della legge 8 agosto 1980, n. 430, le parole: "e possono essere confermati una sola volta" sono soppresse.

2-*bis*. Al secondo comma dell'articolo 4 della legge 6 giugno 1974, n. 298, modificato dall'articolo 2 della legge 8 agosto 1980, n. 430, le parole: "e possono essere confermati una sola volta" sono soppresse».

1.1 LOTTI Maurizio

Art. 6.

Al comma 1 sostituire le parole: «3.500 chilogrammi» *con le altre*: «1.800 chilogrammi».

6.1 LA COMMISSIONE

Art. 7.

Sostituire l'articolo con il seguente:

«1. Le sanzioni previste dall'articolo 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298, per l'inosservanza delle tariffe di trasporto sono applicate anche ai committenti che concorrono

nelle violazioni, a norma dell'articolo 5 della legge 24 novembre 1981, n. 689».

7.1 LOTTI Maurizio, LIBERTINI, GIUSTINELLI, VISCONTI

Art. 8.

Al comma 3, sostituire le parole: «che non impedisce la circolazione del veicolo» *con le altre*: «che mette in circolazione il veicolo».

8.1 LOTTI Maurizio

Art. 11.

Sopprimere il comma 2-bis.

11.1 LA COMMISSIONE

Ricordo che il testo del decreto-legge, comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati — tra cui la soppressione dell'articolo 18 — è il seguente:

ARTICOLO 1.

1. I componenti del comitato centrale e dei comitati regionali e provinciali per l'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi, attualmente in carica ai sensi dell'articolo 7 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono confermati sino alla data del 30 settembre 1987.

4. All'articolo 7 della legge 6 giugno 1974, n. 298, la parola: «triennio» è sostituita dalla seguente: «quinquennio».

5. Il Ministro dei trasporti, con decreto emanato di concerto con il Ministro del tesoro, determina la misura dei gettoni di presenza spettanti ai componenti effettivi e supplenti ed ai segretari dei suddetti comitati. La relativa spesa fa carico al capitolo 1574 dello stato di previsione del Ministero dei trasporti per l'anno 1987 e ai corrispondenti capitoli per gli anni successivi.

5-*bis*. All'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono aggiunti, in fine, i seguenti commi:

«Presso ciascun albo è istituita una sezione speciale alla quale sono iscritte le cooperative a proprietà divisa e i consorzi regolarmente costituiti il cui scopo sociale sia quello di esercitare l'autotrasporto anche od esclusivamente con i veicoli in disponibilità delle imprese socie.

I requisiti e le condizioni di cui all'articolo 13 della presente legge, in quanto applicabili alle cooperative e ai consorzi indicati nel precedente comma, si ritengono soddisfatti se posseduti dalle imprese socie.

Con il regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità e la documentazione necessarie alla dimostrazione del rapporto associativo, nonchè le norme per l'applicazione delle disposizioni contenute nel precedente comma».

5-*ter*. All'articolo 3, primo comma, lettera *b)*, della legge 6 giugno 1974, n. 298, la parola: "due" è sostituita dalla seguente: "quattro".

5-*quater*. All'articolo 3, primo comma, lettera *d)*, della legge 6 giugno 1974, n. 298, la parola: "dieci" è sostituita dalla seguente: "dodici".

5-*quinquies*. Il terzo comma dell'articolo 3 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

«Dei quattro rappresentanti del Ministero dei trasporti, due sono scelti tra i funzionari della direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione e collocati fuori ruolo, e due tra i funzionari in servizio presso la direzione generale del coordinamento e degli affari generali».

5-*sexies*. La riserva di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 3 gennaio 1976, n. 32, a favore delle associazioni nazionali di rappresentanza, assistenza e tutela del movimento cooperativo è portata da due a tre rappresentanti.

ARTICOLO 1-*bis*.

1. All'articolo 21, primo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, è aggiunto il seguente numero:

«6-*bis)* quando, nel caso di attività di trasporto di cose per conto proprio o di terzi, siano state accertate a loro carico violazioni delle norme sull'adozione di idoneo cronotachigrafo di cui agli articoli da 15 a 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e successive modifiche ed integrazioni, e degli articoli 3, 4, 103 e 127, terzo comma, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modifiche ed integrazioni, nonchè delle norme sul rapporto tra numero dei veicoli rimorchiati e veicoli idonei al loro traino in disponibilità dell'impresa».

ARTICOLO 1-*ter*.

1. All'articolo 21, secondo comma, della legge 6 giugno 1974, n. 298, all'alinea, le parole: «possono incorrere» sono sostituite dalla seguente: «incorrono».

ARTICOLO 2.

1. La lettera *a)* dell'articolo 31 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituita dalla seguente:

«*a)* il trasporto avvenga con mezzi di proprietà o in usufrutto delle persone fisiche o giuridiche, enti privati o pubblici, che lo esercitano o da loro acquistati con patto di riservato dominio o presi in locazione con facoltà di compera ed i preposti alla guida ed alla scorta dei veicoli, se non esercitate personalmente dal titolare della licenza, risultino lavoratori dipendenti».

ARTICOLO 3.

1. Il secondo e il terzo comma dell'articolo 32 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono sostituiti dai seguenti:

«La licenza è accordata per ciascun veicolo trattore e vale per i rimorchi e semirimorchi da essi trainati che siano nella disponibilità della stessa impresa avente in disponibilità il veicolo a motore.

La licenza è rilasciata, per autoveicoli aventi portata utile non superiore ai 3.000 chilogrammi, su presentazione di domanda in cui debbono essere precisate le esigenze di trasporto del richiedente ed elencate le cose o le classi di cose da trasportare.

Il rilascio di licenza per autoveicoli aventi portata utile superiore a 3.000 chilogrammi avviene su presentazione di domanda, sentito il parere della commissione di cui al successivo articolo 33».

ARTICOLO 4.

1. L'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è sostituito dal seguente:

«ART. 41. — *(Autorizzazioni)*. — 1. Per l'effettuazione dei trasporti di cose per conto di terzi è necessario che l'imprenditore sia iscritto nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi ed abbia ottenuto apposita autorizzazione.

2. L'autorizzazione consente l'effettuazione di trasporti nell'ambito dell'intero territorio nazionale.

3. L'autorizzazione è accordata per ciascun autoveicolo, di cui alle lettere *d), e)* ed *f)* dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393; essa vale per il traino dei rimorchi e semirimorchi che siano nella disponibilità della stessa impresa o di altre imprese iscritte nell'albo degli autotrasportatori e che abbiano ottenuto autorizzazione ovvero siano nella disponibilità di consorzi o cooperative cui partecipino imprese iscritte nell'albo e che abbiano ottenuto autorizzazione. Nei trasporti internazionali il traino è esteso a veicoli rimorchiati immatricolati all'estero.

4. L'immatricolazione di rimorchi e semirimorchi da parte delle imprese nonchè da parte dei consorzi e delle cooperative di cui al comma 3 è subordinata al rispetto del rapporto di non più di cinque veicoli rimor-

chiati per ciascun veicolo a motore tecnicamente idoneo al loro traino.

5. Da parte di ciascuna impresa iscritta nell'albo degli autotrasportatori non possono essere immatricolati veicoli di cui alla lettera *e)* dell'articolo 26 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, in numero superiore a quello dei veicoli rimorchiati di cui all'articolo 28 dello stesso testo unico in disponibilità della stessa impresa.

6. L'immatricolazione di rimorchi, di semirimorchi e di trattori in numero superiore a quanto indicato rispettivamente ai commi 4 e 5 può essere prevista, sentito il Comitato centrale per l'albo, con decreti del Ministro dei trasporti emanati in attuazione di norme internazionali, ovvero tenendo conto di particolari tecniche di trasporto, nonchè con decreti che recepiscano accordi economici collettivi conclusi fra le associazioni più rappresentative degli autotrasportatori, presenti nel Comitato centrale per l'albo, e dell'utenza, ovvero tra associazioni di autotrasportatori.

7. Il Ministro dei trasporti, sentito il Comitato centrale per l'albo, può, con proprio decreto, prevedere il rilascio di speciali autorizzazioni con limiti relativi alle cose oggetto del trasporto, alla portata, alle caratteristiche ed all'impiego del veicolo, all'ambito territoriale ed alla validità temporale.

8. Dell'autorizzazione e dei limiti a cui essa sia soggetta deve essere fatta menzione in apposito documento che deve accompagnare il trasporto.

9. Le autorizzazioni vengono rilasciate dagli uffici provinciali della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione alle imprese che abbiano la sede nel territorio di competenza degli uffici stessi e che siano iscritte nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi. A tal fine le suddette imprese allegano alla domanda di autorizzazione il certificato di iscrizione all'albo.

10. Il Ministro dei trasporti adotta i provvedimenti necessari affinchè l'offerta del trasporto di merci su strada sia adeguata alla domanda, sentite le regioni ed il Comitato centrale per l'albo, che devono esprimere pareri nel termine di trenta giorni. Con tali provvedimenti il Ministro fissa i criteri di priorità per l'assegnazione delle autorizzazioni contingentate».

2. Per le imprese già iscritte all'albo, titolari di autorizzazioni e aventi in disponibilità i relativi veicoli alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, è fatto obbligo di adeguare il proprio parco al rapporto di cui al comma 4 dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, come sostituito dal precedente comma 1, entro e non oltre tre anni dalla medesima data, fatte salve le deroghe di cui al comma 6 dell'articolo 41 della legge 6 giugno 1974, n. 298, come sostituito dal precedente comma 1.

2-*bis*. Le autorizzazioni rilasciate fino alla data del 31 ottobre 1977 e per le quali le imprese abbiano presentato entro la data del 30 settembre 1978 la domanda di conversione ai sensi dell'articolo 62 della legge 6 giugno 1974, n. 298, sono rinnovate secondo la procedura di cui al primo comma dell'articolo 43 della legge 6 giugno 1974, n. 298. Le domande di rinnovo devono essere presentate entro 90 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Fino alla data del rinnovo, le autorizzazioni per le quali è stata presentata la domanda conservano validità a tutti gli effetti. Trascorsi infruttuosamente tali termini, l'efficacia delle autorizzazioni rimane sospesa fino a quando non si sia provveduto al loro rinnovo.

2-*ter*. L'ultimo periodo del penultimo comma dell'articolo 13 della legge 6 giugno 1974, n. 298, è abrogato.

ARTICOLO 5.

1. Il quarto comma dell'articolo 58 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno

1959, n. 393, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«Per effettuare il traino di un rimorchio o di un semirimorchio, è necessario che:

a) gli organi di traino siano di tipo approvato e compatibili;

b) il complesso veicolare sia inscrivibile nella curva di minor raggio del veicolo trattore;

c) il complesso veicolare sia inscrivibile nella corona circolare determinata ai sensi della vigente disciplina;

d) il complesso veicolare non superi le dimensioni di cui al precedente articolo 32;

e) i dispositivi di frenatura dei due veicoli del complesso veicolare siano compatibili tra loro;

f) i sistemi di attacco delle giunzioni dei dispositivi di frenatura e di illuminazione e segnalazione visiva siano compatibili;

g) le masse dei singoli veicoli e del complesso veicolare non superino i limiti di cui all'articolo 33 del presente testo unico;

h) non si verifichi interferenza tra i due veicoli del complesso quando questo transita su curve altimetriche della superficie stradale;

i) siano osservate, nel caso di trasporto di merci pericolose, tutte le prescrizioni e condizioni di sicurezza definite nella normativa nazionale, nonchè le norme dell'accordo internazionale ADR qualora si tratti di mezzi impiegati nel trasporto internazionale».

2. Il decimo comma dell'articolo 58 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

«Chiunque circola effettuando un traino per il quale non sono osservate le disposizioni di cui alla lettera *g)* del quarto comma del presente articolo, è punito con le sanzioni comminate dall'articolo 121.

Chiunque circola effettuando un traino per il quale non sono osservate, anche singolarmente, le disposizioni di cui alle rimanenti lettere del quarto comma del presente articolo, è punito con la sanzione amministrativa da lire duecentomila a lire ottocentomila.

Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose su strada che non impedisce la circolazione di un traino in violazione delle disposizioni di cui al precedente quarto comma, è punito con la sanzione amministrativa da lire un milione a lire tre milioni. Le sanzioni di cui ai commi precedenti si applicano anche al soggetto che ha in disponibilità il veicolo rimorchiato qualora tale soggetto non coincida con il titolare dell'autorizzazione del veicolo trattore.

Se il conducente del veicolo ed i titolari della licenza o dell'autorizzazione sono la stessa persona, le sanzioni previste sono applicate una sola volta nella misura più grave».

2-*bis*. All'articolo 26, primo comma, lettera *h)*, del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, le parole: «L'agganciamento delle due unità è attuato per classi, nel rispetto di quanto stabilito dal quarto comma dell'articolo 58 e secondo le specifiche tecniche stabilite con decreto del Ministro dei trasporti» sono soppresse.

2-*ter*. Le disposizioni di cui al presente articolo hanno effetto dal 29 luglio 1987.

ARTICOLO 6.

1. Le disposizioni della legge 6 giugno 1974, n. 298, non si applicano al trasporto di cose su strada effettuato con motoveicoli e autoveicoli aventi una massa complessiva a pieno carico non superiore a 3.500 chilogrammi.

ARTICOLO 7.

1. Le sanzioni previste dall'articolo 58 della legge 6 giugno 1974, n. 298, per l'inos-

servanza delle tariffe di trasporto, relative a violazioni commesse dopo l'entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, sono applicabili anche ai committenti che concorrono nelle violazioni, a norma dell'articolo 5 della legge 24 novembre 1981, n. 689.

ARTICOLO 8.

1. Le sanzioni previste dagli articoli 15, 16, 17, 18 e 19 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e dall'articolo 127, terzo e quarto comma, del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, sono quadruplicate.

2. Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose che mette in circolazione un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo e dei relativi fogli di registrazione, ovvero con cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire un milione a lire tre milioni. In tal caso si applicano le norme di cui all'articolo 20 della legge 13 novembre 1978, n. 727.

3. Alla stessa sanzione pecuniaria soggiace il titolare di licenza o di autorizzazione al trasporto che non impedisce la circolazione del veicolo quando la circolazione stradale è sospesa ai sensi dell'articolo 3, primo comma, del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

5. Qualora siano accertate nel corso di un anno tre infrazioni alle norme di cui ai commi 2 e 3, l'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione applica la sanzione accessoria della sospensione della licenza o autorizzazione relativa al veicolo con il quale le infrazioni sono state commesse per la durata di un anno. La sospensione si cumula alle sanzioni pecuniarie previste.

6. Se il conducente del veicolo o il datore di lavoro e il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose su strada sono la stessa persona, le sanzioni previste sono applicate una sola volta nella misura stabilita per la sanzione più grave.

7. Per le violazioni di cui ai commi 2 e 3 del presente articolo, nonchè per quelle di cui al comma 1 dell'articolo 9 e per quelle di cui all'undicesimo comma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, come modificato ed integrato dall'articolo 12 del presente decreto, le violazioni accertate devono essere comunicate all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione presso il quale il veicolo risulta immatricolato.

8. Le sanzioni disciplinari di cui all'articolo 21 della legge 6 giugno 1974, n. 298, si applicano anche nei casi di violazione previsti dagli articoli 8, 9 e 12 del presente decreto.

9. Ferma restando l'applicazione delle sanzioni previste dai commi precedenti, il funzionario o l'agente che ha accertato la circolazione di veicolo con cronotachigrafo mancante, manomesso o non funzionante, diffida il conducente con annotazione sul verbale a regolarizzare la strumentazione entro un termine di dieci giorni. Qualora il conducente ed il titolare della licenza od autorizzazione non siano la stessa persona, il predetto termine decorre dalla data di ricezione della notifica del verbale, da effettuare al più presto.

10. Decorso inutilmente il termine di dieci giorni dalla diffida di cui al comma precedente, durante i quali trova applicazione l'articolo 16 del Regolamento CEE n. 3821/85, è disposto, in caso di circolazione del veicolo, il sequestro amministrativo dello stesso. Il veicolo verrà restituito dopo un mese al proprietario o all'intestatario del documento di circolazione.

ARTICOLO 9.

1. Il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose che non impedisce la circolazione di un veicolo con una massa superiore al cinque per cento rispetto

a quella indicata nella carta di circolazione è soggetto alle sanzioni amministrative di cui all'articolo 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, raddoppiate per ciascuna classe.

2. Se il conducente o il proprietario del veicolo ed il titolare della licenza o dell'autorizzazione sono la stessa persona, si applica la sanzione prevista dal comma 1.

3. Quando è accertata la circolazione del veicolo di cui ai commi terzo e quarto dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, con eccedenza di massa oltre il cinque per cento rispetto a quella indicata nella carta di circolazione, il funzionario o l'agente accertatore intima al conducente, con annotazione in calce al verbale, il divieto di proseguire il viaggio sinchè non abbia ridotto il carico entro i limiti consentiti, affidando la custodia del veicolo e del relativo carico al conducente stesso. Il funzionario o agente accertatore può, altresì, impartire, con annotazione in calce al verbale, disposizioni per l'allontanamento del veicolo dalla sede stradale impegnata, quando ciò sia richiesto da esigenze di sicurezza della circolazione.

4. In caso di inosservanza alle disposizioni impartite in calce al verbale, sono disposte la revoca della licenza o dell'autorizzazione al trasporto e la sospensione della carta di circolazione per un anno. La carta di circolazione è ritirata immediatamente da chi accerta l'infrazione.

5. Il terzo ed il quarto comma dell'articolo 121 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono sostituiti dai seguenti:

«Chiunque circoli con un autotreno o con un autoarticolato il cui peso complessivo risulti superiore di oltre il cinque per cento a quello indicato nella carta di circolazione, è soggetto ad un'unica sanzione amministrativa uguale a quella prevista nel secondo comma.

La sanzione di cui al comma precedente si applica anche nell'ipotesi di eccedenza di peso di uno solo dei veicoli, anche se non vi fosse eccedenza di peso nel complesso».

6. Qualora siano accertate durante il periodo di un anno tre violazioni di cui al presente articolo in relazione a trasporti eseguiti per il medesimo committente, è sempre disposta la verifica dell'osservanza delle tariffe di trasporto di cui al titolo III della legge 6 giugno 1974, n. 298, presso l'impresa committente oltre che presso l'impresa di autotrasporti.

ARTICOLO 10.

1. I cronotachigrafi montati sui veicoli adibiti al trasporto di cose su strada sono controllati annualmente dalle officine autorizzate alla riparazione dei cronotachigrafi stessi, ai sensi dell'articolo 3 della legge 13 novembre 1978, n. 727, secondo le modalità ed i criteri fissati con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

2. Le officine di cui al comma 1, ove richiesto, devono mettere a disposizione degli ispettori metrici incaricati delle operazioni di sorveglianza di cui all'articolo 8 della legge 13 novembre 1978, n. 727, le apparecchiature necessarie per le riparazioni autorizzate.

3. Le officine e i montatori che effettuano montaggio o riparazione di cronotachigrafi in forza di autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 3 della legge 13 novembre 1978, n. 727, e recanti data non anteriore a quella di entrata in vigore del presente decreto, appongono sui prescritti sigilli dei cronotachigrafi montati o riparati un marchio uniforme, le cui caratteristiche sono stabilite dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il quale determina, altresì, tempi e modalità per la sostituzione dei marchi già in dotazione, nonchè le tariffe massime per le operazioni da eseguire a norma del presente comma.

4. L'attestazione di avvenuta revisione annuale deve essere esibita in occasione del-

la revisione periodica prevista dall'articolo 55 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni.

ARTICOLO 11.

1. Entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto il Ministro dei trasporti, tenendo conto delle raccomandazioni ECE-ONU, adotta, con proprio decreto, per gli autobus, nonchè per gli autoveicoli e rimorchi adibiti al trasporto di cose, disposizioni conformi alle direttive CEE relative alla durata dei veicoli, alla costruzione, alle caratteristiche tecniche dei dispositivi di sicurezza, in particolare pannelli con speciali dispositivi retroriflettenti e fluorescenti posteriori e laterali, strumenti di contenimento degli spruzzi di marcia sul bagnato, e dispositivi di frenatura, nonchè alle procedure di omologazione dei predetti veicoli, anche ai fini di rendere i veicoli stessi insuscettibili di superare, per azione del propulsore, determinati valori di velocità. Nell'ipotesi di misure non previste espressamente dalle direttive CEE, le disposizioni debbono essere coerenti con lo spirito delle direttive stesse.

2. Nello stesso termine, con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sono adottate le disposizioni attuative del regolamento CEE n. 3820/85, relativo all'armonizzazione di alcune norme in materia sociale nel settore dei trasporti su strada, nonchè le norme di attuazione della direttiva CEE n. 561/74 relativa all'accesso alla professione di autotrasportatore.

2-*bis*. L'iscrizione in via provvisoria di nuove imprese nell'albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi è comunque consentita, a partire dal 1° giugno 1987, a condizione che vengano soddisfatti i requisiti dell'onorabilità e della capacità finanziaria, di cui alla citata direttiva n. 561/74, con riserva di accertamento, entro 18 mesi dal predetto termine, del requisito della capacità professionale;

3. I riferimenti al regolamento CEE n. 1463/70 contenuti nella legge 13 novembre 1978, n. 727, devono intendersi come riferimenti fatti al regolamento CEE n. 3821/85. I riferimenti al regolamento CEE n. 543/69 contenuti negli articoli 124 e 127 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, devono intendersi come riferimenti fatti al regolamento CEE n. 3820/85.

3-*bis*. Il secondo ed il terzo comma dell'articolo 124 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono abrogati.

ARTICOLO 12.

1. L'undicesimo comma dell'articolo 3 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti:

«Chiunque viola i provvedimenti che dispongono le sospensioni della circolazione stradale ai sensi del primo comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire ottocentomila.

La sanzione di cui al comma precedente è raddoppiata se la violazione è commessa dal conducente di un veicolo di cui ai commi terzo e quarto del successivo articolo 103. In tale ultimo caso è anche disposta, a cura del prefetto, la sospensione della validità della patente di guida per un periodo non inferiore a quindici giorni e non superiore a sessanta.

Se il conducente del veicolo ed il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto di cose sono la stessa persona, si applica la sanzione di ammontare più elevato.

Chiunque viola gli altri obblighi, divieti e limitazioni disposti ai sensi del presente

articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire ventimila a lire cinquantamila.

Nei casi di violazione delle disposizioni di cui al comma undicesimo, il funzionario o agente accertatore intima al conducente, con annotazione in calce al verbale, il divieto di proseguire il viaggio sinchè non spiri il termine del divieto di circolazione. Il funzionario o agente accertatore può, altresì, impartire, con annotazione in calce al verbale, disposizioni per l'allontanamento del veicolo dalla sede stradale impegnata, quando ciò sia richiesto da esigenze di sicurezza della circolazione.

L'inosservanza delle disposizioni impartite in calce al verbale comporta per il conducente la sospensione della patente di guida per un periodo da tre a sei mesi e, in caso di recidiva, da sei a diciotto mesi. In ogni caso la carta di circolazione viene ritirata immediatamente da chi accerta l'infrazione, e inviata all'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che l'ha rilasciata, che, verificata la non recidività, la restituisce».

ARTICOLO 13.

1. I commi ottavo e nono dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, sono sostituiti dai seguenti:

«Chiunque supera di non oltre 10 chilometri/ora i limiti massimi di velocità consentiti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquantamila a lire duecentomila.

Chiunque supera di oltre 10 chilometri/ora i limiti massimi di velocità di cui al comma precedente è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentomila a lire ottocentomila».

2. Dopo il decimo comma dell'articolo 103 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, sono aggiunti i seguenti:

«Se l'infrazione di cui al nono comma è commessa alla guida di uno dei veicoli indicati ai commi terzo e quarto, la sanzione è raddoppiata. Qualora siano accertate tre violazioni nel corso di un quinquennio, il prefetto provvede alla sospensione della patente di guida per un periodo da otto mesi a due anni.

Costituiscono fonte di prova, oltre che le risultanze degli speciali strumenti adottati dagli organi di polizia stradale debitamente omologati, anche i documenti relativi ai percorsi autostradali e le registrazioni del cronotachigrafo».

ARTICOLO 14.

1. Nel terzo comma dell'articolo 91 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, dopo la lettera *i)* è aggiunta la seguente lettera:

«*l)* divieto di procedere sulle autostrade, o strade con pari caratteristiche, lungo la corsia di emergenza».

2. I limiti massimi di velocità sulle autostrade dei veicoli di peso complessivo autorizzato superiore a 80 quintali sono regolati nella misura stabilita dal Ministro dei lavori pubblici, nell'esercizio dei poteri di cui all'articolo 125 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, con proprio decreto da adottarsi entro 15 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, tenendo conto delle esigenze della sicurezza della circolazione stradale.

3. Con il medesimo decreto di cui al comma 2, il Ministro dei lavori pubblici adegua, per i veicoli di cui allo stesso comma, i limiti massimi di velocità sulle strade statali o tratti di esse aventi le caratteristiche autostradali di cui all'articolo 2 del de-

creto del Ministro dei lavori pubblici in data 29 ottobre 1977, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 301 del 4 novembre 1977, purchè i limiti stessi siano indicati mediante i prescritti segnali.

4. I nuovi limiti di velocità si applicano dal giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto di cui ai commi 2 e 3.

ARTICOLO 15.

1. In caso di accertamento di violazione delle norme del presente decreto e di quelle della legge 6 giugno 1974, n. 298, commesse con veicoli immatricolati all'estero, per le quali è prevista la sanzione del pagamento di una somma, la continuazione del viaggio è subordinata al pagamento di una somma pari al quarto del massimo della sanzione prevista o al versamento a titolo cauzionale di una somma pari al massimo della sanzione prevista, salvo che il trasgressore non fornisca apposito documento fidejussorio che garantisca il pagamento della somma dovuta. Le spese per le eventuali operazioni di rimozione e custodia del veicolo sono a carico, in solido, del proprietario e del conducente del veicolo stesso.

ARTICOLO 16.

1. Alle violazioni previste dal presente decreto si applicano le norme del titolo IX del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393.

2. Le stesse norme si applicano alle violazioni della legge 13 novembre 1978, n. 727.

3. Le sanzioni accessorie della sospensione della patente di guida o della carta di circolazione e della licenza o autorizzazione al trasporto di merci su strada sono disposte rispettivamente dal prefetto per la prima e dal direttore dell'ufficio provinciale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione che le ha rilasciate, per le altre.

4. L'autorità amministrativa competente per le sanzioni pecuniarie è il prefetto competente per territorio, relativamente al luogo dell'accertamento.

5. Le eventuali spese per le operazioni di rimozione e/o custodia del veicolo previste dalle presenti norme sono a carico, in solido, del titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto merci su strada e del conducente del veicolo stesso.

6. L'articolo 20, primo comma, della legge 13 novembre 1978, n. 727, è abrogato.

ARTICOLO 17.

1. Per gli interventi in materia di prevenzione per la sicurezza stradale è autorizzata la spesa di lire 2 miliardi per l'anno 1986 e di lire 3 miliardi per il 1987, da iscrivere in parti eguali, per ciascuno degli anni predetti, negli stati di previsione dei Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici.

2. I fondi iscritti nello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici ed in quello del Ministero dei trasporti con il decreto del Ministro del tesoro n. 17533 del 22 ottobre 1986, registrato alla Corte dei conti il 6 novembre 1986, registro n. 36 Tesoro, foglio n. 387, non ancora impegnati alla data del 31 dicembre 1986, sono conservati nel conto dei residui passivi oltre il termine di cui all'articolo 36 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, e successive modificazioni, e comunque non oltre il 31 dicembre 1987.

3. Il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, adotta il piano operativo e finanziario degli interventi di cui al comma 1, articolato secondo le rispettive competenze.

4. Per la continuità funzionale della legge 15 giugno 1984, n. 245, concernente il piano generale dei trasporti, è autorizzata la spesa di lire 3 miliardi per l'anno 1986 e di lire 5 miliardi per il 1987, che può essere eseguita anche previa stipula di apposite convenzioni con l'ente Ferrovie dello Stato od altri enti pubblici, con obbligo di rendiconto annuale da sottoporre al controllo della Corte dei conti.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a lire 5 miliardi per il 1986 ed a lire 8 miliardi per il 1987, si

provvede per il 1986 mediante riduzione dello stanziamento iscritto al capitolo 6856 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per lo stesso anno, all'uopo utilizzando l'accantonamento «Interventi in materia di prevenzione per la sicurezza stradale e continuità funzionale della legge n. 245 del 1984» e per il 1987 mediante riduzione dello stanziamento iscritto sul medesimo capitolo 6856 del detto stato di previsione per lo stesso anno, all'upo utilizzando il citato specifico accantonamento.

6. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

ARTICOLO 17-*bis*.

1. All'articolo 3, comma 1, della legge 30 luglio 1985, n. 404, dopo le parole: «portata utile maggiore di 70 quintali» la lettera: «e» è sostituita dalla seguente: «o».

ARTICOLO 17-*ter*.

1. Il numero 16 della tabella 3 allegata alla legge 1° dicembre 1986, n. 870, è sostituito dal seguente:

«16) rilascio o rinnovo di autorizzazioni per il trasporto di merci per conto di terzi per ciascun veicolo: lire 10.000».

2. Al numero 17 della tabella 3 allegata alla suddetta legge 1° dicembre 1986, n. 870, la parola: «autorizzazioni» è sostituita dalla seguente: «licenze».

ARTICOLO 17-*quater*.

1. Entro 120 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il Ministro dell'interno, d'intesa con i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici, della difesa e delle finanze dispone, con proprio decreto, un piano per il potenziamento degli organici delle forze addette ai servizi di polizia stradale.

ARTICOLO 19.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

Passiamo alla votazione finale.

SCLAVI. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SCLAVI. Signor Presidente, come è mia abitudine, intervengo brevemente per dichiarare il voto favorevole del Gruppo socialdemocratico e per complimentarmi con il collega, senatore Vittorino Colombo, per l'ampia ed appassionata relazione, anche perchè il problema dei trasporti su gomma appassiona un pò tutti in quanto investe grossi interessi, coinvolgendo l'intera economia nazionale. Ciò è stato dimostrato quando è stato dichiarato lo sciopero, anche per il fatto che, come ha detto il relatore e riconfermato il Governo, si parla dell'85 per cento di incidenza sull'intero settore dei trasporti, essendo solo il 15-20 per cento gestito dal trasporto su rotaia. Questo è dimostrato anche dal fatto che il trasporto su gomma si è trovato in queste condizioni malgrado le non poche iniziative in fatto di autostrade, per cui ci troviamo ancora nell'impossibilità o nell'insufficienza delle strade in campo nazionale. Se le ferrovie avessero fatto il loro dovere nel potenziarsi come si è potenziato il trasporto su gomma, non saremmo di fronte ad un rapporto 85 per cento a 15 per cento, ma magari ad un rapporto 70 per cento a 30 per cento.

Una delle ragioni dei risentimenti dei trasportatori, specialmente degli artigiani, contro le «megamulte» è il fatto che essi sono già sottoposti alla concorrenza tra loro stessi e alla concorrenza sleale, il che genera un'insufficente remunerazione degli addetti al settore: è giusto evidenziare infatti che la «permissiva» intermediazione in essere avviene sulla pelle dei trasportatori, perchè le cose

che succedono in certe zone, specialmente nei porti, sono speventose: si può senz'altro parlare di sfruttamento o di taglieggiamento delle tariffe sulla pelle dei trasportatori.

Auspico, nel dichiarare il voto favorevole a nome del Gruppo socialdemocratico, che oltre agli interventi di potenziamento delle autostrade e delle strade statali, si trovi anche la possibilità di difendere questa categoria da quello che è il tenore di queste intermediazioni, che ci sono specialmente presso i grossi centri e che interessano il trasporto su gomma. (*Applausi dalla sinistra*).

SPANO ROBERTO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* SPANO ROBERTO. Signor Presidente, è necessario che anche noi, con una dichiarazione che auspico breve per la mia sintesi, spieghiamo le ragioni per le quali votiamo a favore del decreto-legge, altrimenti mal si capirebbero le riflessioni, pure critiche, fatte in sede di Commissione rispetto al testo che ci è pervenuto dalla Camera dei deputati.

La Camera dei deputati ha avuto, per varie ragioni, più di cinque mesi di tempo per esaminare questo ed i precedenti decreti-legge, per cui ha potuto maturare e convincersi anche delle soluzioni che hanno dato il Governo e quel ramo del Parlamento ai vari contenuti del decreto-legge.

Per quanto ci riguarda non è che non siamo convinti, anche se abbiamo potuto dedicare all'esame del decreto-legge soltanto una seduta di Commissione e la seduta attuale dell'Aula; abbiamo però maturato una riflessione rispetto ad alcune soluzioni adottate. Lo abbiamo detto senza mezzi termini: ci siamo dovuti caricare anche dell'onere del minimo di modifiche per noi essenziali e le abbiamo presentate. Le abbiamo ora ritirate perchè fa premio a questo ramo del Parlamento il senso di responsabilità politica rispetto ad una vicenda che ha interessato il paese e le categorie anche direttamente collegate alla vita economica e di servizio dell'autotrasporto per molti mesi, spesso con una polemica fuorviante nel senso che le mosse per questo intervento del Governo sono state prese anche qui, come spesso avviene nel nostro paese, sull'onda di una emotività spinta, che ha portato la stampa in modo distorto a criminalizzare l'intera categoria degli autotrasportatori.

A questo non ci associamo: ci sono ragioni oggettive per cui questa categoria non riesce a corrispondere un servizio come la società nel suo complesso vorrebbe, sia per la sicurezza sia per i costi economici del trasporto.

Si tratta, più in generale, di riconoscere che le condizioni della sicurezza sono affidate non soltanto alla categoria che è impegnata in questo servizio ma più in generale a tutti gli automobilisti italiani e nel complesso alla collettività, per quello che ha predisposto e può predisporre in termini di sicurezza, di attrezzature infrastrutturali, di vigilanza, di riduzione della discrezionalità dei conducenti e di coloro che devono vigilare sulle norme del codice della strada. Sono tutti aspetti collegati tra di loro.

Secondo me si è fatto male a enfatizzare la questione della velocità in sè e per sè, perchè indubbiamente la velocità è un elemento determinante in relazione a condizioni di sicurezza del traffico, ma altre concorrono e senza queste altre qualsiasi velocità dichiarata non verrebbe poi rispettata.

Sono profondamente contento che il Ministro dei trasporti sia arrivato ad adottare con decreto ministeriale una misura che, secondo la Commissione, era matura. Quando discutemmo delle norme relative al casco obbligatorio, sostenemmo che era necessario attivare un «pacchetto» di misure relative alla sicurezza stradale: tra queste vedevamo appunto il limitatore di velocità per gli autotreni e più in generale, con prospettiva naturalmente graduale, anche l'adozione di un meccanismo di limitazione della velocità sulla macchina e nel complesso per tutti gli autoveicoli. In questo modo si toglierebbe — in Francia da tre anni e mezzo si sperimenta il limitatore di velocità — discrezionalità sia al conducente, che spesso è pressato da ragioni economiche non solo soggettive ma anche oggettive, sia a coloro che devono vigilare sulla condizione di velocità del traffico.

Questo quindi è un elemento che va in direzione positiva. Naturalmente la sperimentazione ci convincerà di quanto sia incisivo il provvedimento; naturalmente vi ritorneremo, ma insieme a questo vi è una serie di norme che affiorano nel decreto, sparse, che vanno però ulteriormente approfondite e rese incisive, che riguardano le condizioni di frenatura, la manutenzione delle strade e la disponibilità di corsie per le strade e le autostrade, perchè il nostro sistema viario è enorme rispetto alle condizioni del paese, però non è capace di accogliere, appunto, tutta la domanda del trasporto che si sviluppa — come hanno detto i colleghi — su strada. Anzi vi è una considerazione di carattere più generale da fare: se noi non invertissimo, anche gradualmente, la tendenza rispetto al prevalere del trasporto su strada, rischieremmo di diventare l'unico paese in Europa, negli anni 2000, monomodale, vale a dire un paese in cui le percentuali di trasporto su ferro e su acqua sarebbero talmente esigue che in effetti l'unica forma di trasporto reale sarebbe quella su strada. Ciò determinerebbe conseguenze negative sulle condizioni di sicurezza, congestioni del traffico e soprattutto una condizione di penalizzazione per la nostra capacità competitiva di paese moderno, produttivo sia nel settore dell'industria sia nel settore dei servizi; una condizione di penalizzazione perchè, vinta la battaglia — secondo me vinta da questo punto di vista — nei riguardi dell'inflazione, noi abbiamo però una palla al piede costituita dal differenziale dei costi del trasporto sia all'interno che verso l'esterno. Questa è una componente che aggrava le condizioni di competitività delle nostre imprese e del paese nel suo complesso.

Queste sono le ragioni generali per le quali diciamo che molto vi è ancora da fare in questo campo e ci auguriamo che non appena la situazione politica si sarà rasserenata, come speriamo, il Parlamento possa concorrere a migliorare tutte le normative...

COLOMBO VITTORINO (V.). *relatore*. È un ottimista.

SPANO ROBERTO. Sì, certo, sono un ottimista, infatti politicamente sono additato come un ottimista, e spero di avere ragione. Poi, se invece sono in errore, concorrerò alle elezioni come farete voi, però il mio ottimismo mi porta a vedere anche quello che si può fare dopo. Da questo punto di vista credo che le nostre preoccupazioni rispetto ad alcuni contenuti, in particolare quello relativo all'accesso alla professione, sono state in parte annullate dalla posizione che qui ha assunto il Governo, all'attenzione del quale sottolineo molto anche le parti del decreto in cui si impegna il Ministro dei trasporti ad adeguare l'offerta alla domanda nelle autorizzazioni. Questa deve essere una garanzia per l'intero sistema, perchè noi soffriamo, checchè se ne dica, di una sperequazione tra domanda ed offerta che determina dei costi eccessivi, determina dei ritorni a vuoto di molti autotrasportatori che naturalmente eccedono poi nella conduzione di sana economicità dell'impresa. Allora ecco che, in questo quadro, il controllo — se rinunciamo alle condizioni di discrezionalità — si può svolgere in maniera più efficace, ma comunque il personale che deve controllare va educato, va fornito di mezzi e aumentato quantitativamente, quindi è un problema di qualità e quantità. Se noi componiamo questa azione, credo che possiamo andare verso una situazione non certo improvvisamente nuova e più moderna, ma possiamo indubbiamente correggere una distorsione che è profonda e sentita dall'opinione pubblica, spesso — ripeto — con grande emotività, il che è sbagliato. Ma noi dobbiamo ricondurre l'opinione pubblica a un livello di razionalità nei riguardi di questi problemi. Quindi, per concludere, credo che il Governo ci abbia dato atto, e ci dovrà dare atto, del senso di responsabilità che abbiamo esercitato, ma anche della volontà precisa che abbiamo identificato, anche con proposte modificative avanzate o per iniziativa del Governo o per iniziativa del Parlamento nei riguardi di decreti che comunque sono itineranti tra Camera e Senato. Noi comunque, ritorneremo sulle questioni che sono già affrontate da questo decreto e su altre ancora che riguardano la sicurezza, perchè di questo c'è bisogno. Nel Governo è presente ed è stata presente, soprattutto per quel che ci risulta nella polemica esterna — io non la chiamo

filosofia, perchè questa parola si spreca sia fuori che in Parlamento — una linea di interpretazione che affida molto alla penalizzazione e alla sanzione. La sanzione è efficace se misurata e se si accompagna con azioni positive per evitare di mettere gli utenti, siano essi conduttori di autotreni che di automobili, nelle condizioni di non infrangere le norme della legislazione.

Anche la discussione che si è svolta prima sulla sussistenza dei presupposti di necessità e di urgenza del decreto-legge concernente le multe per i divieti di sosta è un episodio che deve farci riflettere. Non sono presenti i colleghi comunisti in questo momento, però devo dire francamente che questo dovrebbe far riflettere anche loro perchè quello è il «grido di disperazione» — così lo definisco io — rispetto ad un'emergenza grave, che è stato lanciato non dal Governo, che lo ha solo accolto, ma soprattutto dagli assessori al traffico, al di là della loro colorazione politica (compreso l'assessore Sassi di Bologna), delle principali città italiane.

Sono state avanzate proposte, che conosciamo tutti, da cinque mesi — e mi scuso per questa parentesi — che il Governo ad un certo punto ha raccolto, certo in modo insufficiente perchè non vi è l'azione positiva nei riguardi dell'individuazione delle aree di sosta e dei parcheggi, ma a questo noi, nella conversione in legge del provvedimento, dobbiamo puntare perchè è di questo che l'utenza ha bisogno: di un'azione equilibrata, sia sanzionatoria che positiva.

Scusatemi se mi sono dilungato, ma desideravo che fosse chiaro il quadro generale delle considerazioni e delle motivazioni per cui esprimiamo un voto favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. (*Applausi dalla sinistra, dal centro e dal centro-sinistra*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge composto del solo articolo 1.

È approvato.

Ordine del giorno per le sedute di mercoledì 25 marzo 1987

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, mercoledì 25 marzo, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30

Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1987, n. 55, recante provvedimenti urgenti per la finanza locale (2241).

ALLE ORE 16,30

I. Deliberazione sulle conclusioni adottate dalla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, terzo comma del Regolamento, in ordine ai disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 1987, n. 101, recante copertura finanziaria del decreto del Presidente della Repubblica di attuazione dell'accordo contrattuale triennale relativo al personale della Polizia di Stato ed estensione agli altri Corpi di polizia (2284).

2. Conversione in legge del decreto-legge 21 marzo 1987, n. 102, recante adattamento della capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca marittima (2285).

II. Seguito della discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1987, n. 55, recante provvedimenti urgenti per la finanza locale (2241).

III. Discussione del disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 28 febbraio 1987, n. 54, recante disposizioni urgenti in materia di smaltimento dei rifiuti (2240).

La seduta è tolta *(ore 20,30)*.

DOTT. PIERO CALANDRA
Consigliere preposto alla direzione
del Servizio dei resoconti parlamentari

Allegato alla seduta n. 575

Disegni di legge, annunzio di presentazione

In data 23 marzo 1987 è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del senatore:

CARTA. — «Modifica della legge 27 dicembre 1956, n. 1423, concernente misure di prevenzione nei confronti delle persone pericolose per la sicurezza e la pubblica moralità» (2283).

Sono stati presentati i seguenti disegni di legge d'iniziativa dei senatori:

JERVOLINO RUSSO, CECCATELLI, COLOMBO SVEVO, ALIVERTI, MARTINI, CODAZZI, ACCILI, DE CINQUE, DI STEFANO, ROMEI, LOTTI Angelo, D'AGOSTINI, COSTA, LOMBARDI e BERNASSOLA. — «Norme per la estensione della reversibilità della pensione» (2286);

JERVOLINO RUSSO, CECCATELLI, CODAZZI, COLOMBO SVEVO, ALIVERTI, ROMEI, TOROS, DE CINQUE, LOMBARDI, DI STEFANO, LOTTI Angelo, ACCILI, COSTA, BOMBARDIERI e BERNASSOLA. — «Nuove norme per l'iscrizione delle casalinghe alla assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia ed i superstiti» (2287);

CECCATELLI, COLOMBO SVEVO, JERVOLINO RUSSO, MARTINI, ALIVERTI, CODAZZI, ROMEI, LOMBARDI, CONDORELLI, COSTA, D'AGOSTINI, TOROS, LOTTI Angelo, BOMBARDIERI E BERNASSOLA. — «Integrazione alla legge 11 febbraio 1980, n. 18, in materia di assistenza agli invalidi civili» (2288);

CECCATELLI, JERVOLINO RUSSO, COLOMBO SVEVO, BOMPIANI, CODAZZI, CONDORELLI, LIPARI, BERNASSOLA, COSTA e ROMEI. — «Norme sull'introduzione dell'educazione sessuale nella scuola» (2289);

JERVOLINO RUSSO, CECCATELLI, ALIVERTI, LOMBARDI, ROMEI, COLOMBO SVEVO, LOTTI Angelo, TOROS, DE CINQUE, ACCILI, BOMBARDIERI, CODAZZI e BERNASSOLA. — «Norme per l'elevazione del limite di età massimo per l'ammissione nei pubblici concorsi» (2290).

Disegni di legge, assegnazione

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede deliberante:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

«Aumento del contributo annuo spettante per legge all'Associazione nazionale della Polizia di Stato» (2235) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previo parere della 5ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

«Disciplina dell'assunzione del personale della carriera ausiliaria del Ministero di grazia e giustizia addetto al servizio automezzi» (2237) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione.

In data 23 marzo 1987 i seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

DIANA ed altri. — «Misure urgenti per la lotta contro l'afta epizootica ed altre malattie degli animali» (2181), previ pareri della 1ª, della 2ª, della 5ª e della 9ª Commissione;

BOMPIANI ed altri. — «Collocamento fuori ruolo del personale apicale medico delle unità sanitarie locali» (2196), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 7ª Commissione.

I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del

Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

«Aumento di 5.000 unità dell'organico dei ruoli delle carriere del Corpo nazionale dei vigili del fuoco» (2231), previ pareri della 5ª, della 8ª e della 11ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

«Riparazione degli atti giudiziali ingiusti» (2261) (*Testo risultante dall'unificazione di un disegno di legge governativo e del disegno di legge d'iniziativa dei deputati Macis ed altri*) (*Approvato dalla 4ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

«Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia per il regolamento definitivo di tutte le obbligazioni reciproche derivanti dall'articolo 4 del trattato di Osimo del 10 novembre 1975, firmato a Roma il 18 febbraio 1983 con scambio di note» (2233) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 8ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

SCARDACCIONE ed altri. — «Immissione in ruolo del personale salariato che presta servizio a tempo determinato presso le facoltà di scienze agrarie» (2205), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

GHERBEZ ed altri. — «Intervento finanziario dello Stato per l'Associazione Teatro stabile sloveno "Slovensko stalno gledalisce" con sede a Trieste» (2212), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

Deputati GUERRINI ed altri. — «Modifiche alla legge 14 luglio 1965, n. 963, recante disciplina della pesca marittima» (2186) (*Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª, della 2ª e della 12ª Commissione;

RIVA Dino ed altri. — «Modifica all'articolo 3 della legge 24 gennaio 1977, n. 7, in materia di concessioni di opere pubbliche» (2201), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 10ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

PACINI ed altri. — «Disposizioni urgenti per l'erogazione dei contributi alle associazioni venatorie e ambientaliste» (2206), previ pareri della 1ª, della 5ª e della 6ª Commissione.

Governo, richieste di parere per nomine in enti pubblici

Il Ministro del tesoro ha inviato, ai sensi dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, le richieste di parere parlamentare concernenti:

la proposta di nomina del dottor Giacomo Oddero a presidente della Cassa di risparmio di Cuneo (n. 265);

la proposta di nomina dell'avvocato Antonio Viglione a vice presidente della Cassa di risparmio di Cuneo (n. 266);

la proposta di nomina del dottor Carlo Felici a vice presidente della Cassa di risparmio di Cuneo (n. 267);

la proposta di nomina del dottor Luciano Silingardi a presidente della Cassa di risparmio di Parma (n. 268);

la proposta di nomina del dottor Concezio Gizzarelli a presidente della Cassa di risparmio della provincia de L'Aquila (n. 269);

la proposta di nomina del dottor Lucio Capparelli a presidente della Cassa di risparmio di Livorno (n. 270);

la proposta di nomina dell'avvocato Gianfranco Gabba a vice presidente della Cassa di risparmio di Livorno (n. 271);

la proposta di nomina del dottor Franco Rabitti a presidente della Cassa di risparmio di Vignola (n. 272);

la proposta di nomina del ragionier Carlo Cupoli a vice presidente della Cassa di risparmio di Venezia (n. 273);

la proposta di nomina del professor Pietro Merenda a vice presidente della Cassa di risparmio di Piacenza (n. 274);

la proposta di nomina del dottor Alberto Tartarini a vice presidente della Cassa di risparmio di La Spezia (n. 275);

la proposta di nomina dell'avvocato Pietro Delle Fave a vice presidente della Cassa di risparmio della provincia di Macerata (n. 276);

la proposta di nomina del signor Luigi Gallerini a vice presidente della Cassa di risparmio di San Miniato (n. 277).

Tali richieste, ai sensi dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, sono state deferite alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro).

Governo, trasmissione di documenti

Il Ministro dell'interno, con lettera in data 7 marzo 1987, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 113 della legge 1° aprile 1981, n. 121, la relazione sull'attività delle forze di polizia e sullo stato dell'ordine e della sicurezza pubblica relativa all'anno 1986 (*Doc.* LVII, n. 3).

Detto documento sarà inviato alla 1ª e alla 2ª Commissione permanente.

Il Ministro per la funzione pubblica, con lettera in data 13 marzo 1987, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 16, primo comma, della legge 29 marzo 1983, n. 93, la relazione sull'ipotesi di accordo per il triennio 1985-1987, relativa al comparto del personale degli Enti locali di cui all'articolo 4 del decreto del Presidente della Repubblica 5 marzo 1986, n. 68, con allegata copia dell'ipotesi di accordo di cui sopra, nonchè copia del codice di autoregolamentazione del diritto di sciopero presentato dalle organizzazioni sindacali firmatarie dell'accordo stesso.

La documentazione anzidetta sarà inviata alla 1ª Commissione permanente.

Il Ministro degli affari esteri, con lettera in data 16 marzo 1987, ha trasmesso, in ottemperanza all'articolo 4 della legge 11 dicembre 1984, n. 839, gli Atti internazionali firmati dall'Italia nel periodo 15 febbraio-15 marzo 1987.

La documentazione anzidetta sarà inviata alla 3ª Commissione permanente.

Il Ministro del bilancio e della programmazione economica, nella sua qualità di Vice Presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), con lettera in data 17 marzo 1987, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle deliberazioni adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nella seduta del 12 febbraio 1987, riguardanti l'ammissione ai benefici di cui all'articolo 4 della legge n. 675 del 1977 di progetti di ristrutturazione presentati da alcune società.

Le deliberazioni anzidette saranno trasmesse — d'intesa col Presidente della Camera dei deputati — alla Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali e saranno altresì inviate alle Commissioni permanenti 5ª, 10ª e 11ª.

Il Ministro dei lavori pubblici, con lettera in data 20 marzo 1987, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1, terzo comma, della legge 6 febbraio 1985, n. 16, la relazione sullo stato di attuazione del programma di costruzione di nuove sedi di servizio e relative pertinenze per l'Arma dei carabinieri.

Detta relazione sarà inviata alla 1ª, alla 4ª e alla 8ª Commissione permanente.

Corte dei conti, trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 12 marzo 1987, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Ente autonomo acque-

dotto pugliese, per gli esercizi dal 1980 al 1983 (*Doc.* XV, n. 134).

Detto documento sarà inviato alle competenti Commissioni permanenti.

Parlamento europeo, trasmissione di documenti

Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di una risoluzione, approvata da quell'Assemblea il 23 gennaio 1987:

«sugli aspetti economici della realizzazione del mercato interno dei servizi» (*Doc.* XII, n. 193).

Detto documento sarà inviato alla 3ª e alla 10ª Commissione permanente.

Interrogazioni, annunzio

MANCINO, ALIVERTI, CAROLLO, FONTANA, BUTINI, SAPORITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere:

le valutazioni del Governo circa il gravissimo attentato terroristico avvenuto a Roma il 20 marzo, nel quale ha perso la vita il generale Licio Giorgieri, valoroso ufficiale della nostra aviazione;

le misure di sicurezza adottate e gli eventuali programmi di rafforzamento degli apparati di polizia sinora predisposti ed attuati per fronteggiare adeguatamente la nuova ondata di azioni criminali che, nel giro di pochi giorni, ha insanguinato due volte le strade della Capitale. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01678)

MILANI Eliseo, OSSICINI, ALBERTI, PINGITORE, PASQUINO, CAVAZZUTI, FIORI, ONGARO BASAGLIA, LOPRIENO, RUSSO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — In relazione al mortale agguato terroristico contro il generale Licio Giorgieri, l'interrogante chiede di sapere:

1) quale sia stata l'esatta dinamica dei fatti e quali le risultanze delle prime sommarie indagini;

2) in base a quali indizi sia stata avanzata l'ipotesi di un progetto di sequestro ai danni di un uomo politico o di governo, sventato negli ultimi giorni;

3) se, in conseguenza dell'assassinio del generale Giorgieri e del tentato sequestro che sarebbe stato posto in essere a Roma, siano state disposte particolari misure di sicurezza e di protezione per personaggi pubblici minacciati dai terroristi;

4) quali informazioni siano in possesso del Governo italiano circa un «raduno» di terroristi provenienti da numerosi paesi europei (tra cui l'Italia), che si sarebbe svolto in un'ignota località della Repubblica federale tedesca pochi mesi or sono, secondo quanto rivelato da un esponente del Governo di Bonn nel corso di un recente convegno sull'«euroterrorismo»;

5) se i servizi di sicurezza italiani abbiano ricevuto segnalazioni dagli organismi di paesi alleati circa la probabile attenzione dei terroristi verso i vertici tecnico-amministrativi della difesa ed eventualmente quali misure siano state adottate in conseguenza di tali segnalazioni. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01679)

VASSALLI, SCEVAROLLI, BUFFONI, BOZZELLO VEROLE, JANNELLI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere:

le valutazioni di rispettiva competenza in relazione al nuovo vile attacco terroristico, del quale è rimasto vittima la sera del 20 marzo il generale Licio Giorgieri, un valoroso studioso ed ufficiale al cui sacrificio si eleva reverente la memoria degli italiani;

se, in particolare, risulti fondata l'ipotesi di un collegamento effettivo e operante tra queste nuove leve del terrorismo e le organizzazioni tedesche e francesi della RAF e di *Action Directe* o se si possa invece pensare ad una imitazione delle recenti azioni compiute su obiettivi analoghi dalle suddette organizzazioni;

se risulti fondata l'ipotesi della costituzione in atto o addirittura della esistenza già organizzata di una forma di «euroterrorismo», con specifici obiettivi di natura militare ed industriale;

se sia possibile stabilire un collegamento tra l'assassinio del generale Giorgieri e i temuti attentati aventi di mira uomini politici;

quale valutazione possa realisticamente darsi del numero degli appartenenti alle organizzazioni terroristiche attive nel nostro paese;

quali specifiche difese e prevenzioni siano state poste in essere di fronte alla recente recrudescenza del pericolo e su quale tipo di nuove indagini e di nuove misure si possa ragionevolmente contare. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01680)

PECCHIOLI, BOLDRINI, FLAMIGNI, RICCI, DE SABBATA, GHERBEZ, GIACCHÈ. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — In relazione all'attentato mortale di cui il 20 marzo 1987 è stato vittima il generale Licio Giorgieri, gli interroganti intendono conoscere:

1) quale sia stata l'esatta dinamica del gravissimo fatto;

2) se e in base a quali elementi l'attentato possa essere collegato ad una strategia internazionale del terrorismo;

3) quali collegamenti possono essere stabiliti fra l'episodio in questione e il permanere o il ricostituirsi di gruppi terroristici organizzati sul territorio nazionale;

4) da quali interessi e centrali di destabilizzazione l'attentato in questione sia stato ispirato e diretto e per quali finalità e obiettivi;

5) quali misure si intendano prendere per condurre efficacemente le indagini ai fini dell'individuazione degli esecutori e dei mandanti e, più in generale, per fronteggiare la ripresa terroristica in atto;

6) se e quali provvedimenti siano stati presi per rafforzare gli apparati di sicurezza e in particolare la Digos, dopo il precedente attentato del 14 febbraio 1987 di via Prati di Papa, in cui due appartenenti alla polizia di Stato vennero uccisi ed uno gravemente ferito. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01681)

GUALTIERI, FERRARA SALUTE, COVI, VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere, in presenza dei nuovi tragici episodi di terrorismo, quali sono le informazioni di cui dispone il Governo circa le modalità con le quali è stato attuato l'assassinio del generale Giorgieri e le valutazioni circa la natura, la portata e le finalià che caratterizzano questa nuova fase del terrorismo. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01682)

PALUMBO, VALITUTTI, BASTIANINI, MALAGODI, FIOCCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — In relazione al gravissimo attentato terroristico nel quale ha perso la vita il generale Licio Giorgieri, assassinato da un *commando* di terroristi, gli interroganti chiedono di conoscere:

come il Governo intenda affrontare la drammatica *escalation* del terrorismo in questo momento di crisi politica;

se siano state predisposte misure di sicurezza particolari a difesa dei possibili bersagli terroristici;

se esistano connessioni internazionali per destabilizzare ulteriormente il quadro italiano, facendo leva sul delicato momento politico;

se l'assassinio del generale Giorgieri sia riconducibile alle ricerche che si stanno compiendo in Italia nel campo del programma SDI (conosciuto anche come «guerre stellari») e se l'ufficiale assassinato avesse incarichi internazionali in questo campo. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01683)

PAGANI Maurizio, SCHIETROMA, RIVA Dino, FRANZA, SCLAVI, BELLAFIORE Salvatore. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere:

se corrispondano al vero le notizie secondo le quali l'assassinio del generale Giorgieri sarebbe stato in qualche modo atteso;

quali siano i collegamenti tra l'organizzazione terroristica autrice degli ultimi attentati ed il cosiddetto «euroterrorismo»;

se la ripresa terroristica possa in qualche modo essere collegata con le scarcerazioni di terroristi avvenute negli ultimi tempi;

quale valutazione possa essere data sulle organizzazioni terroristiche operanti in Italia;

quali provvedimenti si intenda prendere per combattere la nuova ondata terroristica. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01684)

MARCHIO, POZZO, FINESTRA, BIGLIA, SIGNORELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

i dettagli circa l'agguato terroristico del 20 marzo a Roma, durante il quale è stato assassinato il generale Giorgieri, gesto criminale immediatamente rivendicato dalle brigate rosse che lo hanno successivamente confermato in un documento strategico fatto ritrovare contemporaneamente a Roma, Torino, Genova e Milano;

quali collegamenti internazionali siano stati accertati in relazione a tale gravissimo attentato;

se il Governo possa confermare la notizia di stampa secondo la quale il nome del generale Giorgieri figurava in una lista di obiettivi nel mirino di *Action Directe*, rinvenuta nella fattoria di Orléans, dove il 21 febbraio 1987 furono arrestati i quattro capi storici dell'eversione francese;

quali notizie e chiarimenti il Governo intenda fornire al Senato della Repubblica circa il tentato sequestro di un esponente politico segnalato dalla stampa in questi giorni;

se i servizi di sicurezza italiani siano in grado di fornire allo Stato, e quindi agli organismi preposti alla tutela dell'ordine e della sicurezza nel paese, tutti gli elementi atti a garantire l'ordine e la sicurezza dei cittadini e delle personalità particolarmente esposte al mirino dei terroristi;

se esistano interconnessioni fra l'attentato del 20 marzo e il gravissimo scontro a fuoco durante il quale sono stati colpiti a morte due agenti di pubblica sicurezza, avvenuto nella notte scorsa, tra il 23 e il 24 marzo 1987;

infine, quali misure siano state adottate per scongiurare il susseguirsi della nuova ondata di terrorismo nella capitale e nel paese. (*Svolta in corso di seduta*).

(3-01685)

ALIVERTI, SAPORITO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici.* — Premesso:

che in materia di locazioni di immobili adibiti ad uso diverso dall'abitativo si è registrata negli ultimi anni una notevole incertezza legislativa, tale da indurre le stessa Corte costituzionale a sollecitare un definitivo intervento del legislatore atto a favorire la protrazione su base consensuale dei rapporti locatizi già soggetti alla disciplina transitoria della legge 27 luglio 1978, n. 392;

che il legislatore ha aderito all'invito dei giudici della Consulta con la legge 6 febbraio 1987, n. 15, la quale, pur prevedendo misure dirette a favorire l'accordo tra le parti, ribadisce il principio della libera determinazione del canone;

che molti proprietari di immobili, in modo particolare gli enti locali, gli enti previdenziali ed altri enti comunque soggetti a controllo governativo, richiedono per il rinnovo del contratto di locazione canoni eccessivamente elevati, spesso di stampo speculativo, e pretendono di far decorrere il nuovo contratto dalla data di scadenza delle proroghe disposte dalla legge n. 94 del 1982, legge Nicolazzi, con la conseguente immediata corresponsione da parte dei conduttori di cifre esorbitanti a titolo di canoni arretrati;

che il comportamento di questi proprietari, indipendentemente anche dalla valutazione giuridica circa la sua legittimità — sulla quale, comunque, si nutrono seri dubbi e forti perplessità — aggrava ancor più lo stato di già alta tensione esistente tra locatori e conduttori e comporta inevitabilmente la cessazione dell'attività per decine di migliaia di operatori commerciali, turistici o artigianali che non sono in grado di sostenere un simile peso economico e che, peraltro, non possono ritenersi tutelati dal compenso per l'avviamento commerciale stabilito in misura inadeguata;

che il perdurare di una situazione siffatta creerebbe effetti deleteri sul piano dell'occupazione e rischierebbe di compromettere i risultati conseguiti in questi ultimi anni nella lotto contro l'inflazione, risultati ai quali hanno contribuito in misura determinante proprio quelle categorie di imprenditori che rischiano oggi di essere espulsi dal mercato,

gli interroganti chiedono di sapere se il Governo non ritenga di intervenire attraverso i singoli Ministeri competenti per la vigilanza sui predetti enti affinchè questi recedano dalle insostenibili richieste avanzate ai conduttori e giungano, invece, alla stipula di nuovi contratti a condizioni più eque, nell'interesse della stessa Amministrazione e dell'intera collettività e considerino altresì con attenzione l'opportunità di vendere gli immobili locati ai conduttori, che potrebbero avvalersi delle agevolazioni finanziarie previste dalla citata legge n. 15; di predisporre un ulteriore intervento legislativo urgente — sotto forma di interpretazione autentica — che affermi esplicitamente che i contratti di locazione non possono avere decorrenza anteriore alla data della loro stipula, in considerazione anche del fatto che la legge n. 118 del 1985, fino alla declaratoria della sua illegittimità costituzionale, ed i successivi decreti-legge nn. 372 del 1986, 579 del 1986 e 832 del 1986, quest'ultimo convertito nella citata legge n. 15 del 1987, differendo ogni volta nel tempo la data entro cui il proprietario doveva render note al conduttore le nuove proposte contrattuali, hanno di fatto legittimato la permanenza del conduttore nei locali; di prevedere in detto provvedimento un congruo aumento del compenso per l'avviamento commerciale.

(3-01686)

FELICETTI, BAIARDI, CONSOLI, GIANOTTI, MARGHERI, PETRARA, POLLIDORO, URBANI. — *Al Ministro dll'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere:

se ha avuto la possibilità, dopo le documentate informazioni fornitegli in sede parlamentare, di svolgere interventi rigorosi di moralizzazione nel settore della distribuzione di prodotti assicurativi e segnatamente dei prodotti maliziosamente presentati come integrativi della previdenza e dell'assistenza pubblica;

quali misure ha adottato per bloccare l'emissione dei cosiddetti bollini-pensione per le casalinghe e di altre forme assicurative accoppiate alla vendita di prodotti che, fra l'altro, determinano un aumento dei prezzi a danno anche dei consumatori non interessati e che costituiscono operazioni a premio in contrasto con la legge n. 585 del 15 luglio 1950, che disciplina tali forme di vendita vietando i premi in denaro;

se non considera in contrasto con le leggi nn. 48 e 792, istitutive dell'albo degli agenti e dei mediatori di assicurazione (*brokers*), e con la circolare dell'allora ministro dell'industria Altissimo, emanata previa pronuncia del Consiglio di Stato, la facoltà concessa, di fatto, alle imprese di assicurazione di vendere prodotti assicurativi utilizzando procacciatori e segnalatori casuali, istituti bancari e persino supermercati e grandi magazzini, con ciò scardinando quei criteri di professionalità nell'offerta di prodotti assicurativi, che si sono voluti introdurre e rendere vincolanti, stante la delicatezza del servizio assicurativo la cui capacità di tutela è sempre condizionata alla perfetta rappresentazione in contratto del rischio da tutelare;

se non ritenga, infine, di dovere smentire la voce secondo la quale il Ministro dell'industria, che pure di recente, attraverso il Sottosegretario delegato, aveva avuto parole di fuoco contro le distorsioni dilaganti delle normative in vigore, si appresterebbe a presentare una proposta di legge di modifica dell'articolo 2 della legge n. 792 per legittimare la presenza sul mercato di operatori sprovvisti di titoli, autorizzandosi così la vendita di prodotti assicurativi senza neppure i vincoli che sono richiesti nel settore commerciale per la vendita di prodotti ortofrutticoli.

(3-01687)

Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta

LOMBARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'interno.* — Premesso:

che il consiglio regionale del Molise, in data 29 dicembre 1986, ha approvato il pia-

no di formazione professionale per l'anno 1986-87, escludendo enti come il Formart, espressione della Confartigianato, nonchè il CIF (Centro italiano femminile);

che la suddetta esclusione è stata disposta perchè i predetti enti sarebbero considerati di nuova istituzione, mentre il consiglio regionale, con una deliberazione della precedente legislatura, avrebbe stabilito di non autorizzare corsi di formazione professionale proposti da enti non facenti parte del gruppo di quelli che fino ad allora erano stati autorizzati;

che in detto gruppo sono compresi enti come il Fomea e l'Isapsa, che non sono emanazione di organizzazioni dei lavoratori dipendenti e dei lavoratori autonomi, mentre la legge regionale sulla formazione professionale prescrive che possono essere autorizzati, ove non gestiti direttamente dalla regione, soltanto corsi proposti da enti emanazione delle suddette organizzazioni sindacali;

che, in particolare, il Formart è espressione della Confartigianato, che, come è noto, è la organizzazione nazionale maggiormente rappresentativa dei lavoratori autonomi;

che la illegittimità della predetta esclusione, reiterata per due anni consecutivi, è stata inutilmente segnalata alla commissione di controllo sugli atti della regione Molise, la quale non ha tenuto in alcun conto la segnalata violazione della legge regionale, emergente anche dal testo dei provvedimenti che ha approvato;

che il TAR del Molise, su ricorso di altro ente ingiustamente escluso perchè di nuova istituzione, ha sospeso il piano di formazione professionale per l'anno 1986-87;

che, ciononostante, il piano è stato approvato dalla commissione regionale di controllo;

che la Confartigianato, operante in Italia dal 1946, non può considerarsi ente di nuova istituzione, anche perchè negli scorsi anni ha gestito corsi di formazione della regione Molise,

l'interrogante chiede di conoscere:

se si intende disporre una approfondita inchiesta sull'operato della commissione di controllo sugli atti della regione Molise e sulle modalità, i criteri e le procedure con le quali è stato effettuato il controllo nel caso sopra segnalato.

(4-03811)

IANNI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere per quali motivi il Ministro interrogato non abbia ancora provveduto ad emanare una circolare agli uffici periferici delle imposte dirette in modo che i contributi unificati in agricoltura (SCAU) vengano considerati oneri previdenziali per l'assistenza e previdenza dei coltivatori agricoli, deducibili nelle dichiarazioni dei redditi.

Tali contributi non possono essere ancora ritenuti oneri non deducibili dal momento che una giurisprudenza costante della Cassazione e delle commissioni tributarie periferiche e centrali, anche a sezioni unite, ha ritenuto e ritiene che detti contributi sono oneri deducibili in quanto fanno parte degli oneri previdenziali e assistenziali previsti dal modello 740.

Ciò premesso, l'interrogante chiede di sapere con urgenza se il Ministro non ritenga di disporre, attraverso una apposita circolare diretta agli uffici, la fine del suddetto contenzioso che vede sempre il Ministero delle finanze soccombente di fronte al contribuente.

(4-03812)

GARIBALDI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Premesso:

che numerosi comuni della provincia di Pavia, per corrispondere alle esigenze della gestione di servizi comunali diversi, hanno dato corso, con deliberazioni debitamente assentite dall'organo di controllo, a contratti d'opera ai sensi degli articoli 2222 e seguenti del codice civile;

che, di conseguenza, gli enti locali interessati provvedevano ad applicare la ritenuta d'acconto;

che la competente sede INPS di Pavia, effettuate le ispezioni *in loco* ed esaminati gli atti relativi ai contratti d'opera di cui sopra, ha ritenuto inadempienti gli stessi enti locali, in quanto considera il rapporto instaurato di lavoro dipendente, per cui ha

imposto a tali enti il versamento dei contributi «evasi» e le relative previste sanzioni;

considerato:

che le deliberazioni del comune concernenti la stipulazione dei contratti d'opera sono atti amministrativi da presumere legittimi, in quanto manifestazione di volontà della pubblica amministrazione e che sono validi ed efficaci fino a quando non siano posti nel nulla dalla competente autorità giurisdizionale amministrativa;

che tali atti nel caso specifico sono passati al vaglio del comitato di controllo, organo, per Costituzione, competente a giudicare, in sede amministrativa, sulla legittimità delle deliberazioni comunali,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda intervenire con chiarezza al fine di eliminare assurdi conflitti istituzionali di per sè ingiustificabili — in uno Stato che vorrebbe essere di diritto — che comunque ripercuotono i loro effetti penalizzanti sull'istituzione basilare della Repubblica delle autonomie nonchè sulle persone che del loro funzionamento intendono farsi carico.

(4-03813)

FABIANI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso che l'obiettivo strategico di rendere competitivo il sistema del trasporto ferroviario è da valutare positivamente, esso non può, tuttavia, essere perseguito in via esclusiva, cioè senza tenere conto delle implicazioni negative di carattere economico, sociale e culturale che potrebbero colpire vasti territori e operose comunità che verrebbero isolate, in nome della «velocità», tra grandi poli difficilmente raggiungibili.

Ove l'ipotesi del nuovo orario ferroviario non subisse significative variazioni, tale sarebbe la sorte di Arezzo che, esclusa dai treni Intercity, verrebbe addirittura privata dei treni diretti, espressi e rapidi che hanno sempre fermato alla stazione di Arezzo.

Pertanto l'interrogante chiede al Ministro in indirizzo quali iniziative abbia adottato o intenda adottare affinchè le modifiche all'orario ferroviario non si traducano in danno per la comunità aretina e, di fatto, in netta contraddizione con il programma delle Ferrovie dello Stato il quale prevede «un nuovo sistema di orari per passeggeri e merci che dovrebbe rendere più sicure le coincidenze e più razionali i trasferimenti».

(4-03814)

PALUMBO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri di grazia e giustizia e dell'interno.* — Premesso che arbitrarie informazioni giornalistiche hanno attribuito importanti affermazioni al direttore del SISMI, ammiraglio Martini, sulle indagini riguardanti la «strage di Natale» del 23 dicembre 1984, affermazioni poi contestate da magistrati inquirenti bolognesi, l'interrogante chiede di conoscere quali notizie il Governo abbia in proposito e, specificamente, quando risulti al Governo sia stata effettuata la perizia sull'esplosivo usato per la strage stessa.

(4-03815)

MASCARO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che una notevole zona d'utenza comprendente, tra gli altri, i comuni di Rossano e Corigliano, non riceve il canale RAI 3 Calabria, ma i programmi regionali pugliesi;

che in detta zona non è mai stato installato un ripetitore che evitasse tale inconveniente e consentisse quindi la ricezione dei notiziari;

che le motivazioni tecniche che sussistevano in passato oggi appaiono ingiustificate,

l'interrogante chiede di conoscere:

i motivi di tale disservizio e quali provvedimenti l'Amministrazione intenda adottare al fine di ovviare a tale disagevole situazione che crea giustificatissimo malcontento negli utenti;

in quali tempi si intenda intervenire onde porre rimedio a tale inammissibile situazione che penalizza il territorio più popoloso e produttivo della provincia di Cosenza.

(4-03816)

MASCARO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che lo stato di abbandono e degrado in cui versa la linea ferroviaria ionica ed il pessimo servizio conseguentemente reso co-

stringono gli utenti ad avvalersi dei mezzi di comunicazione alternativi, i quali, oltre ad essere più costosi, si riflettono sull'ente Ferrovie dello Stato, determinando costi-benefici sempre maggiormente negativi;

che l'ente Ferrovie dello Stato sta pertanto eseguendo lavori nel tratto ferroviario Metaponto-Reggio Calabria, con l'intenzione, sembra, di impresenziare alcune stazioni ferroviarie intermedie, quali quella di Calopezzati ed altre i cui centri sono in continua espansione in rapporto al crescente sviluppo turistico;

che detta eventuale soluzione penalizzerebbe lo sviluppo della fascia ionica, con grave danno economico per una regione che molto si basa sul turismo, riducendo inoltre i posti di lavoro, causa la conseguente soppressione dell'attuale organico,

l'interrogante chiede di sapere se, in ordine alle migliorie tecniche in corso le quali sicuramente determineranno costi-benefici positivi, nonchè per i motivi in premessa, non sia opportuno e necessario eliminare la diffusa sensazione della suddetta impresenziazione, assicurando e disponendo che tali temuti provvedimenti non abbiano luogo.

(4-03817)

MASCARO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che nella nuova «Nomenclatura degli Uffici Telegrafici», redatta a cura della direzione generale dei servizi telegrafici, la denominazione ufficiale del comune di Rossano (Cosenza), codice di avviamento postale 87067, è stata illegittimamente ed arbitrariamente mutata in «Rossano Calabro», la qualcosa oltretutto importa un indebito aggravio di tariffe nei messaggi telegrafici;

che, nonostante le rimostranze ufficialmente sollevate sin dal 27 novembre 1986 e le conseguenti ed ampie assicurazioni ricevute circa l'immediata disposizione a tutti gli uffici telegrafici di considerare come unica parola la dizione «Rossano Calabro» e di rettificare quanto prima l'errata dizione, nulla risulta ancora fatto,

l'interrogante chiede di conoscere se siano state impartite le disposizioni di cui alle assicurazioni o, in caso negativo, se tali disposizioni possano essere immediatamente impartite.

(4-03818)

NESPOLO. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere:

se è a conoscenza dell'ipotesi, formulata dalla regione Liguria, di individuare a Pontinvrea, località Cà Nanin, la piattaforma regionale per lo smaltimento dei rifiuti industriali tossico-nocivi e la relativa discarica;

se tale ipotesi è stata ufficializzata nel progetto di piano turistico-paesaggistico della regione Liguria, attualmente in fase di approvazione.

Considerato che, se questo progetto dovesse realizzarsi, esso rischierebbe:

a) di pregiudicare irreparabilmente le possibilità di approvvigionamento idrico di oltre 50.000 abitanti della città di Acqui Terme e delle zone dell'Acquese, alimentate essenzialmente attraverso le acque del torrente Erro;

b) di sorgere in una zona idrogeologicamente non idonea sulla quale, comunque, non risulta essere stato effettuato alcuno studio idro-geologico;

considerato, inoltre, l'alto valore naturalistico della zona di Pontinvrea, nella quale esistono due parchi naturali,

l'interrogante chiede di intervenire urgentemente, prima di tutto nei confronti della regione Liguria, per impedire che venga distrutto un importante patrimonio ambientale e per scongiurare la costruzione di un impianto-discarica alle sorgenti del torrente Erro.

Si sottolinea che tale richiesta è sollecitata da una vasta mobilitazione popolare e rivendicata con forza dalle popolazioni locali e da quanti hanno a cuore la tutela dell'ambiente nel nostro paese.

(4-03819)

COLELLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dei lavori pubblici, delle partecipazioni statali e dell'interno.* — Premesso:

che la SAM (Società autostrade meridionali) sul percorso Napoli-Salerno, da anni, registra il traffico più rilevante di tutte le

tratte delle autostrade italiane e che nulla ha fatto nè sta facendo per adeguarsi alle nuove esigenze verificatesi con l'aumento degli automezzi;

che, nonostante i continui incontri presso il comune di Nocera Inferiore e la prefettura di Salerno, la barriera «Nocera-Pagani», malgrado la diuturna presenza di due vigili urbani, rimane un passaggio arduo, pericoloso e fastidioso;

che, per il modo in cui oggi si configura, occorre liberalizzare detta tratta autostradale e, quindi, non consentire il rinnovo della concessione di appalto,

l'interrogante chiede di sapere se, per quanto in premessa, sia onesto, corretto, giusto o se, invece, non sia provocatorio chiedere ai contribuenti un oneroso aumento tariffario indifferenziato, come quello che da qualche giorno la SAM ha chiesto, provocando l'insoddisfazione dei numerosissimi utenti dell'agro Nocerino-Sarnese che si vanno organizzando per una protesta severa e preoccupante.

(4-03820)

DE TOFFOL, ANGELIN. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Premesso:

che il consorzio regionale zootecnico operante nel Veneto ha acquistato, per un valore di 20 miliardi, l'azienda Grosoli, con sede in provincia di Padova, al fine di lavorare e commercializzare la carne prodotta dagli allevatori suoi associati;

che tale operazione, rientrante nel piano di settore zootecnico-lattiero-caseario del Veneto, approvato con legge regionale nel 1984, è stata totalmente finanziata con denaro pubblico, di cui 14 miliardi erogati dal Ministero dell'agricoltura e delle foreste;

che gli allevatori non sono stati coinvolti nella decisione di acquisire al loro movimento cooperativo una struttura di così notevoli dimensioni e ciò si evincerebbe dal fatto che i soci conferirebbero soltanto il 45 per cento di tutto il prodotto lavorato;

che la situazione debitoria dell'azienda si attesterebbe su un valore di 64 miliardi circa, destinati ad aumentare, vista la diminuzione del 20 per cento del fatturato nell'anno 1986 rispetto all'anno 1985 e il permanere anche per il 1987 di una tendenza fortemente negativa;

che si rende necessario il coinvolgimento di tutto il movimento associativo delle campagne venete nell'opera di risanamento, di ristrutturazione e di rilancio dell'azienda nell'ambito di una nuova programmazione regionale del settore;

che tale strada non sembra essere accettata dagli attuali dirigenti dell'azienda e dai dirigenti degli organismi associativi dei quali essa fa parte;

considerato:

che, secondo alcune fonti, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste si appresterebbe ad erogare al consorzio regionale zootecnico veneto una ulteriore somma di 20 miliardi per evitare il tracollo dell'azienda;

che, se ciò avvenisse, sulla base dell'attuale ipotesi di ristrutturazione, ci sarebbe la reale possibilità di un ulteriore spreco di denaro pubblico senza realizzare il risanamento e il rilancio dell'azienda;

che ciò contrasterebbe con la necessità di dare agli allevatori veneti una struttura in grado di soddisfare davvero la loro legittima esigenza di collocare direttamente sul mercato il proprio prodotto macellato,

tanto premesso e considerato, gli interroganti chiedono al Governo di sapere:

se era stato presentato un programma sulle prospettive economiche e commerciali dell'azienda nel momento in cui fu erogata la somma di 14 miliardi e se è stato successivamente informato degli sviluppi negativi della situazione;

se corrisponde a verità la richiesta, da parte dell'azienda, di un ulteriore intervento finanziario al Ministero per un valore di 20 miliardi e se tale richiesta è stata supportata da un piano che dia reali garanzie di risanamento economico e di rilancio dell'azienda stessa.

(4-03821)

VECCHI. — *Ai Ministri della marina mercantile, dell'ambiente, dell'agricoltura e delle foreste e al Ministro senza portafoglio per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere se sono a conoscenza della grave situazione che si è determinata per i pescatori

di Goro (Ferrara), in conseguenza della distruzione della coltivazione annuale dei mitili, avvenuta nella laguna della sacca di Goro a seguito dello scarico in essa di elementi inquinanti, con un danno che supera i 600 milioni.

La ridotta pescosità dell'Adriatico e il periodico riversarsi nella zona di Goro di elementi inquinanti creano una preoccupante situazione sociale per la popolazione di questo attivissimo comune ove si trovano 600 pescatori e 100 lavoratori addetti alle attività di lavorazione del pesce, così come per il primo fatto le stesse conseguenze negative avvertono i numerosi pescatori di Porto Garibaldi recentemente, in modo ingiustificato, allontanati dal mare circostante Viareggio.

L'interrogante chiede pertanto ai Ministri in indirizzo quali misure intendano adottare per risarcire i pescatori di Goro dei danni subiti, appurare le cause dei fattori inquinanti per perseguire i responsabili e realizzare le opere indispensabili per eliminare ogni fonte di inquinamento, assicurare la libera pesca in tutti i mari nazionali, sostenere economicamente i pescatori quando non possono pescare.

(4-03822)

ORCIARI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Premesso:

che la stampa ha dato notizia che nelle Marche rimangono bloccate presso gli uffici provinciali dell'INPS 6.450 pratiche di pensione di invalidità civile concesse dalle prefetture, dopo gli accertamenti sanitari e su istanza presentata dagli interessati al compimento del 65° anno di età, per la loro trasformazione in pensioni sociali;

che tale blocco è motivato dal fatto che sono state poste sotto accusa le disposizioni amministrative sugli invalidi civili emanate dal Ministero dell'interno, dal Ministero della sanità e dalle regioni, sulle quali la procura della Repubblica di Rieti ha elevato rilievi di illegittimità, causando il fermo cautelativo da parte dell'INPS delle pratiche da liquidare,

si chiede di conoscere quali iniziative intendano intraprendere i Ministri interessati al fine di superare le difficoltà insorte a danno di tante persone anziane che da vari anni attendono la conclusione del lungo *iter* pensionistico.

(4-03823)