

SENATO DELLA REPUBBLICA

V LEGISLATURA

237^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

SABATO 20 DICEMBRE 1969

Presidenza del Vice Presidente GATTO,
indi del Vice Presidente VIGLIANESI
e del Presidente FANFANI

INDICE

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di determinazione . . . Pag. 12596

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 12595

Approvazione da parte di Commissioni permanenti 12595

Presentazione 12600

Trasmissione dalla Camera dei deputati e deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 12595

Votazione e approvazione:

« Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895),
(Approvato dalla Camera dei deputati):

ANDERLINI 12605

BONALDI 12609

CATELLANI 12608

* CIFARELLI 12615

COLLEONI 12613

DE MARSANICH 12617

FILIPPA 12600

LATTANZIO, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* Pag. 12596

* PIVA 12602

ZANNIER 12611

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 12649

Svolgimento:

ANDERLINI 12633, 12642

ANTONICELLI 12640

BISAGLIA, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri* . . . 12637

BLOISE 12646

* CIFARELLI 12641, 12647

PER LE FESTIVITA' NATALIZIE

PRESIDENTE 12648

BRUSASCA 12647

RUMOR, *Presidente del Consiglio dei ministri* 12648

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

Presidenza del Vice Presidente GATTO

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 9,50).

Si dia lettura del processo verbale.

A T T A G U I L E , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di disegno di legge trasmesso dalla Camera dei deputati e di deferimento a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

Deputati GIOMO; CATTANEO PETRINI Giannina, SIMONACCI. — « Interpretazione autentica dell'articolo 15 della legge 9 ottobre 1957, n. 976, concernente provvedimenti per la salvaguardia del carattere storico, monumentale e artistico della città e del territorio di Assisi nonchè per conseguenti opere di interesse igienico e turistico » (1023).

Tale disegno di legge è deferito in sede deliberante alla 5^a Commissione permanente (Finanze e tesoro), previo parere della 9^a Commissione.

Annunzio di presentazione di disegni di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

SEMA. — « Proroga di venti anni e modifiche alle disposizioni relative al fondo de-

stinato alle esigenze del territorio di Trieste » (1024);

DI BENEDETTO. — « Ammissione a concorsi di laureati in chimica industriale » (1025);

PIERACCINI, PERRINO, FERRONI, PINTO, DINDO, GATTO Simone, MENCHINELLI, CHIARIELLO, ORLANDI, FERMARIELLO, CAROLI, ARENA, VIGNOLA, VERONESI, PENNACCHIO, ALBANESE, DE MATTEIS, BERMANI, BARDI, CELIDONIO, CIPELLINI, CASTELLACCIO, MINNOCCI, CAVEZZALI, CATELLANI, GATTI CAPORASO Elena, ARNONE, ALBERTINI, ARCUDI e DE LEONI. — « Riordinamento e miglioramento delle prestazioni economiche dell'assicurazione contro la tubercolosi. Estensione dell'assicurazione obbligatoria contro la tubercolosi a tutti i lavoratori e loro familiari » (1026);

VERRASTRO, SCARDACCIONE, SCHIAVONE, MORLINO, RUSSO, VENANZI, MURMURA, COPPOLA, DE VITO, DEL NERO, ZACCARI, DE ZAN e SMURRA. — « Istituzione dell'Università in Basilicata » (1027).

Annunzio di approvazione di disegni di legge da parte di Commissioni permanenti

P R E S I D E N T E . Comunico che, nelle sedute di ieri, le Commissioni permanenti hanno approvato i seguenti disegni di legge:

2^a Commissione permanente (Giustizia e autorizzazioni a procedere):

« Rettifica della misura dell'indennità di servizio penitenziario spettante agli applicati coniugati e qualifiche corrispondenti dell'amministrazione degli istituti di prevenzione e di pena » (919);

3^a Commissione permanente (Affari esteri):

« Acquisto del terreno e costruzione della nuova sede delle scuole italiane in Addis Abeba » (948);

4ª Commissione permanente (Difesa):

« Trattamento economico del personale laureato, assunto per esigenze del Ministero della difesa ai sensi della legge 29 settembre 1962, n. 1483, per studi e ricerche nel campo dell'energia nucleare » (995);

Deputati ALESSI ed altri. — « Ulteriore proroga del termine previsto dall'articolo 8 della legge 31 marzo 1969, n. 93, istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta sugli eventi del giugno-luglio 1964 » (1010). *Con l'approvazione di detto disegno di legge resta assorbito il disegno di legge:* BARTOLOMEI ed altri. — « Ulteriore proroga del termine previsto dall'articolo 8 della legge 31 marzo 1969, n. 93, istitutiva della Commissione parlamentare d'inchiesta sugli eventi del giugno-luglio 1964 » (1001);

5ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Norme in materia di pagamento delle vincite al lotto » (954);

Deputato ALESI. — « Norme interpretative ed integrative dell'articolo 45 del testo di legge tributaria sulle successioni approvato con regio decreto 30 dicembre 1923, numero 3270, in materia di ammissione al passivo dei debiti per saldi passivi di conti correnti bancari » (955);

7ª Commissione permanente (Lavori pubblici, trasporti, poste e telecomunicazioni e marina mercantile):

« Revisione delle competenze accessorie del personale dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (930);

« Modificazioni alle disposizioni sulle competenze accessorie del personale dipendente dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni » (947);

9ª Commissione permanente (Industria, commercio interno ed estero, turismo):

« Sostegno per gli scambi intracomunitari dei carboni da coke e del coke destinati alla siderurgia della Comunità » (996);

10ª Commissione permanente (Lavoro, emigrazione, previdenza sociale):

TESAURO. — « Adeguamento delle pensioni degli avvocati e dei procuratori » (522-B).

Annunzio di determinazione della Corte dei conti

P R E S I D E N T E . Comunico che il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso la determinazione n. 976, adottata a norma dell'articolo 8 della legge 21 marzo 1958, n. 259, con la quale si formulano rilievi in ordine al trattamento di quiescenza, liquidazione e previdenza al Presidente del Comitato olimpico nazionale italiano (*Doc. XV-bis*, n. 5).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Votazione e approvazione del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (895) (Approvato dalla Camera dei deputati)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la votazione del disegno di legge: « Assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti », già approvato dalla Camera dei deputati.

Questo disegno di legge è stato già esaminato ed approvato articolo per articolo dalla Commissione competente in sede redigente.

L'Assemblea dovrà pertanto limitarsi alla votazione finale del disegno di legge con sole dichiarazioni di voto.

L A T T A N Z I O , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

L A T T A N Z I O , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.*

nato. Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero innanzitutto rivolgere un vivo, sentito ringraziamento al Presidente di questa Assemblea per aver voluto accogliere la preghiera del Governo oltre che della Commissione industria per un rapido, definitivo esame di questo importante disegno di legge. Consentendoci questo dibattito non solo si è dato un esplicito riconoscimento alla Commissione industria del Senato per l'opera solerte ed attenta che, ancora una volta, ha condotto per giungere, con responsabile sollecitudine, a tale conclusione ma si è consentito, più in particolare, che un decisivo atto di civiltà venisse oggi compiuto nell'interesse di tutto intero il nostro Paese.

Eguale sentito riconoscimento mi permette esprimere a tutta la Commissione industria del Senato, al suo presidente senatore Zannier, al relatore di questa legge senatore Dosi che, con la sua puntuale e vivace relazione, ha consentito che ogni aspetto di questo provvedimento potesse essere posto nella giusta luce sia per le soluzioni immediate da raggiungere, sia per quanto, in sede di regolamento e subito dopo la prima applicazione, ancora bisognerà fare per la migliore attuazione di una compiuta assicurazione obbligatoria del settore.

Mi sia consentito infine — al termine di questo lungo ed appassionato dibattito — ricordare, insieme al paziente e penetrante contributo fornito dall'altro ramo del Parlamento, i suggerimenti a suo tempo dati dal Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, al cui esame il Governo ritenne di sottoporre la prima stesura del provvedimento, nonchè quanto illustri uomini di Stato, esperti giuristi e tecnici di riconosciuta fama hanno saputo compiere per mettere a punto un tanto complesso ed interessante testo legislativo.

Anche se infatti l'Italia non è il primo Paese ad adottare i principi contenuti in questa legge, non è da dimenticare che, sia per gli aspetti innovativi — sul piano giuridico e tecnico — sia per le obiettive difficoltà applicative, questa materia si presenta ancora oggi oggetto di ripensamenti, di approfondimenti e di studi di cui si è fatta giustamente carico la stessa Commissione industria del

Senato che, approvando all'unanimità un preciso ordine del giorno conclusivo, ha impegnato il Governo non solo a tener presenti alcuni aspetti particolari del problema che saranno precisati nella stesura del regolamento ma, soprattutto, a proseguire gli studi per un ulteriore miglioramento dello stesso testo legislativo.

Al di là, comunque, di tali aspetti particolari anche se tutt'altro che secondari non sono da perdere di vista gli importanti, fondamentali traguardi che con l'approvazione di questa legge si consente di far conseguire al nostro Paese. Credo sia infatti un motivo di soddisfazione per tutti concludere questa sessione di lavori parlamentari con una legge che consente di garantire, in ogni caso, alle vittime della circolazione stradale un equo indennizzo economico dei danni sofferti.

Considerato infatti il crescente, elevato numero dei sinistri stradali — che, purtroppo, lo stesso sempre maggiore impiego dei mezzi meccanici rende in un certo senso ineluttabile — era naturale e doveroso che si dovesse garantire il cittadino di ogni ceto sociale dalle dannose conseguenze che, a volte, perfino il progresso con i suoi fenomeni di meccanizzazione può comportare.

Accanto a questo fine primario non è chi non veda però che il legislatore, col documento che si sottopone per l'approvazione, ha inteso anche apportare alcuni interessanti elementi, anche di sostanziale innovazione, per la migliore tutela del danneggiato. Intendo riferirmi in particolare a quanto previsto con la introduzione nel nostro sistema giuridico dell'azione diretta del danneggiato nei riguardi dell'assicuratore ed alla possibilità data al giudice civile e penale di conferire, fin dall'inizio del procedimento, un adeguato acconto sul risarcimento dovuto.

Né è da sottovalutare anche la più organica disciplina contrattuale che, con il provvedimento in esame, si consegue agli effetti di quella protezione patrimoniale dell'assicurato che caratterizza, per le sue origini, questa forma assicurativa.

In questo necessariamente sintetico intervento non posso però non sottolineare l'altro aspetto profondamente umano della leg-

ge cui si è giustamente fatto ricorso per indennizzare le vittime, con l'istituzione di un Fondo di garanzia per quei casi che non sono riconducibili, per le loro particolari caratteristiche, nella sfera della tutela assicurativa. Intendo riferirmi alle vittime di autoveicoli rimasti sconosciuti o non assicurati, ed infine di assicurati con società che dovessero divenire insolventi.

A quest'ultimo riguardo, sarà indubbiamente accolta con soddisfazione dalla pubblica opinione quella norma transitoria del provvedimento che introduce subito tale assistenza anche per il ben noto caso di liquidazione già in atto; i danneggiati da quel dissesto di compagnia di assicurazioni, che ha avuto qualche anno fa le note ripercussioni, potranno infatti ben presto beneficiarne, venendosi così a sanare una grave situazione di disagio più volte nel passato esaminata, in tutti i suoi aspetti, dai due rami del Parlamento.

Ma tutto il provvedimento che interessa fin troppo direttamente la quasi totalità dei cittadini — e da qui il suo alto valore sociale che confluisce appunto nella obbligatorietà della garanzia — esige il massimo impegno del settore assicurativo privato, cui, con l'intervento integrativo dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, resta in definitiva affidata l'attuazione della legge, pur sotto una più penetrante, doverosa vigilanza dello Stato, che dovrà provvedervi, attraverso il Ministero dell'industria, con precise norme di controllo tecnico ed amministrativo.

Il primo di tali controlli riguarda l'approvazione delle tariffe dei premi nonchè l'obbligo dell'accettazione dei rischi degli assicurandi e quello della speciale cauzione da parte delle imprese.

Interessante è anche ai fini di un controllo effettivo l'aspetto innovativo riguardante la partecipazione delle stesse compagnie, attraverso un preordinato sistema di rilevazioni statistiche, all'autocontrollo dell'andamento tecnico-economico dell'intero ramo di responsabilità civile autoveicoli; il sistema previsto, attraverso la cessione ad un conto comune di una quota del 2 per cento di tutti i rischi, è sembrato infatti il sistema migliore ai fini non solo di una adeguata rilevazio-

ne statistica dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile autoveicoli, ma per un esame serio e penetrante, da parte del Ministero, delle tariffe presentate.

Ritengo a questo punto di dover anche ricordare che nella stesura del progetto ministeriale è stata tenuta sempre presente la convenzione di Strasburgo del 1959 a suo tempo sottoscritta dal nostro Paese in tale materia, nonchè le esperienze già fatte dagli altri Paesi ove da tempo vige tale obbligo assicurativo.

In tal senso è stato ritenuto efficace appoggiare l'assicurazione obbligatoria alle esistenti strutture delle imprese già in esercizio nel ramo, potendo l'interesse collettivo inerente alla nuova regolamentazione essere comunque salvaguardato dai criteri pubblici che la legge chiaramente precisa e che è impegno del Governo puntualmente rispettare ed applicare. La gestione privata o meglio mista (se si considerano anche gli importanti compiti attribuiti all'Istituto nazionale delle assicurazioni), è d'altronde — come più volte ricordato in Commissione — già largamente prevista in tale materia dal nostro ordinamento giuridico e contribuirà oltre che ad evitare conseguenze economiche negative alla vasta e complessa organizzazione assicurativa del nostro Paese anche a dare nuovo slancio ed impegno per una piena rispondenza delle compagnie al vasto settore degli utenti di questi come degli altri rami di assicurazione. È un atto di fiducia che oggi Parlamento e Governo fanno nei confronti delle compagnie private di assicurazione ed io son certo che esse si mosterranno all'altezza di tale nuovo impegno.

Ovviamente, insieme al disegno di legge, sono state prese in esame anche altre proposte generalmente fondate o sulla istituzione di un fondo di garanzia complementare dell'assicurazione libera, sulla base di un finanziamento con un'addizionale sui premi, o su una gestione pubblica dell'assicurazione obbligatoria, sulla base di un finanziamento con un'addizionale sui carburanti.

Nella scelta di un sistema di esercizio che si veniva così a prospettare, sono stati considerati anche aspetti tecnici e pratici come l'insufficienza, a suo tempo risultata in altri

Paesi, del solo fondo di garanzia e le difficoltà di un collegamento al consumo dei carburanti, d'altra parte nemmeno adeguato — come è stato più volte dimostrato — a realizzare quella equa distribuzione di oneri che era certo nelle intenzioni dei proponenti.

Ogni cura, in vista delle esigenze indefettibili di sicurezza e di economicità del servizio, è stata così posta dal legislatore, affinché il passaggio dalle assicurazioni in forma libera a quella obbligatoria si attuasse con la massima semplicità e snellezza ed i relativi tempi tecnici di attuazione fossero stabiliti in modo che, alla data di decorrenza dell'obbligo assicurativo, il sistema previsto fosse, sollecitamente, in grado di funzionare nella maniera più confacente all'importanza del servizio.

A tal proposito, desidero ancora aggiungere una parola sul problema dell'entità dei premi a seguito dell'introduzione dell'obbligo assicurativo e precisare subito che allo stato attuale non ci è possibile fare, responsabilmente, delle previsioni attendibili, anche perchè i termini di confronto non sono del tutto omogenei e l'attuale situazione del mercato risulta caratterizzata da un'accesa spinta concorrenziale. Non vi sono ancora cioè elementi sicuri — quali potranno risultare soltanto da una prima fase sperimentale — per valutare obiettivamente le conseguenze e dell'aumento del numero degli assicurati e, nel contempo, dell'aumento del numero dei sinistri da risarcire; e ciò anche perchè le garanzie previste dal provvedimento sono maggiori di quelle generalmente ora attuate con l'assicurazione volontaria; fra l'altro non è da sottovalutare che l'importo dei massimali risulta superiore — per effetto di un emendamento della Camera dei deputati — a quello medio corrente. Comunque desidero assicurare il Senato della Repubblica che il costante controllo delle tariffe, affidato al Ministero dell'industria, si varrà, nel modo più scrupoloso, delle analitiche rilevazioni statistiche elaborate dall'Istituto nazionale assicurazioni e — ci auguriamo — della stessa collaborazione degli assicurati; si potrà consentire in tal modo che il livello dei premi sia rigorosamente adeguato alle effettive e sole esigenze economiche e tecniche dell'assicurazione.

L'approfondita ed intensa disamina del provvedimento — sia sul piano generale che su quello particolare dell'esame dei vari articoli — ha comunque suscitato, in ordine alla sua novità e complessità, auspici di miglioramenti che il Governo si impegna fin d'ora a prendere in attento esame già in sede di predisposizione del regolamento di attuazione ed in prosieguo, alla luce dell'esperienza applicativa delle norme, nel quadro generale di maturazione delle varie questioni poste.

Signor Presidente, onorevoli senatori, con l'accoglimento del disegno di legge, anche il nostro Paese, così come è nelle generali aspettative, potrà essere annoverato fra tutti gli altri Paesi europei che già possono far conto su analoga regolamentazione e che attendono il nostro allineamento anche per facilitare — sul piano dei rapporti internazionali — l'ulteriore sviluppo delle moderne correnti turistiche che trovano nel mezzo motorizzato un così idoneo strumento di sviluppo dei traffici, dei contatti umani e della conoscenza fra i popoli.

Si tratta, in complesso, di una legge molto positiva e il cui scopo sociale (ciò è dimostrato dal largo interesse dell'opinione pubblica e della stampa, alla quale va, in particolare, il ringraziamento del Governo e mio personale per l'interesse lungamente mostrato) è ormai acquisito alla coscienza del nostro Paese.

Anche per questo motivo, desidero confermare il massimo impegno del Governo per l'attuazione del provvedimento; io sono certo, infatti, di poter contare sulla tradizionale preziosa esperienza delle nostre imprese assicuratrici nonchè sulla loro ben nota efficienza organizzativa, che, non dimentichiamolo, è stata già messa alla prova, specialmente in quest'ultimo decennio di eccezionale sviluppo della motorizzazione.

Non vi è dubbio, comunque, che la pienezza degli scopi sarà di certo meglio raggiunta mediante l'accresciuta consapevole disciplina nonchè lo spirito di collaborazione di tutti gli utenti della strada; è a questi che il Governo, nella sua responsabilità, sente di dover fare appello per la progressiva riduzione degli incidenti che può attuarsi solo in una più completa e generale osservanza delle norme che disciplinano la circolazione stra-

dale e nel più sacro rispetto della vita e dell'incolumità degli altri e di quella propria.

Presentazione di disegni di legge

R U S S O , *Ministro senza portafoglio*.
Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

R U S S O , *Ministro senza portafoglio*.
A nome del Ministro delle finanze, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1969, n. 947, concernente l'organizzazione comune dei mercati nei settori dello zucchero, delle piante vive e dei prodotti della floricoltura, del latte e dei prodotti lattiero-caseari, delle carni bovine e dei prodotti trasformati a base di ortofruticoli; l'organizzazione comune dei mercati per taluni prodotti elencati nell'allegato secondo del Trattato istitutivo della Comunità economica europea; il regime di scambi applicabile a talune merci risultanti dalla trasformazione dei prodotti agricoli » (1030).

A nome del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1969, n. 945, recante modifica del decreto del Presidente della Repubblica 28 luglio 1967, n. 757, relativo alla sospensione della regolamentazione della vendita a rate » (1028).

A nome del Ministro del tesoro, ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 19 dicembre 1969, n. 946, concernente corresponsione della tredicesima mensilità ai pensionati ordinari dello Stato e dell'indennità speciale annua ai pensionati di guerra, per l'anno 1969 » (1029).

P R E S I D E N T E . Do atto all'onorevole Russo, Ministro senza portafoglio, della presentazione dei predetti disegni di legge.

Ripresa della discussione

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Filippa. Ne ha facoltà.

F I L I P P A . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, nel dichiarare il voto contrario a questa legge da parte del Gruppo del Partito socialista di unità proletaria, non posso esimermi dal fare alcune dichiarazioni anche se di carattere molto generale e molto brevemente; alcune considerazioni circa il significato di questo provvedimento, i suoi contenuti e le implicazioni che lo stesso provvedimento comporta. Dirò subito che la necessità e l'urgenza di garantire *ope legis* alle vittime di incidenti stradali un adeguato risarcimento è per noi, da molto tempo, un principio fuori discussione, non solo per gli impegni che l'onorevole Sottosegretario ha voluto ricordare e che il nostro Paese si è assunto (come la convenzione di Stasburgo del 1959) e non solo perchè il nostro Paese, che è uno dei principali produttori di autoveicoli a motore, con questo provvedimento si allinea, seppure con ritardo, con i principali Paesi europei, ma soprattutto perchè il principio dell'assicurazione obbligatoria del risarcimento delle vittime della circolazione stradale è diventato oramai un grande problema umano e sociale. Mentre è ovvio che un atto come questo, che è un atto di giustizia, non esclude e non chiude il discorso su altre importanti questioni che stanno a monte di questo provvedimento, di questo atto di giustizia, il Parlamento e il Governo italiani non possono, secondo noi, assumere un atteggiamento di carattere trionfalistico perchè arrivano oggi a questa decisione.

La giustizia per le vittime della strada non esclude la discussione e il discorso sulle pesanti responsabilità di politica economica e sulle pesanti responsabilità di una azione di prevenzione ancora inadeguata ad evita-

re, almeno nei limiti del possibile, gli incidenti della strada.

L'attuale ritmo di incremento della motorizzazione privata ha poi delle sue matrici ben precise: ha una sua matrice nella inadeguatezza della politica del trasporto pubblico e del trasporto collettivo; ed ha una sua matrice nelle scelte di localizzazione delle iniziative industriali, scelte che, nel nostro Paese, vengono fatte sempre sotto la spinta del profitto privato, avallate continuamente dalla maggioranza e dal Governo, e che creano, con carattere di continuità, uno sviluppo disarmonico delle nostre collettività urbane, uno squilibrio accentuato del rapporto tra luogo di lavoro e luogo di residenza, finendo col realizzare in definitiva una particolare gerarchia dei consumi.

Nessun trionfalismo è dunque possibile a questo livello, anche se giungiamo oggi a questo provvedimento di equità. Noi, nell'aderire alla necessità e alla urgenza di questo atto di giustizia umana e sociale, non possiamo non rilevare, nello stesso momento in cui aderiamo a questo principio, le pesanti responsabilità di una classe politica dirigente del tutto in ritardo ed ancora inadeguata alle responsabilità di direzione di una società in continuo mutamento.

La stessa nostra adesione a questo principio della obbligatorietà dell'assicurazione non significa cioè adesione a questa legge che il Senato si appresta a votare. Il primo e più importante nostro motivo di dissenso è dato dalla scelta di fondo che Governo e maggioranza hanno fatto ancora una volta con caratteri tipicamente privatistici, ancora una volta adeguandosi, anche con questo provvedimento, alla ideologia del profitto imperante.

Quello che oggi a noi interessa mettere in evidenza è che la soluzione propostaci, in base alla quale l'obbligo del contratto di assicurazione deve realizzarsi mediante le imprese assicurative private, è in evidente contraddizione, secondo noi, con l'obbligo stesso delle assicurazioni, non solo sotto il profilo giuridico costituzionale ma soprattutto sotto il profilo economico e sociale.

Noi sosteniamo che lo Stato, ancora una volta in questo caso, abdica ai suoi doveri verso la collettività, mutando con una deci-

sione diretta del Parlamento, il già precario rapporto di potere esistente tra collettività e profitto privato, a favore di quest'ultimo; finalità, questa, conseguita, come sempre, da un complesso di norme caratterizzate dall'assenza di adeguati controlli e di adeguate garanzie.

L'osservazione che la maggioranza ci ha posto, in sede di discussione in Commissione, e che è stata richiamata qui un momento fa dal Sottosegretario, è una osservazione che noi definiamo assai strana, in quanto, in sostanza, essa oppone la efficienza e la capacità delle imprese private di assicurazione all'inefficienza e alla incapacità di troppi organi dello Stato. Questa osservazione è soprattutto strana in quanto viene proprio da voi, classe politica dirigente, direttamente responsabile, quindi, della gestione delle organizzazioni e degli strumenti statuali. È strana, inoltre, perché coglie i problemi e le questioni in termini statici e non dinamici: cioè non crede minimamente alle energie vive che si sviluppano nel Paese, alle enormi capacità di autogoverno e di autogestione che emergono dalla vita del nostro Paese.

Noi siamo i primi a condurre una severa critica e a dare un giudizio del tutto negativo sulla conduzione degli strumenti della collettività; e, quando proponiamo l'assunzione di nuove e più importanti responsabilità da parte dello Stato, da parte della collettività, noi portiamo avanti, nello stesso tempo, una battaglia per democratizzare questi strumenti e per svincolarli dalla loro subordinazione agli interessi privati.

A questa prima e più importante obiezione di fondo vogliamo aggiungere anche una critica all'articolato della legge, molto breve e molto schematica. Tale critica riguarda soprattutto il problema della mancata estensione dell'assicurazione ai terzi trasportati e riguarda l'esigenza, che noi riteniamo insopprimibile, di forme di controllo sull'attività delle compagnie di assicurazione in cui gli utenti non solo siano rappresentati, ma siano protagonisti delle scelte, soprattutto per quanto si riferisce alla fissazione delle tariffe.

La nostra critica riguarda inoltre il famoso articolo 21 ed il problema della estensione dell'assicurazione ai ciclomotori. Si trat-

ta, in sostanza, di critiche che sono contenute nell'ordine del giorno da noi firmato che è stato approvato all'unanimità dalla Commissione industria, e che entra a far parte, pertanto, delle decisioni definitive relative a questa legge. Al di là delle assicurazioni del Governo, riteniamo che tale ordine del giorno debba comportare un impegno a ridiscutere e a verificare l'attuazione della legge, a partire, come ha detto l'onorevole Sottosegretario, dal regolamento, per arrivare fino ad un miglioramento dello stesso testo legislativo che il Senato si appresta ora a votare.

Per concludere, diamo la nostra piena adesione al principio informatore della legge, cioè al principio dell'obbligatorietà dell'assicurazione e della tutela degli interessi dei cittadini vittime della circolazione stradale; ma esprimiamo una severa critica ed una netta opposizione all'affidamento di questa importante azione di giustizia ad enti ed associazioni private sui quali non esiste la necessaria garanzia di controllo. Infine esprimiamo speranza nella volontà del Governo e fiducia nella volontà del Parlamento di riprendere al più presto la discussione dei numerosi problemi che la decisione che ci apprestiamo a prendere oggi lascia purtroppo ancora aperti.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Piva. Ne ha facoltà.

* **P I V A .** Signor Presidente, egregi colleghi, dopo una lunga gestazione è arrivato alla definitiva approvazione in quest'Aula il disegno di legge per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti. La necessità di una tale misura legislativa è venuta via via maturandosi nella coscienza civile del Paese. Lo sviluppo della motorizzazione, l'intensificarsi del traffico turistico, l'aumento del rischio nella circolazione sulle strade, il sempre più elevato numero di sinistri (3.103.100 denunciati dalle compagnie di assicurazioni nel solo 1968), il numero crescente di incidenti causati da utenti non assicurati o che sfuggono alla responsabilità del sinistro hanno reso sem-

pre più pressente non solo l'esigenza di più adeguate misure per una maggiore disciplina della circolazione, ma anche la necessità di una misura legislativa atta a garantire una maggiore tutela per tutti coloro che circolano sulle strade.

Anche il nostro Gruppo ha piena consapevolezza della necessità di adottare un provvedimento legislativo per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti. Sul principio quindi non esiste dissenso con il Governo e con i colleghi della maggioranza; il nostro dissenso con il Governo e con i colleghi della maggioranza è sull'impostazione e sui limiti del provvedimento governativo che è alla definitiva approvazione in quest'Aula. Impostazione e limiti gravi, tali da deludere le attese del Paese, e non potrebbe essere diversamente se si pensa che il Paese si attendeva, come è emerso dall'ampio dibattito che si è svolto attorno al principio dell'assicurazione obbligatoria, un provvedimento legislativo che affrontasse almeno i più rilevanti problemi che si sono presentati con lo sviluppo della motorizzazione.

Se si riteneva difficile affrontare il problema, ormai di attualità, di una nuova normativa della responsabilità civile, con particolare riguardo alla possibilità di stabilirne il fondamento su principi diversi da quello della colpa — come ci ha ricordato il relatore — si pensava che un provvedimento per l'assicurazione obbligatoria dovesse coprire almeno tutta l'area del rischio per chi circola sulle strade pubbliche e private del nostro Paese; si riteneva che senz'altro si dovessero migliorare le condizioni dell'assicurato e del danneggiato con un sistema assicurativo sottratto alla speculazione privata e del quale gli assicurati, attraverso loro rappresentanti, potessero essere parte dirigente.

Invece il provvedimento governativo che è alla nostra approvazione è fortemente lacunoso rispetto a tutto questo: da esso sono escluse le cosiddette aree private che hanno raggiunto ormai ampie dimensioni (si pensi ai recinti delle grandi unità produttive, ai cantieri, alle grandi zone di ur-

banizzazione turistica nelle quali si svolge un intenso traffico); sono rimasti esclusi i ciclomotori e le macchine agricole, un'area di rischio nella quale si possono contare circa il 30 per cento dei sinistri.

In uno stralcio di una circolare ministeriale inviata all'ANIA nell'ottobre del 1967 si legge: « Dall'esame dei dati statistici degli incidenti mortali verificatisi nel periodo dal 27 luglio al 31 agosto 1967 — compreso quindi il periodo di maggiore controllo da parte degli organi di polizia — comparati tra il 1966 e il 1967 emerge, tra gli altri, un dato particolarmente drammatico. Gli utenti minori, ciclisti, ciclomotoristi e motociclisti, sono stati protagonisti essi soli del 42 per cento degli incidenti mortali ».

È stato rinviato al 1° gennaio 1972 l'obbligo per l'assicurazione dei veicoli dello Stato e non si è voluto affrontare lo scottante problema dei trasportati, uno tra i più drammatici della moderna motorizzazione.

Le cronache ci danno, quasi tutti i giorni, notizia di incidenti automobilistici nei quali si legge che, oltre al conducente, sono rimasti coinvolti familiari ed amici.

Per una parte di queste esclusioni si è detto: non si tratta di questioni di principio ma di preoccupazioni di ordine economico e sociale. È vero, ma bisogna anche dire subito che è il sistema assicurativo scelto da questo provvedimento che ha reso di più difficile soluzione questi problemi. E non poteva essere diversamente. Per affrontare i diversi problemi che si sono venuti facendo sempre più acuti con lo sviluppo della motorizzazione non si può stabilire di rendere obbligatoria l'assicurazione ed affidarne poi la gestione alle società private di assicurazione. A parte i fondati dubbi sulla costituzionalità di una tale disposizione che assegna la gestione del gettito di una specie di imposta che assicurerà un'entrata di circa 700 miliardi ogni anno a compagnie private aventi come finalità il massimo rendimento del denaro amministrato e quindi il rischio dell'impresa, si fa presto a capire come la soluzione di tali problemi diventi sempre più difficile. Certo diventa di più difficile soluzione il problema dell'assicurazione dei ciclomotori e delle macchine agricole poichè,

dovendosi applicare delle tariffe molto basse, non c'è convenienza per le compagnie private ad assicurarli.

Ma queste non sono le sole difficoltà. La stessa cosa si ripete anche per il cosiddetto fondo di garanzia. Una delle massime aspirazioni degli utenti, dati gli aumentati rischi, era appunto quella di poter essere indennizzati anche nel caso che chi arreca il danno sfugga alla responsabilità del sinistro. Ora, il provvedimento al nostro esame prevede sì il fondo di garanzia, ma per cautelare le compagnie di assicurazione prevede limitazioni tali da renderlo pressochè inoperante. Infatti è escluso il danneggiato che abbia avuto un'infermità temporanea inferiore a 90 giorni o un'invalidità permanente inferiore al 20 per cento o un danno alle cose per un valore inferiore a 100 mila lire. In questo modo, stando alle rilevazioni statistiche, si esclude circa l'80 per cento dei colpiti da questo genere di sinistri; tutto questo mentre gli assicurati, quando andranno a rinnovare le loro polizze di assicurazione, si dice anche per contributo di solidarietà, si vedranno aumentati i premi del 10-15 per cento. E lo Stato a questo titolo concorrerà con circa 23 miliardi concedendo una riduzione dell'imposta sui premi.

Se a questi rilievi critici, egregi colleghi, si aggiunge quello relativo al fatto che l'articolo 22 del provvedimento in esame prevede che l'azione per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli e dei natanti per i quali vi è l'obbligo di assicurazione può essere proposta solo dopo che siano decorsi 60 giorni da quello in cui il danneggiato abbia richiesto il risarcimento del danno a mezzo di lettera raccomandata all'assicuratore o all'impresa designata a surrogarsi nel risarcimento del danno a mezzo del fondo di garanzia, lasciando quindi per 60 giorni il danneggiato nelle mani dell'assicurazione, esposto a tutti gli espedienti che chi è stato danneggiato ben conosce, si possono capire le ragioni della nostra opposizione a questo provvedimento.

Ho detto all'inizio di questo mio intervento che anche il nostro Gruppo è d'accordo con il principio dell'assicurazione ob-

bligatoria; ma, secondo noi, altri erano i criteri che si dovevano seguire. Come risulta dalla proposta di legge dei colleghi Amasio e Assante, presentata nell'altro ramo del Parlamento, e dagli emendamenti che nel corso della discussione in Commissione abbiamo presentato, se non si voleva fare dell'assicurazione obbligatoria un'altra occasione per incoraggiare la speculazione delle compagnie private, rafforzando il loro potere nelle scelte di politica economica del Paese (essendo libere di decidere l'impiego ogni anno in Italia e all'estero di circa 700 miliardi di denaro fresco) bisognava istituire una sezione speciale presso l'INA per una gestione democratica, cioè con la partecipazione all'amministrazione delle rappresentanze degli utenti della RCA.

Il finanziamento e il risarcimento dei danni si sarebbero potuti ricavare da un prelievo sull'imposta sulla benzina; il documento comprovante l'assicurazione avrebbe potuto essere rilasciato unitamente al bollo di circolazione. Si sarebbe avuto in questo modo, come le rilevazioni statistiche hanno dimostrato, non solo un sistema più equo nel prelievo del tributo dagli utenti, ma anche un risparmio e non un aumento rispetto ai premi che si dovranno corrispondere. Inoltre, essendo un'unica compagnia incaricata del risarcimento dei danni, al risparmio si sarebbe aggiunta una notevole riduzione dei costi di gestione e questo sistema sarebbe stato più rispondente alle necessarie garanzie pubbliche che l'obbligo assicurativo crea.

I migliorati ma ancora inadeguati sistemi di controllo che il provvedimento prevede non possono escludere che, pur pagandosi l'assicurazione obbligatoria, il danneggiato sia indennizzato a condizioni inferiori all'importo previsto dai massimali dell'assicurazione del responsabile del danno. Infatti se una società di assicurazione, nonostante i controlli, si viene a trovare in stato di liquidazione coatta, eventualità da non scartare, anche perchè la determinazione delle tariffe è lasciata alla società e quindi, come è avvenuto per la Mediterranea, si può dar adito ad operazioni speculative di estremo rischio, i danneggiati deb-

bono accontentarsi di avere quanto prevede per loro il fondo di garanzia. Dati gli attuali limiti del fondo di garanzia può quindi aver- si anche il caso di colui che viene chiamato a pagare obbligatoriamente l'assicurazione, ma in caso di danno non riceva niente.

Come ho dimostrato, con questo provvedimento l'obbligo di pagare è certo, ma il diritto al risarcimento in più di un caso non è solo incerto, ma non esiste addirittura. Con la nostra proposta di legge, coi nostri emendamenti non abbiamo solo teso a dare una risposta adeguata ai diversi problemi che si sono venuti ponendo con lo sviluppo della motorizzazione; abbiamo teso anche a migliorare rispettivamente le condizioni dell'assicurato e del danneggiato, rendendo certo il dovere di essere assicurati, ma anche il diritto di essere risarciti.

Anche da parte della maggioranza e dei rappresentanti del Governo si è riconosciuto che le nostre raccomandazioni e i nostri emendamenti erano fondati ed obiettivi. Con qualche esponente della maggioranza, per la verità senza alcun successo, abbiamo anche votato assieme diversi emendamenti. Va anche detto che non senza un certo disagio diversi colleghi della maggioranza hanno portato avanti questo provvedimento: ne è testimonianza l'ordine del giorno, da noi sollecitato e approvato a conclusione dei lavori da tutta la Commissione, ordine del giorno col quale si impegna il Governo: « a condurre studi ed accertamenti che consentano di pervenire all'estensione dell'assicurazione obbligatoria alle macchine agricole; a promuovere la targatura dei ciclomotori onde rendere possibile l'estensione agli stessi dell'assicurazione obbligatoria, studiando una soluzione anche di natura mutualistica che consenta un alleggerimento delle misure dei premi; a regolamentare in modo idoneo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria ai natanti in modo da renderne possibile l'identificazione e il controllo; per quanto concerne gli automezzi ed i natanti dello Stato, a concedere la preferenza, a parità di condizioni, all'INA; a condurre studi ed accertamenti relativi ai terzi trasportati onde estendere nei loro confronti l'assicurazione obbligatoria e co-

si completare la copertura di tutti i rischi della circolazione; a promuovere in sede di regolamento la costituzione di una commissione nella quale siano rappresentati gli utenti e che possa collaborare all'esame delle tariffe; a condurre nel corso di attuazione della presente legge studi ed accertamenti al fine di ridurre i limiti di cui all'articolo 21; a promuovere lo svolgimento, da parte delle compagnie di assicurazione, di un'azione preventiva contro gli incidenti della strada, azione da stabilire di intesa fra il Ministero dell'industria, il Ministero dei trasporti ed il Ministero dei lavori pubblici ».

Egregi colleghi, non sottovalutiamo l'importanza di quest'ordine del giorno, ma ciò nonostante non può essere meno aspra la nostra critica per l'impostazione e per i limiti di un provvedimento che il Governo e la maggioranza, con la solita tecnica dei provvedimenti parziali da completare cammin facendo, hanno portato avanti deludendo le attese del Paese. Anche questo è un modo per approfondire il distacco fra il Parlamento e il Paese, per creare sfiducia nelle istituzioni facendo il gioco di coloro che continuano l'opera sistematica di denigrazione dei fondamentali valori della democrazia.

Bisogna farla finita con i rappezzi, col pensare, come diceva il senatore Trabucchi, che le somme si aggiustano lungo il cammino. Il Paese ha bisogno di buone leggi corrispondenti alle esigenze di sviluppo. Non essendo questa una buona legge che soddisfa le esigenze della motorizzazione, il nostro Gruppo darà voto contrario alla sua approvazione. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Anderlini. Ne ha facoltà.

A N D E R L I N I . L'ultimo dato disponibile, signor Presidente, onorevoli senatori, per ciò che riguarda i morti da incidenti stradali è relativo al 1967: 11.000 morti. È probabile che il dato non abbia subito variazioni considerevoli per ciò che riguarda il 1968 e l'anno che sta per conclu-

dersi, tuttavia si tratta di un dato in ogni caso drammatico. se è vero che 11.000 morti l'anno significano più di un morto ogni ora sulle strade della nostra penisola. Non prendo in considerazione i dati relativi ai sinistri ed ai feriti, altrettanto drammatici del resto, perchè pare a me che il dato di più di un morto all'ora sulle strade italiane sia sufficiente a dare a tutti noi la sensazione della gravità del problema in esame. Diceva bene il senatore Filippa quando richiamava le responsabilità a monte di questa situazione; lo sviluppo vertiginoso dell'automobilismo privato nel nostro Paese in forza della presenza della più grande casa produttrice — ormai possiamo dirlo — di autoveicoli esistente in Europa, in forza di una certa politica stradale e soprattutto autostradale che abbiamo fatto in Italia, una politica di incentivazione dell'automobilismo privato che rischia di arrivare a limiti di autodistruzione e che è incapace di andare ancora avanti perchè crea a sè stessa le condizioni di impedimento per il suo ulteriore sviluppo. In questo quadro rientra il grosso tema dell'assicurazione obbligatoria perchè dei danni drammatici che la circolazione provoca nel nostro Paese una parte cospicua non è risarcita e l'Italia, contrariamente a quanto è avvenuto in quasi tutti i Paesi civili del mondo, non ha ancora dato corpo legislativo al principio dell'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli.

Chi vi parla ha avuto l'onore di presentare nell'altro ramo del Parlamento, nella precedente legislatura, un disegno di legge sull'argomento e mi duole di non aver potuto seguire da vicino in Commissione, come pure avrei desiderato, il testo al nostro esame. Comunque, a nome del mio Gruppo, vorrei dire che in linea di principio siamo sempre stati d'accordo sulla necessità di stabilire anche in Italia l'assicurazione obbligatoria per gli autoveicoli, ma vorrei che ci rendessimo conto di cosa significhi a questo punto, sul piano finanziario, fissare il principio dell'obbligatorietà dell'assicurazione. Forse i dati che abbiamo a disposizione non sono del tutto precisi, ma è molto probabile che stabilire l'obbligatorietà dell'assicurazione voglia dire creare per due milioni di cittadini l'ob-

bligo di stabilire un contratto assicurativo con una delle compagnie abilitate all'esercizio dell'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile. Se vogliamo quantificare quest'elemento, è molto probabile che dall'attuale giro di affari, che si presume sia dell'ordine di 500 miliardi annui, si arrivi a 700-800 miliardi annui.

Stabilendo l'obbligo dell'assicurazione, noi creiamo un mercato forzoso dell'assicurazione obbligatoria. La soluzione più logica a questo punto poteva anche essere quella sostenuta dal Gruppo comunista nella passata legislatura alla Camera e ripresa oggi dal compagno Piva nel suo intervento, secondo la quale non si poteva fare a meno di dare luogo alla gestione pubblica di un mercato forzoso che noi avremmo creato perchè solo una gestione pubblica avrebbe potuto assicurare che i premi da stabilire all'interno di questo mercato forzoso fossero adeguati alla realtà dello stesso mercato forzoso che si sarebbe costituito. Tuttavia io personalmente, qualche volta anche in cortese polemica con i colleghi comunisti, ho detto che probabilmente si poteva anche fare a meno di una gestione interamente pubblica di questo settore, cioè di una specie di INAIL della strada, come qualcuno ha detto, e che si poteva anche fare a meno di affidare al solo Istituto nazionale delle assicurazioni il compito di seguire questo particolare settore e di occuparsi in maniera esclusiva della responsabilità civile autoveicoli e del mercato forzoso che andavamo a creare con l'obbligo dell'assicurazione. Ed avevo escogitato un sistema — e del resto non è che ci vogliano particolari competenze per arrivare ad escogitare sistemi di questo genere — che avrebbe dovuto consentire un controllo preciso del mercato forzoso che noi, statuendo l'obbligo, andavamo a creare.

Tutti i colleghi sanno che i premi di assicurazione sono costituiti essenzialmente da tre elementi: primo elemento è quello relativo alle tasse, elemento fisso, stabilito per legge, sul quale non si discute. Il secondo elemento del premio di assicurazione è il cosiddetto premio puro, cioè il risultato di un calcolo statistico; lo si fa per l'assi-

curazione vita. Lo si potrebbe fare benissimo per ciò che riguarda l'assicurazione sulla responsabilità civile. Il terzo elemento del premio è costituito dal cosiddetto premio di caricamento, cioè da quella percentuale che ogni compagnia assicuratrice, sia per le spese generali, sia per realizzare il suo provento d'impresa industriale, carica rispetto agli altri due elementi di cui parlavo poc'anzi. Ora, pur volendo lasciare il mercato forzoso nelle mani delle compagnie private, su un punto bisognava assolutamente venire in chiaro, che cioè per quanto riguarda i primi due elementi costitutivi del premio (quota tasse e quota premio puro) non poteva darsi luogo a tariffe differenziate e la tariffa doveva necessariamente essere unica, e che se le compagnie volevano farsi una concorrenza tra di loro l'unico elemento che restava a loro disposizione per fare questo era il premio di caricamento. Per arrivare a stabilire il livello del premio puro unico nazionale per ogni tipo di autoveicolo e per ogni regione assicurativa della penisola bisognava creare un fondo comune del 2 per cento — di cui si parla all'articolo 14 — presso l'INA ma con metodi, con sistemi, con strumentazioni ben diversi da quelli di cui molto genericamente si parla nell'articolo 14 perchè il fondo comune dell'articolo 14 è gestito dalle stesse compagnie di assicurazione. L'INA è solo una delle compagnie di assicurazione del gruppo e nessuno può darci la garanzia che i dati che affluiscono a questo fondo comune non siano alla fin fine non dico falsificati (perchè non voglio preventivamente accusare nessuno di falsificazione), ma aggiustati, presentati in maniera tale che essi non rispondano più alle esigenze fondamentali per le quali inizialmente il fondo era stato pensato, cioè quello di darci una serie di statistiche precise per cui fosse possibile ogni anno, o se volete ogni due anni, stabilire, attraverso un cursore, l'elemento fondamentale del premio puro da fissare per ogni tipo di autoveicolo e per ogni regione assicurativa, in maniera che questo cursore stabilisse un giusto equilibrio tra le entrate e le uscite delle compagnie di assicurazioni. Di questo e di nient'altro che di que-

sto doveva e poteva trattarsi. Il fondo gestito in comune dall'articolo 14 è senza controllo. Bisognava stabilire che il comitato che lo dirige, o che per lo meno presiede alla pubblicazione dei dati, doveva avere rappresentanti anche delle compagnie assicuratrici; ma per lo meno dovremmo metterci anche gli assicurati e, perchè no, le società costruttrici di autoveicoli che hanno pure loro interesse a che questi dati siano i più obiettivi e i più scientificamente seri possibile. Non starò a rilevare le altre incongruenze della legge; l'ha già fatto prima di me il senatore Piva; del resto, credo, l'aveva già fatto largamente in Commissione e sfogandosi anche con me nei corridoi del nostro Palazzo Madama l'ottimo senatore Trabucchi, soprattutto per ciò che riguarda l'articolo 21, in cui si stabilisce che il sinistro è risarcito, nel caso di investitore non conosciuto o non assicurato, solo per un'inabilità temporanea superiore a 90 giorni o per un'inabilità permanente superiore al 20 per cento (badate che perdere la mano sinistra è stare al di sotto del 20 per cento; non so se al 20 per cento ci si arrivi con perdita della mano destra), con il massimo di 15 milioni di lire per ogni persona sinistrata nel limite di 25 milioni per ogni sinistro.

Così gli altri 60 giorni di moratoria che si danno praticamente con l'articolo 24 alla compagnia di assicurazione, per cui l'assicurato praticamente è in balia di questi signori durante ben 60 giorni, sono un altro grosso strappo nel tessuto stesso della logica che pure presiede alla stesura di questo testo di legge.

L A T T A N Z I O, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Lei sa che questo è lo stesso sistema dell'INAIL e delle Ferrovie dello Stato.

A N D E R L I N I. Per quanto riguarda l'INAIL e le Ferrovie dello Stato ci troviamo di fronte a enti pubblici, nè è detto che quello che si fa per l'INAIL e per le ferrovie dello Stato sia cosa ottima, tanto ottima da doversi ripetere in una legge di questo genere. Del resto, se abbiamo abbandonato — e io stesso, per esempio, non l'ho

sostenuto a lungo — il concetto di un INAIL della strada o di una gestione puramente pubblicistica del settore è perchè anch'io avevo qualche preoccupazione che una gestione di questo tipo portasse ad una elefantiasi burocratica, a difficoltà del tipo di quelle che si trovano, appunto, nell'INAIL e nelle ferrovie dello Stato.

Se ci siamo rivolti al settore privato perchè esso ha maggiore snellezza e capacità di intervento (così per lo meno sostengono molti dei nostri colleghi) e poi diamo la moratoria di 60 giorni, facciamo proprio il contrario di quello che si pensava, partendo dal principio che il settore privato è più snello, più agile, più capace di intervenire, di risarcire il danno senza stare a complicare troppo le pratiche, come invece fanno di solito purtroppo in Italia (ma non è detto che necessariamente debba essere sempre così) gli enti di carattere pubblico.

Comunque, onorevoli colleghi, il mio Gruppo non voterà contro questo disegno di legge perchè l'ordine del giorno che alla fine i colleghi dell'opposizione di sinistra hanno strappato al Governo al momento conclusivo della discussione, anche se non voglio dire che dia sufficienti garanzie (perchè purtroppo gli ordini del giorno rischiano di lasciare spesso il tempo che trovano), ci servirà come elemento per tallonare il Governo, per seguirlo passo passo nella fase di attuazione della legge, per richiamarlo al rispetto dei punti che la 9^a Commissione ha fissato nell'ordine del giorno di cui stiamo parlando (sono 8 punti), per seguire la sperimentazione, la messa in atto di questa legge in maniera ravvicinata, incalzante e critica, disposti come siamo a presentare al più presto, qualora se ne ravvisi l'occasione, un nuovo disegno di legge per rivedere quei punti dell'attuale legge che sono troppo scopertamente contrari all'interesse generale e che non rispondono alle effettive esigenze della situazione.

È con questo spirito che il Gruppo della sinistra indipendente si asterrà dalla votazione su questo disegno di legge.

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cattellani. Ne ha facoltà.

C A T E L L A N I . Onorevole signor Presidente, onorevole signor Sottosegretario e onorevoli colleghi, il disegno di legge che chiede oggi al Senato la sua definitiva approvazione ha dietro di sé un lungo periodo di gestazione sia in termini di formazione e maturazione, cioè di presa di coscienza della sua necessità e del suo significato, sia in termini di esame parlamentare.

Esso viene non soltanto a realizzare un preciso impegno internazionale del nostro Paese, che aveva firmato, sin dal 1959 a Strasburgo, la convenzione europea relativa alla assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di autoveicoli, ma viene soprattutto a colmare una lacuna della nostra legislazione sociale che, di fronte allo imponente fenomeno della motorizzazione e delle sue purtroppo inevitabili tragiche conseguenze, aveva da tempo reclamato un criterio oggettivo di garanzia per le vittime della circolazione.

È proprio a questo concetto di estrema importanza ed indifferibilità, entrato ormai nel novero dei parametri che contraddistinguono il grado di maturità e di civiltà di una Nazione, e che trova completa e concreta realizzazione con l'istituzione, presso l'INA, di un « fondo di garanzia per le vittime della strada » per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione di veicoli o natanti non identificati, o non coperti da assicurazione, o coperti da assicurazione presso una impresa che, al momento del sinistro, si trovi in stato di liquidazione coatta, che noi socialisti abbiamo sacrificato alcune serie riserve in ordine a scelte ed imperfezioni del provvedimento che pur avevamo manifestato nel corso del serrato dibattito avvenuto in seno alla 9^a Commissione permanente del Senato.

Ci è parso estremamente responsabile non ritardare ulteriormente l'entrata in vigore di questa legge, anche se la scelta fondamentale, quella cioè di incaricare le compagnie private di assicurazione della gestione finanziaria conseguente all'obbligo assicurativo, assolutamente non si attaglia alle nostre idee e prospettive in merito, soprattutto in presenza di un istituto come l'INA che avrebbe dovuto e potuto egregiamente assolvere al compito. Al limite, anche sotto il profilo costituzionale, l'impostazione non ci sembra

molto corretta, poichè di fronte ad un preciso obbligo legislativo, comportante l'erogazione di un tributo, l'interlocutore logico ci pare debba essere un organo dello Stato e non di natura privatistica.

Certo la creazione presso il Ministero dell'industria di una apposita direzione generale delle assicurazioni private, adeguatamente strutturata e fornita di ben altri poteri che non siano quelli meramente ispettivi, e pur limitati, dell'attuale Ispettorato delle assicurazioni, offre delle garanzie che non vorremmo pregiudizialmente sottovalutare.

Dalla sua incisività, dalla sua efficacia, dalla significatività dei dati che dovranno emergere dal conto consortile gestito dall'INA, e formato da una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti dalle imprese per l'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile, si potranno trarre validi elementi di giudizio sulla funzionalità ed equità operativa del provvedimento, che noi ci riserviamo, al momento opportuno, di prendere in considerazione.

Sugli altri punti che hanno formato oggetto della serrata disamina della Commissione, e che riguardano l'opportunità di addivenire all'estensione dell'assicurazione obbligatoria alle macchine agricole, ai ciclomotori, agli automezzi dello Stato — almeno per questi con preferenza all'INA — ed ai terzi trasportati, nonché sulla necessità di regolamentare in modo idoneo l'applicazione dell'assicurazione obbligatoria ai natanti, di ridurre gli assurdi limiti dell'articolo 21, di impegnare le società assicuratrici a svolgere una concreta ed efficace azione educativa e preventiva antinfortunistica e di realizzare una democratica rappresentanza degli utenti a livello decisionale, la 9^a Commissione del Senato ha saputo esprimere, all'unanimità, un ordine del giorno che impegna il Governo.

Ad una parte di queste osservazioni si potrà ovviare in sede di stesura del regolamento, che della legge fa parte integrante, sia pure nei limiti normativi che un regolamento non può travalicare.

Per gli altri resta e deve restare il vigilante impegno del legislatore che, varando questo provvedimento, non intende assolutamente di aver esaurito il proprio compito.

Con questo fermo proposito noi daremo voto favorevole al disegno di legge in discussione. (*Applausi dalla sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Bonaldi. Ne ha facoltà.

B O N A L D I . Nel sintetizzare l'atteggiamento del Gruppo liberale di fronte al presente disegno di legge, desidero rammentare che esso nasce dalla considerazione che i sempre frequenti incidenti stradali dovuti al crescente aumento della circolazione, l'aumento verificatosi in questi ultimi anni nella potenza media dei motori degli autoveicoli, l'esempio proveniente dagli altri maggiori Paesi europei dove l'assicurazione obbligatoria già esiste da tempo, l'estendersi della motorizzazione verso i ceti economicamente più deboli, la frequenza dei casi dolorosi di persone rese invalide che per la irresponsabilità e l'insolvenza del colpevole si vengono a trovare in situazioni difficili o addirittura disperate, l'impegno derivante all'Italia dalla firma apposta alla convenzione internazionale di Strasburgo del 20 dicembre 1959, hanno maturato nella coscienza nazionale il convincimento della necessità ormai improrogabile di stabilire per legge l'obbligo assicurativo per la responsabilità civile derivante dai danni cagionati dalla circolazione dei veicoli a motore. Come alternativa a tale obbligo assicurativo si sarebbe potuta scegliere la istituzione di un semplice fondo di garanzia che assolvesse al compito di risarcire i danni qualora il responsabile sia rimasto sconosciuto o non sia in grado di far fronte all'obbligo di risarcire i danni prodotti.

La difficoltà di giungere a rapide transazioni con il fondo da parte dei danneggiati e la stessa lettera dell'accordo di Strasburgo che ho citato prima ci hanno tuttavia convinti dell'opportunità di dare la preferenza al sistema base dell'assicurazione obbligatoria, il quale del resto — come è previsto dallo stesso progetto di legge governativo — può ben essere integrato con la istituzione di un fondo, per i casi che possano rimanere scoperti dalla tutela assicurativa.

È chiaro comunque che la nostra concezione dell'assicurazione obbligatoria è tale da escludere sia ogni posizione di monopolio che ogni statizzazione del settore. A questo proposito osserviamo che il sistema adottato dal disegno di legge in esame, seppure non rispondente completamente alle nostre concezioni, ci sembra tuttavia accettabile in quanto, affidando la gestione del servizio assicurativo alle imprese assicuratrici private e non discostandosi così dal sistema già in atto in tutti gli altri Paesi ad economia libera e previsto dalla stessa convenzione di Strasburgo, evita di introdurre pericolose innovazioni rispetto all'attuale ordinamento giuridico ed amministrativo e permette, in definitiva, di utilizzare l'efficiente organizzazione e la provata esperienza delle imprese private di assicurazione che attendono da tempo alla gestione del servizio assicurativo nello specifico settore.

Ciò non significa, peraltro, che da parte del Gruppo liberale si accetti integralmente ed incondizionatamente il disegno di legge presentato dal Governo, chè, anzi, non pochi sono i punti per i quali le soluzioni adottate dal predetto disegno di legge non convincono e che, a nostro avviso, avrebbero avuto necessità di più approfondito esame. Su questi punti il nostro Gruppo aveva presentato alla Camera dei deputati precisi emendamenti: se non abbiamo ripreso in questa sede tali emendamenti ciò abbiamo fatto responsabilmente per non ritardare l'approvazione del provvedimento che, come già abbiamo detto, giudichiamo sostanzialmente positivo soprattutto per le finalità che persegue. Nell'adottare questa linea di condotta abbiamo d'altra parte tenuto conto dell'impegno che il Governo, per dichiarazione dell'onorevole Lattanzio, ha esplicitamente assunto di tenere presenti tutte le critiche ed osservazioni sollevate nella discussione sia ai fini della stesura del regolamento di esecuzione, sia, per tutto quanto non possa formare oggetto di norma regolamentare, come punto di riferimento per l'elaborazione di disposizioni integrative da introdurre in futuro, dopo un primo periodo di sperimentazione della legge.

Limitandomi qui ad accennare solo ad alcuni dei punti di maggiore rilievo sui quali

il nostro Gruppo dissente dalle soluzioni proposte con il disegno di legge, ricorderò innanzi tutto le disposizioni relative alla formazione, all'approvazione ed all'applicazione delle condizioni generali di contratto e delle tariffe dei premi.

Tali disposizioni pongono in essere un sistema eccessivamente rigido e minacciano di annullare in pratica ogni margine per il gioco della concorrenza nel settore, a tutto vantaggio, in definitiva, delle grandi imprese e a tutto pregiudizio degli utenti del servizio assicurativo i quali, nella concorrenza tra le imprese, hanno sin qui trovato la migliore difesa contro il pericolo di dover sottostare al pagamento di premi elevati oltre il necessario. Per attenuare, almeno in parte, tali inconvenienti sarebbe stato utile, come da noi suggerito, di tener distinti ai fini dell'applicazione delle predette disposizioni i contratti di assicurazione rispondenti alle sole condizioni minime di legge (da redigersi secondo uno schema tipo) da quelli che prevedono garanzie più ampie, assoggettando alle disposizioni in questione solo i contratti della prima specie. Questa distinzione avrebbe potuto giovare agli effetti anche dell'applicazione di altre disposizioni (quali — ad esempio — quella dettata per disciplinare la sorte dell'assicurazione in caso di trasferimento del veicolo e quella relativa alla inopponibilità al danneggiato di particolari clausole e di eccezioni contrattuali) che restringono in modo ingiustificatamente eccessivo la libertà contrattuale delle parti.

Altro punto di dissenso che vorrei qui sottolineare è quello dell'affidamento all'Istituto nazionale delle assicurazioni del costituendo fondo di garanzia per le vittime della strada, che dovrà provvedere al risarcimento dei danni causati da sconosciuti, o da non assicurati, o da male assicurati. La soluzione adottata dal disegno di legge viene infatti ad attribuire una volta di più all'INA compiti che esulano dalle sue finalità istituzionali le quali, com'è noto, riguardano l'esercizio delle assicurazioni sulla vita, chiamando detto ente ad intervenire nel settore delle assicurazioni contro i danni. Più logico, tenuto anche conto del fatto che alla liquidazione dei danni a carico del fondo dovranno provvedere imprese private, sarebbe stato di affida-

re la gestione del fondo, come proposto dal Gruppo liberale, alla Unione italiana di riassicurazione, società di interesse pubblico alla quale partecipano sia l'INA che il settore privato e che ha per legge, tra l'altro, la specifica funzione di provvedere a compiti assicurativi di interesse collettivo.

Anche il sistema che con l'articolo 14, secondo comma, si è adottato per attuare la rilevazione dei dati statistici necessari al Ministero dell'industria ai fini di controllare la validità tecnica delle tariffe dei premi non ci sembra soddisfacente. Si è infatti posto in essere un sistema quanto mai macchinoso, e soprattutto oneroso, le cui conseguenze negative si rifletteranno indubbiamente sulla entità dei premi.

Il compito delle rilevazioni in questione poteva invece essere affidato allo stesso Ministero dell'industria che una volta potenziato nel personale e munito delle adeguate attrezzature avrebbe potuto svolgerlo senza eccessive difficoltà.

Altra disposizione che non ci convince, e della quale il nostro Gruppo aveva proposto la soppressione alla Camera dei deputati, è quella contenuta nel terzo comma dell'articolo 21 con la quale si attua in sostanza un ancoraggio del reddito del danneggiato alla denuncia fiscale, per cui sembrerebbe che si possano confondere criteri di responsabilità civile con criteri di responsabilità fiscale.

Vorrei infine esprimere la viva preoccupazione con cui da parte nostra si guarda alla radicale innovazione che si verrà ad introdurre nel nostro ordinamento con l'articolo 24 del disegno di legge, che attribuisce al giudice di primo grado, anche in sede istruttoria, la facoltà di concedere al danneggiato, sia pure sotto certi presupposti e con determinate cautele, una anticipazione sulla liquidazione definitiva del danno prima che siano accertati la responsabilità del conducente ed il diritto del danneggiato stesso al risarcimento. Come è stato esattamente rilevato dal CNEL la norma costituisce una grave deroga alle disposizioni dei codici di procedura civile e penale che prevedono la concessione di una provvisoria solo alla fine del giudizio, quando si è accertata la sussistenza del diritto in sede civile o è stata pronunciata sentenza di condanna penale e di

condanna generica al risarcimento in sede penale.

Ma ancora più che l'aspetto giuridico dell'innovazione ci preoccupano le conseguenze che in pratica avrà la sua applicazione: è infatti evidente che essa contribuirà ad aggravare sensibilmente le gestioni liquidatorie delle imprese, con l'ulteriore effetto di un maggior onere per gli utenti; d'altro canto è chiaro che, una volta concessa l'anticipazione, praticamente nulle saranno le possibilità di recupero della somma erogata in caso di assoluzione del preteso responsabile, dato che il presupposto del provvedimento è proprio lo stato di assoluta indigenza del danneggiato. In ogni caso, trattandosi di un onere sociale sarebbe stato preferibile addossarlo, eventualmente, al fondo di garanzia, e comunque la disposizione dovrebbe essere attentamente riesaminata, quanto meno per ridurre il limite di importo, eccessivamente elevato, fino al quale l'anticipazione può essere concessa.

Il fatto che ai nostri suggerimenti e dubbi, che abbiamo or ora ricordato, non sia stata prestata la dovuta attenzione, certo rende meno soddisfacente il presente provvedimento.

Ritenendo tuttavia che l'urgenza di varare il provvedimento stesso debba prevalere sull'opportunità di un suo perfezionamento e ritenendo che tale perfezionamento possa avvenire sia per quanto ne riguarda l'applicazione che le eventuali modifiche normative, in maniera forse più consapevole, dopo un primo rodaggio della legge, secondo l'impegno formalmente preso in questo senso dal Governo, esprimo, pur con tutte le riserve sopra illustrate, il voto favorevole mio e del Gruppo che rappresento sul disegno di legge in questione.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Zanier. Ne ha facoltà.

Z A N N I E R . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la legge che ci accingiamo ad approvare risponde ad esigenze non più differibili ed è tra quelle per le quali le pressioni e i consensi che ci

provengono dalla società non conoscono differenze di partito. Di ciò del resto si è avuto un riflesso assai significativo nella stessa Commissione industria e, come presidente di tale Commissione, sento il dovere di ringraziare, oltre al senatore Dosi per la pregevole relazione svolta, gli esponenti delle varie parti politiche di maggioranza e di opposizione, i quali hanno saputo responsabilmente superare, ferme restando le diverse valutazioni politiche sul provvedimento, le perplessità suscitate in loro da taluni aspetti del disegno di legge governativo, per consentirne intanto l'approvazione e rinviare a tempi successivi gli interventi migliorativi che pur si riteneva di apportare.

Non sappiamo infatti a quali rischi avremmo esposto il disegno di legge se, nella difficile situazione politica di oggi, lo avessimo rinviato nuovamente alla Camera. E tutti, pur consapevoli della necessità di perfezionarlo secondo le linee espresse in un ordine del giorno voluto dall'intera Commissione, abbiamo avvertito nondimeno come prioritaria l'esigenza di varare l'iniziativa e di dare così al Paese, a partire dall'inizio del nuovo anno, quella sicurezza e quella tranquillità che oggi mancano in occasione ed a causa dei sinistri stradali.

L'Italia ha progredito notevolmente in questi anni e la crescita vertiginosa della motorizzazione ha avuto un prezzo pesante: oltre 3 milioni di sinistri, più di 200 mila feriti, oltre 9.000 morti ogni anno. Occorrerà adottare misure sempre più adeguate per prevenire e ridurre gli incidenti così numerosi. Ma intanto è un dovere sociale e politico irrinunciabile quello di garantire in ogni caso alle vittime un adeguato risarcimento.

È qui la ragion d'essere della legge che istituisce l'assicurazione obbligatoria, che impone alle società assicuratrici di pagare il danno senza poter utilizzare nei confronti della vittima le eccezioni contrattuali opponibili all'assicurato, che, infine, dà vita a un fondo di solidarietà per coprire i danni provocati dai pirati della strada e comunque avvenuti in circostanze che non consentono di risalire al proprietario o al conducente del veicolo investitore.

Simili risultati bastano da soli a giustificare la legge, nella situazione che tutti cono-

sciamo, e ci consigliano di acquisirli intanto a favore della collettività, lasciando alla esperienza futura di dirci quali delle osservazioni sin qui emerse e formulate da parte della stessa maggioranza meritino, e in che modo, di essere fatte valere in futuro.

Devo dire comunque che nelle sue strutture di fondo la legge merita di essere condivisa e che non ritengo perciò accoglibile la opinione secondo cui all'assicurazione obbligatoria doveva provvedersi attraverso una struttura pubblica.

Una simile opinione non ha anzitutto il fondamento giuridico che pretende di avere, perchè non è affatto incostituzionale affidare a privati l'assicurazione obbligatoria. Questa, proprio perchè tale, diviene un servizio di pubblico interesse e le ragioni del pubblico sono sufficientemente tutelate attraverso i più ampi controlli esercitati sulle società dal Ministero dell'industria e mediante gli obblighi più onerosi imposti ad esse nello svolgimento stesso della loro attività.

Basti richiamare qui il principio che ho già citato e che è sancito dal secondo comma dell'articolo 18, secondo cui l'assicuratore non può far valere, nei confronti del sinistrato, le eccezioni contrattuali.

Per converso, utilizzare le società esistenti significa avvalersi di esperienze ormai solide, mantenere in sostanza il costo del servizio a livelli più bassi di quelli altrimenti necessari, consentire — nei limiti sia pur ridotti dalla presenza dei nuovi *standards* pubblicistici — una dinamica concorrenziale che in questo settore può essere senz'altro benefica.

Su queste basi, certo, sarà necessario seguire con la massima attenzione la prima applicazione della legge, nella quale — come ho detto — non tutto è perfetto. L'ordine del giorno della Commissione identifica i problemi sui quali le nostre perplessità non sono cancellate dal voto favorevole che stiamo per esprimere.

C'è anzitutto il problema degli autoveicoli dello Stato, per i quali la sicura solvibilità del proprietario non è certo garanzia di un sollecito risarcimento e noi sappiamo che la utilità di questo è in molti casi legata alla sua tempestiva erogazione. Studi ora il Governo gli accorgimenti più adeguati per adat-

tare le sue procedure contabili alle esigenze qui segnalate e concedere, per quanto riguarda gli automezzi ed i natanti dello Stato, la preferenza — a parità di condizioni — all'INA.

C'è poi il problema della estensione obbligatoria dell'assicurazione alle macchine agricole e c'è quello, di proporzioni ogni giorno più ampie, dei motocicli, per i quali peraltro basterà la sottoposizione all'obbligo della targa perchè scatti il meccanismo dell'assicurazione obbligatoria; infine occorre condurre studi ed accertamenti relativi ai terzi trasportati onde estendere, nei loro confronti, la assicurazione obbligatoria e così completare la copertura di tutti i rischi della circolazione.

Su questi temi il Governo è impegnato ad adottare le necessarie iniziative e l'apposita sottocommissione costituita in seno alla Commissione industria ha il compito di seguire la prima applicazione delle norme in discussione e la stesura del regolamento, al fine di assicurarne la massima aderenza alle indicazioni emerse in sede di dibattito e riportate nei punti principali dell'ordine del giorno approvato ad unanimità.

Ci sono altri aspetti sui quali forse dei ritocchi saranno necessari: non sappiamo come funzionerà e con quali conseguenze l'importante innovazione secondo cui il giudice potrà liquidare in via provvisoria sino ai 4/5 del danno presunto. Non sappiamo se siamo stati troppo o poco cauti nell'accogliere il termine di 60 giorni dalla denuncia del sinistro prima di far intervenire il fondo di solidarietà.

Sono cose — lo ripeto — sulle quali ogni soluzione può apparire oggi discutibile. L'importante è partire, sapendo che solo l'esperienza potrà convalidare sui singoli aspetti le deliberazioni che ora adottiamo e con l'impegno — che ribadiamo — di ritornare su tali deliberazioni non appena avremo elementi concreti che ci imporranno di farlo.

Nel frattempo la legge deve entrare in funzione. Ed è con questo spirito che preannuncio il voto favorevole dei socialisti unitari al provvedimento al nostro esame, provvedimento che pone finalmente il nostro Paese nella condizione di vedere risolto un fonda-

mentale problema di carattere sociale ed umano. (*Applausi dal centro-sinistra*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Colleoni. Ne ha facoltà.

C O L L E O N I . Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, il nostro Gruppo darà il suo voto favorevole al disegno di legge sull'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile. Le motivazioni a sostegno del nostro voto hanno la loro origine in un quadro ben preciso di esigenze. Si tratta di un problema vecchio e — mi si consenta di dirlo — quasi stantio; infatti, a parte le vicende delle proposte di legge presentate alla Camera dei deputati nelle passate legislature e di cui conosciamo il faticoso *iter*, questo è un problema che si discute almeno da un quarantennio. L'esigenza di dare un adeguato risarcimento alle vittime degli incidenti stradali è un problema sentito dall'intera popolazione. Non c'è dubbio quindi che nel Paese, al di là di ogni distinzione di parte, questa esigenza sia profondamente sentita. Troppe volte la pubblica opinione è stata colpita dall'irresponsabilità di conducenti di autoveicoli non assicurati, che si sono dati alla fuga per evitare l'identificazione e che ormai sono conosciuti con un nome che ricorre sovente nella dolorosa cronaca giornaliera: « pirati della strada ».

La *vexata quaestio* dell'assicurazione obbligatoria è stata risolta legislativamente non solo in tutti i Paesi dell'Europa occidentale, tranne il Portogallo, ma anche in diversi Stati dell'Europa orientale. Dobbiamo adempiere poi anche ad un impegno di carattere internazionale. Infatti, fin dal 1959, con la firma della convenzione di Strasburgo, relativa all'assicurazione obbligatoria della responsabilità civile in materia di autoveicoli, abbiamo assunto l'obbligo di dare una soluzione a questo problema. Abbiamo inoltre un interesse preciso a porci sullo stesso piano degli altri Paesi europei, in particolare di quelli della Comunità, per i rilevanti riflessi connessi con il turismo automobilistico e soprattutto con la prospettata abolizione della cosiddetta carta verde. Infatti in se-

de CEE è allo studio una proposta di abolizione di quel documento che sotto la responsabilità di un ufficio emittente straniero attesta l'esistenza di una assicurazione di responsabilità civile pienamente valida e operante secondo le leggi del Paese visitato e che l'articolo 6 del nostro disegno di legge riconosce agli effetti dell'assolvimento dell'obbligo dell'assicurazione per i veicoli immatricolati all'estero.

Iniziative di questo tipo sono già state adottate attraverso convenzioni bilaterali (Germania occidentale e Austria) o multilaterali (Benelux, Paesi scandinavi, Svizzera, Liechtenstein, Germania occidentale) e poggiano sul presupposto che nei Paesi — ed ecco il punto fondamentale — dove l'assicurazione è obbligatoria, la semplice prova dell'immatricolazione del veicolo costituisce valida presunzione dell'esistenza dell'assicurazione stessa, la cui validità anche per il Paese straniero è garantita dalla convenzione in questione.

Inoltre i trasporti di ogni genere sono in continuo aumento e quelli su strada investono il larghissimo settore del movimento delle merci. In questa ampia cornice di motivi generali, che già di per sé giustificerebbero l'adozione del provvedimento, si colloca il quadro impressionante di sinistri che accadono ogni giorno sulle nostre strade; disgrazie spesso mortali che, oltre ad esigere più adeguati provvedimenti — e voglio sottolineare questo aspetto — di prevenzione, repressione e maggiori e più efficaci controlli, postulano l'esigenza di provvedere, con un adeguato sistema di tutela legislativa, a risarcire in ogni caso le vittime dei danni subiti.

Le dimensioni della circolazione automobilistica sono diventate imponenti anche nel nostro Paese. Mentre dieci anni fa avevamo in circolazione un autoveicolo ogni 28 abitanti, oggi il rapporto è di uno a sei. Siamo nei limiti degli Stati a più alto livello di motorizzazione, con la differenza però che pochi Stati hanno una struttura orografica come l'Italia; due sistemi orografici imponenti, quali le Alpi e gli Appennini, l'uno nel senso dei paralleli e l'altro nel senso dei meridiani, che tormentano tutta la viabilità del

Paese, con la conseguenza quindi di aggiungere alla densità della circolazione difficoltà viarie connesse con la natura del suolo. Le statistiche ISTAT sono assai eloquenti: 9.500 morti, 225 mila feriti, 315 mila incidenti denunciati nel 1968. A questi bisogna aggiungere poi 2.000 morti che sopravvengono do-

po l'ottavo giorno. Mentre il numero dei sinistri denunciati dalle compagnie di assicurazione è stato di 3 milioni e 100 mila nel 1968, dei quali 1.810.000 liquidati nello stesso anno, il 25 per cento dei veicoli a quattro ruote e l'80 per cento dei motoveicoli non è assicurato.

Presidenza del Vice Presidente VIGLIANESI

(Segue C O L L E O N I). Ciò significa che circolano in Italia 3 milioni e mezzo di veicoli senza assicurazione. A questa cifra bisogna aggiungere il numero imponente di ciclomotori. Pensiamo quale pericolo rappresenta per le eventuali persone soggette ad incidenti questa circolazione non tutelata, non coperta da assicurazione.

Con la sempre più intensa circolazione di veicoli a motore si sono fatte strada nuove concezioni sulla responsabilità civile per gli incidenti stradali. Alla tradizionale teoria fondata sulla responsabilità per colpa, sulla base della teoria del rischio, viene affiancandosi il principio della responsabilità presunta e così, non essendo sufficiente il riconoscimento del diritto al risarcimento, occorre garantire l'adempimento del relativo obbligo da parte del responsabile del sinistro. Sarebbe questa garanzia di per sé la giustificazione più valida per il nostro voto. Alla Camera da parte di parlamentari furono proposte soluzioni ispirate a criteri radicalmente diversi. Il primo — e ce lo ricordava stamattina il Sottosegretario — prevedeva un regime di libera assicurazione con un organismo destinato a intervenire nei casi in cui il responsabile non sia identificato o risulti per qualsiasi ragione insolvente. Il secondo poneva a carico di un apposito organismo di carattere statale il risarcimento dei danni alimentando il fondo con un nuovo tributo a carico della collettività degli utenti dei veicoli a motore. E le previsioni di calcolo davano un aumento di 30 lire al litro del prezzo della benzina. Non so se questo sistema sarebbe stato accolto molto favorevolmente nel Paese. Senza fare la critica dei principi ispiratori del progetto — non è questo il momento ovviamente — la maggio-

ranza ha preferito predisporre una legge che rende obbligatoria l'assicurazione per la responsabilità civile, integrata da un fondo di garanzia presso l'INA per le vittime della strada, alimentato con uno speciale contributo a carico delle imprese, per risarcire le vittime nei casi di mancata osservanza dell'obbligo assicurativo o di mancata individuazione del responsabile del sinistro, o infine di insolvenza dell'assicuratore. La legge contempla altre provvidenze e istituti per risolvere rapidamente la liquidazione dei danni derivanti da sinistro: anticipazioni di somme sulla liquidazione definitiva in base a decisione del magistrato di primo grado. E qui ovviamente dissento da quello che ha detto il collega Bonaldi. Mi pare evidente che sia una innovazione estremamente valida, positiva, il rimborso tempestivo delle spese ospedaliere che spese volte danno luogo a profondi dissensi. Si chiede persino l'intervento degli enti mutualistici per poter far fronte ad un ricovero ospedaliero conseguente ad un incidente subito dal lavoratore, adeguate sanzioni per gli inadempienti, potenziamento del controllo ministeriale con l'istituzione di un'apposita direzione generale al posto dell'ispettorato. Per converso — è giusto dirlo — la discussione della legge in Commissione non è andata esente da critiche, non solo da parte dell'opposizione ma anche da parte della maggioranza, a cominciare dallo stesso relatore che sottolineò, nella sua esposizione in Commissione, quali erano i punti a suo giudizio sui quali bisognava riflettere maggiormente per vedere, se possibile, di ottenere in futuro, nel progresso dell'applicazione, miglioramenti. Ne siamo consapevoli e ne è ampia testimonianza l'ordine del giorno vo-

tato all'unanimità dai commissari della 9^a Commissione: su di esso mi permetto richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo perchè se ne tenga conto a cominciare dalla stesura del regolamento. In particolare mi sembra pregnante il punto 2) « promuovere la targatura dei ciclomotori... ». Mi pare sia in atto una discussione in questo senso alla Camera. Bisogna farlo rapidamente in modo che prima che entri in vigore la legge sia possibile estendere a questa categoria l'obbligo dell'assicurazione, tenendo presente un concetto che è emerso nella formulazione dell'ordine del giorno: studiando cioè anche una soluzione di natura mutualistica.

Ritengo importante quest'altro punto: affermare il principio che per quanto concerne gli automezzi ed i natanti dello Stato, a parità di condizioni, la preferenza debba essere data all'INA. Quindi alla scadenza del 1° gennaio del 1971, quando quei mezzi dovranno essere assicurati, dovrà essere data la precedenza all'INA.

Si dice ancora nell'ordine del giorno: « condurre studi ed accertamenti relativi ai terzi trasportati onde estendere, nei loro confronti, l'assicurazione obbligatoria e così completare la copertura di tutti i rischi della circolazione ». E successivamente: « condurre, nel corso di attuazione della presente legge, studi ed accertamenti al fine di ridurre i limiti di cui all'articolo 21 », limiti che abbiamo sentito tanto ampiamente criticati stamane, del nostro disegno di legge. Ed infine: « promuovere — e questo non è certamente secondo come interesse agli altri punti — lo svolgimento, da parte delle compagnie di assicurazione, di un'azione preventiva contro gli incidenti della strada, azione da stabilire di intesa tra il Ministero dell'industria ed i Ministeri dei trasporti e dei lavori pubblici ». (*Interruzione del senatore Genco*). È appunto quello che abbiamo detto con il nostro ordine del giorno, quando abbiamo proposto che, di concerto e d'intesa tra i Ministeri e le società di assicurazione, dovranno, con idonea propaganda e opportuni interventi per la prevenzione, cercare di contenere il numero degli incidenti stradali. I benefici che a loro deriveranno dall'aumento di almeno 3 mi-

lioni e mezzo di nuovi veicoli da assicurare, con l'aggiunta, nel tempo, dei ciclomotori, consentono di sopportare l'onere delle spese per la prevenzione.

Riteniamo che si tratti di una buona legge, attesa dal Paese, che l'esperienza consentirà di migliorare onde renderla sempre più rispondente alle esigenze di una motorizzazione in continuo aumento.

Per tutte queste ragioni il nostro voto sarà favorevole. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore Cifarelli. Ne ha facoltà.

*** C I F A R E L L I .** Per una breve dichiarazione, onorevole Presidente, onorevoli colleghi, che noi teniamo a fare perchè questo disegno di legge non soltanto, sia pure con grande ritardo, viene incontro ad una sentitissima esigenza di solidarietà umana e di civiltà giuridica nel nostro Paese, ma anche e soprattutto perchè esso una volta tanto non è caratterizzato da pressioni di categorie nè è incalzato da folle in tumulto, ma ha per soggetto di riferimento il cittadino, il cittadino che circola, il cittadino che è esposto a gravi crescenti rischi, all'assassinio continuato che si perpetua sulle nostre strade.

Proprio chi come noi si compiace dello sviluppo in ogni campo, economico, sociale, di strutturazione, del nostro Paese non può non levare l'indice accusatore contro queste situazioni che sono nettamente determinate da uno squilibrio nello sviluppo industriale del nostro Paese, se è vero, come è vero, che la motorizzazione privata ha avuto e sta avendo una indebita prevalenza sui servizi pubblici di trasporto, se è vero, come è vero, che le infrastrutture al riguardo concepibili in uno Stato moderno sono attuate con ritardi e con squilibri, se è vero, come è vero, che vi sono delle inadempienze nella stessa repressione ed eliminazione delle cause degli incidenti stradali.

Un momento fa ho raccolto l'interruzione del senatore Genco. Io la condivido, ma non si tratta soltanto di porre dei limiti di velocità, bensì di adeguare le misure di accertamento e di repressione delle infrazio-

ni. Non voglio portarmi su un terreno che implicherebbe un lungo discorso, ma mi consenta l'onorevole Sottosegretario di pregarlo di dire al Ministero dei lavori pubblici che io ho grande scetticismo circa i manifesti che raccomandano, lungo le strade, di limitare la velocità. Se fosse possibile ottenere qualcosa con manifesti, quante novità migliori avremmo introdotto nel nostro Paese!

Basti osservare lo spettacolo della circolazione quando manca il vigile, l'agente di pubblica sicurezza o della stradale o carabinieri che sia, e vedere quello che accade non appena l'agente sia presente.

Chiudo questa parentesi e voglio, con questa motivazione iniziale, dire che il voto favorevole che qui esprimo è un voto convinto, anche se vi sono da formulare delle critiche in relazione a questa legge. Alcune le abbiamo già sentite, e io ritengo che il dibattito parlamentare non si debba attuare con la ripetizione delle parole e delle letture, ma con un dialogo che porti ad acquisire le cose che da altri sono state già dette. A me importa sottolineare due punti.

Mi sembra strano — ed è una ragione di critica da parte di noi repubblicani — il fatto che non sia stato stabilito per primo l'obbligo riguardante gli autoveicoli o i nautanti di pertinenza dello Stato. Il fatto che si debba ancora aspettare due anni potrà avere tutte le spiegazioni pratiche che vogliamo, ma senza dubbio presenta l'immagine di uno Stato che, di fronte alle eventualità sanguinose di morti o di lesioni gravi, si sottrae o si pone in seconda linea nel rispetto dell'obbligo e delle misure che la legge prevede per la responsabilità civile. Questo mi pare sia un punto sul quale non ho avuto il piacere di ascoltare prima...

L A T T A N Z I O, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Se me lo consente, desidero assicurarla che già l'80 per cento dei veicoli dello Stato sono coperti da assicurazione volontaria.

C I F A R E L L I. La ringrazio della sua precisazione, onorevole Sottosegretario. Mi pare che essa risponda all'auspicata sostan-

za delle cose, ma mi pare anche che sia il caso di dire, con riferimento alla mia critica, che per un granello di pepe si rovina la minestra: infatti se si tratta solo di un venti per cento da assicurare ancora, forse non era opportuno consentire la critica su questo punto alle opposizioni e a tutti i cittadini.

L'altro punto, molto più scottante, è quello che riguarda i ciclomotori. L'esclusione dal sistema della legge dei ciclomotori significa in sostanza l'esclusione di cause e di occasioni gravissime e frequentissime di incidenti della strada. Al riguardo ho visto l'ordine del giorno della 9^a Commissione sollecitarmi la targatura: siamo in un Paese nel quale quanto a cose non obbligatorie e magari a cose superflue che si vogliono realizzare si scatena una onnipresenza e onnipotenza dello Stato, mentre è nelle cose serie che spesso lo Stato — diciamolo con dolore — è carente. Ora, io credo che la targatura dei ciclomotori possa ben presto realizzarsi e che sia nel sistema di questa legge di portare innanzi la regolamentazione di questo settore che impegna largamente le responsabilità di tutti per la sua ampiezza e per le sue conseguenze.

Siamo pienamente favorevoli alla previsione, che, in relazione all'assicurazione dei veicoli dello Stato, l'INA sia chiamato ad attuarla. E io non vedo — me lo consenta il collega liberale — questa preoccupazione circa i compiti dell'INA. Se trattassimo delle deformazioni dei compiti di altri enti pubblici che comprano giornali o che realizzano pianificazioni nuove e l'estensione delle strutture pubbliche nei campi produttivi, ci troveremmo d'accordo; ma in questo caso in sostanza lo Stato fa appello all'istituto assicuratore consolidato. Quindi è vero che c'è una flessione rispetto ai compiti iniziali, ma si tratta della gestione di un fondo *ad hoc*. Pertanto con le ispezioni alla base e con le cautele al vertice, anche nel comitato di gestione, credo che si possano impedire delle deformazioni e delle deviazioni.

Debbo concludere con altre due notazioni. Questa legge si accompagna con un potenziamento del Ministero per quanto riguarda la specifica direzione generale. L'au-

spicio che credo possa essere fatto in sede parlamentare è che questo potenziamento non venga deformato in una specie di adeguamento degli organici a certi sviluppi di carriera nei gradi più alti e che ad esso non segua un'ulteriore ipertrofizzazione burocratica. Infatti, se è vero che nei posti essenziali abbiamo scarso numero di funzionari adeguati, è altresì vero che la massa della spesa corrente connessa al funzionamento dello Stato è schiacciante e preoccupante ogni ora di più.

Infine vi è nella legge, all'articolo 32, una previsione che io condivido pienamente, quella sulla pena detentiva connessa con la violazione dell'obbligo. Dobbiamo persuaderci, e non per il gusto di mandare la gente in galera, che mentre nei confronti della delinquenza, quella vera, con tutto l'insieme dei problemi psicologici e sociologici che essa pone, può anche dubitarsi, almeno per certe frange di opinione, della pertinenza e dell'efficacia della pena, è per quella che io chiamerei la paradelinquenza fatta di spicciola furbizia, fatta di negligenza, fatta di abbandono, fatta di riottosità agli adempimenti di determinati obblighi che possono verificarsi quelle tali controindicazioni derivanti dalla giusta sanzione che noi auspichiamo per il rispetto della legge.

Con queste considerazioni ho motivato il voto favorevole al disegno di legge n. 895. Grazie, onorevole Presidente.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare per dichiarazione di voto il senatore De Marsanich. Ne ha facoltà.

D E M A R S A N I C H . Il provvedimento al nostro esame presenta lacune notevoli e appare un po' macchinoso, tuttavia esso affronta una grande questione morale, economica, giuridica e sociale e quindi è molto lodevole.

Credo che l'esperienza riuscirà in breve a colmare le lacune, a snellire la macchinosità. Comunque penso che il disegno di legge sottoposto alla nostra approvazione rappresenta un passo importante per risolvere un problema molto sentito da tutto il Paese ed è per questo che il mio Gruppo dà voto favorevole.

P R E S I D E N T E . Non essendovi altri iscritti a parlare per dichiarazione di voto, si dia lettura del testo del disegno di legge, approvato articolo per articolo dalla 9^a Commissione.

A T T A G U I L E , Segretario:

CAPO I

DELL'OBBLIGO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 1.

I veicoli a motore senza guida di rotaie, compresi i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti, secondo le disposizioni della presente legge, dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi prevista dall'articolo 2054 del codice civile.

L'assicurazione stipulata ai sensi del precedente comma spiega il suo effetto anche nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario, usufruttuario o acquirente con patto di riservato dominio del veicolo, salvo, in questo caso, il diritto di rivalsa dell'assicuratore verso il conducente.

L'assicurazione deve comprendere anche la responsabilità per i danni prodotti alle persone trasportate dai veicoli destinati a uso pubblico, dagli autobus destinati a uso privato e dai veicoli a uso privato da noleggiare con conducente, nonché dai veicoli destinati al trasporto di cose che siano eccezionalmente autorizzati al trasporto di persone.

Art. 2.

I motoscafi e le imbarcazioni di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate munite di motore entro o fuoribordo di potenza superiore ai 3 HP, non possono essere posti in navigazione se non siano coperti dall'assicurazione della responsabilità civile verso i terzi per i danni prodotti alle persone.

L'obbligo di assicurazione non riguarda la responsabilità per danni riportati dalle

persone trasportate, salvo che si tratti di natanti adibiti a servizio pubblico.

Ai motoscafi e alle imbarcazioni a motore di cui al primo comma si applicano, in quanto possibile, tutte le norme previste dalla presente legge per i veicoli di cui all'articolo 1.

Art. 3.

Le gare e le competizioni sportive di qualsiasi genere di veicoli a motore e le relative prove non possono essere autorizzate, anche se in circuiti chiusi, se l'organizzatore non abbia provveduto a contrarre assicurazione per la responsabilità civile ai sensi della presente legge.

L'assicurazione deve coprire la responsabilità dell'organizzatore e degli altri obbligati per i danni arrecati alle persone, agli animali e alle cose, esclusi i danni prodotti ai partecipanti stessi e ai veicoli da essi adoperati.

Art. 4.

Non sono considerati terzi e non hanno diritto ai benefici derivanti dai contratti di assicurazione obbligatoria stipulati a norma della presente legge:

a) tutti coloro la cui responsabilità deve essere coperta dall'assicurazione;

b) il coniuge, gli ascendenti e i discendenti legittimi, naturali o adottivi delle persone indicate alla lettera a) nonchè gli altri parenti e affini fino al terzo grado delle stesse persone, quando convivano con queste o siano a loro carico in quanto l'assicurato provvede abitualmente al loro mantenimento. L'esclusione tuttavia non opera quando le dette persone siano trasportate dai veicoli indicati dall'articolo 1 ultimo comma, o da natanti adibiti al servizio pubblico;

c) le persone trasportate, salvo quanto disposto all'ultimo comma dell'articolo 1 e al secondo comma dell'articolo 2;

d) ove l'assicurato sia una società, i soci a responsabilità illimitata e le persone che si trovano con questi in uno dei rapporti indicati alla lettera b).

Art. 5.

Non v'è obbligo di assicurazione ai sensi della presente legge per i ciclomotori che non siano muniti di targa di riconoscimento e per le macchine agricole.

I veicoli appartenenti allo Stato non sono soggetti all'obbligo dell'assicurazione ai sensi della presente legge fino al 31 dicembre 1971.

Art. 6.

Per i veicoli e i natanti di cui agli articoli 1 e 2, immatricolati o registrati in Stati esteri, che circolino temporaneamente nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, deve esser stipulata, per la durata della permanenza in Italia, una assicurazione ai sensi della presente legge, secondo le modalità che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

L'obbligo di assicurazione si considera tuttavia assolto quando l'utente sia in possesso di un certificato internazionale di assicurazione rilasciato da apposito ente costituito all'estero, che attesti l'esistenza di un'assicurazione per la responsabilità civile per i danni causati dal veicolo o dal natante, a condizione che il certificato risulti accettato da un corrispondente ente costituito in Italia presso il quale l'assicurato si intende domiciliato, che si assuma di provvedere, nei limiti e nelle forme stabilite dalla presente legge, alla liquidazione dei danni causati nel territorio o nelle acque territoriali della Repubblica, garantendone il pagamento agli aventi diritto e sia, a tale effetto, riconosciuto dal Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Le disposizioni della presente legge si applicano anche ai veicoli, comunque targati, di proprietà di agenti diplomatici e consolari e di funzionari internazionali nonchè a quelli di proprietà di Stati esteri e di Organizzazioni internazionali.

Art. 7.

L'adempimento degli obblighi stabiliti dalla presente legge deve essere comprovato da apposito certificato rilasciato dall'assicuratore, da cui risulti il periodo di assicura-

zione per il quale sono stati pagati il premio o la rata di premio.

L'assicuratore è tenuto nei confronti dei terzi danneggiati per il periodo di tempo indicato nel certificato, salvo quanto disposto dall'articolo 1901, secondo comma, del codice civile.

All'atto del rilascio del certificato di assicurazione l'assicuratore consegna inoltre all'assicurato un contrassegno recante la sua firma, il numero della targa di riconoscimento del veicolo e l'indicazione dell'anno, mese e giorno di scadenza del periodo di assicurazione per cui è valido il certificato.

Il contrassegno deve essere applicato sul veicolo cui l'assicurazione si riferisce negli stessi modi stabiliti dall'articolo 12 del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, numero 39, per l'applicazione del disco contrassegno rilasciato all'atto del pagamento della tassa di circolazione.

Il regolamento di esecuzione stabilirà le modalità per il rilascio e le caratteristiche del certificato di assicurazione e del contrassegno di cui ai precedenti commi, nonchè le modalità per il rilascio di duplicati degli stessi in caso di sottrazione, smarrimento o distruzione.

Il conducente del veicolo deve avere con sé il certificato di assicurazione ed esibirlo, insieme ai documenti di circolazione, a richiesta degli organi indicati nell'articolo 33 della presente legge.

Art. 8.

Il trasferimento di proprietà del veicolo o del natante importa la cessione del contratto di assicurazione, salvo che l'alienante chieda che il contratto, stipulato per il veicolo o il natante alienato, sia reso valido per altro veicolo o natante di sua proprietà, previo l'eventuale conguaglio del premio. La garanzia sarà valida per il nuovo veicolo o natante dalla data del rilascio del certificato relativo al veicolo o natante stesso.

Il regolamento stabilirà le norme di attuazione delle disposizioni di cui al presente articolo.

Art. 9.

Per l'adempimento dell'obbligo di assicurazione il contratto deve essere stipulato per somme non inferiori a quelle stabilite nella tabella A allegata alla presente legge.

Con decreto del Presidente della Repubblica, da emanarsi su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, potranno, quando se ne ravvisi la necessità, essere variate le somme di cui alla predetta tabella A allegata, tenuto conto delle risultanze dell'assicurazione obbligatoria, nonchè dell'indice generale dei prezzi di mercato o di quello delle retribuzioni desunti dalle rilevazioni dell'Istituto centrale di statistica.

CAPO II

DELL'ESERCIZIO DELL'ASSICURAZIONE

Art. 10.

L'assicurazione obbligatoria può essere stipulata con qualsiasi impresa autorizzata all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, a norma del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

Art. 11.

Ogni impresa deve sottoporre alla preventiva approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato le tariffe dei premi e le condizioni generali di polizza relative all'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, per ogni tipo di rischio da essa derivante.

Le tariffe devono essere formate in base alla valutazione dei rischi e dei necessari caricamenti, secondo le modalità e con i criteri che saranno stabiliti dal regolamento. Nello stesso regolamento saranno indicati i criteri in base ai quali le imprese potranno prevedere variazioni dei premi stabiliti nelle tariffe in caso di aggravamento

o diminuzione dei rischi nonchè le procedure e le modalità per l'assicurazione dei rischi non contemplati nelle tariffe approvate o che rivestano, per qualsiasi causa, sia soggettiva che oggettiva, carattere di particolarità o di eccezionalità.

Le tariffe e le condizioni generali di polizza, nonchè le successive modifiche, sono approvate con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, nel caso che le tariffe non possano essere approvate per difetto dei prescritti requisiti tecnici, stabilisce, con proprio decreto, altre tariffe che l'impresa di assicurazione è tenuta ad adottare per un periodo non inferiore a un anno.

Lo stesso Ministro può chiedere alle imprese di modificare, entro un termine da esso fissato e comunque non inferiore a 30 giorni, le tariffe approvate qualora, posteriormente alla loro approvazione, si siano verificate sensibili variazioni dei rischi cui si riferisce l'obbligo di assicurazione previsto dalla presente legge. Qualora l'impresa interessata non ottemperi alla richiesta, il Ministro provvede con decreto a stabilire la nuova tariffa che l'impresa stessa dovrà applicare.

Le tariffe stabilite ai sensi del quarto e quinto comma del presente articolo sono inserite di diritto nei contratti di assicurazione con decorrenza dalla prima scadenza di premio successiva alla data di pubblicazione del relativo decreto nella *Gazzetta Ufficiale* e comunque dal 365° giorno successivo alla pubblicazione stessa.

Le imprese sono tenute ad accettare, secondo le condizioni generali di polizza e le tariffe approvate o stabilite dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge. All'atto della stipulazione della polizza di assicurazione, l'assicurando dovrà dichiarare all'assicuratore il numero dei sinistri nei quali sia stato coinvolto nel biennio precedente e indicare l'impresa presso la quale era precedentemente assicurato.

Art. 12.

L'articolo 60 del testo unico delle leggi sull'esercizio delle assicurazioni private, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è sostituito dal seguente:

« *Riserva premi e riserva sinistri.* — Le imprese di assicurazione e di riassicurazione nazionali ed estere hanno l'obbligo di costituire la riserva dei premi per i rischi diversi da quelli sulla vita che sono in corso alla fine di ogni esercizio, iscrivendo nel bilancio l'importo delle frazioni di premio di competenza degli esercizi successivi e quello delle annualità dei premi pagati anticipatamente per gli anni futuri.

Le stesse imprese debbono inoltre costituire alla fine di ogni esercizio la riserva sinistri, iscrivendo nel bilancio l'ammontare complessivo delle somme che, in base a una prudente valutazione tecnica, risultino necessarie per far fronte al pagamento dei sinistri avvenuti nell'esercizio stesso o in quelli precedenti e non ancora liquidati.

È data facoltà di calcolare il riporto dei premi, quando esso non venga stabilito per ogni contratto secondo le rispettive scadenze, in misura media non inferiore al 35 per cento dei premi lordi relativi ai rischi assunti nell'esercizio. Tale aliquota è elevata alla misura minima del 40 per cento per i rischi della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli ed è ridotta alla misura minima del 15 per cento per i rischi di breve durata da determinarsi secondo i criteri stabiliti dal regolamento.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato può stabilire, con proprio decreto da pubblicarsi nella *Gazzetta Ufficiale*, modalità particolari per la determinazione della riserva dei premi per i rischi in corso quando questa non sia calcolata per ogni contratto.

Il bilancio della gestione italiana deve recare iscritte, fra gli elementi dell'attivo, disponibilità patrimoniali, di natura reale o di sicuro e pronto realizzo, per un ammontare non inferiore all'importo della riserva premi per i rischi in corso e della riserva sinistri. Possono essere comprese fra le pre-

dette disponibilità anche le attività vincolate a cauzione ai sensi dell'articolo 42 ».

Art. 13.

Il regolamento di esecuzione potrà stabilire criteri per il controllo della congruità della riserva per sinistri avvenuti e non ancora liquidati alla fine dell'esercizio, che le imprese debbono costituire per le assicurazioni della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Art. 14.

Il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato provvede alla valutazione e approvazione delle tariffe premi presentate dalle imprese, o alla formazione di altre tariffe nei casi previsti dall'articolo 11, sulla base delle risultanze della rilevazione statistica annuale dei rischi assunti dalle imprese, dei sinistri verificatisi e di ogni altro elemento utile alla conoscenza dell'andamento dell'assicurazione della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli.

Ai fini di tale rilevazione, una quota pari al 2 per cento di tutti i rischi assunti dalle imprese per l'assicurazione predetta viene immessa in un conto consortile, da tenersi dall'Istituto nazionale delle assicurazioni per conto comune delle imprese stesse, secondo i criteri e con gli effetti che saranno stabiliti dal regolamento di esecuzione. Lo Istituto nazionale delle assicurazioni, al termine di ogni esercizio, comunica al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato tutti i dati desumibili dalla gestione del conto consortile, che possono essere utilizzati per gli scopi di cui al primo comma.

Art. 15.

Per l'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, la cauzione stabilita dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Re-

pubblica 13 febbraio 1959, n. 449, è raggugliata, alla fine di ogni esercizio, al 50 per cento dei premi lordi dell'esercizio scaduto inerenti ai contratti stipulati nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

Art. 16.

L'autorizzazione a esercitare l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli può essere revocata quando le imprese:

1) non provvedano a costituire, vincolare o integrare la cauzione dovuta ai sensi degli articoli 15 e 35 della presente legge o a costituire le riserve tecniche di cui all'articolo 60 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, modificato con l'articolo 12 della presente legge;

2) non presentino per la prescritta approvazione ministeriale le tariffe e le condizioni generali di polizza ovvero concludano contratti di assicurazione in base a tariffe e condizioni generali diverse da quelle approvate o stabilite dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato;

3) rifiutino proposte per l'assicurazione obbligatoria che siano loro presentate in conformità della presente legge;

4) non osservino l'obbligo di cui all'articolo 14, comma secondo, o facciano al riguardo comunicazioni difformi dal vero;

5) omettano o ritardino ingiustificatamente l'adempimento di quanto prescritto negli articoli 30 e 31.

La revoca dell'autorizzazione è disposta con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, sentita la Commissione consultiva per le assicurazioni private ed esaminate le controdeduzioni della compagnia interessata. Dalla data della pubblicazione del decreto, l'impresa deve limitare la sua attività alla gestione dei contratti in corso e non può stipulare nuovi contratti nè rinnovare quelli esistenti.

È fatta salva l'applicazione di tutte le altre sanzioni previste dal testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449.

Art. 17.

In caso di trasferimento volontario del portafoglio afferente l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, l'impresa cedente deve sottoporre all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le relative deliberazioni e convenzioni.

L'approvazione è data con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*.

Sino alla pubblicazione del decreto, i danneggiati per sinistri possono agire, ai sensi dell'articolo 18, comma primo, nei confronti dell'impresa assicuratrice cedente, mentre questa è tenuta, se richiesta, a curare per conto dell'impresa subentrante la rinnovazione dei contratti di assicurazione che giungano a scadenza.

Il trasferimento del portafoglio non è causa di risoluzione dei contratti di assicurazione.

Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano anche in caso di fusione o di concentrazione di azienda mediante apporto in altra impresa dell'intero portafoglio.

La fusione o la concentrazione non possono essere approvate se non ricorrano le condizioni di cui all'articolo 128 del regolamento approvato con regio decreto 4 gennaio 1925, n. 63.

CAPO III

DEL RISARCIMENTO DEL DANNO

Art. 18.

Il danneggiato per sinistro causato dalla circolazione di un veicolo o di un natante per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione ha azione diretta per il risarcimento del danno nei confronti dell'assicuratore, entro i limiti delle somme per le quali è stata stipulata l'assicurazione.

Fino alle somme minime per cui è obbligatoria l'assicurazione, indicate nella tabella A allegata alla presente legge, l'assicuratore non può opporre al danneggiato, che agisce direttamente nei suoi confronti, ecce-

zioni derivanti dal contratto, nè clausole che prevedano l'eventuale contributo dell'assicurato al risarcimento del danno. L'assicuratore ha tuttavia diritto di rivalsa verso l'assicurato nella misura in cui avrebbe avuto contrattualmente diritto di rifiutare o ridurre la propria prestazione.

Art. 19.

È costituito presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni un « Fondo di garanzia per le vittime della strada », per il risarcimento dei danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione nei casi in cui:

a) il sinistro sia stato cagionato da veicolo o natante non identificato;

b) il veicolo o natante non risulti coperto da assicurazione;

c) il veicolo o natante risulti assicurato, con polizza facente parte del portafoglio italiano, presso un'impresa la quale, al momento del sinistro, si trovi in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza, o vi venga posta successivamente.

Nelle ipotesi di cui alle lettere a) e b), il risarcimento è dovuto solo per i danni alle persone. Nelle ipotesi di cui alla lettera c) è dovuto il risarcimento per i danni alle persone nonchè per i danni alle cose il cui ammontare sia superiore a lire 100.000 e per la parte eccedente tale ammontare.

La liquidazione dei danni è effettuata dall'impresa designata a norma del successivo articolo 20 per il territorio in cui il sinistro è avvenuto.

L'eventuale azione per il risarcimento del danno deve essere esercitata nei confronti della stessa impresa.

L'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », può intervenire nel processo, anche in grado di appello.

Art. 20.

Il « Fondo di garanzia per le vittime della strada » è gestito, sotto il controllo del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, dall'Istituto nazionale delle

assicurazioni, a mezzo del proprio Consiglio di amministrazione, con la collaborazione di un comitato, presieduto dal Presidente dell'Istituto o in sua vece, dal direttore generale, composto di rappresentanti del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del Ministero del tesoro, dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, delle imprese di assicurazione e degli utenti di autoveicoli. Nel regolamento di esecuzione saranno stabilite le modalità per la gestione del Fondo e le attribuzioni del comitato predetto.

Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, con decreto da pubblicare nella *Gazzetta Ufficiale*, designa per ogni regione, o per gruppi di regioni, del territorio nazionale l'impresa che provvede a liquidare agli aventi diritto le somme loro dovute per i sinistri di cui al precedente articolo, comma primo, lettere *a*) e *b*), verificatisi nel territorio di sua competenza nel triennio successivo alla data di pubblicazione del decreto o alla diversa data indicata nel decreto stesso.

L'impresa designata deve provvedere anche per i sinistri verificatisi oltre la scadenza del triennio, fino alla pubblicazione del decreto che designi altra impresa.

Nel caso previsto nel comma primo, lettera *c*) del precedente articolo, debbono provvedere alla liquidazione dei danni per sinistri le imprese che risultino territorialmente designate alla data di pubblicazione del decreto che dispone la liquidazione coatta.

Le somme anticipate dalle imprese designate, comprese le spese e al netto delle somme recuperate a norma del successivo articolo 29, saranno rimborsate dall'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », secondo le convenzioni che saranno stipulate fra le imprese e l'Istituto predetto e che saranno soggette all'approvazione del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Art. 21.

Nel caso previsto alla lettera *a*) del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito

soltanto se dal sinistro siano derivate la morte o una inabilità temporanea superiore a 90 giorni, o una inabilità permanente superiore al 20 per cento, con il massimo di lire 15 milioni per ogni persona sinistrata nel limite di lire 25 milioni per ogni sinistro.

La percentuale di inabilità permanente, la qualifica di vivente a carico e la percentuale di reddito del sinistrato da calcolare a favore di ciascuno dei viventi a carico, sono determinate in base alle norme del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124, recante il testo unico delle disposizioni per l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali.

Quando per il calcolo dell'indennizzo debba essere preso in considerazione il reddito del danneggiato, il reddito stesso non può essere determinato in misura superiore a quella del reddito lordo di lavoro denunciato dal danneggiato o accertato a suo carico nell'anno precedente e risultante dalla dichiarazione annuale dei redditi o, in mancanza di denuncia o accertamento a tale fine, al minimo imponibile determinato ai sensi dell'articolo 130 del testo unico delle leggi sulle imposte dirette approvato con decreto del Presidente della Repubblica 29 gennaio 1958, n. 645. Nel calcolo vanno compresi anche i redditi esenti, per legge, dall'imposta.

Nei casi previsti dalle lettere *b*) e *c*) del primo comma dell'articolo 19, il danno è risarcito nei limiti dei massimali indicati nella tabella A allegata alla presente legge per i veicoli o i natanti della categoria cui appartiene il mezzo che ha causato il danno.

Art. 22.

L'azione per il risarcimento di danni causati dalla circolazione dei veicoli o dei natanti, per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione, può essere proposta solo dopo che siano decorsi sessanta giorni da quello in cui il danneggiato abbia chiesto il risarcimento del danno, a mezzo lettera raccomandata con avviso

di ricevimento all'assicuratore o, nelle ipotesi previste dall'articolo 19, comma primo, lettere a) e b), all'impresa designata a norma dell'articolo 20 o all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada ». Il danneggiato che, nella ipotesi prevista dall'articolo 19, comma primo, lettera a), abbia fatto la richiesta all'impresa designata o all'Istituto predetto, non è tenuto a rinnovare la richiesta stessa qualora successivamente venga identificato l'assicuratore del responsabile.

Art. 23.

Nel giudizio promosso contro l'assicuratore, a norma dell'articolo 18, comma primo, della presente legge, deve essere chiamato nel processo anche il responsabile del danno. Nel caso previsto alla lettera b) del primo comma dell'articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il responsabile del danno. Parimenti nel giudizio promosso ai sensi della lettera c) del primo comma dello stesso articolo 19 deve essere convenuto in giudizio anche il commissario liquidatore dell'impresa assicuratrice.

Art. 24.

Nel corso del giudizio di primo grado, gli aventi diritto al risarcimento che, a causa del sinistro, vengano a trovarsi in stato di bisogno, possono chiedere che sia loro assegnata una somma da imputarsi nella liquidazione definitiva del danno.

Il giudice istruttore civile o penale, sentite le parti, qualora da un sommario accertamento risultino gravi elementi di responsabilità a carico del conducente, con ordinanza immediatamente esecutiva provvede all'assegnazione della somma ai sensi del primo comma, nei limiti dei quattro quinti della presumibile entità del risarcimento che sarà liquidato con la sentenza. Se la causa civile è sospesa ai sensi dell'articolo 3, comma secondo, del codice di procedura penale, l'istanza è proposta al Presidente del tribunale o al pretore, dinanzi al quale

è pendente la causa stessa che provvederà dopo aver effettuati, se necessario, sommari accertamenti anche in deroga all'articolo 298, comma primo, del codice di procedura civile. Analogamente provvedono il tribunale nel corso del giudizio di primo grado o il pretore sia nella fase dell'istruzione che in quella del giudizio.

L'istanza può essere ripetuta nel corso del giudizio.

L'ordinanza può essere revocata con la decisione del merito.

Art. 25.

Le sentenze ottenute dal danneggiato contro l'assicuratore prima che sia intervenuto nei confronti del medesimo il provvedimento di liquidazione coatta con dichiarazione dello stato di insolvenza sono opponibili, se passate in giudicato, all'impresa designata per il risarcimento del danno a norma dell'articolo 20 entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma.

Se il provvedimento di cui al precedente comma interviene in corso di giudizio e questo prosegue nei confronti dell'impresa in liquidazione coatta, le pronunce relative sono opponibili, entro i limiti di risarcibilità fissati dall'articolo 21, ultimo comma, all'impresa designata a condizione che la pendenza del giudizio le sia stata comunicata da chi vi abbia interesse con atto notificato a mezzo di ufficiale giudiziario.

L'impresa designata può intervenire volontariamente nel processo, anche in grado di appello, proponendo, nella comparsa di costituzione, le istanze, difese e prove che ritiene di suo interesse.

Art. 26.

L'azione diretta che spetta al danneggiato nei confronti dell'assicuratore a norma dell'articolo 18, primo comma, e quella che spetta al danneggiato nei confronti dell'impresa designata a norma dell'articolo 20, nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere a) e b), sono soggette al termine di prescrizione cui sarebbe soggetta l'azione verso il responsabile.

L'azione che spetta al danneggiato contro l'impresa designata a norma dell'articolo 20, nel caso previsto al primo comma dell'articolo 19, lettera c), è proponibile fino a che non sia prescritta l'azione nei confronti dell'impresa posta in liquidazione coatta.

Art. 27.

Qualora vi siano più persone danneggiate nello stesso sinistro e il risarcimento dovuto dal responsabile superi le somme assicurate, i diritti delle persone danneggiate nei confronti dell'assicuratore o dell'impresa designata a norma dell'articolo 20, sono proporzionalmente ridotti fino alla concorrenza delle somme assicurate o rispettivamente di quelle indicate nell'articolo 21.

L'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 che, decorsi trenta giorni dall'incidente e ignorando l'esistenza di altre persone danneggiate pur avendone ricercata l'identificazione con la normale diligenza, ha pagato ad alcuna di esse una somma superiore alla quota spettante, non risponde verso le altre persone danneggiate fino alla concorrenza della somma versata, salva l'azione degli interessati per il recupero delle somme indebitamente percepite ai fini della ripartizione in conformità del primo comma del presente articolo.

Art. 28.

Le somme dovute dall'assicuratore o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 al danneggiato per: spese di trasporto a un vicino ospedale o ambulatorio di pronto soccorso pubblico o privato o al domicilio; spese di medicazione; spese di ospedalizzazione; spese mediche e farmaceutiche; spese funerarie qualora siano state anticipate da pubblici ospedali o da altri enti pubblici debbono, se non garantite da altra assicurazione obbligatoria, essere corrisposte direttamente a coloro che le hanno anticipate, purchè ne facciano richiesta prima che sia stato pagato il risarcimento al danneggiato.

Qualora il danneggiato sia assistito da assicurazione sociale, l'ente gestore dell'assicurazione sociale ha diritto di ottenere direttamente dall'assicuratore del responsabile o dall'impresa designata a norma dell'articolo 20 il rimborso delle spese sostenute per le prestazioni erogate al danneggiato ai sensi delle leggi e dei regolamenti che disciplinano detta assicurazione, semprechè non sia già stato pagato il risarcimento al danneggiato, con l'osservanza degli adempimenti prescritti nei due commi successivi.

Prima di provvedere alla liquidazione del danno, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a richiedere al danneggiato una dichiarazione attestante che lo stesso non ha diritto ad alcuna prestazione da parte di istituti che gestiscono assicurazioni sociali obbligatorie. Ove il danneggiato dichiari di avere diritto a tali prestazioni, l'assicuratore o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 sono tenuti a darne comunicazione al competente ente di assicurazione sociale e potranno procedere alla liquidazione del danno solo previo accantonamento di una somma idonea a coprire il credito dell'ente per le prestazioni erogate o da erogare.

Trascorsi 45 giorni dalla comunicazione di cui al precedente comma senza che l'istituto di assicurazione abbia dichiarato di volersi surrogare nei diritti del danneggiato, l'assicuratore del responsabile o l'impresa designata a norma dell'articolo 20 potranno disporre la liquidazione definitiva in favore del danneggiato. L'ente di assicurazione sociale ha diritto di ripetere dal danneggiato le somme corrispondenti agli oneri sostenuti se il comportamento del danneggiato abbia recato pregiudizio alla azione di surrogazione.

Art. 29.

L'impresa designata che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno nei casi previsti nel primo comma dell'articolo 19, lettere a) e b), ha azione di regresso nei confronti dei responsabili del sinistro per il

recupero dell'indennizzo pagato nonchè dei relativi interessi e spese.

Nel caso previsto alla lettera c) del primo comma dell'articolo 19, l'impresa che, anche in via di transazione, ha risarcito il danno è surrogata, per l'importo pagato, nei diritti sia dell'assicurato che del danneggiato verso l'impresa posta in liquidazione coatta con gli stessi privilegi stabiliti dalla legge a favore dei medesimi.

Art. 30.

Le imprese designate a norma dell'articolo 20 debbono tenere separata gestione dei sinistri di cui all'articolo 19. Alla fine di ciascun semestre dell'esercizio esse debbono trasmettere all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », un rendiconto degli oneri sostenuti nel semestre stesso per pagamento di danni derivanti da sinistri e relative spese di gestione, redatto in conformità delle norme che saranno stabilite con il regolamento di esecuzione.

Le imprese stesse debbono altresì, alla fine di ogni esercizio, comunicare all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », l'ammontare dei danni derivanti da sinistri liquidati e non ancora pagati, nonchè il presumibile ammontare dei danni da sinistri denunciati e non ancora liquidati.

Le gestioni separate di cui al primo comma sono sottoposte alla vigilanza del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, il quale potrà adottare tutti i provvedimenti eventualmente necessari, compresa la sostituzione dell'impresa designata.

Art. 31.

Le imprese autorizzate all'esercizio delle assicurazioni per la responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli sono tenute a versare annualmente all'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia

per le vittime della strada », con le modalità che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione, un contributo da determinarsi in una percentuale del premio incassato per ciascun contratto relativo alle predette assicurazioni.

La misura del contributo è determinata annualmente, nel limite massimo del 3 per cento, con decreto del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, tenuto conto dei risultati della gestione dei sinistri di cui all'articolo 19.

Per la determinazione del contributo di cui al precedente comma l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », è tenuto a trasmettere ogni anno al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato un rendiconto della gestione riferito all'anno precedente, secondo le norme che saranno stabilite nel regolamento di esecuzione della presente legge.

Nel primo anno di applicazione della presente legge il contributo predetto è stabilito nella misura del 3 per cento dei premi incassati risultanti dall'ultimo bilancio approvato.

CAPO IV

DISPOSIZIONI PENALI

Art. 32.

Chiunque pone in circolazione veicoli o natanti per i quali a norma della presente legge vi è obbligo di assicurazione o consente alla circolazione dei medesimi senza che siano coperti dall'assicurazione, è punito con l'ammenda fino a lire 300.000 e con l'arresto fino a 3 mesi.

Il conducente di un veicolo o di un natante per il quale sia stato adempiuto all'obbligo di assicurazione, che circoli senza essere munito del certificato di assicurazione o senza tenere esposto il contrassegno in modo ben visibile e nel posto prescritto, è punito con la sanzione amministrativa da lire 1.000 a lire 10.000.

Per l'illecito amministrativo previsto nel comma precedente è ammesso il pagamento

in misura ridotta a norma dell'articolo 5 della legge 3 maggio 1967, n. 317, contenente modificazioni al sistema sanzionatorio delle norme in tema di circolazione stradale e delle norme di regolamenti locali.

Art. 33.

L'accertamento delle violazioni alle norme della presente legge è anche demandato agli organi indicati nell'articolo 137 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, che approva il testo unico delle norme sulla circolazione stradale e nell'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, che approva il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche.

CAPO V

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE

Art. 34.

I contratti di assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in corso alla data di entrata in vigore dell'obbligo dell'assicurazione, debbono essere adeguati, con effetto da tale data, alle disposizioni della presente legge cui divengono soggetti. L'assicurato è tenuto, ove occorra, a corrispondere il relativo maggior premio.

Art. 35.

Le imprese che alla data di pubblicazione del regolamento di esecuzione della presente legge esercitano nel territorio della Repubblica l'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, debbono costituire e vincolare una cauzione iniziale aggiuntiva a quella prescritta dall'articolo 40 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449, raggua-

gliata al 10 per cento dei premi lordi dell'ultimo esercizio per il quale è stato approvato il bilancio, inerenti alle predette assicurazioni stipulate nell'esercizio stesso o anteriormente, escluse le imposte a carico degli assicurati.

La cauzione aggiuntiva di cui al comma precedente è computabile ai fini della costituzione della cauzione di cui all'articolo 15.

Art. 36.

Le assicurazioni della responsabilità civile per danni causati dalla circolazione dei veicoli sono soggette alla imposta sui premi stabilita dalla legge 29 ottobre 1961, n. 1216, nella misura proporzionale di lire 5 per ogni cento lire del premio e degli accessori. Tale misura resta ferma anche nel caso in cui con lo stesso contratto siano assicurati, insieme al rischio della responsabilità civile, anche altri rischi inerenti al veicolo o al natante o ai danni causati dalla loro circolazione.

Per le quietanze inerenti al pagamento di somme in dipendenza di contratti di assicurazione di cui al precedente comma, rilasciate all'impresa assicuratrice dall'assicurato o dal danneggiato o loro aventi causa, anche se risultati da atto formale o aventi effetto transattivo e anche se comprensive, oltre che dell'indennizzo, di spese e competenze legali e di altri diritti accessori previsti dalla polizza, restano ferme le disposizioni dell'articolo 16 della legge 29 ottobre 1961, n. 1216.

Tutte le operazioni e gli atti necessari per il pagamento dei risarcimenti corrisposti a norma dell'articolo 19, nonché quelli inerenti ai rapporti fra l'Istituto nazionale delle assicurazioni, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada » e le imprese assicuratrici, sono esenti da qualsiasi tassa e imposta indiretta sugli affari e dalla formalità della registrazione.

Art. 37.

Gli aventi diritto al risarcimento nei confronti di assicurati presso imprese che, alla data di pubblicazione della presente legge o

a quella in cui essa entra in vigore, si trovino in stato di liquidazione coatta con dichiarazione di insolvenza possono agire nei confronti delle imprese designate a norma dell'articolo 20 per conseguire, nei limiti del contratto di assicurazione e comunque non oltre i massimali indicati nella tabella *A* allegata alla presente legge, la quota del credito per risarcimento ammesso al passivo che, rispetto a detti limiti, non sia stata soddisfatta con la prima distribuzione dell'attivo dell'impresa in liquidazione alla quale essi sono stati ammessi a concorrere.

Le disposizioni di cui al precedente comma non sono applicabili alle prime 100.000 lire di risarcimento per danni a cose o animali.

Le disposizioni del primo comma si applicano anche in favore degli assicurati che abbiano risarcito il danno agli aventi diritto.

Le somme dovute nelle successive eventuali distribuzioni dell'attivo a coloro che si sono avvalsi delle disposizioni del presente articolo, saranno versate dal commissario liquidatore all'INA, gestione autonoma del « Fondo di garanzia per le vittime della strada », che provvederà a rimborsare alle imprese designate tutte le somme da esse pagate in dipendenza del presente articolo.

Art. 38.

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituita la Direzione generale delle assicurazioni private e di interesse collettivo con i compiti e le funzioni già svolte dall'Ispettorato delle assicurazioni private istituito con decreto luogotenenziale 23 febbraio 1946, n. 223. A tal fine è disposto l'aumento di un posto nell'organico dei Direttori generali del ruolo dell'Amministrazione centrale del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Presso il Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato è istituito il ruolo tecnico ispettivo delle assicurazioni private e d'interesse collettivo, le cui dotazioni organiche sono determinate nella tabella *B* allegata alla presente legge.

All'onere derivante dalla istituzione della Direzione generale e del ruolo ispettivo di

cui ai commi precedenti, sarà provveduto con le maggiori entrate del contributo di vigilanza, di cui all'articolo 67 del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 1959, n. 449. A tale scopo la misura massima di detto contributo è elevata all'1,25 per mille dei premi incassati dalle imprese in ciascun esercizio.

Art. 39.

La nomina alla qualifica iniziale della carriera direttiva del ruolo tecnico ispettivo di cui alla tabella *B* allegata alla presente legge ha luogo mediante pubblico concorso per esami fra laureati in giurisprudenza, in economia e commercio o in scienze statistiche e attuariali.

I decreti ministeriali che indicano i concorsi stabiliscono il numero dei posti della qualifica iniziale da riservare a ogni tipo di laurea.

Gli esami consistono in quattro prove scritte e in una prova orale.

I decreti ministeriali che indicano i concorsi stabiliscono le materie che formano oggetto delle prove scritte e di quella orale, in relazione al diploma di laurea richiesto per l'ammissione a ciascun concorso.

Art. 40.

La nomina alla qualifica iniziale della carriera di concetto del ruolo tecnico ispettivo di cui alla tabella *B* allegata alla presente legge ha luogo mediante pubblico concorso per esami fra candidati in possesso del diploma di ragioniere.

Gli esami consistono in tre prove scritte e in una prova orale.

Il decreto ministeriale che indice il concorso stabilisce le materie che formano oggetto delle prove scritte e della prova orale.

Art. 41.

Nella prima applicazione della presente legge, dieci posti del ruolo tecnico ispettivo della carriera direttiva e cinque posti del ruolo tecnico ispettivo della carriera di con-

cetto, di cui, alla tabella B, allegata alla presente legge, possono essere conferiti, con le modalità stabilite dall'articolo 200 del testo unico approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, a impiegati appartenenti, rispettivamente, a ruoli amministrativi della carriera direttiva e a ruoli amministrativi della carriera di concetto del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Inoltre nella prima applicazione della presente legge tutti i posti di nuova istituzione possono essere conferiti senza tenere conto di posizioni in soprannumero.

Art. 42.

Il regolamento di esecuzione sarà emanato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con i Ministri di grazia e giustizia e dei trasporti e dell'aviazione civile entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge.

Il regolamento stesso potrà prevedere, per le infrazioni alle sue norme, sanzioni amministrative da lire 1.000 a lire 50.000.

Art. 43.

Le disposizioni della presente legge, esclusi il presente articolo e gli articoli 38, 39, 40 e 41, si applicano a decorrere dal 180° giorno successivo a quello della pubblicazione del regolamento di esecuzione, salvo quelle di cui agli articoli 11, primo, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma; 12; 14, primo comma; 15; 16, primo comma nn. 1) e 2), secondo e terzo comma; 17; 20; 31; 35 e 37, le quali si applicano dal giorno della pubblicazione del regolamento stesso.

Le imprese autorizzate all'esercizio dell'assicurazione della responsabilità civile per i danni causati dalla circolazione dei veicoli, in esercizio alla data di pubblicazione del regolamento di esecuzione della presente legge, debbono, per poter continuare la loro attività in questo ramo, provvedere agli adempimenti di cui agli articoli 11, primo comma, e 35, entro il 60° giorno da tale data.

Nella prima applicazione dell'articolo 11 le imprese debbono presentare al Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato, unitamente alle tariffe dei premi e alle condizioni generali di polizza, gli elementi statistici e tecnici indicati nell'articolo 14, comma primo.

ALLEGATO

TABELLA A

MINIMI DI GARANZIA PER L'ASSICURAZIONE OBBLIGATORIA
STABILITI AI SENSI DELL'ARTICOLO 9 DELLA LEGGE

a) Per i motoveicoli ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

15.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 1 milione per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi;

20.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 1.500.000 per le cose e gli animali, per i motoveicoli di cilindrata superiore a 150 centimetri cubi;

15.000.000 per ogni persona danneggiata;

b) per le autovetture ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

25.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali;

15.000.000 per ogni persona danneggiata;

c) per gli autobus ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

50.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali;

15.000.000 per ogni persona danneggiata;

d) per le motocarrozze da noleggio o ad uso pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

25.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali;

15.000.000 per ogni persona danneggiata;

e) per gli autoveicoli da noleggio o ad uso pubblico, i filoveicoli e i rimorchi, de-

stinati al trasporto di persone, nonché per gli autocarri adibiti eccezionalmente al trasporto di persone, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

40.000.000 (con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicoli con numero di posti non superiore a nove;

100.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a trenta;

150.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a ottanta;

200.000.000 (con il limite di lire 10.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti oltre ottanta;

15.000.000 per ogni persona danneggiata;

f) per gli autoveicoli, filoveicoli e i rimorchi per trasporto di cose, per trasporto promiscuo di persone e di cose, per uso speciale o per trasporti specifici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:

25.000.000 (con il limite di lire 3.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico non superiore a 25 quintali;

40.000.000 (con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno

carico non superiore a settanta quintali;	30.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata superiore a 500 centimetri cubi o di potenza superiore a 11 cavalli-vapore;
50.000.000 (con il limite di lire 7.500.000 per le cose e gli animali) per ogni sinistro se trattasi di veicolo di peso complessivo a pieno carico superiore a settanta quintali;	15.000.000 per ogni persona danneggiata;
15.000.000 per ogni persona danneggiata;	i) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a servizio pubblico, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:
g) per i trattori stradali, i carrelli e le macchine operatrici, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:	50.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a nove;
50.000.000 per ogni sinistro, con il limite di lire 5.000.000 per le cose e gli animali;	75.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti non superiore a venti;
15.000.000 per ogni persona danneggiata;	100.000.000 per ogni sinistro se trattasi di veicolo con numero di posti superiore a venti;
h) per i motoscafi e le imbarcazioni a motore adibiti a diporto o ad uso privato, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:	15.000.000 per ogni persona danneggiata;
15.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 150 centimetri cubi o di potenza non superiore a 5 cavalli-vapore;	l) per l'assicurazione prevista all'articolo 3 della legge per gare o competizioni di qualsiasi genere, la somma assicurata non può essere inferiore a lire:
25.000.000 per ogni sinistro se il motore è di cilindrata non superiore a 500 centimetri cubi o di potenza non superiore a 11 cavalli-vapore;	200.000.000 (con il limite di lire 20.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare motociclistiche;
	400.000.000 (con il limite di lire 40.000.000 per le cose e gli animali) nel caso di gare automobilistiche;
	15.000.000 per ogni persona danneggiata.

TABELLA B

RUOLI TECNICI ISPETTIVI

Carriera direttiva:

Coefficiente	Qualifica	Organico
—	—	—
670	Ispettore generale	2
500	Ispettore capo	4
402	Ispettore superiore	6
325	Ispettore principale	8
271	Ispettore	
229	Ispettore aggiunto	
		<u>20</u>

Carriera di concetto:

Coefficiente	Qualifica	Organico
—	—	—
500	Ispettore capo aggiunto	1
402	Ispettore principale aggiunto	2
325	Primo ispettore aggiunto	3
271	Ispettore aggiunto 1 ^a classe	4
229	Ispettore aggiunto 2 ^a classe	
202	Ispettore aggiunto 3 ^a classe	
		<u>10</u>

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzarsi.

È approvato.

**Svolgimento di interpellanza
e di interrogazioni**

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca al punto II lo svolgimento di interrogazioni e al punto III lo svolgimento di interpellanze.

Poichè gli argomenti trattati nelle interrogazioni sono identici a quelli trattati nelle interpellanze, se non si fanno osservazioni procederemo allo svolgimento congiunto delle interrogazioni e delle interpellanze.

La prima interrogazione, presentata dal senatore Antonicelli e da altri senatori, verte sullo stesso argomento dell'interpellanza n. 179 presentata dal senatore Anderlini e da altri senatori, alla quale ha aggiunto la sua firma il senatore Marullo. Sullo stesso argomento è stata presentata, dopo la diramazione dell'ordine del giorno, una interrogazione da parte del senatore Cifarelli.

Si dia lettura delle due interrogazioni e dell'interpellanza.

A T T A G U I L E , *Segretario:*

ANTONICELLI, ANDERLINI, ROMAGNOLI CARETONI Tullia, GATTO Simone. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se sia a conoscenza del fatto che il gruppo facente capo al signor Attilio Mon-

ti, dopo essersi assicurato il controllo di numerosi importanti quotidiani, ha recentemente acquistato anche una considerevole parte del pacchetto azionario del quotidiano di Cagliari, « L'Unione sarda », e se non ritenga che l'espansione del monopolio del signor Monti su una parte così cospicua della stampa italiana sia nociva a quella libertà che è una delle basi della democrazia repubblicana. (int. or. - 1234)

CIFARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se sia a conoscenza dell'acquisto, da parte di un gruppo imprenditoriale privato, delle testate di alcuni importanti quotidiani e per conoscere se il Governo intenda adottare misure avverso concentrazioni monopolistiche, della mano pubblica o di quella privata, che possono compromettere la libertà di stampa. (int. or. - 1322)

ANDERLINI, ROMAGNOLI CARETTONI Tullia, ANTONICELLI, GATTO Simone. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle finanze.* — Per sapere:

a) se sono a conoscenza del fatto che il gruppo facente capo al signor Monti ha iniziato e sta portando a termine un'operazione di acquisto dei pacchetti azionari di controllo di numerosi importanti quotidiani, tra i quali, oltre « La Nazione », il « Resto del Carlino » ed « Il Telegrafo », sarebbero compresi il « Momento-Sera », « Il Giornale d'Italia » ed alcuni quotidiani del Mezzogiorno;

b) se ritengono compatibile con la libertà di stampa, garantita dalla Costituzione, la formazione di ampie concentrazioni monopolistiche in questo delicato settore, legate ad interessi industriali e finanziari di vasta portata e tendenti alla manipolazione dell'opinione pubblica;

c) se non ritengono di dover svolgere un'inchiesta sulle molteplici attività del predetto signor Monti, anche al fine di accertare e rendere noti i dati relativi alle sue contribuzioni fiscali;

d) se non ritengono di dover accertare eventuali connessioni tra le attività del signor Monti ed alcuni settori del nostro mondo politico;

e) se non ritengono che in un Paese come il nostro sia necessaria una regolamentazione, anche legislativa, tendente, per un verso, a bloccare ogni possibile concentrazione monopolistica nel settore della stampa e, per altro verso, a creare le condizioni per l'indipendenza degli organi di informazione, tenendo conto che il progresso tecnologico crea condizioni di difficoltà anche per il livello occupazionale. (interp. - 179)

P R E S I D E N T E . Il senatore Anderlini ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

A N D E R L I N I . Il problema che abbiamo inteso sollevare con la presentazione di una interrogazione e di una interpellanza è di vaste dimensioni ed ha a lungo interessato, negli ultimi mesi, una parte notevole della stampa italiana. Intorno a tale problema mi pare vada anche sensibilizzandosi l'opinione pubblica.

Si tratta del fatto che nel nostro Paese è da qualche tempo a questa parte in via di costruzione un *trust* giornalistico che fa capo al signor Attilio Monti. Non è facile disegnare con precisione i limiti di questo *trust* giornalistico che si va costituendo e che, nei fatti, si è già in gran parte costituito, anche perchè le manovre finanziarie e i problemi del controllo dei vari pacchetti azionari delle società proprietarie dei quotidiani di cui parleremo costituiscono questioni assai complesse, spesso tenute accuratamente celate, nascoste; comunque si muovono per vie non facilmente accessibili. Pare ormai però definitivamente accertato, per consenso unanime dell'opinione pubblica meglio informata, che il signor Attilio Monti ha dato negli ultimi tempi la scalata per lo meno ai seguenti quotidiani: « La Nazione » con la sua edizione serale « Nazione-Sera »; il « Resto del Carlino » con la sua edizione pomeridiana « Carlino Sera »; « Il Telegrafo » di Livorno; il « Giornale d'Italia » di Roma; da quel che abbiamo appreso, anche

« L'Unione Sarda » di Sassari, se non vado errato, e alcuni altri quotidiani dell'Italia meridionale sarebbero entrati o starebbero per entrare nel *trust*.

C'è stato anche — a quel che si è appreso dalla stampa — un tentativo di scalata al « Momento Sera » che non sappiamo fino a che punto sia riuscito, e probabilmente anche un tentativo di arrivare a controllare un altro quotidiano della capitale, « Il Tempo ». Siamo quindi di fronte alla formazione di un grande *trust* giornalistico, che tende tra l'altro ad espandersi con notevole rapidità e a modernizzarsi. È di questi ultimi giorni la notizia che il signor Attilio Monti starebbe mettendo in atto nelle sue aziende giornalistiche i sistemi più moderni, in accordo con l'IBM, per realizzare una sorta di piccolo, ma forse nemmeno troppo piccolo, impero giornalistico estremamente moderno, del tipo di quello che è stato realizzato, per esempio, negli ultimi anni in Germania e che fa capo alla catena Springer.

La domanda che sorge spontanea e che magari può attirare più di ogni altra la curiosità delle zone meno provvedute della nostra opinione pubblica è la seguente: chi è questo signor Attilio Monti? Io non voglio fare il ritratto di questo signore perchè ciò esulerebbe certamente dai compiti che ci siamo proposti al momento in cui abbiamo presentato le nostre interpellanze ed interrogazioni; tuttavia qualche cosa a proposito della figura di questo signore va detta. Si tratta di un uomo che si è fatto da sè, un *self-made man*. Viene da una famiglia molto modesta; si legge su alcune riviste che suo padre era fabbro ferraio; si è trovato vicino a Muti, l'ultimo o il penultimo segretario del Partito fascista, negli anni drammatici della guerra (qualcuno dice che ne sia stato anche l'autista); ma è proprio negli anni immediatamente successivi alla fine della guerra che questo *self-made man* comincia una scalata nel settore economico che assume dimensioni veramente inusitate. Non so a quanto sia calcolabile oggi la proprietà che fa capo al signor Monti, ma è certo che si tratta di una cifra con nove zeri, probabilmente con dieci zeri (voglio dire che siamo

nell'ordine delle decine di miliardi), se è vero che egli dispone di due *Mirage* (un miliardo l'uno circa) per i suoi viaggi personali, che possiede a Bologna un enorme grattacielo con l'ultimo piano dedicato interamente ai suoi uffici privati, che ha una villa alle Bahamas e forse qualche altra villa in alcune zone dell'Italia e della Costa Azzurra, che controlla importanti settori della nostra economia ed in primo luogo quello petrolifero. C'è anche chi ha affermato, senza che per questo sia stato querelato per diffamazione, che la fortuna del signor Monti è dovuta in gran parte a degli illeciti traffici sul petrolio. Dicono anche i giornali che nel 1958 ci fu un contrasto tra l'onorevole Preti, che allora se non sbaglio era Ministro delle finanze, ed il signor Monti; contrasto che successivamente si è appianato. Comunque sta di fatto che, per esempio, il terz'ultimo comandante della guardia di finanza (è inutile fare nomi che sono molto facilmente rintracciabili) è oggi presidente di una delle società petrolifere che fanno capo al signor Monti. Non voglio andare oltre su questo terreno perchè la pubblicistica a questo proposito è stata abbastanza larga di informazione, nè noi siamo qui a farne una questione personale, scandalistica nei confronti del signor Attilio Monti: noi siamo qui a porre una questione di ordine politico generale.

È possibile, è compatibile con le fondamenta stesse della struttura democratica del nostro Stato che nel suo interno si crei un impero giornalistico di questa portata, la cui influenza si riflette sulla situazione politica del Paese, le cui inframmettenze nei dettagli stessi dello sviluppo della lotta politica in un Paese come il nostro, con partiti costituiti come lo sono i partiti politici italiani, con correnti, sottocorrenti, personalità, posizioni personali, rivalità varie? È compatibile con le basi stesse della nostra democrazia che assistiamo senza dire una parola, senza che nelle Aule del Parlamento il problema venga sollevato, alla creazione di questo impero giornalistico? Del resto esperienze in questo senso, non certamente positive, sono state fatte fuori Italia. C'è chi ha sostenuto autorevolmente che l'avvento del gollismo è

stato preceduto in Francia dall'avvento di un *trust* giornalistico di questo tipo e di questa portata. Abbiamo presente quale pericolo rappresenti per la democrazia tedesca la presenza in Germania di un grande *trust*, che va sotto il nome di gruppo Springer.

Possibile che in Italia in nome di un'assoluta e totale libertà di stampa e di iniziativa non sia possibile fare alcunchè nei confronti del signor Attilio Monti e del *trust* che egli va costituendo? Io sono di contrario avviso: non solo è lecito ed è possibile, come del resto stiamo facendo, che il Parlamento si occupi della faccenda e che, a nostro modo, si dia un segnale da queste tribune alla opinione pubblica sui pericoli che la creazione di questo *trust* giornalistico rappresenta, ma desidero affermare ancora di più. Già oggi lo Stato, non solo indirettamente ma direttamente, interviene in questo settore. È quindi legittimo chiedere allo Stato di intervenire in maniera ben più penetrante e di mettere a nudo la realtà di questo problema per vedere se, discutendo prima tra di noi e investendo della questione il Governo, non sia possibile arrivare ad una soluzione positiva.

Ho affermato che lo Stato interviene già oggi in questa materia e vorrei dire brevemente ai colleghi in quale modo lo Stato intervenga. Come è noto, nel 1968 fu costituita dal Presidente del Consiglio Moro una Commissione presso la Presidenza del Consiglio, presieduta da Padellaro, che prese in esame l'insieme dei problemi che riguardavano la stampa italiana. Si parlò in primo luogo di sgravi fiscali, di questioni relative all'IGE, dei trasporti e si parlò della pubblicità.

Qual è l'ammontare che oggi viene speso per la pubblicità in Italia tra i giornali quotidiani e la RAI-TV? Secondo i dati che ho a disposizione, sui quali desidererei che il rappresentante del Governo ci fornisse, se può, informazioni più precise, siamo nell'ordine di 160-170 miliardi all'anno di pubblicità, per la pubblicità per i quotidiani e per la RAI-TV, in quanto escludo da questa cifra la pubblicità che riguarda i settimanali e tutti gli altri tipi numerosi di pubblicità.

Questi 170 miliardi sono ripartiti in maniera che alla RAI-TV vanno circa 40 miliardi e gli altri 120-130 vanno alla stampa quotidiana. Senza questi miliardi molto probabilmente la stampa quotidiana del nostro Paese non sarebbe in condizioni di sopravvivere. Badate che il rapporto, di circa un quarto per la RAI-TV e di tre quarti per i giornali quotidiani, è stabilito proprio dalle decisioni prese in sede di quella Commissione presidenziale. Si è infatti detto alla RAI-TV che, per legge, potrebbe arrivare al 5 per cento del tempo di trasmissione dedicato alla pubblicità, ma che essa deve mantenersi al di sotto di tale limite e cioè sul 3,5 per cento.

Forse si è fatta una cosa saggia, nel senso che questo ci ha salvato dalla propaganda televisiva ad oltranza spesso tanto fastidiosa per tutti noi. Contemporaneamente però si è presa la decisione di lasciare all'industria giornalistica, in particolare a determinati gruppi di questa, una fetta cospicua, pari appunto a quei 120 miliardi di cui parlavo, per la pubblicità. È noto infatti che la RAI-TV è in grado di far fronte alle richieste di pubblicità nella misura di 1 a 5. Pertanto se il limite concesso ad essa venisse elevato, passando dal 3,5 al 4,5 o addirittura al 5, la RAI-TV potrebbe assorbire una parte notevole della pubblicità che oggi va a finire ai quotidiani.

Ho riferito tutto questo non per dire che l'equilibrio attuale vada spostato, ma per affermare solamente che lo Stato di fatto già oggi interviene in questa materia a sostegno della stampa quotidiana. Come interveniva, attraverso quali società pubblicitarie (SIPRA, CIP, SPI, SPE), quali giornali siano più o meno collegati a queste società, non starò qui a dire perchè probabilmente il mio discorso sarebbe troppo lungo. Forse il rappresentante del Governo potrà fornirci qualche indicazione e se proprio non fosse in grado di dire niente, ho qui degli appunti che mi riprometto di leggere, caso mai, in sede di replica.

Ma c'è un punto che vorrei sottolineare in maniera specifica. L'articolo 21 della nostra Costituzione, che ho visto raramente ci-

tato almeno in questo suo comma, dice che « la legge può stabilire, con norme di carattere generale, che siano resi noti i mezzi di finanziamento della stampa periodica ». È possibile che in un Paese come il nostro, quando andiamo a comprare una scatola di conserva di pomodoro o di marmellata di pesche, per legge troviamo scritto sul barattolo che quel determinato prodotto è costituito per una percentuale di zucchero, per un'altra di frutta genuina e di pomodori naturali ai quali sono stati aggiunti additivi riconosciuti dalla legge o altre cose, e che invece, quando compriamo un giornale, non riusciamo a capire bene chi ne siano i reali finanziatori e quali interessi si nascondono dietro quella testata?

Una delle forme più pericolose di manipolazione dell'opinione pubblica che negli ultimi tempi ha assunto dimensioni gigantesche — e non solo nel nostro Paese — sfugge completamente al controllo dello Stato, del Parlamento e, cosa che più importa, al controllo del lettore. Non siamo i soli del resto ad essere avvertiti della gravità di questa situazione, se è vero che lo stesso Presidente della nostra Assemblea, senatore Fanfani, in un discorso recente ha affrontato questo argomento dicendo che, a suo giudizio, non è possibile tollerare ulteriormente che le cose vadano avanti senza un intervento da parte dello Stato e che bisogna porre sul tappeto il problema della pubblicità dei bilanci degli organi di stampa. Noi siamo qui per questo, cioè per chiedere al Governo se intende procedere in questa direzione, con quali mezzi e con quali strumenti, per chiedere al Governo se non ritenga opportuno svolgere un'inchiesta sulle molteplici attività del signor Monti, anche al fine di accertare e rendere noti i dati relativi alle sue contribuzioni fiscali, e se non ritenga opportuno accertare eventuali connessioni tra le attività del signor Monti e alcuni settori ben individuati del nostro mondo politico.

Direi che la catena di giornali che fa capo al signor Monti, sia pure nella varietà delle posizioni che le singole testate hanno assunto, faccia capo a quella strategia della tensione di cui ha parlato recentemente un

autorevole giornale inglese e che si contrappone un po' — lasciatemelo dire — a quella strategia della attenzione di cui ha parlato un illustre esponente del nostro mondo politico, il quale probabilmente a suo tempo, forse non in maniera diretta, ma attraverso qualcuno dei suoi uomini di fiducia, ebbe una parte non secondaria nella scalata che il signor Monti diede al « Resto del Carlino » e alla « Nazione ».

M A R U L L O . Si tratta dell'onorevole Moro.

A N D E R L I N I . Sì, sto parlando dell'onorevole Moro, tanto per non fare nomi, ma cognomi.

Non so quale sarà la sua risposta, onorevole Sottosegretario. I problemi che abbiamo sollevato sono di grosse dimensioni, vanno ben al di là della figura del signor Attilio Monti e toccano uno dei centri nevralgici della struttura democratica del nostro Paese. Se la sua risposta dovesse essere per noi deludente, sia ben chiaro che non ci fermeremo a questo punto. C'è l'articolo 21 della Costituzione, c'è, tra l'altro, l'ultimo contratto firmato dai giornalisti con gli editori dei giornali, che garantisce ai giornalisti l'indipendenza di giudizio nei confronti della proprietà del giornale, ma questa clausola del contratto purtroppo, diciamolo francamente, non viene rispettata e non ha nessuna possibilità di essere rispettata nel nostro Paese; e molti sanno a quale ruolo, molto spesso contro la propria coscienza, sono costretti molti dei nostri colleghi giornalisti appunto perchè quell'articolo del contratto non viene di fatto rispettato.

Se la sua risposta, onorevole Sottosegretario, sarà deludente, noi, ripeto, abbiamo intenzione di continuare nella nostra strada e di invitare la Commissione senatoriale competente, che credo sia la prima, a proporre a tutti i colleghi di fare un'indagine conoscitiva sulla struttura di tutta la stampa nel nostro Paese, compresa naturalmente la stampa dei partiti politici.

Speriamo che la nostra proposta sia accolta perchè in questo caso si potrebbe co-

minciare a considerare l'opportunità di studiare una legge che renda operante il comma dell'articolo 21 che ho letto poco fa, che sia capace di dare qualche garanzia ai giornalisti italiani sul terreno della loro indipendenza di giudizio e che ponga anche il problema dell'aiuto che lo Stato potrebbe fornire.

Si parla tanto di finanziamento dei partiti politici e noi potremmo cominciare col finanziare gli organi dei partiti politici del nostro Paese, il che non dovrebbe destare scandalo in nessuno perchè questo sarebbe un modo per dare forza a quella stampa che il voto popolare ha confortato indirettamente in qualche modo mandando i suoi rappresentanti in Parlamento e che quindi è forse quella che meglio di ogni altra può offrire al lettore un panorama completo della vita politica del nostro Paese, al di là degli intralazzi, dei giochi di sottogoverno, delle ruberie, delle frodi fiscali, dei movimenti petroliferi, chiamiamoli così, che fanno capo a gran parte degli uomini che oggi controllano i gangli vitali della stampa nel nostro Paese. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alla interpellanza n. 179 e alle interrogazioni nn. 1234 e 1322.

B I S A G L I A , *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri.* L'interpellanza e le interrogazioni in discussione pongono il problema della libertà di stampa in rapporto alla formazione di concentrazioni in tale settore, e prendendo lo spunto dal fatto che il gruppo di cui è presidente il cavaliere del lavoro Attilio Monti, ha acquistato i pacchetti azionari, e quindi il controllo dei quotidiani « La Nazione », « Il Resto del Carlino », « Il Telegrafo » e « Il Giornale d'Italia » nonchè di « Stadio »; mentre si può escludere che al gruppo « Poligrafici - Il Resto del Carlino » appartengano il « Momento Sera » e « L'Unione Sarda ».

In venti anni di vita democratica sono scomparse una cinquantina di testate; fra diciotto milioni di abitanti del Sud si vendono solamente trecentomila copie di gior-

nali quotidiani; cinque regioni italiane del Centro-Sud sono prive di giornali locali. Questi sono alcuni dati sommari eppure indicativi della situazione della stampa in Italia.

In tale contesto si fa strada anche in Italia un fenomeno tipico dell'editoria giornalistica dei Paesi più avanzati: cioè il fenomeno delle concentrazioni e delle catene di quotidiani. È un problema dunque attuale, e l'interpellanza e le interrogazioni in discussione sono una utile occasione per il Governo di esporre al Parlamento il proprio pensiero su un tema, quello delle condizioni della stampa in Italia, di estrema delicatezza e di grande attualità per la difesa delle stesse condizioni fondamentali della vita democratica.

Ignazio Silone, su « Il Resto del Carlino » del 19 maggio 1967, ha scritto un significativo articolo per sottolineare l'asfissia progressiva di cui soffre la libertà di stampa nei Paesi di avanzata industrializzazione: « La libertà di stampa non dipende solo dalla tolleranza dei governanti o dalla moralità dei giornalisti, là dove le cause che la mettono in pericolo sono di natura per così dire oggettiva. Ovviamente a noi interessano in modo particolare le restrizioni più o meno occulte della libertà di stampa prodotte dalle leggi del mercato e di cui pochi in Italia si occupano. Poichè una legge garantisce la libertà di stampa, quale bisogno hanno i lettori di sapere che accade dietro la facciata dei giornali? ». La situazione invece si va facendo sempre più seria, aggiunge Silone e cita Axel Springer, uno dei maggiori esponenti dell'editoria tedesca: « I giornali si trovano davanti a una sola alternativa: concentrazione o sovvenzione ».

Quali sono le ragioni della crisi dell'editoria giornalistica nei Paesi industrializzati? Un rapporto dell'*Economist Intelligence Unit* indica questi fattori: il rialzo dei costi, la diminuzione delle vendite, il progresso tecnologico possibile solo ad alcune aziende, l'oscillazione della pubblicità, l'invecchiamento della rete distributiva, le difficoltà nell'aggiornamento professionale. In Inghilterra, davanti al fenomeno della scomparsa

delle testate, degli assorbimenti e dei passaggi di proprietà, si è svolto un dibattito il quale, dando scarso rilievo alle questioni di principio, si è concentrato sull'intervento dello Stato a favore dei giornali.

La libertà di stampa è una delle componenti essenziali della vita di un Paese libero, di una moderna democrazia. I giornali realizzano autenticamente un pubblico servizio, nella misura in cui adempiono alla loro funzione informativa e critica. Ma per poter far ciò le industrie dell'informazione devono vivere autonomamente, non devono essere costrette a debiti finanziari che si traducono fatalmente in ipoteche sulla loro libertà, se non a cessioni vere e proprie.

Ecco quindi il primo dovere per ogni Governo democratico: far vivere i giornali che esistono. E nella misura in cui una testata vive di forza propria è di per sé posta in grado di respingere il pur allettante richiamo della concentrazione. Ma il problema è anche quello di far sorgere nuovi quotidiani, laddove soprattutto non esistono voci locali. La pluralità delle voci è condizione essenziale della libertà: eppure della crisi dell'editoria giornalistica italiana hanno fatto le spese troppe testate, soprattutto i piccoli e i medi giornali.

Per questo il Governo, anche su richiesta della Federazione nazionale della stampa, l'8 maggio 1968, per iniziativa del Presidente del Consiglio onorevole Moro, istituiva una Commissione mista di editori e giornalisti, presso la Presidenza del Consiglio, avente il compito di studiare il problema dei quotidiani in Italia e di avanzare al Governo precise proposte. La Commissione, confermata dal successivo Governo Leone, ha accelerato e concluso i suoi lavori col Governo Rumor, completando il suo lavoro l'8 maggio scorso con la presentazione di quattro gruppi di richieste. La Commissione ha svolto un lavoro preciso, accurato, davvero utile. Il giorno successivo è stato insediato il gruppo dei rappresentanti dei Ministeri competenti per l'esame il più approfondito delle provvidenze proposte. Alcune si potranno realizzare in via amministrativa, altre necessitano di uno specifico intervento legislativo. Ecco perchè

il Governo ha in elaborazione, sempre tenendo il contatto con le categorie interessate dei giornalisti e degli editori, un progetto di legge il quale risponde alle principali domande della Commissione.

Questo provvedimento — è il primo nella storia dell'Italia — è pronto e sarà varato in una delle prossime sedute del Consiglio dei ministri.

La legge per l'editoria si compone di una quindicina di articoli. I primi riguardano il credito agevolato per favorire l'ammodernamento degli impianti tipografici e l'installazione degli strumenti della più moderna tecnologia. Inoltre, tenendo presenti alcune recenti e positive esperienze europee (vale per tutti il caso dell'autorevole quotidiano parigino « Le Monde », che ha compiuto giovedì 25 anni di vita) nonchè esplicite richieste di giornalisti italiani, è prevista la possibilità di interventi anche a favore delle imprese editoriali gestite da cooperative di giornalisti, cioè dai protagonisti primi della funzione informativa. Un'apposita norma prevede il versamento di una considerevole somma annuale all'Istituto di previdenza dei giornalisti (Istituto che ha fin qui adempiuto ad una preziosa funzione di servizio alla libertà di stampa) a parziale sgravio degli oneri sociali dovuti dalle aziende. Per ridurre entro limiti accettabili la costante lievitazione dei costi di produzione, il disegno di legge prevede anche alcuni benefici fiscali. Vi è inoltre una norma che stabilisce come le Amministrazioni dello Stato, degli enti pubblici e delle aziende a prevalente partecipazione statale debbano destinare una precisa percentuale dei fondi comunque stanziati in bilancio per spese di pubblicità e propaganda a favore dei quotidiani.

Una delle cause della crisi della stampa italiana è quella di avere al punto di partenza troppo spesso degli editori a mezzadria con altri interessi e imprese. È il peccato originale di troppi dei giornali italiani. Ciò induce nella tentazione o speranza di trasformare il giornale in strumento di pressione minacciosa per disegni di potere economico che nulla hanno da spartire con la vera funzione dell'attività di informazione. La strada nuova è quella di far sor-

gere l'editoria giornalistica come impresa primaria, come specifica industria dell'informazione, con finalità, regole, metodi e mezzi suoi propri. Le finalità estranee all'impresa non devono più trovarvi posto. L'unico riferimento costante deve essere la propria ragione istituzionale e l'attenzione alle attese dei lettori. Bisogna che nel panorama del giornalismo italiano si inseriscano giornali aventi questa origine e caratteristica: e diventino forti, prestigiosi, indipendenti proprio perchè capaci di esercitare una funzione autonoma dai poteri politici ed economici precostituiti, di imporsi quindi sul mercato delle vendite per la loro autorevolezza, per l'autentico esercizio del loro servizio pubblico.

Indubbiamente, quando si affronta il problema della stampa, si deve usare sempre la massima cautela per evitare che i provvedimenti adottati (anche alcuni di quelli chiesti dal senatore Anderlini) possano interferire comunque sulla libertà di stampa.

A tale proposito vorrei proprio rilevare che una riprova della costante preoccupazione di non interferire nel settore è avvertita nello stesso quinto comma dell'articolo 21 della Costituzione, il quale, pur prevedendo che « la legge può stabilire con norme di carattere generale che siano resi noti i mezzi di finanziamento della stampa periodica », non ha posto una norma precettiva di immediata applicazione, e nemmeno una norma programmatica in senso stretto, bensì una facoltà e, al tempo stesso, una riserva per la potestà legislativa del Parlamento. Nè è fuori luogo osservare che nemmeno se il legislatore si fosse avvalso di tale facoltà, il fenomeno lamentato dal senatore Anderlini e dal senatore Antonicelli avrebbe potuto incontrare ostacoli o limiti; la pubblicità delle fonti di finanziamento non impedirebbe certo l'acquisto di testate.

È chiaro, d'altra parte, che la natura dell'attività imprenditoriale in campo giornalistico, pur non mancando naturalmente di riflessi anche di carattere economico, non è tuttavia assimilabile all'attività esplicata dalle imprese nei settori della produzione industriale e del commercio; e, conseguentemen-

te, i motivi che militano in favore dell'adozione di disposizioni normative anti-trust nei settori suddetti, non appaiono estensibili alla proprietà giornalistica.

Per quanto riguarda poi la posizione tributaria del cavaliere del lavoro Attilio Monti, il Ministero delle finanze ha riferito che — a prescindere dal fatto se le società interessate abbiano effettuato od effettueranno, nei termini dovuti, le comunicazioni prescritte dalla legge — gli organi periferici del Ministero già da tempo stanno raccogliendo i necessari elementi di valutazione sulla complessa operazione di acquisto di pacchetti azionari, nonchè sulla posizione tributaria del cavaliere Monti con riferimento al periodo 1962-1966.

In ordine a tali ultimi dati, le notizie pervenute segnalano che nei confronti del cavalier Monti risultano accertati e definiti redditi imponibili, ai fini dell'imposta complementare, di lire 90 milioni relativamente all'anno 1962; di lire 95 milioni per gli anni 1963 e 1964; di lire 80 milioni per l'anno 1965; di lire 100 milioni per l'anno 1966. Sono invece ancora in via di esame le dichiarazioni dei redditi prodotte dall'interessato con riferimento agli anni 1967 e 1968. In detta sede sarà tenuto ovviamente conto anche dell'esito degli accertamenti tuttora in corso di svolgimento.

Ritornando ai problemi più generali, confermo che il Governo segue attentamente la situazione, purtroppo talvolta precaria, dei giornali italiani. È consapevole della loro funzione di pubblico servizio ed intende fare tutto quanto è nelle sue possibilità per garantire al Paese il bene prezioso di una stampa libera ed efficiente.

Il disegno di legge che il Governo si appresta a varare è ispirato proprio al fine di favorire la nascita di nuovi giornali e l'autonomia e l'indipendenza delle testate dei piccoli e medi giornali, le più esposte al vento delle intemperie.

La pluralità delle voci va comunque mantenuta: è un bene troppo prezioso per la vita democratica e lo Stato non può permettersi il lusso di restare inerte davanti alla crisi che investe questo delicato settore. (*Applausi dal centro. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Il senatore Antonicelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

ANTONICELLI. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Sottosegretario, io mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole Sottosegretario perchè l'elegante disinvoltura con cui egli ha risposto non fa che confermare e avvalorare la serietà dei nostri rilievi intorno al problema sollevato dall'attività del cavaliere del lavoro Attilio Monti nel settore giornalistico.

Tale problema non concerne soltanto il tema generale, certo importante, della libertà di stampa, specialmente quella giornalistica, ma in particolare il modo con il quale un operatore economico, un industriale di grande potenza come il cavaliere Monti si è impossessato di testate di grande peso della nostra stampa quotidiana. Non entrerei — perchè già l'ha fatto il collega Anderlini — nel merito delle ricchezze del cavalier Monti; come vi sia pervenuto, quali legami abbia la sua ricchezza con settori politici nostrani e con ambienti economici e finanziari stranieri (tutto ciò si può ricavare da notizie più o meno attendibili di periodici) non è mio interesse attuale di prendere in esame. Però mi meraviglio che il Governo non mostri di sapere o d'interessarsi di sapere come si è andato creando questo circuito petrolifero-giornalistico del cavalier Monti.

Il cavalier Monti ha costruito la sua fortuna nell'ultimo decennio attraverso il possesso di importanti raffinerie: la raffineria di Ravenna, quella di Milazzo e di recente quella di Gaeta. E anche venuto in possesso del pacchetto Eridania, cui appartengono le testate del « Resto del Carlino » e della « Nazione ». Con questo il cavalier Monti ha messo le mani non sulla città ma sul Paese attraverso la stampa, attraverso la possibilità di manipolazione dell'opinione pubblica, arrivando a coprire oltre la fascia centrale un'appendice meridionale (sia o non sia vero — il Sottosegretario lo ha escluso — il possesso dell'« Unione Sarda » e di un altro giornale di Roma).

La presenza del cavaliere Monti è dimostrata dal mutamento politico di questi gior-

nali, o meglio dall'accentuazione più a destra del loro indirizzo.

Come è pervenuto a questo potere il signor Monti? Attraverso la sua straordinaria ricchezza derivatagli dal suo ricordato possesso di raffinerie. La verità che il Sottosegretario dovrebbe tenere a mente, per dedurne utili conclusioni, è questa: le raffinerie del Monti sono delle concessioni statali e, specialmente quella di Milazzo, hanno ricevuto dallo Stato, in parte attraverso la Cassa per il Mezzogiorno, degli stanziamenti. La raffineria di Milazzo ha ricevuto 42 miliardi per garantire l'occupazione stabile di duecento persone (un precedente finanziamento, fino al 1963, di 26 miliardi era stato dato dalla Cassa per il Mezzogiorno, e ora, potenziata la concessione, ha ricevuto altri 17 miliardi).

Pertanto si è trattato di concessioni statali, di denaro pubblico e sarebbe anche importante, per quanto riguarda il pacchetto dell'Eridania, saper per esempio quali sovvenzioni statali essa ha ricevuto dal giorno dell'acquisizione del pacchetto azionario.

Il circuito di cui parlavo si svolge dunque in questo modo: il cavalier Monti, ricco di queste sovvenzioni, compra dei giornali, attraverso la stampa, offre servizi ai governi, seleziona i propri uomini e attraverso questi uomini si garantisce nuovi favori, nuovi finanziamenti; con il ricavato degli utili acquista altri giornali e in realtà mette in uno stato di soggezione l'opinione pubblica, cioè esercita una forte pressione sopra i governi, sopra certi settori dei partiti politici.

Vorrei invitare i competenti Ministeri a indagare in qualche maniera su certi aspetti della situazione. Qualche amministrazione potrebbe svolgere indagini fra i propri funzionari per stabilire quali fra di essi favoriscono oltre il giusto le operazioni del cavalier Monti.

Non basta parlare in genere della libertà di stampa, non basta assicurare — di questo prendo atto e ne sono contento — che il Governo fa qualcosa per garantire la maggiore libertà possibile dell'informazione dell'opinione pubblica; sarebbe importante sapere come si vogliono recidere i fili che legano la potenza finanziaria del cavaliere Monti

e questo grosso *trust* giornalistico, attraverso il quale Attilio Monti è diventato il controllore forse più forte e potente della pubblica opinione.

In questo modo il Governo e lo Stato compiono un'opera di autolesionismo perchè i limiti che il signor Monti apporta alla libertà di stampa può porli in essere ad opera delle sovvenzioni dello Stato stesso.

Perciò da parte nostra insistiamo perchè il Governo si documenti meglio di quello che risulta dalle dichiarazioni del Sottosegretario, metta in atto le difese di cui dispone e, come ha detto il senatore Anderlini, blocchi un meccanismo che ci minaccia tutti.

Per concludere, insieme con il collega Anderlini, voglio dire che se in un prosieguo di tempo le risposte e le azioni del Governo non saranno tali da soddisfare, il nostro Gruppo condurrà senza indulgenze una battaglia contro quest'indebita crescita di potere, che minaccia gravemente la libertà di stampa e di opinione. (*Vivi applausi dalla sinistra e dall'estrema sinistra. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il senatore Cifarelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

*** CIFARELLI.** Onorevole Presidente, gli argomenti che sono oggetto di questa nostra discussione e che sono stati compresi nella risposta dell'onorevole Sottosegretario sono di tale importanza che richiederebbero un ampio dibattito. Ed io mi auguro che un bel giorno tale dibattito si svolga in questa Aula, anche perchè non si tratta di interessi settoriali, per ampi che possano essere, ma di interessi vasti e primordiali per una collettività democratica qual è la nostra Nazione.

Vorrei ora semplicemente motivare la mia dichiarazione di essere solo parzialmente soddisfatto, poichè in quanto ci è stato detto, nell'impostazione e nell'annuncio di misure legislative in corso di elaborazione e di varo da parte del Consiglio dei ministri, trovo senza dubbio una positività. Che il Governo, a cominciare dalla Presidenza Moro, per proseguire con quella Leone e per giungere a quella Rumor, abbia sentito e discus-

so autorevolmente questo problema lo riconosco come un dato positivo; e che da questo derivino delle indicazioni, la raccolta in sede di elaborazione legislativa di indicazioni provenienti da ambienti ad alto livello, soprattutto nel campo della professione dei giornalisti, per poter consolidare e rendere meno anemica, meno territorialmente limitata e meno asfittica l'attività dei quotidiani, a me pare estremamente importante e da giudicarsi positivamente. Ma nella specie non siamo a questo o almeno, debbo dire, non soltanto a questo: nella specie noi siamo in presenza della formazione di un *trust* di giornali ad iniziativa di un imprenditore, evidentemente fornito di mezzi, il quale con l'acquisizione di alcuni pacchetti azionari ha creato una possibilità di dominio nei confronti di alcuni importanti quotidiani italiani, alcuni anche di antica origine e di grande prestigio. Ed è da questo punto di vista che va considerato il problema.

A me pare, cioè, onorevole Presidente, che le misure che possono essere adottate in sede amministrativa (la pubblicità, le agevolazioni creditizie) o in sede normativa rispondano all'esigenza di rendere possibile altra stampa quotidiana, di rafforzare quella che potrebbe entrare in crisi, ma nulla abbiano a che vedere con i tentativi — e qui nella specie ne abbiamo una realizzazione — di monopolio nel campo della stampa.

E personalmente nella mia interpretazione ho fatto un cenno sia alla mano pubblica sia a quella privata, poichè ben ricordo come nelle Aule del Parlamento si sia ampiamente discusso — sempre il petrolio finisce poi per essere la causa di queste vicende — del rapporto tra un ente pubblico ed un quotidiano. E ci furono voci autorevolissime di antichi democratici che di questo menarono scandalo ed ampiamente si discusse.

Ora a me pare che sia necessario mettersi sul terreno delle leggi anti-*trust*, se si deve giungere, come io ritengo si debba fare, ad una normativa adeguata, che contrapponga il meccanismo di una legge all'accaparramento della stampa quotidiana. Questo è il problema politico. Favorire le cooperative, intervenire in favore dei giornalisti, costituisce il contorno. Il punto fondamentale

è questo e si tratta di un'affermazione che ha la sua base nella esperienza degli Stati democratici. Infatti non è in Russia, nè in Spagna, nè negli Stati totalitari di segno opposto che si pongono questi problemi, poichè lì la stampa è infeudata, ma è nei Paesi della stampa libera che bisogna appunto svolgere questa attività e porsi questa esigenza. In sostanza, dietro l'articolo 21 della Costituzione, che è stato giustamente ricordato e che secondo me — me lo consenta, onorevole Sottosegretario — ha una esigenza programmatica che deve tradursi in una realizzazione normativa, c'è la nozione che la stampa è il quarto potere. E lì noi siamo evidentemente su di un terreno che è istituzionale e costituzionale nello stesso tempo. Ecco perchè ho ritenuto a nome dei miei amici di far sentire la mia voce in questo dibattito, anche se con brevi cenni. Se infatti dovessi esprimere ampiamente il mio pensiero, porrei il problema della pubblicità per esempio della radio e della televisione che escluderei, perchè si agisce in situazione di monopolio; poi porrei il problema della titolarità di determinate testate che non sono soltanto quelle che riguardano i personaggi di cui oggi si parla e lo considererei, me lo consenta il collega Antonicelli, astraendolo da quelle che possono essere le fruizioni legittime — e se non lo sono c'è il procuratore della Repubblica — dei contributi o del credito agevolato, si tratti di un italiano o di uno straniero, si tratti della Finisider o del cavaliere del lavoro Monti Attilio, si tratti dell'IRI o dell'ENI. Chi ha diritto ad un contributo lo deve avere e da che è stata costituita la Cassa per il Mezzogiorno, devo dire che mi consta che si è opposta a certi livelli di contributo. È stato il Consiglio di Stato che ha dato ragione alla ditta su questo punto. È sovrano su ciò il Consiglio di Stato, ma è evidente che l'ente pubblico ha cercato di fare quello che sembrava essere suo dovere.

Al di fuori di questo il problema, ci fossero o non ci fossero forme di credito agevolato o di contributi, l'importante è che dobbiamo impedire la creazione di monopoli di stampa, di *trusts* di stampa: questo è il punto fondamentale della salvaguardia della nostra libertà.

Se fosse qui il senatore Parri, ricorderebbe che, ai tempi di un partito glorioso cui mi onoro di aver appartenuto, ci ponemmo il problema di creare un quotidiano che avesse una larghissima diffusione capillare di azionariato, in modo da essere inattaccabile ed invincibile. Purtroppo questo in Italia, anche nell'atmosfera rovente in cui tutti i sogni sembravano doversi tradursi in realtà, non è stato possibile. Ecco perchè dobbiamo ricorrere ad altri mezzi e mi consenta l'onorevole Sottosegretario di ricordare il sistema inglese del *trusteeship*, ovvero dei comitati di garanzia per la linea di un giornale. Non soltanto si deve conoscere il proprietario, ma si deve anche sapere chi sono i garanti perchè in questo modo ci si può difendere, come invece non può fare ora il singolo giornalista attraverso il contratto di lavoro, perchè evidentemente entriamo in altra serie di rapporti, in quanto si potrebbe imporre la linea del giornale. Ma è proprio sulla linea del giornale che occorrono delle garanzie democratiche e queste in altri ordinamenti sono state già elaborate e noi abbiamo il diritto di ricordarle riferendoci ad esse.

Ecco le ragioni, signor Presidente, per le quali in gran fretta ho espresso dopo il consenso le critiche, augurandomi che siffatto problema torni ad essere pienamente trattato e a fondo nelle Aule del Parlamento. Infatti si tratta di un problema veramente di enorme importanza per oggi e in prospettiva, molto più importante di quei tali problemi che spesso ci assillano solo perchè alle nostre spalle ci sono gli organizzati che stanno a tempestarci.

P R E S I D E N T E. Il senatore Anderlini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

A N D E R L I N I. Pur dichiarandomi insoddisfatto, signor Presidente, onorevoli colleghi, della risposta del sottosegretario Bisaglia, desidero dargli atto che nelle maglie del suo discorso è stato possibile cogliere uno o due elementi che non giudico del tutto negativi. Il primo elemento che vorrei sottolineare è questo: sappiamo ufficialmente dalla viva voce di un rappresen-

tante del Governo che il signor Attilio Monti ha pagato le tasse su un imponibile di 90 milioni nel 1962, 95 nel 1963, 80 nel 1964 e 100 milioni nel 1965-66. Sono cifre che non possono non lasciar sorpresi: forse è il minimo che si possa dire. Il fatto che lei le abbia qui rese pubbliche e note è un fatto che serve a condannare la figura morale di un uomo che proprio in quegli anni stava costruendo la sua fortuna la quale ammonta, per giudizio unanime dei competenti, ad alcune decine di miliardi, se è vero che è proprietario di tre raffinerie, di una nave petroliera, se è vero che è riuscito a dar la scalata al pacchetto di controllo del « Resto del Carlino » e della « Nazione », se è vero che possiede due *Mirage* per uso personale del valore di circa un miliardo l'uno, se è vero che possiede una villa alle Bahamas ed un'altra sulla Costa Azzurra nonchè un enorme grattacielo a Bologna.

Questo sta a testimoniare come sia inefficiente il nostro sistema fiscale. Forse la spiegazione va trovata nel fatto che il terz'ultimo comandante della nostra guardia di finanza è presidente di una delle società petrolifere controllate dal cavaliere del lavoro Attilio Monti. Siamo al solito rapporto tra grosse concentrazioni di potere industriale e finanziario, mondo politico, evasioni fiscali ed accumulazioni di ricchezze sproporzionate.

Ma veramente voi credete, colleghi che tanto spesso esaltate la libera iniziativa, che senza degli illeciti, senza aver compiuto degli atti, delle azioni che vadano al di là dei limiti segnati dalle leggi e dai regolamenti, si possa nel giro di 20 anni partire da zero, come è partito il cavaliere del lavoro Attilio Monti, e arrivare ad accumulare ricchezze della dimensione della quale qui abbiamo riferito? (*Interruzione del senatore Cifarelli*).

Senatore Cifarelli, secondo me è pressochè impossibile ad un imprenditore che si mantenga nell'ambito del rispetto della legge e che parta da zero arrivare a questo livello. È possibile solo se si verifica quello di cui ho parlato nella mia introduzione e su cui è tornato con molta chiarezza il sena-

tore Antonicelli, cioè quella sorta di commistione tra la politica, il petrolio, la stampa, i gruppi di pressione che consentono al cavaliere del lavoro Attilio Monti di avere le sovvenzioni nel Mezzogiorno, caro Cifarelli, e che non consentono la stessa cosa a centinaia e centinaia di altri piccoli e medi imprenditori del Meridione, dell'Italia centrale e delle zone depresse dell'Italia settentrionale i quali pertanto non ottengono gli stessi benefici. Lei infatti sa meglio di me che nella concessione dei benefici c'è un certo limite e quando questo limite viene raggiunto perchè una grossa fetta è andata al signor Attilio Monti, gli altri rimangono a bocca asciutta e non ottengono nessuno dei benefici che gli organismi dello Stato predispongono per il Meridione. Potrei citare il caso di decine di piccole e medie imprese dell'Italia centrale e meridionale che da anni aspettano di accedere ad uno qualsiasi dei tanti benefici previsti dalla Cassa per il Mezzogiorno e che non riescono ad ottenerli, salvo alcuni sgravi fiscali che sono uguali per tutti.

Il cavaliere del lavoro Attilio Monti, invece, è uno specialista nell'ottenere con precisione quasi la totalità dei benefici che va richiedendo. È questa commistione che nella sua risposta, onorevole Bisaglia, lei non ha raccolto, e la ragione vera della mia insoddisfazione è in primo luogo questa. Se non cogliete questo tipo di rapporto che si va creando tra la grande stampa, questo *trust* del signor Attilio Monti e le forze responsabili del governo del Paese, voi non cogliete il centro della questione, vi rifiutate di far fronte ai vostri precisi doveri.

Ma c'è un'altra serie di cose che vorrei segnalarle, onorevole Sottosegretario, prima di concludere il mio discorso.

Vorrei segnalarle, per esempio, che il signor Attilio Monti evade spesso i contratti giornalistici regolarmente firmati con la federazione della stampa e con i sindacati dei giornalisti. Sarebbe forse opportuno che il Ministero del lavoro facesse un'indagine in questo settore e che ascoltasse i responsabili sindacali dai quali potrebbe avere probabilmente notizie molto precise. Una domanda che era sottintesa nella nostra

interpellanza alla quale lei non ha risposto è questa: quali sono gli organi bancari che stanno dietro il signor Attilio Monti? In che collegamento è, per esempio, il signor Attilio Monti con la banca San Paolo di Torino che probabilmente gli ha fornito i primi mezzi per dare la scalata ai giornali di cui parlavamo? Ma la seconda ragione fondamentale della mia insoddisfazione è ancora un'altra: il quadro che lei ci ha disegnato del neo-capitalismo che avanza anche nel settore della stampa e che necessariamente porta a delle concentrazioni perchè solo le concentrazioni permettono di abbassare i costi...

BISAGLIA, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Io non ho detto questo.

A N D E R L I N I. ...solo l'ammodernamento consente di far fronte alle nuove esigenze di mercato; ammodernamento significa grossi impegni di spesa e grossi impegni di spesa significano concentrazioni. La linea di fondo del suo discorso non ci può trovare consenzienti; e del resto questo è confermato dalle anticipazioni che lei ha fatto rispetto alla legge che si accinge a varare. Lei ha parlato di linee fondamentali di questa legge e noi la ringraziamo per averne offerto al Senato un'anticipazione. Ma in che consistono? L'articolo 21 della Costituzione non c'entra proprio con la legge che voi vi apprestate a varare. Credito agevolato per gli impianti; certo può aiutare anche le piccole testate però noi sappiamo che quando si parla di credito agevolato di solito si stabilisce un *plafond* e che poi a quel *plafond* attingono i più grossi, i più forti; finora la storia purtroppo è andata sempre ancora una volta in questa direzione. Ed io non vorrei che il credito agevolato per il rinnovo degli impianti servisse prevalentemente se non esclusivamente al signor Attilio Monti per realizzare in pieno il suo rapporto con la IBM e per darci una bella catena di 11 giornali — pare che questo sia il suo obiettivo tra i giornali del mattino e i giornali del pomeriggio — tutti collegati tra di loro con sistemi elettronici

estremamente moderni. Resteremmo tutti ammirati dell'efficienza di questa catena ma io credo che saremmo tutti d'accordo nel respingere il fatto che nelle mani di un solo uomo si concentri un potere così grande come quello di controllare una catena di giornali di questo genere e di questo tipo.

Cooperative di giornalisti: l'iniziativa mi pare buona, speriamo che si trovi però — il collega Cifarelli citava un'esperienza non del tutto positiva in questo campo — la forza per attivare queste cooperative. Spesso quando il Governo deve dare dei crediti agevolati, fare delle concessioni, quasi per difendersi dall'accusa che queste concessioni finiscano come sono sempre finite nelle mani dei grandi, dice: ma guardate c'è l'articolo tale che dice che le possiamo dare anche alle cooperative, anche ai piccoli coltivatori diretti per le leggi sull'agricoltura, anche alle cooperative di giornalisti eventualmente costitutesi. Ma c'è la volontà di farlo? C'è la volontà di spingere avanti una azione di questo genere? Ci sono le possibilità effettive in Italia? Le sovvenzioni agli istituti di previdenza dei giornalisti non ci possono trovare evidentemente contrari. Sui benefici fiscali io farei attenzione. Il signor Attilio Monti non ha bisogno di ulteriori benefici fiscali nè ne ha bisogno la catena dei suoi giornali, visto che paga su un imponibile di 100 milioni di tasse...

BISAGLIA, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Senatore Anderlini, vorrei dirle che i benefici sono inversamente proporzionali; più piccolo è il giornale più alto è il beneficio, più grosso il giornale minimo è il beneficio.

A N D E R L I N I. Però facciamo attenzione perchè il signor Attilio Monti può anche avere dei giornali relativamente piccoli che fanno parte però di una catena di 11 e quelli piccoli possono avere con le sue pressioni lo sgravio; perchè il problema che andava preso di fronte sul serio è quello dell'articolo 21, è quello che il Presidente di questa Assemblea ha posto chiaramente in una riunione del Consiglio nazionale del

suo partito quando ha detto che bisogna trovare la via dell'intervento *anti-trust* per impedire la formazione di *trusts* nel campo giornalistico, che sono pericolosi per lo meno tanto quanto i *trusts* finanziari o imprenditoriali, se non di più per la enorme influenza che essi hanno sull'opinione pubblica.

Non è affatto vero dire, come lei ha affermato — ecco il punto fondamentale del dissenso — che non è possibile agire in senso *anti-trust* anche nel settore giornalistico. Lei ha fatto una affermazione estremamente grave quando ha detto che la legislazione *anti-trust* in Italia è carente e che è quasi del tutto impossibile applicarla nel settore giornalistico.

Siamo proprio al polo opposto delle richieste che le sono pervenute, non solo da questa parte, ma dal Presidente stesso di questa Assemblea.

Non posso accettare, onorevole Sottosegretario, la minimizzazione che lei ha fatto del penultimo comma dell'articolo 21 della Costituzione, il quale così recita: « La legge può stabilire, con norme di carattere generale, che siano resi noti i mezzi di finanziamento della stampa periodica »; lo so bene anch'io che purtroppo non è una norma precettiva. Ma io volevo sentire da lei che dopo 25 anni di vita democratica nel Paese siamo arrivati ormai al punto in cui la facoltà che qui la Costituzione riconosce (e non a caso la riconosce, non a caso c'è questo penultimo comma dell'articolo 21) è ora di adoperarla e che si deve andare verso una legge che stabilisca con norme di carattere generale il principio che devono essere noti i mezzi del finanziamento della stampa periodica.

Onorevole Sottosegretario, so quindi che siamo su posizioni diverse; non voglio dire che sono totalmente estranee l'una all'altra, ma certo sono considerevolmente distanti. Da parte nostra su questo terreno non molleremo: andremo alla 1ª Commissione di questo ramo del Parlamento a proporre una inchiesta conoscitiva su tutto l'insieme della stampa italiana, giornaliera e periodica. Chiederemo i bilanci depositati presso i tribunali delle varie società che gestiscono que-

sti giornali, anche se sono sicuro che in quei bilanci non sarà facile leggere con molta chiarezza come stanno effettivamente le cose. Interrogheremo possibilmente i direttori, gli editori, la federazione della stampa e i sindacati dei giornalisti. Io spero che potremo presentare alla Commissione e poi all'Aula un quadro completo della situazione reale della stampa del nostro Paese.

Vedrà che se riusciremo a tanto tutti quanti saremo d'accordo nel riconoscere che il penultimo comma dell'articolo 21 deve essere applicato e che la legge che obblighi a rendere noti i bilanci dei vari giornali deve essere al più presto varata se vogliamo salvare sul serio la libertà di stampa nel nostro Paese. (*Applausi dalla estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Seguono due interrogazioni riguardanti l'industrializzazione della Piana di Sibari. Poichè sullo stesso argomento verte l'interpellanza del senatore Bloise, come già stabilito procediamo allo svolgimento congiunto delle due interrogazioni e dell'interpellanza. Se ne dia lettura.

A T T A G U I L E , Segretario:

CIFARELLI, BERGAMASCO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord ed ai Ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se risponda a verità quanto di recente denunciato da giornali italiani e stranieri circa la prevista ubicazione di stabilimenti industriali nella Piana di Sibari, in adiacenza o addirittura nella zona stessa dove risulta ubicata l'antica città di Sibari.

L'interrogante, in particolare, chiede di conoscere:

se risponde a verità che parte del previsto « agglomerato » del nucleo di industrializzazione di Sibari si estenderebbe per circa 280 ettari a nord del torrente San Mauro, in zona di accertato e rilevante interesse archeologico, per la quale la Cassa per il Mezzogiorno ha già finanziato una campagna sistematica di scavi;

se la previsione delle infrastrutture di servizio (canali per lo smaltimento delle acque industriali, parco ferroviario, centrale elettrica), nel piano regolatore di detto nucleo di industrializzazione di Sibari, risulti rispettosa delle numerose aree archeologiche che esistono, come è stato già accertato, non solo a cavallo del fiume Crati, ma anche nell'entroterra della Piana;

quali provvedimenti sono previsti allo scopo di evitare che gli stabilimenti industriali, e specialmente quelli chimici, distruggano, con gli inquinamenti dell'aria e dell'acqua, le previste possibilità di sviluppo turistico della Piana di Sibari, notevoli sia per la natura dei luoghi, sia per l'attrattiva connessa al patrimonio archeologico, che è di eccezionale valore e di risonanza mondiale. (int. or. - 408)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se risponde a verità la notizia che nella Piana di Sibari, in prossimità del luogo ove sorgeva l'antica città attualmente oggetto di sondaggi e ricerche anche da parte di università straniere, stia per sorgere una zona industriale;

quali provvedimenti intenda prendere per salvaguardare tale plaga estremamente importante dal punto di vista archeologico e destinata a notevole sviluppo turistico. (int. or. - 441)

BLOISE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che hanno impedito sino ad ora l'attuazione del piano regolatore per la industrializzazione della Piana di Sibari, regolarmente approvato ed entrato in vigore da diversi mesi;

per sapere quali misure concrete si intendono adottare per porre fine a tale inammissibile inadempienza, il cui pendurare non giova nè allo sviluppo industriale nè alla tutela archeologica della zona;

per conoscere i motivi che hanno reso inutili i ripetuti tentativi di accordo fra le

diverse esigenze effettuati in sede di Comitato dei ministri per il Mezzogiorno;

per sapere quali elementi ha acquisito il Ministro della pubblica istruzione a sostegno dell'attendibilità della rinnovata scoperta dell'antica Sibari ed a sostegno, soprattutto, di una condotta che ha portato a bloccare l'attuazione di un piano regolatore già approvato, senza prospettare peraltro alcuna concreta alternativa;

per sapere quale destinazione potrà avere, nella descritta situazione, il porto industriale ad alti fondali che si sta costruendo a Schiavonea e qual senso abbia l'ingente investimento richiesto da tale costruzione in presenza delle perduranti incertezze del Governo sulla destinazione finale della zona;

per sapere quali motivi ostino alla sistemazione della zona sulla base della perizia idrogeologica Avolio-De Martino, per la quale sono già stati stanziati ben cinque miliardi di lire;

per sapere se l'autorità di Governo è consapevole delle gravi conseguenze che si determinano nei confronti dell'Enel e della società « Liguigas », che avevano programmato rilevanti investimenti nella zona e che non possono ragionevolmente tollerare il perdurare indefinito dell'attuale situazione di incertezza;

per sapere, infine, se l'autorità di Governo è consapevole del fatto che, in relazione alla circostanza testè indicata, ulteriori ritardi possono pregiudicare nella sostanza l'attuazione del piano industriale, allontanando dalla zona quelle prospettive di sviluppo verso le quali hanno guardato e guardano le popolazioni, non solo di Sibari, ma dell'intera provincia di Cosenza. (interp. - 234)

P R E S I D E N T E . Il senatore Bloise ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

B L O I S E . Signor Presidente, data l'ora tarda e poichè è presente in Aula il Presidente del Consiglio, che credo sia venuto per formulare al Senato gli auguri per le prossime festività, chiedo che lo svolgimento della mia interpellanza sia rinviato.

C I F A R E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* C I F A R E L L I . Onorevole Presidente, capisco le ragioni della richiesta di rinvio dello svolgimento dell'interpellanza e delle due interrogazioni e proprio perchè siano pacatamente discusse non ho motivo di oppormi alla richiesta del collega Bloise. Però vorrei fare osservare che la mia interrogazione è di un anno fa. Siamo arrivati al suo inserimento all'ordine del giorno ad un anno di distanza.

Chiedo quindi che le due interrogazioni e l'interpellanza siano svolte nella prima seduta alla ripresa dei nostri lavori (e credo che il collega Bloise e la collega Romagnoli Carettoni siano d'accordo), altrimenti con-

tinuerebbe lo scandalo delle interrogazioni che non vengono svolte: se così è, è meglio abolirle dal sistema parlamentare.

Onorevole Sottosegretario, non ce l'ho con lei, ma con il sistema, per il fatto che occorre un anno prima di avere una risposta.

Fatta questa premessa, mi rimetto all'onorevole Presidente.

P R E S I D E N T E . Senatore Cifarelli, le assicuro che le due interrogazioni, la sua e quella della senatrice Tullia Romagnoli Carettoni, e l'interpellanza del senatore Bloise saranno svolte nella prima settimana di lavori dopo le prossime festività.

Sospendo la seduta per alcuni minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 12,55, è ripresa alle ore 13).

Presidenza del Presidente FANFANI

Per le festività natalizie

B R U S A S C A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

B R U S A S C A . Signor Presidente, nella mia qualità di parlamentare più anziano tra i presenti ho l'onore di porgerle sinceri auguri per le feste del Santo Natale e per il nuovo anno. A nome pure di tutti i colleghi le esprimo la più viva gratitudine per il riconoscimento che Lei ha voluto fare del nostro lavoro nella recente visita al Senato del Capo dello Stato e le dico il nostro profondo apprezzamento per la fermezza e per la solerzia con le quali Lei guida la nostra Assemblea verso i suoi inderogabili e sempre più urgenti adeguamenti alle esigenze politiche, psicologiche e tecniche dei tempi.

Il crescente disagio nel quale noi ci troviamo, tra formalismi contro i quali Lei prese posizione subito dopo l'assunzione alla sua alta carica, ci rende pienamente solidali e fiduciosi con i suoi propositi di razio-

nale e saggio rinnovamento del nostro Regolamento. Le nostre diverse posizioni ideologiche e la passione con la quale abbiamo trattato i problemi che abbiamo affrontato quest'anno hanno reso spesso dure e aspre le nostre discussioni. Questo preminente aspetto di libertà dei nostri lavori cede il passo, in questo momento, al senso umano, che non è mai mancato in nessuno, e che alla vigilia di ricorrenze tanto care alla nostra fede e alle nostre tradizioni ci fa sentire più intimamente la nostra qualità di uomini legati ad un comune grande destino.

Con Lei desideriamo ringraziare i Vice Presidenti e tutti gli altri componenti dell'Ufficio di Presidenza, il Segretario generale e tutto il personale del Senato, al quale vogliamo particolarmente dare atto della premura, della signorilità e della diligenza con le quali, dai più elevati ai più umili, collaborano al nostro servizio per la Nazione. Cordiali auguri porgiamo anche alla stampa, grati specialmente dei suoi stimoli per il nostro lavoro. E poichè ho l'onore di poterlo fare, porgo anche al Presidente

del Consiglio, a nome di tutto il Senato, fervidi auguri esprimendogli anche la nostra profonda e umana comprensione per il travaglio che egli vive nel suo difficile servizio al Paese.

L'anno si chiude nella tragica eco degli attentati di Milano e di Roma, che hanno posto tutti gli italiani di fronte a nuovi gravi problemi per la difesa della democrazia e della libertà che riconquistammo con la lotta per la liberazione.

Il profondo compianto, che rinnoviamo, per le vittime della strage di Milano e la solidarietà che esprimiamo ancora per le loro famiglie e per quelle dell'attentato di Roma formulando il voto che essa si concretizzi sollecitamente in equi e doverosi risarcimenti, devono ispirarci maggiore concordia e più ferme decisioni per salvaguardare, nel rigoroso rispetto della legge, i beni supremi della convivenza e del progresso di tutti i cittadini.

Al nostro ritorno in gennaio, dopo i contatti che avremo con le popolazioni dalle quali abbiamo avuto il mandato senatoriale, noi dovremo interpretare, con la sollecitudine che ci sarà insistentemente raccomandata, la volontà di sicurezza pubblica, di maggiore giustizia, di avanzamento civile che è nelle aspirazioni di tutti gli italiani alla quale fin d'ora ci impegniamo a corrispondere con tutte le nostre forze.

Abbiamo la tristezza di congedarci mentre un nostro valoroso collega, il senatore Bellisario, lotta disperatamente contro il male che lo ha colpito due giorni or sono. Vicini a lui e ai suoi familiari in queste ore di angoscia, formuliamo i più fervidi voti per la sua guarigione e per il suo ritorno fra noi. (*Vivi applausi*).

RUMOR, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* RUMOR, *Presidente del Consiglio dei ministri*. Onorevole Presidente, onorevoli senatori, mi siano consentiti l'onore e il piacere, oltre che il sentito dovere, di rivolgere a lei, signor Presidente del Senato, e a loro, onorevoli senatori, gli auguri più

fervidi e più devoti, uniti ad un riconoscimento particolarmente grato per l'opera intensa che è stata svolta nel corso di quest'anno dal Senato della Repubblica, non soltanto secondando le proprie iniziative, ma anche e particolarmente quelle che il Governo aveva sottoposto all'esame ed alla approvazione del Senato stesso.

Mi consenta quindi, signor Presidente, di rivolgere un ringraziamento tutto particolare a lei per l'intelligente e generosa solerzia, per la prontezza e il fervore con cui ella ha guidato e diretto i lavori del Senato, consentendo non solo una così ampia e ricca produzione legislativa, ma anche la realizzazione di un fatto assolutamente eccezionale nel corso di questa nostra ventitriennale esperienza repubblicana, cioè la approvazione del bilancio dello Stato entro i termini previsti dalla Costituzione.

Sono grato particolarmente al senatore Brusasca per le parole di cortese amicizia che ha rivolto al Governo e alla sua opera, tutta e soltanto diretta al servizio del Paese, in collaborazione deferente e cordiale con il Parlamento.

Mi sia consentito, al termine di questo augurio non solo di una serena vacanza, ma di una felice ripresa del lavoro parlamentare nel Senato della Repubblica, di unirmi anch'io, in modo particolare all'augurio per un amico carissimo, il senatore Bellisario, al quale auguro, con fervido cuore, un ristabilimento che lo faccia rivedere fra noi nel fervore del suo lavoro di uomo di Governo e di rappresentante del popolo italiano.

Auguri, signor Presidente; tanti auguri, signori senatori. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, le dichiarazioni fatte recentemente in questa Aula e le parole rivolte al Presidente della Repubblica, durante la visita con la quale ieri l'altro ancora una volta ha voluto onorarci, mi dispensano dall'aggiungere altre considerazioni sugli atti che anche per il 1969 testimoniano la fedeltà del Senato al mandato ricevuto dal popolo sovrano.

Proprio gli atti compiuti sinora garantiscono sul rispetto dei propositi del Senato

anche per il futuro, mentre suggeriscono al suo Presidente di rivolgere un cordiale, sentito ringraziamento agli onorevoli colleghi della Presidenza, dei Gruppi e delle Commissioni, a tutti i senatori, al Governo, a tutti i collaboratori dell'amministrazione del Senato, agli organi di pubblica informazione, che hanno prestato in vario modo la loro opera per il proficuo svolgimento di un programma risultato vasto, organico, aderente e utile alla vita del Paese.

Ricambio nel modo più vivo gli auguri che mi sono stati rivolti dal senatore Brusasca a nome dell'Assemblea, estendendo i suoi voti augurali a tutti i singoli senatori, ed in modo particolare al senatore Bellisario, ed ai rispettivi Gruppi, al Segretario generale ed a tutti i collaboratori del Senato, ai rappresentanti della stampa, radio e televisione, e a tutti i buoni cittadini che sorreggono con la loro fiducia l'opera del Presidente della Repubblica e di tutti i poteri ed organi dello Stato.

A lei, onorevole Presidente del Consiglio, una parola particolare di ringraziamento per la sua significativa presenza in Aula proprio in questo giorno per recarci il suo ben gradito augurio. Lo ricambio con l'auspicio che l'opera, ricca di abnegazione e patriottismo, sinora svolta dal Presidente del Consiglio continui proficuamente in modo da consentirgli di mantener fede al mandato ricevuto e di ricorrere in ogni circostanza a verificare nelle Aule parlamentari la validità dell'opera compiuta e le mutazioni eventualmente opportune per aderire sempre alle necessità di vita, di libertà, di progresso del popolo italiano.

Possiamo così, onorevoli colleghi, andare incontro ai problemi ed agli eventi che l'anno nuovo riserva, con il fermo proposito di continuare a servire il popolo italiano mantenendo fede ai suoi voti e realizzando tutte le sue giuste speranze. (*Vivi applausi*).

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Si dia lettura dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

A T T A G U I L E , Segretario:

MURMURA, SMURRA, SPASARI, BISANTIS, CASSIANI, COLELLA, TREU, FOLLIERI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Gli interpellanti,

ricordando il contenuto della legge 12 marzo 1968, n. 442, istitutiva dell'Università calabrese;

rilevato l'inconcepibile ritardo sino ad ora osservato nell'adempimento degli incombeni rimessi all'Esecutivo, che non possono e non devono venir imputati alla molteplicità delle istanze avanzate da città calabresi, facendo carico al Governo dell'onere e della responsabilità di una decisione;

valutata l'estrema importanza che la Università avrà per l'ulteriore sviluppo civile della Calabria,

chiedono se il Governo intenda adottare tutti gli incombeni di sua spettanza, così definendo la ubicazione del Centro universitario calabrese. (interp. - 262)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Si dia lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

A T T A G U I L E , Segretario:

VERONESI, BERGAMASCO, CHIARIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se il Governo abbia deciso o intenda decidere un ampliamento della partecipazione pubblica nella « Montedison ». (int. or. - 1319)

VERONESI, BERGAMASCO, CHIARIELLO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se rispondono a verità le notizie apparse sulla stampa secondo cui nel mare Adriatico sarebbero stati rinvenuti dall'ENI giacimenti di idrocarburi gassosi e liquidi non sfruttabili per particolari situazioni geologiche. (int. or. - 1320)

VERONESI, BERGAMASCO, CHIARIELLO. — *Al Ministro delle partecipazioni sta-*

tali. — Per avere notizie in ordine al contratto ventennale che l'ENI avrebbe di recente stipulato col Governo russo per l'importazione di 100 miliardi di metri cubi di gas naturali. (int. or. - 1321)

CIFARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se sia a conoscenza dell'acquisto, da parte di un gruppo imprenditoriale privato, delle testate di alcuni importanti quotidiani e per conoscere se il Governo intenda adottare misure avverso concentrazioni monopolistiche, della mano pubblica o di quella privata, che possono compromettere la libertà di stampa. (int. or. - 1322) (*Svolta nel corso della seduta*)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

VERONESI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se rientri nelle direttive date dall'Azienda delle ferrovie dello Stato che il treno diretto Bologna-Trieste, in partenza alle ore 8,17, debba attendere un'ora per agganciare tre carrozze dirette a Trieste provenienti da altra località.

In caso positivo, per conoscere se non si ritenga opportuno diminuire i limiti di tolleranza per evitare che ritardi parziali provochino una serie di maggiori ritardi su base più generale.

In ogni modo, per conoscere se non si ritenga opportuno, che l'Azienda dia disposizioni per le quali i viaggiatori interessati siano tempestivamente avvertiti delle ragioni e dei tempi del ritardo nelle partenze. (int. scr. - 2881)

BRUSASCA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere quando saranno versati agli Enti comunali di assistenza i fondi necessari per il pagamento dei sussidi agli invalidi civili.

L'interrogante segnala l'impossibilità degli ECA di fare i pagamenti dovuti agli invalidi civili ai quali vengono a mancare, in questo periodo di particolare bisogno, i mez-

zi indispensabili per le loro necessità. (int. scr. - 2882)

ARENA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se non ritenga che il bando di concorso a 289 posti di vice segretario nel ruolo della carriera di concetto del Ministero della difesa, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 30 settembre 1969, violi manifestamente le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1479, sul riordinamento delle carriere e sulla revisione degli organici degli impiegati civili del predetto Ministero.

Laddove, infatti, la norma citata statuisce che i posti risultati disponibili, nella prima attuazione del mentovato decreto, nelle qualifiche iniziali dei ruoli organici previsti, sarebbero stati conferiti, mediante concorso-colloquio, agli impiegati civili di ruolo, appartenenti alle carriere della stessa Amministrazione immediatamente inferiori a quelle nelle quali si rendevano disponibili i posti, che fossero in possesso del richiesto titolo di studio e che avessero svolto alla data del decreto da almeno 3 anni le mansioni relative, invece il bando del 30 settembre 1969 prevede un pubblico concorso cui possono accedere non solo candidati esterni con titolo di studio, ma anche impiegati della carriera esecutiva che del titolo di studio non siano forniti e non abbiano svolto le mansioni della categoria superiore.

L'interrogante chiede se, ciò posto, il Ministro non ravvisi l'opportunità di revocare il cennato concorso, dando in pari tempo disposizioni per l'immediata attuazione della norma di cui all'articolo 56 del decreto del Presidente della Repubblica 18 novembre 1965, n. 1479, in modo da corrispondere alle legittime aspettative dei tremila funzionari che, con quella disposizione, si intesero agevolare per il loro inquadramento nella carriera di concetto. (int. scr. - 2883)

ARENA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le cause reali delle rotture avvenute, nel settembre 1969, sui cavi dell'elettrodotto tra Sicilia e Calabria, attribuite dall'Enel,

con scarsa verosimiglianza, alla caduta di un fulmine, quando, viceversa, esse appaiono addebitabili a tutt'altre ragioni.

Per conoscere, altresì, se è da escludere per l'avvenire, mercè un regolare controllo ed un'assidua sorveglianza, il verificarsi di analoga situazione di pericolo, e, infine, le quantità di energia mediamente convogliate nell'anno in corso, rispettivamente dal Continente in Sicilia e dalla Sicilia in Continente. (int. scr. - 2884)

CASTELLACCIO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — (Già int. or. - 1017). (int. scr. - 2885)

**Ordine del giorno
per la seduta di martedì 13 gennaio 1970**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica martedì 13 gennaio 1970, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazioni.

II. Interpellanze.

INTERROGAZIONI ALL'ORDINE DEL GIORNO:

DERIU. — *Al Ministro del tesoro.* — Vivamente preoccupato del progressivo e costante rilassamento delle attività produttive e lavorative e del conseguente indebolimento dell'economia della Sardegna, a causa soprattutto della deficienza di fondi di investimento e di gestione, l'interrogante chiede di conoscere se i criteri eccessivamente restrittivi adottati dalle banche, nessuna esclusa, nell'erogazione dei mutui ai vari settori di attività ed ai diversi operatori economici, particolarmente a quelli dell'edilizia, siano stati o meno suggeriti dalle competenti autorità dello Stato, e, in caso affermativo, quali ragioni di fondo e quali obiettivi finalistici siano alla base di una così strana e pregiudizievole politica del credito bancario.

In tale contesto di politica finanziaria, che trascura le condizioni oggettive e le peculiari esigenze delle diverse aree geografiche, vengono frustrate le leggi sullo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia e delle Isole, annullate le provvidenze rivolte ad incentivare l'industrializzazione, mortificati ogni slancio ed ogni coraggiosa iniziativa di chi, pur avendo idee e senso operativo, viene costretto a segnare il passo o a ridimensionare il proprio lavoro ed i propri programmi produttivistici.

I motivi che vengono comunemente portati dagli Istituti di credito sono quanto mai strani e preoccupanti: essi affermano, infatti, che si trovano in presenza di una molto scarsa disponibilità di liquido (a causa della mancanza del risparmio, della sottoscrizione al debito pubblico, del drenaggio effettuato dalla Banca d'Italia) e che hanno l'obbligo di concedere i crediti solo a coloro che dispongono di larghe garanzie, come dire che il risparmio pubblico è destinato quasi esclusivamente alle zone ed alle attività economiche più ricche, più sviluppate, più potenti.

Dopo di che, al Mezzogiorno ed alle Isole, nonostante la volontà troppe volte manifestata dal Parlamento, non rimangono, di certo, altro che le vane promesse di ogni giorno e la povertà di ogni tempo. (int. or. - 1243)

ANDERLINI, BONAZZI, PARRI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, nel settore edilizio, ci si trova — ormai da varie settimane — di fronte ad una incisiva stretta creditizia, che crea anche situazioni drammatiche tra cooperatori e piccoli imprenditori, e se non ritenga di dover intervenire onde dare respiro ad un settore come quello dell'edilizia popolare e cooperativa, settore in cui — dopo la conclusione favorevole delle trattative per il rinnovo del contratto di lavoro per gli edili, dopo le richieste unanimemente avanzate dalle organizzazioni sindacali per il problema della casa e dopo i recenti impegni del Governo — appare necessario creare una situazione favorevole ad una ripresa, troppo contrastata dalla stretta creditizia in atto. (int. or. - 1283)

BONAZZI. — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritengano di dover intervenire con immediati provvedimenti allo scopo di eliminare il blocco del credito per l'edilizia, da qualche tempo messo in atto dagli Istituti di credito, blocco che, se dovesse permanere, non potrebbe che avere, come diretta conseguenza, una nuova crisi dell'intero settore dell'edilizia e particolarmente di quella economica, popolare e sovvenzionata. (int. or. - 1261)

CAVALLI, MADERCHI, POERIO, SOLIANO, PIRASTU. — *Ai Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intendono prendere per eliminare la grave stretta creditizia in atto, soprattutto nel settore dell'edilizia, che colpisce in modo particolare le cooperative e le piccole e medie imprese e che, perdurando il blocco creditizio, può determinare una profonda crisi del settore, pregiudicando l'attuazione di una nuova politica della casa quale è richiesta da tutti i lavoratori. (int. or. - 1318)

CIFARELLI, BERGAMASCO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord ed ai Ministri della pubblica istruzione, dei lavori pubblici e del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se risponda a verità quanto di recente denunciato da giornali italiani e stranieri circa la prevista ubicazione di stabilimenti industriali nella Piana di Sibari, in adiacenza o addirittura nella zona stessa dove risulta ubicata l'antica città di Sibari.

L'interrogante, in particolare, chiede di conoscere:

se risponda a verità che parte del previsto « agglomerato » del nucleo di industrializzazione di Sibari si estenderebbe per circa 280 ettari a nord del torrente San Mauro, in zona di accertato e rilevante interesse archeologico, per la quale la Cassa per il Mezzogiorno ha già finanziato una campagna sistematica di scavi;

se la previsione delle infrastrutture di servizio (canali per lo smaltimento delle acque industriali, parco ferroviario, centrale elettrica), nel piano regolatore di detto nucleo di industrializzazione di Sibari, risulti rispettosa delle numerose aree archeologiche che esistono, come è stato già accertato, non solo a cavallo del fiume Crati, ma anche nell'entroterra della Piana;

quali provvedimenti sono previsti allo scopo di evitare che gli stabilimenti industriali, e specialmente quelli chimici, distruggano, con gli inquinamenti dell'aria e dell'acqua, le previste possibilità di sviluppo turistico della Piana di Sibari, notevoli sia per la natura dei luoghi, sia per l'attrattiva connessa al patrimonio archeologico, che è di eccezionale valore e di risonanza mondiale. (int. or. - 408)

ROMAGNOLI CARETTONI Tullia. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se risponda a verità la notizia che nella Piana di Sibari, in prossimità del luogo ove sorgeva l'antica città attualmente oggetto di sondaggi e ricerche anche da parte di università straniere, stia per sorgere una zona industriale;

quali provvedimenti intenda prendere per salvaguardare tale plaga estremamente importante dal punto di vista archeologico e destinata a notevole sviluppo turistico. (int. or. - 441)

INTERPELLANZE ALL'ORDINE DEL GIORNO:

PIERACCINI, FORMICA, BANFI, BARDI, ARNONE, CIPELLINI, ALBERTINI, RIGHETTI. — *Ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intendono prendere per eliminare il blocco, ormai in atto, del credito per l'edilizia ed in particolare per quella popolare e sovvenzionata, blocco che pone le premesse per una nuova grave crisi del settore e che contrasta con la stessa annunciata volontà del Governo di sviluppo della politica della casa, con le esigenze del-

l'occupazione e con quelle dello sviluppo economico generale del Paese. (interp. 251)

BLOISE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord ed al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere i motivi che hanno impedito sino ad ora l'attuazione del piano regolatore per la industrializzazione della piana di Sibari, regolarmente approvato ed entrato in vigore da diversi mesi;

per sapere quali misure concrete si intendono adottare per porre fine a tale inammissibile inadempienza, il cui perdurare non giova nè allo sviluppo industriale nè alla tutela archeologica della zona;

per conoscere i motivi che hanno reso inutili i ripetuti tentativi di accordo fra le diverse esigenze effettuati in sede di Comitato dei ministri per il Mezzogiorno;

per sapere quali elementi ha acquisito il Ministro della pubblica istruzione a sostegno dell'attendibilità della rinnovata scoperta dell'antica Sibari ed a sostegno, soprattutto, di una condotta che ha portato a bloccare l'attuazione di un piano regolatore già approvato, senza prospettare peraltro alcuna concreta alternativa;

per sapere quale destinazione potrà avere, nella descritta situazione, il porto industriale ad alti fondali che si sta costruendo

a Schiavonea e qual senso abbia l'ingente investimento richiesto da tale costruzione in presenza delle perduranti incertezze del Governo sulla destinazione finale della zona;

per sapere quali motivi ostino alla sistemazione della zona sulla base della perizia idrogeologica Avolio-De Martino, per la quale sono già stati stanziati ben cinque miliardi di lire;

per sapere se l'autorità di Governo è consapevole delle gravi conseguenze che si determinano nei confronti dell'Enel e della società « Liquigas », che avevano programmato rilevanti investimenti nella zona e che non possono ragionevolmente tollerare il perdurare indefinito dell'attuale situazione di incertezza;

per sapere, infine, se l'autorità di Governo è consapevole del fatto che, in relazione alla circostanza testè indicata, ulteriori ritardi possono pregiudicare nella sostanza l'attuazione del piano industriale, allontanando dalla zona quelle prospettive di sviluppo verso le quali hanno guardato e guardano le popolazioni, non solo di Sibari, ma dell'intera provincia di Cosenza. (interp. - 234)

La seduta è tolta (ore 13,10).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale dell'Ufficio dei resoconti parlamentari