

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

69° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 1975

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione congiunta e rimessione all'Assemblea:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596) (D'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri);

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378) (D'iniziativa del senatore Pinna):

PRESIDENTE . . .	Pag. 1121, 1122, 1123 e <i>passim</i>
AVEZZANO COMES	1124
CROLLALANZA	1123, 1125
DEGAN, sottosegretario di Stato per i trasporti	1122, 1123, 1129
MADERCHI	1123, 1125, 1127 e <i>passim</i>
PACINI, relatore alla Commissione	1123, 1125
PISCITELLO	1124, 1125, 1127 e <i>passim</i>
SAMONÀ	1125, 1130
SANTALCO	1123, 1125, 1134

La seduta ha inizio alle ore 10,30.

GROSSI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

IN SEDE DELIBERANTE

Seguito della discussione congiunta e rimessione all'Assemblea dei disegni di legge:

« Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi » (596), d'iniziativa dei senatori Cengarle ed altri;

« Prescrizioni particolari relative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli » (855);

« Norme di sicurezza per gli autoveicoli » (1378), d'iniziativa del senatore Pinna

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: « Prescrizioni particolari re-

lative alle caratteristiche di sicurezza costruttive dei veicoli»; « Modifica delle caratteristiche e delle modalità di applicazione delle targhe di riconoscimento degli autoveicoli e dei rimorchi », d'iniziativa dei senatori Cengarle, Togni, Treu, Pacini e Calvi; « Norme di sicurezza per gli autoveicoli », d'iniziativa del senatore Pinna.

Ricordo che nella seduta del 22 gennaio la Commissione ha approvato il primo comma dell'articolo 9 in una nuova formulazione proposta dal Governo e modificata dalla Commissione, e si è poi soffermata nell'esame dell'articolo 1-bis.

Proseguiamo quindi nella discussione sull'articolo 1-bis, ascoltando in proposito il pensiero dell'onorevole rappresentante del Governo.

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo ha cercato di farsi carico delle perplessità sollevate rispetto a come l'articolo 1-bis era stato inizialmente formulato, perplessità che ha ritenuto, almeno in buona parte, accoglibili.

Il Governo, pertanto, sottopone all'esame della Commissione un nuovo testo dell'articolo 1-bis, e in correlazione con questo, un articolo 8-*quater*, un nuovo testo del secondo comma dell'articolo 9, un articolo aggiuntivo 9-*bis* ed un comma aggiuntivo all'articolo 10.

Ritengo che con i nuovi testi proposti gran parte delle preoccupazioni sollevate possano considerarsi superate. Pregherei pertanto la Commissione di voler esaminare e approvare il nuovo testo elaborato dal Governo, tenendo conto delle indicazioni prospettate nel corso della precedente discussione.

P R E S I D E N T E. Do lettura dei nuovi emendamenti proposti dal Governo:

Aggiungere il seguente articolo:

Art. 1-bis.

Gli pneumatici destinati agli autoveicoli, ai filoveicoli, ai motoveicoli nonchè ai rimorchi di autoveicoli debbono essere di

tipo approvato dal Ministero dei trasporti e debbono recare gli estremi dell'approvazione.

Aggiungere il seguente articolo:

Art. 8-*quater*.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche e le modalità di approvazione degli pneumatici di cui all'articolo 1-*bis*, nonchè le condizioni ed i limiti di impiego degli pneumatici ricostruiti.

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

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

Sostituire il secondo comma dell'articolo 9 con il seguente:

« Le disposizioni contenute negli articoli 1, 4, 5, 6, 7 e 8-*bis* si applicano ai veicoli di nuovo tipo che vengono omologati ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed ai veicoli di nuova costruzione riconosciuti idonei alla circolazione ai sensi del primo comma dell'articolo 54 del suddetto testo unico, a partire da un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti agli articoli 8 e 8-*bis*».

Aggiungere il seguente articolo:

Art. 9-*bis*.

A partire da due anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti all'articolo 8-*quater* tutti i veicoli di nuova immatricolazione debbono essere muniti di pneumatici di tipo approvato.

8ª COMMISSIONE

69º RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

A partire da quattro anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 8-*quater*, tutti gli pneumatici prodotti e posti in commercio debbono essere di tipo approvato.

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 10 aggiungere il seguente comma:

« A partire dal termine indicato nel secondo comma dell'articolo 9-*bis*:

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

chiunque mette in commercio pneumatici che, pur rispondenti alle norme dei decreti suddetti, non sono muniti dei contrassegni in essi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di un'ammenda di lire 100.000 ».

P A C I N I, *relatore alla Commissione*. Ritengo che gli emendamenti proposti dal Governo e ora letti tengano conto delle indicazioni emerse nella precedente seduta e accolgano, almeno in parte, una serie di proposte formulate nel corso della discussione. Di conseguenza mi dichiaro pienamente favorevole.

M A D E R C H I. Chiedo la traduzione del testo delle raccomandazioni e dei regolamenti internazionali dal francese in italiano.

P R E S I D E N T E. Lei subordina la prosecuzione dei lavori a questa traduzione?

M A D E R C H I. Per lo meno per quella parte che ci interessa.

P R E S I D E N T E. L'articolo in cui si parla di raccomandazioni e regolamenti europei è l'8-*quater*, che così recita: « Le norme, oggetto dei predetti decreti, dovranno essere in armonia con le raccomandazioni e i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa ».

M A D E R C H I. Se devo dare questa delega, devo sapere su quali basi autorizzo il Governo ad emanare i decreti.

D E G A N, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il Governo non è che possa agire di sua fantasia; deve stare nell'ambito di una visione generale dei problemi, così come emergono da contatti di natura internazionale, cui fa riferimento questa norma che ha quindi un carattere cautelativo.

M A D E R C H I. Per il momento desidero soltanto conoscere che cosa andiamo a decidere.

Inoltre noi continuiamo ad essere dell'opinione che, in un momento di particolare difficoltà per questo settore, oltre che per l'economia italiana in generale, norme come quelle in discussione servono solo ad aggravare la situazione.

Esse rappresentano, anche se differite nel tempo, un colpo a un determinato settore dell'economia, che vive intorno all'industria automobilistica, che oggi si trova in crisi e che non ha bisogno dell'introduzione di nuove norme che aggravino la situazione.

Questo concetto l'abbiamo già espresso, probabilmente dovremo ripeterlo, ma questa è la linea che ci guida nella valutazione delle norme che il Governo ci viene proponendo.

C R O L L A L A N Z A. Il collega Maderchi, la volta scorsa, si preoccupava del disagio che l'approvazione della norma relativa agli pneumatici potrebbe determinare nei riguardi delle piccole officine che rigenerano le gomme. Ritengo che la formulazione proposta dal Governo consenta di superare le sue perplessità. Mi dichiaro perciò favorevole all'approvazione dell'articolo 1-*bis*.

S A N T A L C O. Non mi sento di condividere le preoccupazioni del collega Maderchi, anche perchè all'articolo 9-*bis*, preannunciato dal Governo, è previsto che queste norme entrino in vigore a partire da due anni dalla pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 8-*quater* e a partire da quattro

8ª COMMISSIONE

69° RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

anni per quanto riguarda gli pneumatici.

Ora, se dovessimo, per pura ipotesi, pensare che la crisi attuale che attanaglia il Paese dovesse durare per quattro anni ancora, mi pare che peccheremmo di eccessivo pessimismo.

Per questi motivi, io mi permetto di pregare i colleghi di voler dare la loro adesione all'emendamento presentato dal Governo all'articolo 1-bis.

A V E Z Z A N O C O M E S . Io ero uno di coloro che più seriamente si preoccupavano della dizione dell'articolo 1-bis, che indubbiamente lasciava un punto oscuro per quanto attiene alla questione degli pneumatici ricostituiti. Con la nuova dizione, debbo sinceramente constatare che, non solo viene presa in esame l'attività dei ricostruttori di piccole industrie artigiane, ma si fa carico al Ministero dei trasporti di stabilire le condizioni per l'impiego degli pneumatici ricostituiti.

Io credo che il minimo che noi possiamo fare qui è di essere lieti che questa norma sia stata immessa nell'articolo, giacché se da una parte noi dobbiamo avere la preoccupazione che le industrie che si interessano di questa attività possano continuare a vivere, dall'altra dobbiamo tranquillizzare la nostra coscienza e vietare che siano immesse in circolazione gomme non idonee.

Per cui io condivido non soltanto quello che diceva il collega Santalco, circa lo slittamento dell'entrata in vigore delle norme in questione, ma soprattutto la preoccupazione del Ministero di stabilire, una volta per tutte, nel nostro Paese, che le gomme vanno controllate, siano esse nuove, usate o ricostituite. Questo è un fatto positivo, onorevoli colleghi. Nessuna legge, fino ad oggi, ha previsto che le gomme debbono essere di tipo controllato. Sono perciò favorevole a questa norma, anche in relazione a quello che prevedono le norme della Comunità europea. Perché è evidente che se noi, in seno alla Comunità, abbiamo accettato regolamenti di quel genere, non possiamo in questo momento tirarci indietro e dire che non li accettiamo.

Sono favorevole — ripeto — agli emendamenti proposti dal Governo

P I S C I T E L L O . Signor Presidente, a questo punto dobbiamo confermare la contrarietà del nostro Gruppo non soltanto ad un singolo articolo, ma al contesto del provvedimento che viene sottoposto al nostro esame. Noi riconfermiamo la nostra preoccupazione circa l'esigenza di assicurare una maggiore sicurezza alla circolazione, ma riteniamo che a ciò si debba arrivare attraverso ben altri provvedimenti e ben altra politica.

Le considerazioni essenziali che motivano la nostra contrarietà al provvedimento sono tre. Prima di tutto la situazione economica oggi non consente, a parere nostro, di portare avanti tale normativa, che in sostanza appesantirebbe e aggraverebbe i costi di produzione e di gestione del mezzo privato di trasporto; ne accelererebbe il deprezzamento in un momento in cui c'è invece la esigenza primaria di assicurare il potenziamento del mezzo pubblico di trasporto.

Per quanto riguarda il piano degli autobus siamo in alto mare. Non si trovano i duemila miliardi per l'esecuzione del piano per le ferrovie. Cambiare discorso secondo noi aggraverebbe la situazione. Noi pensiamo che l'impegno fondamentale debba rimanere quello del potenziamento del mezzo pubblico di trasporto. Ma a parte queste due considerazioni; ve ne è una terza che ci suggerisce l'accantonamento di questo disegno di legge; sappiamo infatti che un'apposita commissione ministeriale da tempo è impegnata nella rielaborazione delle norme del codice della strada; ed in tale sede c'è l'impegno a uniformare le norme nazionali alle disposizioni comunitarie. Per procedere in modo più organico, si può sottoporre la normativa prevista dal disegno di legge, a questa commissione in modo da approfondirla adeguatamente nel contesto della riforma del codice stradale.

Quindi noi chiediamo, signor Presidente, di sospendere la discussione del provvedimento. In caso contrario, saremmo costretti a chiederne la remissione in Assemblea.

8ª COMMISSIONE

69° RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

S A M O N A. Condivido le considerazioni del collega Piscitello.

P R E S I D E N T E. Gli onorevoli colleghi hanno sentito. Praticamente, se ho ben interpretato il pensiero del senatore Piscitello e del suo Gruppo, c'è una proposta di sospensiva. Ora, la proposta di sospensiva, a mio avviso, andrebbe posta all'inizio della discussione generale di un provvedimento. Noi siamo invece già in avanzata fase di approvazione degli articoli. Chiedo il pensiero della Commissione in proposito.

S A N T A L C O. La proposta del collega Piscitello, mi sorprende. In definitiva, il collega Piscitello, cosa dice? O voi accettate questa nostra impostazione oppure noi chiediamo la remissione in Aula del provvedimento. Questa mi pare la sostanza...

M A D E R C H I. No, no; non è questa. La nostra opinione è stata fin dall'inizio quella di accantonare il disegno di legge. Si è voluto continuare, si è voluto andare avanti; noi non abbiamo aderito a tutta una serie di emendamenti. Oggi, se non dovesse essere accolta la nostra richiesta, ci rimane soltanto la rimessione all'Assemblea.

S A N T A L C O. L'accantonamento *sine die*?

M A D E R C H I. Fino al momento in cui avremo la risposta del Ministero per quanto riguarda le modifiche al codice della strada.

P I S C I T E L L O. Non si tratta di parecchi mesi, in definitiva.

S A N T A L C O. Mi pare invece che i lavori della Commissione che si occupa delle modifiche del codice della strada vadano per le lunghe, non credo che questo provvedimento possa essere accantonato fino a quando non saranno varate le modifiche. A questo punto, signor Presidente, se i colleghi comunisti insistono, a mio modesto avviso c'è da andare avanti, cioè da esaminare

tutto il provvedimento, votandone gli emendamenti. Vuol dire che se poi i colleghi comunisti, a conclusione, chiederanno la remissione in Aula, si andrà in Aula...

C R O L L A L A N Z A. Sarebbe, certo opportuno, che noi attendessimo i lavori della commissione per la revisione del codice della strada prima di approvare queste norme. Avremmo un quadro più organico della materia, anche in relazione a quanto si va facendo a Bruxelles. Comunque, se è vero che il codice della strada, come dice il collega Piscitello, sarà ultimato fra sei mesi — e io non sono convinto di ciò — la situazione economica entro tale termine non è che sarà cambiata. Quindi, il motivo per cui il collega Maderchi si preoccupava — cioè evitare in questo momento un disagio alle categorie meno abbienti — non è che sarà superato. Devo perciò dire ai colleghi comunisti che sono in contraddizione. Mi associo, in conclusione, alla proposta del collega Santalco di andare avanti. Nessuno, d'altro canto, impedirà ai colleghi comunisti di chiedere eventualmente la remissione in Aula.

P A C I N I, *relatore alla Commissione*. Vorrei richiamare un momento la vostra attenzione sul fatto che in sede di sottocommissione non ci fu, da parte comunista, un atteggiamento contrario in termini assoluti.

P I S C I T E L L O. Questa precisazione, « in termini assoluti », la sottoscrivo. Ma che il nostro atteggiamento fosse contrario...

P A C I N I, *relatore alla Commissione*. In sede di sottocommissione noi abbiamo proceduto non dico totalmente d'accordo, ma certamente in un senso dal quale appariva la disponibilità del Gruppo comunista verso l'approvazione. Disponibilità, nel senso di consentire alla Commissione l'approvazione di questo disegno di legge, non comunque nel senso di ottenere anche la approvazione del Gruppo comunista. Questa opinione è stata confermata anche nel corso del dibattito che abbiamo avuto in questa

stessa sede. Insisto nel dire che il Gruppo comunista non ha dato — almeno a me pare — o non aveva dato in sede di discussione, la sensazione di voler bloccare l'iter di questo disegno di legge. Ma a prescindere da quello che è stato l'atteggiamento del Gruppo comunista, penso che dobbiamo riflettere un momento tutti insieme su alcuni aspetti essenziali del disegno di legge che stiamo esaminando. Innanzitutto esso stabilisce delle norme che riguardano la sicurezza della circolazione stradale. Credo che questo aspetto sia probabilmente quello più significativo, e su di esso dovremmo soffermarci per assumere ciascuno le proprie responsabilità.

L'altro aspetto, che può sembrare marginale ma che non lo è, riguarda il tentativo di adeguamento della nostra legislazione alle disposizioni stabilite dagli organismi europei ed internazionali.

Abbiamo più volte lamentato in questa Commissione che in genere accogliamo con eccessivo ritardo le disposizioni degli organismi internazionali. Mi sembra pertanto strano che in questo momento si voglia ulteriormente ritardare la nostra disponibilità all'accettazione di norme che sono già valide sul piano europeo. Mi sembra che questo aspetto dell'adeguamento della nostra legislazione alla normativa europea ed internazionale non possa essere trascurato.

L'apporto dato dal Gruppo comunista alla discussione, sia in sede di Commissione che di Sottocommissione, è stato certamente — non è un giudizio mio personale, ma credo di tutti gli onorevoli commissari — sostanziale, ed esso ha trovato disponibili i membri della Commissione, in particolare per quanto riguarda la considerazione delle conseguenze negative sul piano economico, per un certo settore delle attività produttive e commerciali del nostro paese. Il Governo ha recepito il senso della discussione svoltasi in questa sede e il senso dell'apporto del Gruppo comunista, accogliendo molte delle proposte avanzate, tra le quali anche quella del senatore Maderchi, che aveva chiesto di far slittare l'applicazione della normativa, per quanto riguarda gli

pneumatici, a cinque anni dal momento dell'applicazione della legge. Con l'articolo 8-*quater*, presentato questa mattina, il Governo ha accolto infatti questa proposta, tenendo conto delle motivazioni espresse da tutta la Commissione ed in particolare dal Gruppo comunista. Quindi, anche dal punto di vista delle conseguenze economiche legate al disegno di legge, mi pare che non si debba essere eccessivamente preoccupati, tenendo conto anche che, se l'applicazione di tutte le disposizioni previste comporterà probabilmente un aumento dei costi degli autoveicoli, è altrettanto vero che gran parte di queste disposizioni sono già messe in atto dalle case costruttrici, anche perchè, dovendo esportare, debbono adeguarsi alle disposizioni vigenti. In pratica il disegno di legge codifica una situazione già in essere.

L'altro problema sollevato è quello del coordinamento con il nuovo codice della strada, al quale sta lavorando l'apposita Commissione. La proposta di attendere la conclusione di tali lavori non mi sembra abbia una motivazione sufficientemente valida, prima di tutto perchè, ripeto, stiamo esaminando un provvedimento che riguarda alcuni aspetti relativi alla sicurezza degli autoveicoli, e non possiamo perciò legarci a dei tempi che non sappiamo quanto lunghi, relativi alla conclusione dei lavori della Commissione e all'approvazione delle relative decisioni. Rischieremo di andare talmente in là nel tempo da mancare a un dovere che dobbiamo assolvere: quello di fissare nei tempi opportuni tutta una serie di disposizioni che accolgono i risultati delle ricerche portate avanti sul piano tecnico e scientifico e che debbono essere recepite per garantire la sicurezza. Attendere il completamento del nuovo codice della strada e la sua approvazione sarebbe un errore.

Sono d'accordo con il senatore Piscitello sulla necessità di dare priorità al servizio pubblico nel settore dei trasporti. Certamente nessuno di noi si oppone a questo tipo di discorso, particolarmente dopo che sono insorti i grossi problemi relativi alle fonti di energia; ma anche in questo caso non mi sembra che ci sia un motivo valido per bloc-

care l'iter del disegno di legge in discussione.

Concludendo, poichè il disegno di legge nella sua nuova formulazione tiene conto delle esigenze di sicurezza del traffico, dell'esigenza di un adeguamento alla normativa europea e internazionale e dei riflessi che tale adeguamento comporta sulle attività economiche, industriali e commerciali, a me pare che il Gruppo comunista, valutando più serenamente gli aspetti legati al disegno di legge, possa recedere dalla sua posizione.

P I S C I T E L L O . Abbiamo valutato e valutiamo con grande serenità il provvedimento e appunto da ciò discendono le nostre preoccupazioni. Il disegno di legge è stato esaminato in sede di Sottocommissione non dalla settimana scorsa, ma da parecchi mesi, e in quella sede — l'onorevole relatore deve darcene atto — abbiamo espresso tutta la nostra contrarietà in riferimento a questo modo di procedere, anche perchè sapevamo che alla Commissione di studio per il codice della strada era stato posto un termine già allora superato.

Ora si sollecita invece il Parlamento ad operare in tutta fretta, e non si capisce perchè. Tra l'altro, l'impegno preso dai funzionari che abbiamo ascoltato, in sede di Sottocommissione, era che avrebbero consegnato il complesso dello studio, e quindi del lavoro, entro due-tre mesi, che sono già ampiamente trascorsi, al di là dello stesso termine posto in precedenza dal Ministro.

Se non ricordo male, si diceva che avevamo problemi con la Comunità, eravamo chiamati in giudizio e le stesse argomentazioni venivano addotte circa l'urgenza dell'adeguamento del testo unico sulla circolazione stradale.

Ma allora non eravamo ancora stati travolti, per così dire, dalla crisi energetica e dalla conseguente crisi economica. Ci trovavamo in un periodo in cui c'erano i sintomi della crisi, ma ancora non eravamo stati coinvolti in questa misura. Perciò, all'osservazione principale, noi oggi siamo stati costretti, giustamente, ad aggiungere altre considerazioni ed osservazioni, collega-

te alla realtà economica del Paese. C'è il problema del deprezzamento dell'usato — a parte l'aggravamento dei costi, ammesso da tutti, e che non può essere ignorato — e ci sarà la spinta, al di là delle possibilità finanziarie del Paese, al rinnovo obbligatorio, diciamo così, del mezzo privato di trasporto e quindi una ricchezza ancora in circolazione e utilizzabile andrà a deperimento. A quali fini? Per quale ragione facciamo questo?

Non comprendiamo perchè ci sia questa spinta, come se si trattasse di un provvedimento indispensabile per l'economia. Tutti riconosciamo che, in sostanza, è un provvedimento che suscita quanto meno perplessità circa gli effetti e i pericoli sull'economia. Quindi, perchè si deve ancora insistere?

Noi riteniamo che tutte le risorse finanziarie del Paese in questo momento debbano essere impegnate nel potenziamento del servizio pubblico di trasporti. Ma su questo argomento non ci sono notizie confortanti, anzi, tutt'altro.

Quindi, per queste considerazioni, l'invito che viene rivolto a noi, lo rivolgiamo all'intera Commissione, perchè si voglia soprassedere. Non c'è nulla che ci obblighi ad operare in tutta fretta. Possiamo agire, invece, in modo più ordinato, inquadrando questo provvedimento in un disegno organico di rielaborazione del codice della strada, operando così, in modo più ordinato, concreto e realistico.

M A D E R C H I . Signor Presidente, noi non vogliamo insegnare niente a nessuno, ma siccome siamo stati chiamati in causa e invitati a considerare vari problemi, desideriamo far fare qualche considerazione ai colleghi che ci hanno rivolto questo invito. La nostra partecipazione alla discussione in Sottocommissione è stata improntata innanzitutto alle norme del Regolamento, e secondariamente a una nostra concezione del rapporto democratico che bisogna mantenere e sviluppare all'interno del Parlamento. Riteniamo che non sarebbe giusto da parte nostra il rifiuto di partecipare a un dibattito se non siamo preventivamente d'accordo. Ma soprattutto, in questo

caso, come ha già messo in evidenza il collega Piscitello, noi ci siamo adoperati per sensibilizzare la maggioranza e per farle prendere coscienza di determinati problemi, per correggere certi orientamenti, che fino a questo momento, purtroppo, ancora sembrano prevalere. Questa è la nostra funzione, signor Presidente, questa è la funzione della minoranza.

Ecco perchè noi siamo stati presenti, partecipiamo, esprimiamo il nostro concetto, conduciamo le nostre battaglie. Però, non ci si faccia carico poi del fatto che, essendo minoranza, ci comportiamo diversamente dalla maggioranza. Noi non abbiamo a disposizione i voti necessari per realizzare tutti i nostri obiettivi. O riusciamo a conquistarne nel campo della maggioranza, oppure dobbiamo cercare di fare ricorso a tutto ciò che il Regolamento ci consente per raggiungere il nostro scopo. Non possiamo fare diversamente. Se lo facessimo, non saremo onesti, e non ci atterremo al Regolamento.

Detto questo, quindi, inviterei i colleghi e il relatore, quando vogliono fare degli appunti al Partito comunista, di riferirsi sempre a questa concezione, che poi è quella che ci guida.

PACINI, *relatore alla Commissione.*
È addirittura fuori luogo questo discorso. Nessuno ha contestato questa concezione.

MADERCHI. È stato detto che l'inizio della discussione è avvenuto molto tempo fa in una situazione diversa da quella che esiste oggi, o comunque in una situazione nella quale la sua valutazione, che tutti quanti insieme davamo, era diversa, anche se purtroppo c'erano già tutti gli elementi che ad essa ci hanno portato. Sono poi accadute una serie di vicende e ci troviamo oggi in una situazione che non sto ad illustrare — ma che ogni collega conosce bene fino in fondo — e nel tempo si sono andate accumulando nuove inadempienze del Governo rispetto a impegni precedentemente presi. E tutto questo cambia il quadro della situazione.

In questa nuova situazione, noi ci rifiutiamo di accettare la proposta che viene avanzata da alcuni colleghi e cioè di metterci i paraocchi, di continuare a coltivare l'orticello di questo provvedimento senza guardare al resto. È sbagliato, signor Presidente, fare in questo modo, in una situazione grave come quella italiana. Bisogna sempre collegare i minimi particolari alla situazione generale, e questo è lo sforzo che noi stiamo cercando di fare anche oggi. Quindi, quello che ci guida è un profondo senso di responsabilità, è una visione d'insieme della situazione italiana e, particolarmente, del settore dei trasporti, che in Italia è quello che si trova maggiormente in crisi, dove il caos è maggiore, dove manca una politica effettiva, dove le carenze sono le più grosse, dove non si dovrebbe mai procedere alla carlona — mi si passi l'espressione — come si sta facendo questa mattina.

Bisogna invece cercare di inserire questo provvedimento in una visione organica del sistema dei trasporti, considerando sempre l'insieme dei vari modi di trasporto.

Si dice, per cercare di convincerci, che in effetti questa legge non fa altro che andare incontro alla sicurezza del traffico. E noi rispondiamo che non è vero. Questa legge costringe gli automobilisti, che sono stati spinti ad acquistare la macchina, a fare uso di questo mezzo di trasporto dispendioso dalla politica sbagliata che i Governi hanno fino ad oggi portato avanti, a compiere ulteriori e nuovi sacrifici, nel tentativo di sistemare una situazione che non può essere risolta in questo modo.

Se si vuole garantire una circolazione più sicura, bisogna abbassare i limiti di velocità; impedire che la FIAT continui a costruire macchine sempre più veloci; obbligare gli automobilisti a rispettare i limiti di velocità; impedire al trasporto merci, e soprattutto alle grandi società che trasportano le merci, di andare in sovraccarico. Di queste cose nessuno se ne preoccupa. Gli autotreni delle grandi società di autotrasporto camminano, certe volte, non con dieci tonnellate per asse come prescritto, ma anche con ventidue. E come funzionano i freni di quei mezzi? Come funziona tutto il sistema por-

tante di quell'autoveicolo, in una situazione di così forte sovraccarico? Dove va a finire la sicurezza non solo per chi guida, ma per quelli che transitano sulle strade?

Allora, colleghi, non si venga a sottolineare l'esigenza di fare qualcosa in direzione della sicurezza sulle strade, quando si lasciano aperti problemi gravissimi; quando non si riesce a intervenire minimamente per ottenere che almeno quello che è stato stabilito venga rispettato (per esempio, nei confronti del sovraccarico). Noi, cari colleghi, abbiamo la consapevolezza delle difficoltà economiche nelle quali si dibatte il nostro Paese; ci rendiamo conto che il Governo in questo momento non sa come fare per finanziare le università che mancano; non sa come fare per finanziare il disegno di legge proposto dal nostro Presidente che dovrebbe assicurare almeno il completamento di quelle opere ospedaliere che sono già iniziate. Ci rendiamo anche conto però che assorbire risparmio per dirottarlo o sul lampeggiatore o, comunque, sull'acquisto di una macchina — che costerà di più attrezzata nella nuova maniera — allontanerà la soluzione dei problemi fondamentali. E quanto ho detto, non richiama l'attenzione su quanto accade nel settore dei trasporti. Insomma, lo sapete, i porti italiani non sono in condizioni di accogliere il futuro incremento del trasporto marittimo che avremo in conseguenza dell'apertura del canale di Suez. Sapete, colleghi, che il porto di Genova non riesce più a smaltire i *containers* che vengono scaricati? Sapete che ci si augura che non arrivino navi a scaricare perchè non ci sono più piazzali dove mettere le merci? Sapete che i Paesi europei non mandano più i loro carri ferroviari in Italia perchè, una volta entrati, non escono più? Sapete che i 2.000 miliardi del piano delle ferrovie che abbiamo approvato recentemente ancora non si sa da che parte potranno venire? Sapete che fino ad oggi non si è cominciato nemmeno a pensare alla realizzazione di quelle opere perchè i 2.000 miliardi non sono stati nemmeno promessi? Sapete qual è la situazione degli aeroporti? Sapete che i nostri servizi aerei soffrono enormemente della mancanza di strumenti adeguati per garantire la

sicurezza nel volo? Sapete che le nostre strade sono dissestate? Lo ha detto il direttore dell'ANAS: « La rete ordinaria fa paura e sembra abbandonata ». Però si fanno le autostrade e qualche nostro collega magari domani verrà a sostenere che bisogna farne una nuova. Sapete che il comitato per il coordinamento dei trasporti, istituito per legge e che doveva cercare almeno di mettere d'accordo i vari servizi che presiedono al funzionamento dei sistemi di trasporto non è mai entrato in funzione? Sapete che questo fatto ha determinato un caos sempre più grave nell'utilizzazione dei vari sistemi di trasporto e quindi uno sperpero sempre più pesante? Sapete che in Italia si spende di più che altrove per il trasporto? Sapete che l'incidenza del trasporto sulle merci sta arrivando a livelli incredibili, superiori in alcuni casi al 40 per cento come avviene per le derrate alimentari?

È stato ricordato che la commissione appositamente nominata dal Ministro per il nuovo codice della strada ha superato largamente i termini assegnati e ancora non si decide a concludere i propri lavori. Sapete che il piano dei trasporti che doveva essere preparato dal Ministro, appunto, dei trasporti, non è stato ancora nemmeno impostato?

Ma allora, in questa situazione, voi mi volete convincere che questa legge va incontro alla sicurezza? Ma via! Rendiamoci conto di questa situazione e diciamo pure che con questi provvedimenti non si fa fare nessun passo avanti nè al settore dei trasporti nè all'economia dell'intero Paese.

D E G A N , *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Prendo la parola brevemente, perchè se dovessi prendere in considerazione tutte le cose dette dal senatore Maderchi probabilmente staremmo qui a discutere del bilancio dei trasporti e non di questa legge. Certamente è affascinante dire: inseriamo ogni argomento in una visione più generale. Del resto, anche per il Governo sarebbe facile venir qui a esprimere le sua volontà generale. Comunque, detto questo, vorrei aggiungere che il disegno di legge, così come è giunto fin qui, con l'apporto

della stessa opposizione, con le integrazioni che di volta in volta sono state apportate, non si può dire che non sia compiuto in se stesso. L'articolo 8-bis, votato la volta scorsa, e l'articolo 1-bis inserito questa volta, fanno sì che questo disegno di legge possa dare una risposta compiuta rispetto alla richiesta dell'auto sicura e il massimo di fiducia possibile per i futuri autoveicoli.

Nessuno di noi vuole enfatizzare la portata del disegno di legge al punto da ritenere risolti tutti i problemi della sicurezza sulle nostre strade. Ma a me pare di poter dire che questo è certo un contributo notevole per accrescere la sicurezza del traffico stradale. Certo, è un contributo notevole anche che il limite di velocità sia rispettato, ma potrei portare la mia personale esperienza di due consecutivi incidenti stradali di cui sono rimasto vittima, pur viaggiando a velocità bassissima, e che solo casualmente non hanno avuto più gravi conseguenze. E proprio in occasione dell'uno e dell'altro ho potuto verificare che, per esempio, le cinture di sicurezza avrebbero ulteriormente ridotto le conseguenze degli incidenti. Chiedo scusa della banalità di questo discorso riferito alla mia persona, ma è stato per dire che le indicazioni accolte negli articoli 1-bis, 7 e 8-bis servono appunto a dare una risposta compiuta in se stessa, anche se certo non risolutiva, a un particolare tema. Si dice che il tema dell'auto sicura — ed è vero — è nato due o tre anni fa, prima che sopraggiungesse la crisi energetica. Certo, ora, l'attenzione dell'opinione pubblica si è trasferita su altri temi, però non credo che la crisi energetica, e quella economica in particolare, possano essere portate come argomento per rinunciare ad accrescere la sicurezza del trasporto. Così, d'altra parte, la crisi economica non è stata invocata per ridurre le facoltà dei sovrintendenti ai monumenti e per eliminare certi vincoli di natura genericamente ecologica, che, viceversa, sono sempre tenuti ben presenti dalle forze politiche, dal Parlamento e dall'opinione pubblica anche in presenza della crisi economica. E certo anche il rispetto di alcuni di questi vincoli ha un suo costo.

Per quanto riguarda la preoccupazione che le nuove norme possano provocare il deprezzamento dell'usato, io ritengo che, invece, dovrebbe accadere l'inverso, perchè, trattandosi di innovazioni in buona parte già realizzate dalle società costruttrici, il mercato dell'usato dovrebbe averne beneficio.

Per quanto riguarda il maggior costo, esso potrà essere compensato saggiamente da chi costruisce e offre superiori garanzie di efficienza e di sicurezza, rinunciando a qualche pennellata di superfluo che in questo campo, come in altri, la nostra società si era abituata ad avere.

In conclusione a me pare di potermi associare all'appello dell'onorevole relatore per invitare il Gruppo comunista a rinunciare all'annunciata richiesta di rimessione all'Assemblea.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare passiamo alla votazione dell'articolo 1-bis, di cui ho già dato lettura.

M A D E R C H I . Il Gruppo comunista si dichiara contrario a questo articolo.

S A M O N A . Mi dichiaro contrario.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'articolo 1-bis.

(È approvato).

Passiamo all'esame dell'articolo 8-bis, proposto dalla Sottocommissione, per il quale il Governo propone il seguente testo:

Il Ministro dei trasporti stabilisce, con propri decreti, le caratteristiche costruttive degli autobus in relazione all'uso al quale sono destinato, in applicazione anche alla legge 15 febbraio 1974, n. 38, nonchè in armonia con le raccomandazioni e i regolamenti emanati in materia dall'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

M A D E R C H I . Il Gruppo comunista annuncia il proprio voto contrario.

S A M O N A . Mi dichiaro contrario a questo articolo.

8ª COMMISSIONE

69º RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro chiede di parlare, metto ai voti l'articolo 8-bis, nel testo proposto dal Governo, del quale ho dato ora lettura.

(È approvato).

L'articolo 8-ter era stato approvato nella seduta del 15 gennaio.

Dopo l'articolo 8-ter, il Governo ha proposto di aggiungere il seguente, del quale do nuovamente lettura:

Art. 8-quater.

Il Ministro dei trasporti stabilisce con propri decreti le caratteristiche e le modalità di approvazione degli pneumatici di cui all'articolo 1-bis, nonchè le condizioni ed i limiti di impiego degli pneumatici ricostruiti.

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

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

Metto ai voti l'articolo 8-quater, presentato dal Governo.

(È approvato).

M A D E R C H I . Signor Presidente, la preghiamo di voler prendere nota che rinunciamo alla sospensiva chiesta per la traduzione delle raccomandazioni e dei regolamenti dell'Ufficio europeo delle Nazioni Unite, Commissione economica per l'Europa.

P R E S I D E N T E . La ringrazio. Passiamo ora all'articolo 9. L'altra volta, come voi ricorderete, abbiamo approvato il primo comma di questo articolo, del quale do lettura:

Art. 9.

I veicoli delle Forze armate e dei Corpi armati dello Stato, del Corpo dei vigili del fuo-

co, del Corpo forestale dello Stato nonchè le autoambulanze, qualora abbiano speciali caratteristiche costruttive in relazione al loro impiego, non sono soggetti alle disposizioni di cui ai precedenti articoli.

Il Governo ha presentato un emendamento inteso a sostituire il secondo comma col seguente:

Le disposizioni contenute negli articoli 1, 4, 5, 6, 7 e 8-bis si applicano ai veicoli di nuovo tipo che vengono omologati ai sensi dell'articolo 53 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, ed ai veicoli di nuova costruzione riconosciuti i danni alla circolazione ai sensi del primo comma dell'articolo 54 del suddetto testo unico, a partire da un anno dalla data di pubblicazione dei relativi decreti previsti agli articoli 8 e 8-bis.

Metto ai voti il suddetto emendamento sostitutivo.

(È approvato).

Rimane ora il terzo comma dell'articolo 9, quale risulta dal testo stampato, del quale do lettura:

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

Lo metto ai voti.

(È approvato).

Metto ai voti l'articolo 9 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(È approvato).

Il Governo ha proposto un articolo aggiuntivo, del quale do lettura:

Art. 9-bis.

A partire da due anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti all'articolo 8-quater tutti i veicoli di nuova immatricolazione debbono essere muniti di pneumatici di tipo approvato.

8ª COMMISSIONE

69º RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

A partire da quattro anni dalla data di pubblicazione dei decreti previsti dall'articolo 8-*quater*, tutti gli pneumatici prodotti e posti in commercio debbono essere di tipo approvato.

Metto ai voti l'articolo 9-*bis* proposto dal Governo.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 10. Al primo comma, la Sottocommissione ha presentato un emendamento tendente a sostituire le parole: « da lire 5.000 a lire 20.000 » con le altre: « da lire 50.000 a lire 150.000 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dalla Sottocommissione.

(*È approvato*).

Metto ai voti il primo comma dell'articolo 10 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Al secondo comma dell'articolo 10, la Sottocommissione ha presentato un emendamento tendente a sostituire le parole: « da lire 20.000 a lire 60.000 » con le altre: « di lire 500.000 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dalla Sottocommissione.

(*È approvato*).

Metto ai voti il secondo comma dell'articolo 10 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Al terzo comma dell'articolo 10, la Sottocommissione ha presentato un emendamento tendente a sostituire le parole: « non munite » con le altre: « che sebbene di tipo approvato, non siano munite », e le parole: « da lire 20.000 a lire 60.000 » con le altre: « di lire 100.000 ».

Metto ai voti l'emendamento sostitutivo presentato dalla Sottocommissione.

(*È approvato*).

Metto ai voti il terzo comma dell'articolo 10 con l'emendamento testè approvato.

(*È approvato*).

Dopo l'ultimo comma dell'articolo 10, il Governo ha proposto un comma aggiuntivo. Ne do lettura:

A partire dal termine indicato nel secondo comma dell'articolo 9-*bis*:

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

chiunque mette in commercio pneumatici che, pur rispondendo alle norme dei decreti suddetti, non sono muniti dei contrassegni in essi previsti è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una ammenda di lire 100.000.

Metto ai voti il comma aggiuntivo all'articolo 10 proposto dal Governo.

(*È approvato*).

Metto ai voti l'articolo 10 quale risulta con gli emendamenti testè approvati.

(*È approvato*).

Dopo l'articolo 10 la Sottocommissione propone di inserire il seguente articolo. Ne do lettura:

Art. 10-*bis*

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

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

Lo metto ai voti.

(*È approvato*).

8ª COMMISSIONE

69º RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

La Sottocommissione propone ancora l'inserimento di un articolo 10-ter al quale il Governo propone di premettere questo periodo. « Il primo comma dell'articolo 12 della legge 27 dicembre 1973, n. 942, è sostituito dai seguenti: »; quindi segue il testo previsto dalla Sottocommissione. Il Governo propone anche che le parole: « 1º gennaio 1976 » vengano sostituite, sia nel primo che nel secondo comma, con le parole: « 1º gennaio 1977 ». Per cui concludendo, il predetto articolo aggiuntivo si dovrebbe leggere secondo la seguente formulazione:

Art 10-ter

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

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

Dal 1º gennaio 1977, i veicoli di nuova costruzione di tipo omologato o comunque già approvato, che rientrano nelle categorie e nei casi previsti dai decreti del Ministro dei trasporti di attuazione, a norma della legge 27 dicembre 1973, n. 942, delle direttive comunitarie 71/127 CEE e 70/221 CEE, per essere immessi in circolazione, devono essere muniti di retrovisori e di dispositivi di protezione posteriore in conformità alle prescrizioni tecniche contenute nei decreti medesimi.

Entro tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti, saranno emanate le disposizioni per l'applicazione, nei casi richiamati al precedente secondo comma, di

un dispositivo di protezione posteriore ai veicoli con targa nazionale comunque in circolazione al 1º gennaio 1977 ».

Metto allora ai voti prima gli emendamenti del Governo.

(Sono approvati).

Metto ai voti l'articolo 10-ter nel testo emendato di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Passiamo all'articolo 11. Ne do lettura:

Art. 11.

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

Lo metto ai voti.

(È approvato).

PISCITELLO. Noi vorremmo sollevare una richiesta, rimettendoci comunque, alla discrezionalità del Presidente. Alla luce dell'articolo 98 del Regolamento e per le motivazioni che il nostro Gruppo — e non soltanto il nostro Gruppo — ha in precedenza esposto, ci sembra necessaria, più che opportuna, una richiesta di parere al CNEL per tutta questa materia. Si può obiettare: questa richiesta però deve essere avanzata in sede di discussione generale. Però l'articolo 93, signor Presidente, affida alla sua discrezionalità la decisione in proposito: « Il Presidente ha tuttavia facoltà di ammetterla anche nel corso della discussione qualora la decisione sia giustificata ... ». Ora, in sostanza, noi solleviamo una questione di opportunità. Per le gravi preoccupazioni che sorgono in merito a tutta la materia noi pensiamo che sia opportuno il parere del Consiglio nazionale del-

8^a COMMISSIONE

69° RESOCONTO STEN. (29 gennaio 1975)

l'economia e del lavoro; perciò riteniamo che la richiesta possa essere favorevolmente accolta.

SANTALCO. La richiesta ha senso all'inizio della discussione, non adesso.

PISCITELLO. Il problema è di opportunità. Perché se fate una questione formale ...

SANTALCO. Ammesso che il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro dovesse esprimersi negativamente su un articolo o su tutta la legge, non vedo cosa si possa fare dal momento in cui già la Commissione ha deliberato articolo per articolo. Una richiesta del genere è legittima in sede preliminare, non dopo che abbiamo esaminato gli articoli.

PRESIDENTE. Leggo il Regolamento e precisamente l'articolo 93: « Il Presidente ha tuttavia facoltà di ammetterle — ci si riferisce alle questioni pregiudiziali e sospensive — anche nel corso della discussione ». Noi invece siamo arrivati alla votazione degli articoli. Quindi il mio potere discrezionale è circoscritto dal primo comma dell'articolo 93, che subordina l'ammissibilità delle proposte in questione al fatto che siano presentate « nel corso della discussione ».

Senatore Piscitello, il presidente avrebbe potuto accogliere la sua proposta se essa fosse stata fatta nel corso della discussione.

MADERCHI. Avevamo premesso che avremmo accettato la sua decisione, onorevole Presidente, e l'accogliamo, anche se dobbiamo rilevare che la discussione non è ancora chiusa, perché non si è giunti al voto sul complesso del disegno di legge.

Perciò, vedendoci preclusa qualsiasi altra possibilità di evitare l'approvazione immediata di un provvedimento che contrastiamo per i motivi che abbiamo avuto modo di esprimere, chiedo, assieme ai senatori del mio Gruppo, che il disegno di legge sia rimesso all'esame dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Poiché, a norma dell'articolo 35, secondo comma, del Regolamento, un quinto dei componenti della Commissione ha chiesto che il disegno di legge sia discusso e votato dall'Assemblea, il disegno di legge stesso è rimesso all'Assemblea.

L'esame del disegno di legge proseguirà pertanto in sede referente.

La seduta termina alle ore 12,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
Dott. FRANCO BATTOCCHIO