

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

## 223<sup>a</sup> SEDUTA PUBBLICA

### RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 10 GENNAIO 1978

Presidenza del vice presidente CATELLANI,  
indi del vice presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia  
e del vice presidente VALORI

#### INDICE

##### AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domanda . . . . . Pag. 9721

##### CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (11-20 gennaio 1978) . . . . .

9752

##### COMITATO OLIMPICO NAZIONALE ITALIANO (CONI)

Nomina del presidente . . . . . 9723

##### COMMISSIONE PARLAMENTARE DI VIGILANZA SULL'ANAGRAFE TRIBUTARIA

Presentazione di relazione . . . . . 9722

##### CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità . . . . . 9723

Trasmissione di sentenze . . . . . 9722

##### CORTE DEI CONTI

Trasmissione di elenco di registrazioni con riserva . . . . . Pag. 9721

Trasmissione di relazioni sulla gestione finanziaria di enti . . . . . 9722

##### DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . 9719

Deferimento a Commissioni permanenti in sede deliberante di disegni di legge già deferiti alle stesse Commissioni in sede referente . . . . . 9721

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente . . . . . 9719

Presentazione di relazioni . . . . . 9721

Richiesta di parere da parte di Commissione permanente . . . . . 9721

Trasmissione dalla Camera dei deputati . . 9719

**ELENCHI DI DIPENDENTI DELLO STATO  
ENTRATI O CESSATI DA IMPIEGHI  
PRESSO ENTI OD ORGANISMI INTER-  
NAZIONALI O STATI ESTERI . . . Pag. 9723**

**ENTE NAZIONALE ASSISTENZA AGENTI  
E RAPPRESENTANTI DI COMMERCIO**

Nomina di membro del consiglio di am-  
ministrazione . . . . . 9723

**INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI**

Annunzio . . . . . 9754

Annunzio di risposte scritte ad interroga-  
zioni . . . . . 9754

Interrogazioni da svolgere in Commissione 9765

**Svolgimento:**

FALCUCCI Franca, *sottosegretario di Stato  
per la pubblica istruzione* . 9733, 9741, 9743

FERMARIELLO (PCI) . . . . . 9739

LAFORGIA, *sottosegretario di Stato per i  
lavori pubblici* . . . . . 9746, 9748, 9750

MANENTE COMUNALE (DC) . . . . . 9750

\* MASCAGNI (PCI) . . . . . 9742

MOLA (PCI) . . . . . 9736

PACINI (DC) . . . . . 9727, 9729

POLLIDORO (PCI) . . . . . Pag. 9749

ROSA, *sottosegretario di Stato per la ma-  
rina mercantile* . . . . . 9735, 9737

RUFFINO (DC) . . . . . 9746

SMURRA, *sottosegretario di Stato per il la-  
voro e la previdenza sociale* . . . . . 9726, 9727

\* TODINI (DC) . . . . . 9725, 9727

\* VALENZA (PCI) . . . . . 9744

VILLI (PCI) . . . . . 9730, 9734

**ISTITUTO NAZIONALE PER LA STORIA  
DEL MOVIMENTO DI LIBERAZIONE IN  
ITALIA**

Trasmissione di relazione . . . . . 9723

**ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA  
DI MERCOLEDÌ 11 GENNAIO 1978 . . . 9766**

**PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEM-  
BLEA (5 dicembre 1977 - 31 gennaio 1978)**

Integrazioni . . . . . 9751

**SUI FATTI DI SANGUE VERIFICATISI A  
ROMA**

PRESIDENTE . . . . . 9723

SMURRA, *sottosegretario di Stato per il la-  
voro e la previdenza sociale* . . . . . 9724

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

che vi è una sottovalutazione dell'incidenza specifica che il mezzo radiotelevisivo ha nel campo della formazione di un cittadino che sia in grado di affrontare i problemi del suo tempo, una mancanza di convinzione negli ambienti ministeriali che risultano in arretrato rispetto alle trasformazioni sociali e a questo fatto nuovo costituito dai grandi mezzi di comunicazione di massa. In altre parole non si comprende abbastanza l'importanza di questo mezzo: questa l'esperienza che abbiamo avuto fino a questo momento. Allora mentre ringrazio per le informazioni avute mi dichiaro insoddisfatto non solo perchè non vi è nessuna traccia di un cambiamento di direzione nelle sue parole, onorevole Sottosegretario, ma perchè, per la conoscenza che abbiamo dell'atteggiamento degli organi ministeriali su questo problema, tenendo conto anche che gli organi ministeriali si sono assicurati nel comitato misto che deve dirigere questa materia la maggioranza assoluta, devo constatare che c'è una attesa passiva, che è pericolosa, perchè quando la convenzione scatterà si avrà un mondo della scuola impreparato e quindi anche il rischio concreto che non ci sarà un'utilizzazione piena, adeguata dei programmi, che non si avrà un destinatario pronto a riceverli in modo attivo, e quindi si avrà un grave rischio di spreco di risorse che sono state stanziare ed impegnate nel bilancio dello Stato.

**PRESIDENTE.** Segue un'interrogazione dei senatori Guttuso e Urbano. Se ne dia lettura.

**VIGNOLO, segretario:**

**GUTTUSO, URBANI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Essendo noto che l'unica grande comunicazione stradale diretta fra Palermo e Sciacca è costituita da una cosiddetta « superstrada » costruita già da qualche anno, che è, tuttavia, rimasta incompiuta, priva di segnaletica e di qualsiasi tipo di manutenzione ordinaria, sicchè, pur essendo aperta al transito, risulta estremamente disagiata e pericolosa, in quanto costel-

lata da grosse buche che sovente si riempiono d'acqua, anche in caso di pioggia non eccezionale, e colpita da frequenti frane e crolli del fondo stradale, gli interroganti chiedono le ragioni per le quali la suddetta superstrada sia stata abbandonata in tali condizioni e se il Ministro non ritenga di assumere tutte le indispensabili urgenti iniziative per renderla pienamente agibile, data la rilevante importanza economica e sociale delle comunicazioni fra le due città.

(3 - 00604)

**PRESIDENTE.** Stante l'assenza dei presentatori, questa interrogazione si intende decaduta.

Segue un'interrogazione dei senatori Ruffino e Cervone. Se ne dia lettura.

**VIGNOLO, segretario:**

**RUFFINO, CERVONE.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti, dell'interno e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — La legge 8 agosto 1977, n. 631, eleva, in modo notevole, le pene per i conducenti che superino i limiti massimi di velocità consentiti. La stessa legge, peraltro, rimanda ad un decreto ministeriale la fissazione dei limiti massimi di velocità su autostrade, strade statali, provinciali e comunali esterne agli abitati e prevede, altresì, che i limiti di velocità inferiori a quelli massimi generali saranno indicati mediante i prescritti segnali.

Nel frattempo, ed in attesa che venga emanato il decreto ministeriale, stanno fioccando sugli automobilisti salatissime multe in base agli eccessi di velocità su vecchi cartelli segnaletici, sparsi con eccessiva abbondanza sulle strade italiane.

In relazione a ciò, si chiede di sapere:

a) quando verrà emanato il decreto ministeriale che fissi i limiti di velocità massimi e quelli inferiori;

b) quando verranno collocati i prescritti segnali;

c) se, nel frattempo, non si ritenga di dare immediate disposizioni perchè vengano eliminati i vecchi, inutili cartelli segnaletici.

(3 - 00674)

**PRESIDENTE.** Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

**LAFORGIA**, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Rispondo, anche per conto dei Ministeri dei trasporti, dell'interno e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, alla interrogazione dei senatori Ruffino e Cervone.

Come è noto, nella *Gazzetta Ufficiale* numero 301 del 4 novembre 1977, è stato pubblicato il decreto ministeriale 29 ottobre 1977 che, in ottemperanza a quanto prescritto dalla legge 8 agosto 1977, n. 631, fissa i nuovi limiti massimi generali di velocità.

Il medesimo decreto impone, altresì, l'obbligo di collocare, entro 60 giorni dalla data della sua entrata in vigore, i prescritti cartelli segnaletici, a carico degli enti proprietari, gestori o concessionari dei luoghi di impianto, ai posti di frontiera, ai porti e aeroporti nonché ai terminali delle Ferrovie dello Stato « auto al seguito » e « auto + treno ».

Per quanto riguarda l'ultimo punto della interrogazione, faccio presente che il Ministero dei lavori pubblici emanerà quanto prima una circolare con la quale saranno invitati tutti gli enti stradali a rimuovere immediatamente i cartelli con limiti di velocità irrazionali o inutili, precisando i criteri con i quali dovranno essere disposti gli eventuali limiti di velocità.

**RUFFINO.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**RUFFINO.** Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, ringrazio il Sottosegretario per la risposta che ha voluto fornire all'interrogazione che, assieme al collega Cervone, ho avuto l'onore di presentare. Soprattutto desidero sottolineare l'assicurazione che il Governo ha dato, nell'ultima parte della sua risposta, in ordine alla sollecita soppressione dei cartelli che sono ancora troppi, centinaia, forse migliaia, sulle nostre strade e che sembrano avere come unico scopo quello di infliggere ammende salatissime agli utenti della strada.

Mi rendo conto che la mia interrogazione può apparire in parte superata dai fatti e dall'entrata in vigore del decreto ministeriale. Pensavo per la verità che il Governo accennasse ai problemi che il decreto ministeriale ha sollevato in ordine alla modifica dei limiti di velocità e alle sanzioni pecuniarie che, con la legge 8 agosto 1977, sono state poste a carico degli utenti della strada. Credo che il decreto ministeriale, onorevole Sottosegretario, vada rivisto sotto un triplice ordine di profili. In primo luogo, per quanto riguarda il limite massimo di velocità: non possiamo dimenticare che siamo produttori di veicoli di grossa cilindrata e credo che imporre a questi veicoli una velocità di 130 chilometri l'ora sia effettivamente assurdo e significhi impedire alle case produttrici di autoveicoli di grossa cilindrata di operare nel nostro paese. In seguito alla Multanova è già stata scoperta l'antimultanova, l'antiradar, onorevole Sottosegretario, e non vorremmo che i decreti ministeriali si trasformassero in grida di manzoniana memoria.

Il secondo profilo riguarda le sanzioni pecuniarie. Abbiamo posto ammende da 100.000 a 600.000 lire, che effettivamente sono del tutto sproporzionate ed eccessive, specie se rapportate a quelle previste per altre infrazioni certamente più pericolose per la sicurezza nella strada, come ad esempio il sorpasso azzardato o il passaggio con il semaforo rosso e un'infinità di altre infrazioni del codice della strada che vengono punite con pene di gran lunga inferiori a quelle previste per chi oltrepassa di soli 10 chilometri il limite di velocità. Credo che questo aspetto, onorevole Sottosegretario, debba essere attentamente considerato perchè si è parlato forse in modo non equilibrato di terrorismo punitivo nei confronti degli utenti della strada, ma non vi è dubbio che le ammende da 100.000 a 600.000 lire sono sproporzionate rispetto all'infrazione soprattutto se rapportate, ripeto, ad altre infrazioni molto più gravi, e più pericolose per quanto attiene alla sicurezza della circolazione e della vita umana. Sotto tale profilo, dovremo arrivare a modificare la legge.

Nel decreto vi è stata una singolare dimenticanza: si è imposto l'obbligo del bollo

rosso recante il limite di velocità su alcune vetture ma ci si è dimenticati di prevedere una ammenda a carico di chi questo bollo non mette. Anche sotto questo aspetto perciò credo che il decreto vada rivisto.

Ma soprattutto, onorevole Sottosegretario, ritengo che debba essere elevato il limite di velocità nei centri urbani da 50 a 60 chilometri orari. Vi è uno studio approfondito della commissione traffico e circolazione dell'Automobile club d'Italia che affronta, in termini estremamente concreti, questo ed altri problemi. Il limite di velocità nei centri urbani deve essere preso in considerazione sotto un duplice profilo: in primo luogo perchè nel disegno di legge di riforma del codice della strada si eleva la velocità nei centri urbani a 60 chilometri orari e, in secondo luogo, perchè in tal modo si ottiene un sensibile risparmio di benzina per le autovetture. Il decreto sui limiti di velocità non raggiunge — almeno secondo alcuni pareri tecnici — questo obiettivo: lo raggiungerebbe, invece, l'elevazione del limite di velocità nei centri urbani da 50 a 60 chilometri orari a causa di considerazioni tecniche che non sto qui a ripetere, onorevole Sottosegretario, ma che sono certamente a sua conoscenza.

**PRESIDENTE.** Segue un'interrogazione del senatore Pollidoro. Se ne dia lettura.

**VIGNOLO, segretario:**

**POLLIDORO.** — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dei trasporti e delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere:

quale giudizio danno i Ministri interessati sulle gravi responsabilità tecnico-amministrative che hanno impedito fino ad ora il completamento dei lavori per la deviazione del torrente Ossona di Tortona (Alessandria), il cui straripamento, avvenuto nei giorni 6 e 7 ottobre 1977, ha ancora una volta provocato danni enormi e la morte di 4 persone;

più in particolare, quale atteggiamento hanno osservato i predetti Ministri interessati in presenza di gravi, evidenti e precise responsabilità, poichè dal 1963, anno in

cui l'Ossona è uscito dagli argini per la prima volta causando un morto e gravissimi danni alla popolazione di Tortona, il torrente è straripato altre 20 volte senza che i pubblici poteri riconoscessero l'urgenza, più volte evidenziata dalle forze politiche locali e provinciali, per lo stanziamento delle somme necessarie alla deviazione del torrente stesso per impedire altri disastri, opere che 10 anni or sono sarebbero costate soltanto 300 milioni di lire, mentre le stesse opere sono state calcolate oggi nella somma di 2 miliardi, senza contare la distruzione in tutti questi anni di enormi risorse per molti miliardi di lire;

se sono a conoscenza che l'Amministrazione comunale di Tortona, nell'anno 1964, dopo la classificazione dell'Ossona come torrente di terza categoria, che comporta l'assunzione delle opere da parte dello Stato, riuscì ad ottenere, nel novembre del 1975, un primo finanziamento dello Stato nella misura di lire 500 milioni ed un secondo finanziamento di lire 500 milioni nell'aprile del 1977, per opere in parte compiute, ma non completate, in quanto restava il diaframma della massicciata della linea Tortona-Ronco-Genova, senza il quale si sarebbe potuta far defluire parte delle acque, evitando così il disastro di questi giorni;

quale spiegazione può avere il tempo intercorso tra il finanziamento delle opere di competenza delle Ferrovie dello Stato (comprese nel primo stanziamento) e l'appalto (tra l'altro non ancora consegnato alla ditta aggiudicataria), che è stato addirittura di 2 anni (dal novembre 1975 all'ottobre 1977), nonostante le innumerevoli sollecitazioni dell'Amministrazione comunale di Tortona;

se non intendono operare finalmente nella direzione di una immediata ultimazione dei lavori e della nomina di una Commissione ministeriale di indagine, che accerti le responsabilità dei vari organi burocratici nel passaggio tra i Ministeri dei lavori pubblici e dei trasporti e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e le definisca dal punto di vista amministrativo, disciplinare e, eventualmente, anche penale.

(3 - 00713)