

PIETRO GRAMMATICO

DEPUTATO AL PARLAMENTO

**SULLA TARGAZIONE DEI VEICOLI
A TRAZIONE ANIMALE**

(LEGGE 24 DICEMBRE 1950, N. 1165)

DISCORSO

PRONUNCIATO ALLA CAMERA DEI DEPUTATI
NELLA SEDUTA DEL 2 OTTOBRE 1952

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

OFFICE OF THE
SECRETARY OF THE ARMY

THE SECRETARY OF THE ARMY

WASHINGTON, D. C.

1917

RECORDED

INDEXED

U.S. GOVERNMENT PRINTING OFFICE

Scritto

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Grammatico. Ne ha facoltà.

GRAMMATICO. Onorevoli colleghi, onorevole ministro, ero veramente deciso a non intervenire in questa discussione, perché dovrò occuparmi di tutt'altre cose che di lavori pubblici. Ed effettivamente, quando si legge sui giornali filogovernativi o governativi che tutti i sacrifici indispensabili dovranno essere richiesti alle classi abbienti, mentre poi, in effetti, qui si votano delle leggi che colpiscono i poveri, occorre fermamente intervenire e portare qui la voce degli interessati, di quei lavoratori non abbienti che sono in realtà gli unici ad essere colpiti dalle leggi che lo stesso Governo, la stessa maggioranza, e lei stesso, onorevole ministro, fanno e applicano.

Quindi, io non di lavori pubblici vi parlerò: tutt'altro. Io sono costretto a parlare della legge 24 dicembre 1950, n. 1165, e del decreto ministeriale 1° marzo 1951, n. 1424, tutti e due riguardanti la targazione dei veicoli a trazione animale, argomento che interessa precisamente i lavoratori delle campagne, i lavoratori della terra.

Quando quella legge venne pubblicata, quando il decreto del ministro venne emesso e conosciuto, cominciarono le prime proteste. Ho qui dei giornali, che non sono affatto di estrema sinistra, ma tutti di destra, tutti di parte governativa, i quali dicono le cose più

brutte che si possano dire contro quella legge che si è votata qui e che il ministro ha avvalorato con il suo decreto. Non solo, ma le proteste degli interessati arrivarono a centinaia, a tutti i deputati, per richiamare la loro attenzione su quel che effettivamente si faceva. L'*Informazione parlamentare*, che non è un giornale di estrema sinistra, concludeva una sua nota in questo senso: « Non c'è che dire: il mondo fa progressi. Prima avevamo la solita « patacca »; adesso abbiamo la « patacca » con lo stemma della Repubblica italiana ».

E tutti i giornali – non solo sindacali, ma anche politici – d'Italia, ed anche della mia Sicilia, intervennero per denunciare tutto il male che la legge faceva.

Ma vi è di più. Vi è che le proteste degli interessati, dei coltivatori, furono tante e tali da indurre gli onorevoli Bonomi e Schiratti a rivolgere il 12 ottobre 1951 un'interrogazione – e a costringere anche me, il 18 a una – a lei onorevole ministro, presentarne con richiesta di risposta scritta. Ma, poiché le risposte non arrivavano mai, in occasione della discussione del bilancio della agricoltura dello scorso anno, l'onorevole Tonengo intervenne per parlare contro la legge sulla targazione dei carri a trazione animale.

In quella circostanza, anch'io presi la parola per chiedere il pronto intervento del ministro dell'agricoltura allo scopo di porre una buona volta fine agli abusi cui quella legge fin dall'inizio aveva dato luogo e che si erano protratti per lungo tempo. Anzi, desidero precisare – e potrei provarlo – che tali abusi si sono protratti almeno fino alla chiusura delle operazioni, chiusura che è avvenuta il 30 giugno 1952.

Evidentemente, dopo l'intervento dell'onorevole Tonengo e mio, altre cose si sono verificate, delle quali parlerò in seguito. Tuttavia le proteste non cessarono, ed erano tali e tante che indussero il senatore Fortunati, il 12 dicembre 1951, a presentare un'interpellanza al Senato. Il 16 febbraio 1952 anch'io fui costretto a presentare un'interpellanza alla Camera, appunto per il susseguirsi delle proteste e degli abusi (penso che questa mia interpellanza sarà forse svolta dopo la fine della legislatura).

I danni provocati da questa legge hanno indotto l'onorevole Stuani a presentare una proposta di legge intesa ad abrogare il nuovo provvedimento sulla targazione. Inoltre, onorevole ministro, vi sono anche delle memorie scritte (che vanno in giro, a destra e a sinistra) nelle quali sono descritti tutti gli abusi che sono stati commessi. Ora, io mi domando, e potrebbero domandarsi anche gli altri colleghi; sono veramente fondate le proteste che sono state avanzate?

Per prima cosa, è bene tener presente che, mentre le targhe delle automobili sono da rinnovare soltanto quando diventino illeggibili, le targhe dei veicoli a trazione animale devono essere rinnovate ogni biennio. In un primo momento, il prezzo delle targhe per i veicoli a trazione animale era di 15 lire, e questo fino al 12 settembre 1948, poi questo prezzo fu elevato a 80 lire, per poi giungere a 150 con la nuova legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Grammatico, non vi era alcuna disciplina in materia prima della legge; ogni provincia si regolava come credeva, e qualche volta la targazione avveniva due o tre volte.

FARALLI. La targazione fatta una volta potrebbe bastare.

GRAMMATICO. Con la nuova legge, invece, all'articolo 4 si stabilisce il prezzo di lire 620, al quale vanno aggiunti i diritti di verifica in lire 20, l'imposta generale sull'entrata in lire 18 e il versamento sul conto corrente postale in lire 13, ragione per cui il prezzo della targa è stato portato da 150 a 671 lire. Di qui le prime proteste: e i meno abbienti si ribellarono.

Ma vi è ancora di più: i sindaci di tutti i comuni d'Italia ricevevano dall'« Enal » la circolare n. 10 del 31 marzo 1951, la quale così dice: « Come certamente sarà a lei noto, la targazione in oggetto ha avuto nuova disciplina nazionale con la legge 24 dicembre 1950, n. 1154, *radicalmente innovatrice* delle disposizioni di cui al regio decreto 8 dicembre 1933, n. 1740. Avvalendosi della facoltà prevista dall'articolo 3 della legge citata, lo Stato con regolare convenzione ha concesso l'esclusiva all'Ente nazionale assistenza lavoratori ». Insieme con questa circolare i sindaci ricevevano delle istruzioni: e a pagina 9 dell'opuscolo contenente queste istruzioni è detto: « In sede di attuazione pratica si sono verificate, però, delle lacune, per cui il legislatore, promulgando la nuova legge n. 1165 del 24 dicembre 1940, ha inteso (non leggo tutte le premesse fatte dall'« Enal »; ne leggerò semplicemente due): evitare abusi sul prezzo di vendita e imposizioni continue di targazioni per lucro, e moralizzare in un solo ente responsabile tutto il servizio ». Ed a pagina 13 è detto: « Il Ministero delle finanze prescrive che i detti carri portino una targa delle dimensioni di centimetri 20 per 10 con la scritta (in lettere nere su fondo bianco) « carro agricolo », da fissare presso la targa prescritta dall'articolo 4. ».

Quindi l'« Enal » si fa forte delle disposizioni contenute in una circolare anziché rispettare le norme contenute nella legge.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ella sa che sono state date disposizioni con le quali si nega il diritto d'imporre questa seconda targa. Perché quindi perdere del tempo? Con quella circolare abbiamo stabilito che l'« Enal » non aveva il diritto di imporre la seconda targa.

GRAMMATICO. Se vi è una responsabilità in tutto questo, desidero sapere di chi è. A pagina 21, infatti, si legge: « Tutti i veicoli che per ragioni di impiego fruiscono di esenzione o riduzione del contributo di utenza stradale, debbono essere contrassegnati da una targa.... ».

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Le ho già detto che in una circolare ministeriale è precisato che la targa non deve essere rinnovata.

GRAMMATICO. Onorevole ministro, questo si è fatto a danno dei contadini e dei meno abbienti.

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*. Ma perché insiste su questo argomento quando già le ho detto e ridetto che le targhe dei carri agricoli non vanno rinnovate?

GRAMMATICO. Il 31 marzo 1951 l'« Enal » mandava la circolare ai sindaci; il 4 aprile successivo stipulava una convenzione con il « Fata ». Tutto questo è avvenuto prima ancora che l'« Enal » stipulasse la convenzione con il Ministero dei lavori pubblici, in data 9 aprile. Quindi l'« Enal » poteva, prima del 9 aprile, mandare la circolare ed emanare le opportune disposizioni.

Effettivamente, onorevole Aldisio, ella ha diramato, appena iniziati i lavori di targazio-

ne, dato che aumentavano le proteste degli interessati, la circolare n. 1324-M/103 del 2 ottobre 1951. In essa è detto: « Precipitato così il concetto dell'obbligatorietà di una sola targa, questo Ministero nulla ha da rilevare qualora i possessori dei carri agricoli vogliano nel loro esclusivo interesse acquistare la seconda targa ». Ma l'« Enal », nel modo in cui ha operato, ha reso obbligatoria anche la seconda targa: infatti, quando ho compiuto un giro nella mia provincia ho constatato che, nonostante la sua circolare, in tutti i comuni si esercitavano pressioni per riscuotere abusivamente un'altra tassa in lire 400. Nella prima edizione delle istruzioni emanate dall'« Enal », si parla di 300 lire; poi, i padroni dei destini d'Italia portano la quota a 400 lire, di guisa che quello che effettivamente dovrebbe costare 671, costa 1071 lire. Ecco la ragione vera e matematica di tutte le proteste elevate durante questo periodo di tempo.

Onorevole ministro, anche dopo la sua circolare non si ebbero segni di rinsavimento. Nella seconda edizione delle istruzioni emanate dall'« Enal » si impone sempre il pagamento della tariffa; però si avverte che la targa « carro agricolo » può essere fabbricata da chiunque, ma vi deve essere. Logicamente, non era possibile comperare le targhe altrove, e si continuò con il vecchio sistema.

Venne poi il bollettino della prefettura, che giunse ad operazione di targazione quasi terminata, e cioè alla fine di novembre del 1951. Ed al riguardo, onorevole ministro, devo far presente che la risposta alla mia interrogazione con richiesta di risposta scritta, presentata il 18 ottobre, venne il 15 dicembre 1951, cioè quando le prime operazioni erano ultimate (esse furono poi prorogate fino al 30 giugno successivo).

Ebbene, onorevole ministro, facciamo un conto approssimativo del danno che hanno dovuto sopportare tutti i proprietari di veicoli a trazione animale. I giornali dicono che i carri muniti anche della seconda targa «carro agricolo» sono parecchi milioni; ma io voglio immaginare per un momento che il numero di quei carri sia di un milione. Ora, per un milione, sono stati introitati 400 milioni di lire, dei quali 18 milioni sono andati al «Fata» (il quale emise polizze di assicurazione per garantire i proprietari per i rischi verso terzi) e 3 milioni agli impiegati che dovevano fare l'elenco, con nome, cognome e paternità, di tutti coloro che acquistavano la seconda targa. Quindi, su 400 milioni se ne sono spesi 21. Gli altri 379 milioni chi li ha presi? Ecco quel che bisogna sapere; ed ecco quel che ella, onorevole ministro, ha cercato di sapere con la sua circolare n. 274 M/103 in data 1° marzo 1952. Ella, onorevole Aldisio, assillato dai reclami, ha voluto dare una certa soddisfazione al pubblico, agli interroganti, agli interpellanti: qualcosa ha fatto, e lo ha fatto avvalorando tutte quelle proteste, tutti quegli articoli di giornali, tutto quel che si era pubblicato contro la targazione dei carri. Ella, onorevole ministro, nella sua circolare...

ALDISIO, *Ministro dei lavori pubblici*.
Si riferisce sempre alla seconda targa?

GRAMMATICO. Parlo della seconda targa. Il calcolo dei 400 milioni si riferisce alla seconda targa, non alla prima. La prima è troppo «salata», onorevole ministro; comunque è quella che è stata imposta dalla legge e come tale si deve rispettare e pagare. Ma i 400 milioni non si devono pagare, non vi è nessuna legge che lo impone, ed è proprio lei a dirlo, onorevole ministro: «Poiché

è stato segnalato a questo Ministero che alcuni uffici comunali pretenderebbero di vendere come obbligatoria la suddetta targa «carro agricolo», s'invitano le signorie loro ad impartire precise disposizioni al fine di evitare il verificarsi di tale «abuso». Ella ha pienamente ragione, onorevole ministro: è un abuso, ed i contadini, i lavoratori levano la loro voce contro questo abuso, e chiedono, come hanno chiesto per diverse volte: che il ministro dei lavori pubblici, il quale emise il decreto del 1° marzo 1951, n. 1424, s'interessi a mettere a posto coloro i quali hanno commesso simile abuso facendo restituire ai lavoratori, ai contadini quello che hanno pagato ingiustamente. Onorevole ministro, non ho altro da dire. Mi auguro che ella voglia accettare il mio ordine del giorno perché, se effettivamente si vogliono fare gli interessi dei meno abbienti, dei poveri, l'abuso deve scomparire una volta per sempre. (*Applausi all'estrema sinistra*).

