

371.

## SEDUTA DI VENERDÌ 24 NOVEMBRE 1978

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BUCALOSSÌ

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missione</b> . . . . .	24081	COSTAMAGNA . . . . .	24089, 24090
<b>Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa</b> . . . . .	24081	DAL MASO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i> 24085, 24087	
<b>Proposte di legge (Annunzio)</b> . . . . .	24081	DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . . 24088, 24090, 24093, 24097	
<b>Interrogazioni (Annunzio)</b> . . . . .	24102	ERMINERO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i> . . . . . 24098, 24100	
<b>Interrogazioni (Svolgimento):</b>		EVANGELISTI, <i>Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri</i> . . . . .	24082
PRESIDENTE . . . . .	24081	LABRIOLA . . . . .	24082
ACCAME . . . . .	24098	<b>Ordine del giorno della prossima seduta</b>	24102
BAGHINO . . . . .	24086, 24095		
BAMBI . . . . .	24088, 24101		
BANDIERA . . . . .	24095, 24098		

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 10.**

ZOLLA, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta del 22 novembre 1978.

(È approvato).

**Missione.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 36, secondo comma, del regolamento, il deputato Di Giannantonio è in missione per incarico del suo ufficio.

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

LOMBARDO ANTONINO ed altri: « Disciplina per il commercio e la distribuzione dei farmaci per uso veterinario » (2555);

ACCAME: « Norme per combattere la diffusione dell'uso della droga nelle carceri » (2556).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.**

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto nella seduta di ieri, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che il seguente disegno di legge sia deferito alla VI Commissione perma-

nente (Finanze e tesoro) in sede legislativa:

« Nuova disciplina delle entrate derivanti dai servizi resi dall'amministrazione periferica delle dogane ed imposte indirette nell'interesse del commercio ed a richiesta ed a carico di privati ed enti » (approvato dalla VI Commissione del Senato) (2539) (con parere della I e della V Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**Svolgimento di interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

La prima è quella dell'onorevole Labriola, al Presidente del Consiglio dei ministri, « per conoscere le ragioni per le quali il Governo ad un anno esatto dalla entrata in vigore della legge del 1977, n. 801, recante norme per la istituzione e l'ordinamento dei servizi per le informazioni e la sicurezza e per la disciplina del segreto di Stato, non ha inteso adempiere all'obbligo impostogli dall'articolo 11, comma primo, della predetta legge, di riferire semestralmente al Parlamento, con una relazione scritta, sulla politica informativa e della sicurezza, e sui risultati ottenuti. L'interrogante chiede inoltre di sapere le ragioni per le quali non è stato a tutt'oggi indicato il sottosegretario previsto dal comma terzo dell'articolo 3 della predetta legge, delegato a presiedere il Comitato esecutivo per i servizi di informa-

zione e di sicurezza (CESIS), dal momento che nel primo anno di applicazione della legge si ha notizia del fatto che non sempre il Presidente del Consiglio dei ministri ha esercitato la presidenza di tale Comitato, e pertanto si deve presumere che tale funzione sia stata di volta in volta espletata, con delega di fatto, contro lo spirito e le finalità della predetta norma. Si interroga altresì il Presidente del Consiglio per conoscere quali provvedimenti sono stati adottati, istitutivi degli uffici per lo svolgimento delle attività del CESIS, secondo quanto prescrive l'articolo 3, comma quinto, della citata legge. Per conoscere infine qual è lo stato di attuazione delle norme di cui all'articolo 4, comma secondo, della citata legge, relativamente all'ordinamento del Servizio per le informazioni e la sicurezza democratica, ed al Servizio per le informazioni e la sicurezza militare, che avrebbero dovuto adottarsi, senza indugio, per iniziativa dei ministri dell'interno e della difesa, sulla base delle direttive e delle disposizioni del Presidente del Consiglio a sensi dell'articolo 1, comma primo, della citata legge » (3-03182).

L'onorevole sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri ha facoltà di rispondere.

EVANGELISTI, *Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. La relazione scritta al Parlamento sulla politica informativa e della sicurezza e sui risultati ottenuti, di cui all'articolo 11 della legge 24 ottobre 1977, n. 801, per il semestre 22 novembre 1977-22 maggio 1978, è stata inviata in data 21 luglio 1978 al Presidente del Senato, senatore Amintore Fanfani, ed al Presidente della Camera, onorevole Pietro Ingrao, nonché al presidente del Comitato parlamentare per i servizi di informazione e sicurezza e per il segreto di Stato, onorevole Ermio Pennacchini.

Il Comitato esecutivo per i servizi di informazione e di sicurezza (CESIS) è stato presieduto, ogniqualvolta si è riunito, personalmente dal Presidente del Consiglio

dei ministri, il quale, fino ad oggi, non ha ritenuto di avvalersi della facoltà di delegarvi un sottosegretario, ai sensi dell'articolo 3, terzo comma, della legge n. 801 del 1977.

Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 22 maggio 1978 è stato provveduto alla istituzione degli uffici strettamente necessari per lo svolgimento dell'attività del CESIS.

All'ordinamento del SISMI è stata data attuazione in un primo momento, in via provvisoria, il 30 gennaio 1978, e poi in via definitiva il 3 maggio 1978 con appositi decreti del ministro della difesa. Il 6 maggio 1978, con decreto del ministro dell'interno è stata data attuazione all'ordinamento del SISDE.

I sopracitati decreti sono richiamati nella relazione presentata il 21 luglio ultimo scorso al Parlamento, ai paragrafi riguardanti, per l'appunto, gli ordinamenti dei tre organismi (pagine 5, 6 e 7 del doc. LI n. 1 della Camera dei deputati).

Concludendo, assicuro l'onorevole interrogante che tra qualche giorno sarà presentata al Parlamento la seconda relazione, dopo che essa sarà stata sottoposta all'apposito comitato dei ministri, che sarà convocato per la prossima settimana.

PRESIDENTE. L'onorevole Labriola ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

LABRIOLA. Signor Presidente, questa mattina la prassi parlamentare, per la verità assai ricca di episodi inconsueti che danno poi vita a fenomeni che si ripetono nel tempo, registra un episodio che non esito a definire dal lato parlamentare inconsueto e grave, perché il Governo ha inventato una forma nuova per rifiutarsi di rispondere all'interrogazione di un deputato. Diversamente dal passato — e sono molti i casi, anche sui servizi di sicurezza, in cui il Governo si è rifiutato di rispondere — questa volta, per il tramite del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, il Governo dichiara formalmente di non voler rispondere. Cercherò di mo-

tivare molto rapidamente le ragioni di questa affermazione, della quale evidentemente mi assumo la responsabilità, per il seguito che questo episodio avrà nei rapporti tra Governo e Parlamento su questo particolare tema che è assai delicato e importante, e anche perché la Presidenza della Camera, che io devo pregare affinché ponga con particolare cura la sua attenzione su questo fatto e sull'applicazione della legge, possa poi intervenire per rendere effettivo il controllo parlamentare e quindi darci tranquillità su un terreno che — torno a ripetere — è assai delicato e importante.

Cominciamo subito con lo sgombrare il campo da un elemento di minore rilevanza, quello delle date. Intanto il Governo non può, invocando la data del 21 luglio, dichiarare di avere adempiuto alla legge; il Governo, riferendosi al 21 luglio, ammette di aver violato la legge, non solo, ma torna ad ammettere di violarla quando annuncia di qui a qualche giorno la presentazione della relazione numero due. Siamo fuori dei termini della legge il 21 luglio, e saremo fuori della legge il giorno *incertus an et incertus quando*, in cui il Governo darà la seconda relazione, perché noi sappiamo che la legge impone al Governo la relazione semestrale.

È significativo poi il riferimento che ha fatto l'onorevole sottosegretario al fatto che questa relazione sia stata comunicata ai due Presidenti dei due rami del Parlamento e al presidente del comitato speciale per i servizi di sicurezza. Signor Presidente, la relazione è mandata al Parlamento, è pubblicata, stampata e data a tutti i parlamentari e l'invio al presidente del comitato speciale non può in nessun modo dissimulare la volontà di tenere riservata la relazione. E che questa volontà in qualche modo sia esistita è dimostrato dalla circostanza, che è in punto di fatto incontestabile, che la data del 21 luglio è la data di trasmissione alla Camera, ma la data in cui questa relazione è stata resa disponibile è posteriore, e di molto, al 21 luglio. Tanto è vero che il sottoscritto onorevole interrogante come dicono i verbali delle sedute — e

questo lo dico anche per precisare alcune affermazioni che mi si dice siano state fatte in altra seduta — ha constatato l'inesistenza del documento il giorno stesso in cui ha presentato l'interrogazione: per un eccesso di scrupolo ho constatato personalmente l'inesistenza della disponibilità del documento, anche se questo è un problema che non riguarda naturalmente il Governo.

Vorrei però aggiungere che quei fogli stampati, che l'onorevole sottosegretario ottimisticamente definisce relazione, relazione non sono. È questo il punto più grave della risposta del Governo. Io mi sarei atteso di sentir dire dal rappresentante del Governo che si è trattato di una bozza di prima relazione sperimentale e propedeutica alla vera e propria relazione. Noi vogliamo sapere come stanno le cose per i servizi di sicurezza e per poterlo sapere abbiamo il diritto, che ci conferisce la legge, di avere una relazione. Questa non è una relazione, onorevole sottosegretario, perché non dice niente. Io vorrei citare qualche brano di questa relazione per l'attenzione del Presidente, perché sono problemi che interessano le Presidenze delle Camere, le quali naturalmente saranno molto attente nel garantire i diritti del Parlamento. Io non so se dico una cosa che va fuori dalla prassi — se è così, chiedo scusa in anticipo — ma mi sarei posto molti dubbi se stampare o no questa relazione intitolandola « Relazione sulla politica informativa della sicurezza e sui risultati ottenuti ». Forse con una concezione più sciolta dei rapporti parlamentari, si sarebbe potuto rinviare il dattiloscritto alla Presidenza del Consiglio per un riesame di quello che scriveva. C'è una frase, io la voglio citare in modo che tutti siano consapevoli del livello di questo documento; nella relazione si dice: « Una collaborazione cosciente si auspica a livello civile da parte di tutti » (questa è una relazione sullo stato di attuazione di una legge, non è un discorso domenicale di un politico), « atteso che tutti sono interessati a risultati positivi ». Ma io ho saltato un inciso, ora lo leggo, signor Presidente. Il minu-

tante ha avuto un sussulto di riflessione dopo aver scritto questa sciatta frase, priva di significato amministrativo e politico: «tranne naturalmente gli eversori»; tutti devono essere interessati a colpire le insidie della democrazia, tranne naturalmente le Brigate rosse! È questa una precisazione che depona a favore della diligenza del minutante, però dimostra a quale livello si collochi questa relazione! Dobbiamo, quindi, prendere atto che la relazione non c'è, e che vi è soltanto un documento che di relazione non ha che il nome.

Dalle parole del sottosegretario e dallo stile della risposta, sul quale vorrei pure richiamare l'attenzione del Presidente della Camera — torneremo su tale questione in sede di Giunta per il regolamento, perché questa risposta va attentamente studiata nell'ambito dei rapporti tra Governo e Parlamento — si evince una chiara indicazione e cioè che il Governo non vuole attuare questa legge e che, qualora fosse costretto ad attuarla, lo farebbe sforbiciando attentamente tutto ciò che si riferisce ai rapporti con il Parlamento e che, per giunta, la delega ai livelli minori di Palazzo Chigi. Questo è molto grave e lo devo registrare con profondo disappunto e con viva preoccupazione.

Poiché sono abilitato dal regolamento solo a dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto, mi dichiaro insoddisfatto in quanto non ho fantasia sufficiente per trovare una forma più vivace di contestazione alla risposta fornita dal Governo questa mattina; vorrei, signor Presidente, onorevoli colleghi, attirare la vostra attenzione su alcuni elementi su cui motivo la totale insoddisfazione personale e del gruppo socialista.

Tra le righe di questa relazione — il cui valore mi pare di avere illustrato essere al livello di quelle carte patinate che giacciono sui tavoli delle anticamere degli uomini di Governo per distrarre i visitatori in attesa — vi sono due o tre elementi che affiorano, perché il minutante non è stato in grado di censurarsi abbastanza in rapporto alle cose che diceva.

Si dice innanzitutto, per quel che riguarda il SISMI e il SISDE, che il SISMI viene attuato in via provvisoria. Chi vi ha autorizzato ad attuare il SISMI in via provvisoria? La legge non parla di attuazione provvisoria del SISMI e, quindi, siete ancora una volta fuori della legge. Si dice ancora che il SISMI è stato attuato in via provvisoria a gennaio e il SISDE a maggio. La musica non cambia quindi! Il servizio di informazioni militari si attua a gennaio, si organizza, raccoglie l'archivio, sistema le carte, mentre poi a maggio vengono i civili. E sappiamo in che modo questi vengono trattati e quale sia la reale struttura binaria dei servizi di informazione e di sicurezza!

Concludo con un'ulteriore considerazione, chiedendo scusa al Presidente se ho ecceduto i limiti di tempo — ma in materia di regolamento, dopo questa risposta del Governo, penso che già si siano avute violazioni più sostanziali — richiamando l'attenzione del Presidente e dei colleghi su un altro elemento. Il Governo con molta attenzione e diligenza ha inviato la relazione al presidente del comitato dei servizi di informazione e di sicurezza; onorevole Evangelisti, ella avrebbe potuto avere la cortesia di dirci quali siano i rapporti fra il Governo e il Comitato parlamentare per i servizi di sicurezza. Avrebbe potuto anche darci notizia di altre lettere che corrono fra il Comitato e il Governo, perché ho il sospetto — anzi ho ragione di ritenere — che i rapporti siano molto difficili, molto precari, e che queste stesse valutazioni preoccupate, allarmate e di netta condanna politica dell'operato del Governo, si ripercuotono sul nostro organo di controllo, composto da personalità di tutti i gruppi ed anche da autorevoli personaggi di questo Parlamento, per metterlo nella condizione di non nuocere in rapporto alla verifica e all'ispezione sull'attività dei servizi di sicurezza.

Per queste ragioni, signor Presidente, siamo assolutamente insoddisfatti, preoccupati ed allarmati del tipo di risposta e del suo contenuto sulla questione che avevamo sollevato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Manco, ai ministri dei trasporti, dell'interno, della marina mercantile e dei lavori pubblici, « per conoscere: se siano al corrente dei gravissimi abusi che vengono perpetrati presso il piazzale esterno ed anche presso le zone interne della stazione ferroviaria di Brindisi nei confronti di " autorizzatissimi interpreti-conduttori " i quali, lavorando per conto di agenzie marittime o rappresentanze armatoriali, hanno la specifica funzione di indirizzare i viaggiatori e turisti presso gli uffici e sedi di agenzie, così come avviene presso tutte le stazioni ferroviarie della Repubblica italiana; se siano ancora al corrente del gravissimo ed ancor più illegale provvedimento emesso dal direttore compartimentale delle ferrovie di Bari con la dizione " urgentissimo ", in data 14 agosto 1976, con il quale, con decorrenza immediata, viene revocato il permesso di ingresso libero nella stazione di Brindisi, dopo più di venti anni dall'uso legittimo di quel permesso, ad alcuni dipendenti di agenzie di navigazione; se siano ancora al corrente che, di contro alla precipitata abusiva revoca, si autorizza, addirittura, formalmente ad un solo agente marittimo — ben individuato e protetto — di aprire nientemeno che un chiosco di biglietti per sole navi, all'interno della piccolissima sala di ingresso della stazione ferroviaria; se sappiano ancora che per la commissione di tanto spavaldo illecito si è dovuto addirittura procedere alla segnaletica per il traffico dei passeggeri in partenza ed in arrivo nella stazione di Brindisi, in contrasto con i più elementari canoni della logica, dell'ordine e dello snellimento del traffico medesimo, creando, addirittura, contestuali flussi di passeggeri che finiscono per scontrarsi per prendere i treni o perché scendono dagli stessi; quali provvedimenti urgenti si intenda assumere per rimuovere una situazione così chiara di protezione clientelare e di un vero e proprio insulto ai diritti del lavoro e turismo locale e quali provvedimenti ancora per punire i responsabili di tali abusi » (3-01350).

Poiché l'onorevole Manco non è presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Poiché l'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni ha fatto conoscere alla Presidenza il suo desiderio di rispondere subito alle interrogazioni di sua competenza a causa di impegni urgenti precedentemente assunti, passiamo all'interrogazione dell'onorevole Baghino, ai ministri delle poste e telecomunicazioni, della sanità e del lavoro e previdenza sociale, « per sapere se siano a conoscenza delle tristi condizioni nelle quali lavorano gli addetti ai servizi postali di Milano ferrovia; condizioni pessime, ant igieniche, disagiatissime, in ambienti, in galleria, privi di aria, polverosi, dove le fognature sottostanti e non sempre sufficientemente coperte, danno luogo alla circolazione di topi e insetti. L'interrogante chiede un intervento immediato di disinfestazione, con particolare riferimento agli ambienti utilizzati alla suddivisione dei sacchi postali vuoti, provenienti da ogni parte del mondo, per via mare, aerea, ferroviaria e stradale, oltre s'intende alla correzione di tutti gli altri inconvenienti, trattandosi non tanto di eliminare ostacoli che ritardano il servizio, quanto un obbligo umano e morale, di non mantenere ambienti e attività che offendono la società e debilitano l'uomo a condizioni peggiori solite ai tipi di bestie nemiche dell'uomo e della sua salute » (3-01013).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni ha facoltà di rispondere.

DAL MASO, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Il problema della ristrutturazione, ai fini di una migliore funzionalità, dei locali dell'edificio Milano-ferrovia è da tempo oggetto di attenzione e di interessamento da parte dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, nell'intento di pervenire quanto prima ad una soddisfacente soluzione.

Sta di fatto che già nello scorso anno sono stati appaltati lavori per un im-

porto di circa un miliardo e 100 milioni di lire, per migliorare la situazione dei locali e adeguare convenientemente gli uffici alle vigenti norme sull'igiene negli ambienti di lavoro. Si tratta di opere da considerare quasi ultimate, mancando appena alcune rifiniture. Per una definitiva sistemazione dell'immobile, si darà corso al più presto ad un secondo lotto di lavori, che interesserà principalmente il reparto stampe.

Intanto, anche in relazione al sopraluogo eseguito da parte del locale ispettorato del lavoro ed in linea con le richieste formulate da tale organo, si è provveduto ad approntare un idoneo locale per lo smistamento dei sacchi, preventivamente puliti; a ristrutturare alcuni locali seminterrati; a sostituire nelle gallerie di transito la pavimentazione e ad imbiancare pareti e soffitti; a rendere idonei e funzionali i servizi igienici del piano seminterrato; ad illuminare adeguatamente i locali, secondo le norme vigenti in materia; a pavimentare i marciapiedi per lo scarico dei carri, con materiale antiusura ed antipolvere, tinteggiando altresì pareti e soffitti; a tinteggiare pareti e soffitti nei locali per la lavorazione delle stampe, nei quali è anche prevista la sostituzione della pavimentazione con altra di tipo antiusura e antipolvere; ad eseguire i necessari lavori per l'attuazione del trasferimento del reparto transiti al primo piano dell'edificio.

Si assicura per altro che la situazione dell'edificio è tenuta presente dall'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, che non lesinerà ogni sforzo allo scopo di rendere gli ambienti di lavoro sempre più rispondenti alle aspettative dei dipendenti ed al crescente volume del traffico postelegrafonico.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**BAGHINO.** Avendo ascoltato il sottosegretario che ha dichiarato che sono stati effettuati molti lavori, che altri saranno iniziati e che altri ancora sono nei desideri del dicastero, dovrei essere parzial-

mente soddisfatto, ritenendo che la mia interrogazione — presentata più di un anno fa — sia almeno servita come incentivo ai lavori, anche se devo dire che, se i lavori fossero stati decisi o addirittura iniziati nel momento in cui ho visitato quei locali certamente ora sarebbero stati ultimati, invece ci troviamo ancora nella fase dell'intenzione di completarli.

Ritengo dunque di esprimere la mia insoddisfazione, in quanto non mi sembra che l'esecutivo debba attendere un'interrogazione, un intervento del Parlamento, per dare ai lavoratori un ambiente di lavoro non solo igienico, ma anche fornito di attrezzature idonee allo sveltimento delle operazioni.

Pur avendo ascoltato dal sottosegretario che sono state effettuate migliorie e perfezionamenti e che vi è l'intenzione di fare una pavimentazione antipolvere e antiusura, tuttavia mi sembra che le giacenze dei sacchi provenienti da tutto il mondo — per via mare, per via terra, su rotaia o su strada — restano mesi e mesi in questi locali. Quindi, anche se i suddetti locali dovessero essere ristrutturati e risanati — quando questo succederà sarà sempre troppo tardi — le giacenze darebbero pur sempre luogo ad inconvenienti igienici di notevole rilevanza. Perché questi sacchi postali vengono trasportati con vari mezzi di trasporto: dalle navi le cui stive non sono certo pulitissime; dai carri-merci e da furgoni postali. I sacchi, prima di giungere alla posta di Milano, vengono fatti sostare in ambienti di ogni tipo.

Quindi, si dovrebbe provvedere a disinfestare i sacchi appena essi arrivano e non — se ciò viene fatto — dopo una lunga giacenza nei locali degli uffici postali.

Mi auguro non sia necessaria una seconda interrogazione per giungere ad essere invitato, quale componente della decima Commissione, a visitare i locali delle poste, avendo essi raggiunto l'*optimum* almeno nel campo dell'igiene.

Io mi sono limitato al problema dei sacchi postali, ma posso ribadire che esi-



stono enormi, impensabili giacenze di stampe che producono polvere e rendono gli ambienti antigigienici; oltretutto questa situazione non contribuisce certamente all'informazione ed alla cultura degli italiani.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione degli onorevoli Morini e Bambi, al ministro delle poste e delle telecomunicazioni, « per conoscere quanti dipendenti postali siano stati oggetto di provvedimenti dell'autorità giudiziaria in relazione alla recente scoperta di una centrale criminosa, sia a Roma sia a Napoli, che si appropriava di assegni bancari spediti per il tramite del servizio postale e quali provvedimenti disciplinari siano stati adottati nei loro confronti. Gli interroganti chiedono anche di conoscere se siano stati adottati provvedimenti disciplinari anche nei confronti di responsabili o di dirigenti di servizi che abbiano scarsamente vigilato, sì da consentire la perpetrazione degli atti criminosi resi in questi giorni dalla stampa noti a tutta la opinione pubblica italiana. Un mancato rigore in proposito finisce per gettare discredito sull'intera categoria dei dipendenti postali che è formata da onesti lavoratori. Infine gli interroganti chiedono di conoscere se l'amministrazione postale, prima di affidare delicati incarichi di fiducia inerenti il maneggio di raccomandate e valori assicurati, proceda ad informarsi sulla passata condotta di questo personale assumendo o se invece ciò non venga fatto e, in questo caso, per quali motivi. A proposito di questo ulteriore recente scandalo che coinvolge l'amministrazione postale, si rileva come siano stati danneggiati tanti pensionati e anche tanti dipendenti pubblici che non hanno riscosso l'assegno relativo alla loro pratica di cessazione del quinto stipendio, per la quale per altro si vedono già operare la conseguente decurtazione » (3-02927).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni ha facoltà di rispondere.

**DAL MASO, Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni.** Si premette che, nonostante la natura particolarmente delicata di diversi importanti servizi svolti da questa amministrazione, che comportano maneggio di valori, anche di rilevante entità, la stragrande maggioranza del personale, che opera nell'ambito del settore con livelli di competenza e di responsabilità vari, offre una significativa, rassicurante prova quotidiana di attaccamento al dovere e di profondo senso di onestà.

Ciò non impedisce, purtroppo, che casi del tutto sporadici, ma comunque deplorabili, possano verificarsi, pur sussistendo una costante, intensa e scrupolosa vigilanza da parte degli organi ispettivi preposti alla prevenzione ed alla repressione delle frodi in servizio.

In tale quadro va quindi considerata la vicenda lamentata nell'interrogazione, per la quale l'intervento degli organi responsabili di questa amministrazione è stato, come di consueto, puntuale e decisivo. Ne è a conferma il fatto che sono stati effettuati cinque arresti di dipendenti postelegrafonici e disposte, ai sensi dell'articolo 91 del decreto del Presidente della Repubblica 10 gennaio 1957, n. 3, altrettante sospensioni cautelari; si è provveduto, altresì, a dispensare dal servizio un sorvegliante capo ed un portalettere ed a disporre, per sospetta infedeltà, il trasferimento di un dipendente ad altro ufficio.

Va precisato che, dalle indagini eseguite, non sono emerse responsabilità a carico del personale in servizio presso gli uffici della direzione compartimentale della Campania.

Per quanto concerne le garanzie sulla moralità del personale assunto, si assicura che questa amministrazione provvede, per ciascuna unità, a richiedere il certificato generale del casellario giudiziale ed a accertare il requisito della « buona condotta » a mezzo dei competenti organi di polizia.

Nella fattispecie in argomento va tenuto presente che, trattandosi di fatti costituenti reato, perpetrati in costanza

di rapporto d'impiego, le relative sanzioni disciplinari potranno essere irrogate a carico dei responsabili solo dopo la conclusione dell'azione penale in corso.

PRESIDENTE. L'onorevole Bambi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Morini, di cui è co-firmatario.

BAMBI. Mi dichiaro soddisfatto di quanto affermato dal Governo, ma ritengo opportuno che l'iniziativa presa per punire i responsabili e per meglio controllare ciò che si verifica sia la più incisiva possibile e che non vada soltanto in direzione di provvedimenti disciplinari, ma anche a verificare i meccanismi di controllo, di deposito e di sorveglianza, anche per perfezionare dal punto di vista tecnico, con accorgimenti possibili, la struttura postale. Tutto ciò anche allo scopo di non rendere possibile da parte di qualche malintenzionato qualche atto come quelli che si sono verificati.

Il cittadino ha bisogno di sentirsi tranquillo e sereno, quando affida i suoi problemi alle istituzioni e, quindi, ai servizi dello Stato. È da ciò che si riceve l'immagine di una struttura dello Stato efficiente e quindi raccomando che all'iniziativa assunta si assicuri la massima incisività, con la dovuta serietà e la dovuta decisione.

PRESIDENTE. Passiamo ora a due interrogazioni dell'onorevole Costamagna al ministro dei trasporti, « per sapere: cosa ci sia di vero sulle voci circolate secondo le quali una finanziaria collegata col PCI - la UNFINA - si sarebbe impadronita di recente di gran parte del pacchetto azionario della società consortile che attualmente gestisce le rivendite dei giornali nelle stazioni ferroviarie; inoltre, se il Governo sia disposto a modificare la situazione delle edicole ferroviarie, disponendo la creazione di un ente pubblico col compito di promuovere la moltiplicazione dei punti di vendita sia nelle stazioni, sia sui treni e sia negli aeroporti, rendendo fa-

cile la distribuzione di tutti i giornali italiani all'intero territorio nazionale ed allargando così il mercato dei giornali e dei libri editi in Italia; infine, il perché il Ministero dei trasporti non tenti di consorzio gli editori italiani dei giornali, con lo scopo di rendere possibile una convenzione con l'Alitalia, in modo cioè che quest'ultima possa portare a condizioni vantaggiosissime per gli editori i giornali italiani con celerità in tutte le città del mondo nelle quali facciano scalo gli aerei Alitalia » (3-01413); e « per sapere qualcosa di certo su tutta la vicenda relativa alle cosiddette edicole ferroviarie, ritenendo che sia di preminente interesse per la diffusione su tutto il territorio nazionale dei giornali una regolamentazione pluralista, senza cioè che l'organizzazione dei punti di vendita della stampa nelle stazioni ferroviarie cada nelle mani di società o cooperative legate ad una sola parte politica » (3-01992).

Queste interrogazioni, che concernono lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non risulta che società finanziarie abbiano acquistato il pacchetto azionario della Cooperativa vendita stampe (COVES), concessionaria per la vendita di libri e giornali nelle stazioni delle ferrovie dello Stato.

La vendita di giornali, periodici e stampe nelle stazioni delle ferrovie dello Stato era stata assicurata, fino al 1976, dalla Società vendita stampa (SOVESTA), che decise di disdire il contratto al termine del primo periodo fisso di validità di cinque anni.

Conseguentemente, l'azienda ferroviaria provvide al riappalto della concessione, ricorrendo alla procedura della licitazione privata. A seguito di tale licitazione, alla quale parteciparono cinque importanti ditte del ramo, risultò aggiudicataria la Cooperativa vendita stampe (COVES), costituita fra gli operatori nel settore, che

offrì all'azienda ferroviaria dello Stato il canone percentualmente più elevato sugli introiti annualmente realizzati.

Circa l'auspicato pluralismo dell'informazione, si assicura che l'articolo 16 del contratto sottoscritto dalla cooperativa COVES già prevede espressamente l'obbligo di astenersi « da qualsiasi comportamento non conforme alla esigenza di garantire il pluralismo dell'informazione ». Non risulta che la COVES abbia finora trasgredito a tale obbligo.

Per quanto concerne poi la ventilata possibilità di creare un ente pubblico che raggruppi e garantisca i punti di vendita sia delle stazioni sia degli aeroporti, si fa presente che il problema posto potrà essere esaminato alla scadenza della concessione (30 giugno 1985) con la citata cooperativa, in quanto sino a tale momento l'azienda ferroviaria è contrattualmente impegnata a rispettare gli obblighi assunti con detto concessionario.

Inoltre, si fa presente che la società Alitalia, su tutta la propria rete, ha già stipulato accordi a favore della editoria italiana che utilizza il mezzo aereo, sulla base dei quali vengono trasportati consistenti quantitativi di giornali e pubblicazioni varie a condizione di particolare vantaggio, essendo previsto uno sconto in media del 50 per cento sulle tariffe normali in vigore sui diversi percorsi.

D'altra parte, la società Alitalia ha già reso nota la propria disponibilità ad esaminare eventuali proposte di più ampia collaborazione con l'editoria, che permettano di riconsiderare gli accordi vigenti, sia sotto il profilo tariffario sia sotto quello delle modalità dei trasporti.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Costamagna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**COSTAMAGNA.** Avevo chiesto al Governo che cosa ci fosse di vero sulle voci circolate e che circolano tuttora, secondo le quali una finanziaria, collegata con il partito comunista italiano, la UNFINA, si sarebbe impadronita di recente di gran parte del pacchetto azionario della società

consortile (COVES), che attualmente gestisce le rivendite di giornali nelle stazioni ferroviarie.

Si vede che o io sono informato male, o lo è il Governo, e quindi non mi stupisce la risposta che è stata data.

Inoltre, il Governo non acconsente alla mia proposta di modificare, appena possibile, la situazione delle edicole ferroviarie, con la creazione di un ente pubblico avente il compito di promuovere la moltiplicazione dei punti di vendita sia nelle stazioni, sia sui treni, sia negli aeroporti, rendendo facile la distribuzione di tutti i giornali italiani nell'intero territorio nazionale ed allargando così il mercato dei giornali e dei libri editi in Italia.

Chiedo, poi, perché il Ministero dei trasporti non avesse mai avuto la fantasia di tentare di consorzio gli editori italiani dei giornali, con lo scopo di stipulare una convenzione con l'Alitalia, in modo cioè che essa possa portare, a condizioni vantaggiose per l'editoria italiana, i nostri giornali, con celerità, in tutte le città del mondo in cui fanno scalo gli aerei Alitalia. Sarebbe un modo per propagandare nel mondo ciò che è italiano.

In definitiva, sono insoddisfatto della risposta del Governo, perché, in tutta questa vicenda delle edicole ferroviarie, ritengo sia di preminente interesse, per la diffusione dei giornali su tutto il territorio italiano, giungere ad una regolamentazione cosiddetta pluralista (ci riempiamo sempre la bocca di questo pluralismo!), evitando che l'organizzazione dei punti di vendita della stampa nelle stazioni cada — come è già successo — nelle mani di società o cooperative legate ad una sola parte politica.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Costamagna, ai ministri dei trasporti e delle poste e telecomunicazioni, « per sapere chi possa aver autorizzato Nanni Loy e la sua *troupe* ad effettuare per conto della RAI-TV una serie di riprese sui treni, fingendosi e travestendosi da ferroviere, appostando od occultando microfoni e telecamere, in modo da sorprendere e registrare i viaggiatori

ed i loro colloqui, provocandoli tra l'altro con domande insolenti ed irrispettose, trascinandoli pure a confessare quali siano i loro sentimenti religiosi e le loro opinioni politiche, anche se prima di trasmettere tutto questo materiale potrebbe essere stata richiesta l'autorizzazione delle persone riprese; per sapere, anche, quanto è costata alla prima rete dell'ente televisivo di Stato questa messinscena, a motivo della quale la *troupe* di Nanni Loy ha girato per mesi l'Italia; per sapere, inoltre, se i dirigenti delle ferrovie dello Stato abbiano avvertito che si trattava di una ridicolizzazione dei viaggiatori, ai quali i problematici personaggi della nostra televisione non vorrebbero consentire di avere idee imprecise sia sulla storia politica, sia sulla religione, sia sullo Stato, ritenendo, tra l'altro, che sarebbe stato dovere delle ferrovie dello Stato non autorizzare registrazioni che, anche se non trasmesse, potrebbero restare agli archivi della TV in dispregio al diritto di ogni cittadino, pure se povero e incolto, a difendere i suoi sentimenti e le sue idee; per sapere, infine, chi possa aver autorizzato i dirigenti della prima rete della TV di Stato a consentire in questa trasmissione la presa in giro della Chiesa cattolica, attraverso un falso seminarista che avrebbe voluto abbandonare la vita religiosa e le domande blasfeme poste da Nanni Loy ai viaggiatori, tra le altre quelle se credevano ai miracoli ed ai santi, quasi che si sia aperta una concorrenza in materia religiosa tra la prima e la seconda rete, dove i telespettatori sono deliziati da altre ridicole prese in giro dei loro sentimenti religiosi da parte di Dario Fo » (3-02068).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo anche a nome del ministro delle poste e delle telecomunicazioni.

L'effettuazione di riprese televisive e sonore all'interno di carrozze ferroviarie, da parte della RAI-TV, per la rubrica

*Viaggio nell'Italia di seconda classe*, curata dal regista Nanni Loy, venne autorizzata dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a seguito del benestare del ministro dei trasporti dell'epoca, dopo che da parte della RAI-TV stessa era stata data formale garanzia che prima della messa in onda di ciascuna puntata del programma sarebbe stata chiesta una dichiarazione liberatoria ai viaggiatori interessati alle sequenze da trasmettere, dei quali erano registrati nascostamente colloqui e atteggiamenti. Per ogni trasmissione, e prima della sua messa in onda, è stata cura dell'Azienda di accertare il rispetto degli impegni presi dalla RAI-TV.

In particolare, è risultato che gli interessati hanno rilasciato la dichiarazione liberatoria senza che si sia verificata mai alcuna coartazione e solo in qualche caso hanno subordinato il rilascio della dichiarazione stessa al pagamento di una congrua cifra quale indennizzo per l'utilizzo dell'immagine. Si precisa, poi, che la RAI-TV non conserva in archivio, ma distrugge il materiale registrato per il quale non ottiene da parte degli interessati una formale autorizzazione alla messa in onda.

Per quanto concerne il costo complessivo del programma, si precisa che esso è risultato di 136 milioni di lire per l'intera serie. Tale importo non risulta diverso da quello relativo ad altre trasmissioni analoghe.

Quanto, infine, alle considerazioni formulate dall'onorevole interrogante sul contenuto del programma, va tenuto presente che la materia dei controlli della programmazione radiofonica e televisiva è stata sottratta, con la legge 14 aprile 1975, n. 103, alla sfera di competenza dell'autorità governativa ed affidata alla Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza sui servizi radiotelevisivi.

PRESIDENTE. L'onorevole Costamagna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

COSTAMAGNA. Finalmente ho capito chi abbia autorizzato Nanni Loy e la sua *troupe* ad effettuare, per conto della RAI-TV, una serie di riprese sui treni, fingen-

dosi e travestendosi da ferroviere, occultando microfoni e telecamere, sorprendendo e registrando i colloqui dei viaggiatori, provocandoli con domande insolenti e irrispettose, trascinandoli a confessare quali fossero i loro sentimenti religiosi e le loro opinioni politiche, anche se, prima di trasmettere tutto questo materiale, potrebbe essere stata richiesta l'autorizzazione delle persone riprese.

Avevo pure chiesto quanto fosse costata, alla prima rete televisiva, questa messa in scena, per la quale molte persone hanno girato tutta l'Italia. È alta la somma che ci ha indicato il sottosegretario. Abbiamo discusso per due giorni delle spese enormi della RAI-TV e questa è una prova che si continua con le spese allegre, anche quando si potrebbero fare le cose senza tante messe in scena.

I dirigenti delle nostre ferrovie dello Stato non hanno avvertito che si trattava di mettere in ridicolo i viaggiatori, ai quali i personaggi della nostra televisione non vorrebbero consentire di avere idee precise sia sulla storia politica, sia sulla religione, sia sullo Stato. A mio parere, sarebbe stato dovere di quei dirigenti non autorizzare registrazioni che, anche se non trasmesse, potrebbero restare negli archivi della RAI-TV, in dispregio al diritto di ogni cittadino a difendere i suoi sentimenti e le sue idee. Spero che quanto dichiarato dal sottosegretario risponda al vero.

Debbo, quindi, stigmatizzare chi ha autorizzato i dirigenti della prima rete della RAI di Stato a consentire in questa trasmissione la presa in giro della Chiesa cattolica, attraverso un falso seminarista che avrebbe voluto abbandonare la vita religiosa e le domande blasfeme poste da Nanni Loy ai viaggiatori, come quella se credevano ai miracoli ed ai santi, quasi che si sia aperta una concorrenza in materia religiosa tra la prima e la seconda rete, dove già i telespettatori sono stati deliziati da altre ridicole prese in giro dei loro sentimenti religiosi da parte del compagno Dario Fo e della compagna Franca Rame.

Per queste dissacrazioni e per queste lezioni antieducative, che, d'altra parte, abbiamo denunciato già l'altro ieri in occasione della discussione della relazione sull'attività della RAI-TV, mi dichiaro completamente insoddisfatto.

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Leccisi, Bassi, Maroli Fiorenzo, Quarngi Vittoria, Buro Maria Luigia, Mancini Vincenzo, Porcellana, Costamagna, Lussignoli, Lamorte, Salomone e Castellucci, al ministro dei trasporti, « per conoscere i motivi che ancora ritardano la stipula delle concessioni e delle relative convenzioni fra le società di navigazione aerea ed il ministro dei trasporti, tenuto conto che molte di queste sono ormai scadute da parecchi anni » (3-02114);

Vizzini, al ministro dei trasporti, « per conoscere i motivi per cui, in sede di definizione delle relative convenzioni sul trasporto aereo, alla società Itavia verrebbero accordate alcune frequenze sulle linee Roma-Palermo e Roma-Cagliari ed in base a quali considerazioni tecniche, economiche ed operative il ministro ha accolto di fatto le precise istanze avanzate da tutte le forze sociali della regione, tendenti a non fare di Reggio Calabria uno scalo dell'Itavia, mentre osserva che la proposta resa di pubblica opinione dalla stampa, se attuata, susciterà energiche proteste di tutta l'utenza della Sicilia, anche perché l'Itavia non fa scalo all'aeroporto di Fiumicino e, pertanto, tutti i viaggiatori diretti a Palermo si troverebbero in situazione di grave disagio; chiede di sapere se il ministro, al fine di evitare disagi agli utenti e le proteste delle forze politiche e sindacali della Sicilia, non ritenga più opportuno di non dar corso alla proposta resa nota dalla stampa. L'interrogante, infine, chiede di conoscere i principi ispiratori della proposta annunciata dal ministro alla stampa, precisando se intende così introdurre il principio della libera concorrenza sulle singole linee,

o se invece non voglia proporre soluzioni che tengano effettivamente conto della volontà espressa dal Parlamento, dell'esigenza del trasporto aereo e della separazione dei ruoli dei vettori nel rispetto dell'economicità e di una seria politica del settore » (3-02141);

Molè e Pani Mario, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri delle partecipazioni statali e dei trasporti, « per sapere quali siano state le considerazioni e le valutazioni di opportunità politica ed economica che hanno indotto l'attuale ministro dei trasporti a modificare le proposte di convenzioni aeree già formulate dal precedente ministro e da lui stesso accolte in Commissione trasporti, proponendo l'assegnazione di linee in copresenza sugli scali di Palermo e di Cagliari alla società Itavia. Gli interroganti chiedono, inoltre, di sapere quali sono i motivi e gli interessi che inducono il Governo a privilegiare compagnie finanziariamente ed economicamente dissestate, penalizzando il vettore a capitale pubblico in un momento in cui questo sta dimostrando di essere in una fase di netta ripresa. Gli interroganti domandano ancora di conoscere se risponde a verità che lo spostamento di fatturato dal settore pubblico a quello privato sarebbe di 8 miliardi, se si dessero all'Itavia le cosiddette cinque copresenze complessive sulle rotte che collegano la capitale con la Sicilia e la Sardegna. Gli interroganti domandano, inoltre, se il Governo, nel momento in cui si appresta a sottrarre parecchi miliardi al settore pubblico a favore di quello privato, abbia opportunamente valutato le voci e le notizie di stampa secondo cui l'Itavia sarebbe insolvente presso molti creditori, fra i quali gli aeroporti romani, per centinaia di milioni e secondo cui la situazione di bilancio di questa compagnia è da considerarsi disastrosa, considerando, inoltre, che la società in questione non sarebbe neppure affidabile da un punto di vista tecnico operativo e di sicurezza. Gli interroganti chiedono ancora di conoscere se a retro di questa decisione c'è la volontà

di pervenire al salvataggio economico dell'azienda privata a discapito del capitale pubblico. Gli interroganti domandano, infine, che venga rispettata la volontà del Parlamento che si è pronunciato, per il tramite della X Commissione della Camera, contro l'ipotesi delle copresenze e comunque contro le diseconomie. Infine, gli interroganti chiedono che il ministro dei trasporti rispetti l'impegno da lui assunto il 5 ottobre 1977 davanti alla X Commissione, di riferire comunque di fronte alla Commissione stessa, prima di varare proposte di schemi di convenzioni aeree » (3-02248);

Pazzaglia e Baghino, al ministro dei trasporti, « per conoscere se abbia preso in esame la situazione venutasi a creare nello scalo aeroportuale di Cagliari a seguito della decisione di concedere alcune linee alla Itavia e quali decisioni il ministro abbia adottato o intenda adottare al fine di far ristabilire un regolare funzionamento dei servizi a terra dell'ATI nel predetto scalo; ciò tenendo conto che i trasporti aerei con la Sardegna sono insostituibili, che in periodo festivo il traffico aumenta e che la soluzione valida e obiettiva dei problemi non deve avvenire dopo lunghi scioperi, né, ove sia già stata adottata, può essere modificata per essi » (3-02269);

Pazzaglia e Baghino, al ministro dei trasporti, « per conoscere i motivi per i quali dopo aver provvisoriamente concesso alla società Alisarda la linea Milano-Cagliari ed aver dato affidamento sulla concessione definitiva, improvvisamente il Ministero ha intimato alla detta compagnia aerea di cessare l'attività e quindi ha imposto di revocare le assunzioni già fatte e annullare il programma di sviluppo della società. Per conoscere inoltre se il Ministero non abbia valutato l'importanza che ha per la Sardegna l'Alisarda e che ogni azione diretta ad ostacolare lo sviluppo di tale società si traduce in un aggravamento dei problemi dei collegamenti fra l'isola e la penisola, dalla soluzione dei quali dipende la soluzione

di molti problemi di carattere economico sociale e conseguentemente della occupazione. Per conoscere infine se per evitare tali pregiudizi non ritenga di autorizzare provvisoriamente (in attesa che sia completato l'iter procedurale per l'acquisizione del concerto sullo schema di riparto a suo tempo predisposto dal ministro Ruffini ed accettato dalle compagnie interessate) l'esercizio delle linee come previsto nel citato schema di riparto » (3-02504);

Bandiera, al ministro dei trasporti, « per sapere - premesso: che a partire dal 1° novembre 1978, secondo quanto ha dichiarato all'agenzia AIR Press il presidente della X Commissione trasporti della Camera dei deputati, l'Alitalia ha affidato a compagnie straniere importanti linee internazionali da essa gestite; che tale informazione è stata successivamente confermata nel corso di una conferenza stampa tenuta da rappresentanti dell'Alitalia; che l'indagine conoscitiva sullo stato dell'aviazione civile in Italia approvò nel novembre del 1975, con il voto della maggioranza dei componenti la X Commissione trasporti, una direttiva che affidava il traffico aereo internazionale all'Alitalia "salvo che si tratti di linee con prevalente sviluppo interno che ragioni di opportunità consiglino di prolungare fino ad un aeroporto appartenente a Stato confinante, ovvero si tratti di voli a breve raggio" (da affidarsi in questi casi a compagnie private); che la stessa citata indagine approvò altresì l'indirizzo di "assegnare alle compagnie private un adeguato coefficiente di traffico che consenta loro di assicurare la economicità e l'autonomia della gestione"; che, sempre per dichiarazioni dei rappresentanti dell'Alitalia, causa la carenza di equipaggi di nazionalità italiana, si deve far ricorso a piloti stranieri; che la stessa direzione generale dell'aviazione civile ha in passato più volte proposto alla direzione politica del Ministero dei trasporti di dare piena attuazione alle direttive della X Commissione trasporti; che il ministro dei trasporti non ha ancora formalmente determinato l'ambito delle concessioni aeree alle com-

pagnie italiane - se non ravvisi seri motivi di opportunità nella ipotesi di affidare, anziché a compagnie straniere, a compagnie italiane quelle linee che l'Alitalia ritiene di non poter esercire in proprio; se non ritenga opportuno, in una visione di direzione e di programmazione dell'aviazione civile, di prendere iniziative per evitare, comunque, l'affidamento a vettori stranieri di linee assegnate alla compagnia di bandiera, con innegabili perdite di valuta pregiata e dello stesso prestigio di una azienda a partecipazione statale » (3-03191).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Si risponde per delega del Presidente del Consiglio dei ministri e anche a nome del ministro delle partecipazioni statali.

Il complesso iter amministrativo per la formazione delle nuove convenzioni per i trasporti aerei di linea con i quattro vettori nazionali si è ormai concluso, dopo che il Consiglio superiore dell'aviazione civile, i ministeri, le regioni interessate ed il Consiglio di Stato, hanno espresso il prescritto parere.

Proprio in conseguenza dei pareri predetti ed in particolare di quello del Consiglio di Stato, si è reso necessario apportare ai testi delle convenzioni alcune modifiche di ordine tecnico-giuridico che, pur essendo di lieve portata, non sono prive di effetti per le compagnie interessate. Si è proceduto, pertanto, all'aggiornamento dei testi delle convenzioni che sono state, quindi, trasmesse, sin dallo scorso mese di agosto, alle quattro compagnie nazionali, con le quali è tuttora in corso il dialogo per la definitiva messa a punto che non dovrebbe ormai tardare.

Per chiarezza, va subito precisato che nessuna modifica è stata apportata al piano delle rotte già reso noto nell'agosto 1977 ed elaborato in base alle indicazioni date dalla X Commissione della Camera dei deputati al ministro dei trasporti *pro tempore*.

Va, pertanto, ribadito che si è cercato di assicurare alla compagnia di bandiera il giusto riconoscimento del suo ruolo preminente e di garantire concretamente il pluralismo delle compagnie sulle rotte interne, consentendo a quelle private di operare in condizioni di economicità di gestione e di sana imprenditorialità, distribuendo le rotte in modo da tener conto sia dei bacini di traffico esistenti e del loro prevedibile sviluppo, sia delle tradizionali aree di competenza, sia infine della potenzialità economica di alcune rotte di nuova istituzione.

Gli onorevoli interroganti sanno come proprio la suddivisione delle rotte, ispirata ai suddetti criteri di razionalità, avesse sollevato più di una protesta. In particolare, le doglianze della popolazione di Reggio Calabria, che temeva un declassamento del suo scalo aeroportuale, avevano trovato ascolto in campo politico e parlamentare ed il ministro dei trasporti del tempo si era giustamente preoccupato di ricercare, anche per mandato avutone dalla Commissione trasporti della Camera, una soluzione alternativa. In quest'ottica ed a quest'unico fine venne avanzata una ipotesi di compresenza sulle rotte Roma-Palermo e Roma-Cagliari, subordinata al consenso delle compagnie interessate. Queste, dopo lunghe trattative, hanno preferito il criterio dell'esclusiva su ogni singola rotta ed hanno stipulato un accordo commerciale idoneo a risolvere ogni problema legato allo scalo di Reggio Calabria, che continuerà a servire le popolazioni interessate come per il passato, immutati restando la funzionalità dei servizi e lo scalo di approdo sulla capitale. L'ipotesi della compresenza, sia pur limitata ed eccezionale, non è, quindi, più attuale.

Fra le varie difficoltà che hanno costellato il laborioso *iter* delle nuove convenzioni è da annoverare anche la vicenda della rotta Cagliari-Milano, precedentemente gestita dall'Alitalia e che dovrà, invece, in base alle nuove convenzioni, essere gestita dall'Alisarda. Quest'ultima compagnia, in previsione della gestione della nuova rotta, aveva già potenziato la sua flotta

ed il suo personale e chiedeva che le venisse affidata con immediatezza, in via provvisoria, la gestione della nuova rotta.

Il Ministero, allo scopo di evitare alla Alisarda perdite economiche conseguenti al già avvenuto impiego di capitale e di personale, autorizzò la gestione provvisoria della Cagliari-Milano da parte dell'Alisarda, a condizione, tuttavia, che vi rinunciassero l'Alitalia, che era autorizzata ad esercitare la linea in via provvisoria, dopo la scadenza della relativa concessione. Essendo per altro mancata la necessaria rinuncia dell'Alitalia, su invito del Ministero le due società raggiungevano un accordo che consentiva all'Alisarda di vedere risolti i suoi problemi contingenti mediante l'utilizzazione da parte dell'Alitalia dei mezzi e del personale di cui la compagnia sarda si era provvista in previsione del nuovo collegamento. Più recentemente, a seguito della sopravvenuta rinuncia da parte dell'Alitalia, l'autorizzazione ad esercitare il collegamento Cagliari-Milano è stata accordata alla compagnia sarda.

Per quanto riguarda, infine, le recenti considerazioni dell'onorevole Bandiera sulla circostanza che l'Alitalia ha noleggiato apparecchi stranieri completi di equipaggio per effettuare alcuni voli su linee internazionali ad essa assegnate in base alle convenzioni in corso di definizione, faccio presente che la compagnia di bandiera è stata autorizzata a ciò dal Ministero, in considerazione della particolarità della situazione in cui l'Alitalia è venuta a trovarsi per le temporanee necessità addestrative del personale di volo e del danno che sarebbe potuto derivare all'economia aziendale, e di riflesso a quella nazionale, per la sospensione, inevitabile anche se temporanea, dei servizi su talune rotte.

Si tratta comunque di un'autorizzazione limitata ad un numero particolarmente esiguo di aeromobili e ad un periodo di tempo ristrettissimo, ed in ogni caso giustificato da una situazione eccezionale e transitoria, che dovrà risultare del tutto superata al momento dell'entrata in vigore delle nuove concessioni.



**PRESIDENTE.** Poiché nessuno dei firmatari delle interrogazioni Leccisi n. 3-02114, Vizzini n. 3-02141 e Molè n. 3-02248 è presente, s'intende che abbiano rinunciato alla replica.

L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le interrogazioni Pazzaglia nn. 3-02269 e 3-02504, di cui è cofirmatario.

**BAGHINO.** Il sottosegretario ci ha dato la buona notizia secondo la quale i progetti di convenzione, pervenuti sin dall'agosto 1977, saranno firmati. A questo proposito desidero ricordare la non accettazione di quei progetti da parte della compagnia di bandiera e delle altre compagnie aeree e le polemiche provenienti da varie parti, e particolarmente dalla Sardegna e dalla Calabria, riportate sugli organi di stampa. Da allora non abbiamo più avuto molte notizie, mentre oggi apprendiamo che le convenzioni sono state rivedute, ma non sappiamo quale parte sia stata riveduta e quali incontri siano avvenuti, non tra il Governo e le compagnie, ma tra le compagnie stesse. Infatti, evidentemente dobbiamo alla soluzione del problema il fatto che oggi l'ITAVIA possa operare anche nell'aeroporto di Fiumicino oltre che in quello di Ciampino; motivo, questo, di disagio e di risentimento, specie da parte dei calabresi. Adesso non ci resta che attendere queste convenzioni e vedere se effettivamente rispondano alle esigenze manifestate dalle popolazioni interessate.

Per quanto riguarda l'Alisarda, mi pare di aver sentito che tutto è stato ripristinato nel modo auspicato dalla compagnia stessa; però, non so se si sia pensato al danno derivato da questo tira e molla in termini di aggravii dei costi, che portano al limite del dissesto le compagnie, nonché in termini di disagio causato ai viaggiatori, che non hanno certezza degli orari e dei percorsi. Tale disagio, dunque, continua; anzi, colgo l'occasione per richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario sulla constatazione che tale disagio non si limita ad investire passeg-

geri e compagnie: esso concerne anche l'anomala situazione esistente presso la Civilavia. Ritengo che l'onorevole Degan sia a conoscenza di quanto avviene in quella sede: del fatto, cioè, che personale che ha vinto regolari concorsi, che è stato impiegato in determinati reparti tecnici per anni e anni, viene improvvisamente trasferito o non impiegato, con conseguente stato di umiliazione per il personale stesso, nonché di disagio per l'efficienza del servizio. Per non dire che, ad un certo punto, si nomina una commissione (così ha deciso, tempo fa, il ministro dei trasporti); la si fa presiedere da un sottosegretario e poi dell'esito dei suoi lavori, volti ad indagare su quanto avviene presso la Civilavia, non veniamo in alcun modo informati. Ma non basta lo spostamento di uno o due direttori, di una o due persone, per razionalizzare un settore; occorre rinnovarlo, occorre trasformarlo; e comunque, se si effettua una indagine, è necessario giungere a determinate conclusioni.

Con questo auspicio, ritengo che si possa essere parzialmente soddisfatti della risposta data dal sottosegretario Degan ad entrambe le interrogazioni presentate dall'onorevole Pazzaglia e da me. Riteniamo infatti che questa volta il Ministero, nel rivedere le convenzioni, abbia realmente tenuto presenti le istanze di tutti coloro che utilizzano il mezzo aereo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bandiera ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03191.

**BANDIERA.** Innanzi tutto mi pare vada sottolineato un fatto davvero eccezionale: la sollecitudine con cui il Governo è venuto a rispondere ad una interrogazione presentata solo alcuni giorni fa.

**BAGHINO.** Forse, per compensare il ritardo con cui ha risposto alle nostre...

**BANDIERA.** Ritengo, comunque, che di questo vada dato atto al Governo. Giudico, altresì, opportuno che si sia risposto

congiuntamente alle interrogazioni, vertenti sullo stesso argomento. Tale risposta ci consente di trarre, onorevole sottosegretario, una conclusione; quella che, per quanto riguarda la politica del trasporto aereo, siamo ancora abbastanza lontani da una programmazione che tenti di collegare detta politica con le esigenze generali del settore dei trasporti nel nostro paese. Né siamo riusciti, onorevole Degan, a raggiungere un equilibrio tra la utilizzazione del vettore pubblico e l'attività delle compagnie aeree private.

Mi sembra che le vicende di questi ultimi tempi ed il notevole disservizio che tutti possiamo constatare — non vi è bisogno di insistere: « sparare » sul trasporto aereo è come sparare agli uccellini — confermino quanto vado dicendo. Tali situazioni hanno determinato la necessità di diversificare il trasporto aereo tra il vettore pubblico e quello privato, dando un certo spazio alle compagnie private. Quanto è avvenuto in ordine alle concessioni delle linee aeree resta ancora — è già stato sottolineato — abbastanza poco chiaro. Abbiamo avuto una indicazione di massima da parte del Governo, l'esame della Commissione trasporti, ancora una proposta del Governo, concessioni date e quindi ritirate; infine siamo di fronte al caso che ho sottolineato nella mia interrogazione, il passaggio di alcuni tratti internazionali dalla compagnia di bandiera a compagnie estere.

L'onorevole sottosegretario afferma che ciò è dovuto a carenze — note carenze — di piloti dell'Alitalia. Ritengo occorra fare una notazione in proposito. L'Alitalia è una compagnia pubblica che ha come suo obiettivo anche la formazione del personale: essa non l'ha mai curato, dato che si è preoccupata soltanto di attingere piloti dall'aeronautica militare, creando dei grossi problemi. Essa non ha mai portato avanti una sua politica di formazione del personale, rendendo persino inutili le iniziative che sono state prese dallo Stato, in settori collaterali, quali ad esempio gli istituti aeronautici. Se l'Alitalia, quindi, si trova in questa situazione, è colpa sua e non del Governo.

L'Alitalia, dunque, si è trovata nella necessità di affidare alcune linee a compagnie straniere. Bene, anche se si tratta di una concessione privata, domando perché ci si sia voluti rivolgere a compagnie straniere, escludendo quelle italiane, che pure avrebbero avuto convenienza ad accettare. Il sottosegretario ci insegna, infatti, che l'utilizzazione ottimale di una linea aerea — lo si ricava anche dalla risoluzione della Commissione trasporti — è quella del collegamento di un tratto nazionale con un tratto estero. Non vi era migliore occasione di quella della dismissione di alcune di queste linee da parte dell'Alitalia per consentire alle compagnie aeree private di realizzare una maggiore economicità di gestione.

Ora, mi pare che questa occasione ci debba consentire — mentre sottolineiamo l'insufficienza della risposta — di richiamare ancora una volta l'attenzione del Governo sulla necessità di portare a soluzione il problema della riforma della Civilavia, così come sottolineava il collega Baghino. Noi abbiamo una struttura governativa per il controllo del traffico aereo che oggi non è assolutamente in condizioni di rispondere alle esigenze del settore. Questa è l'inadempienza più grave da parte del Governo, che noi, come Parlamento, dobbiamo sottolineare.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Accame, ai ministri dell'interno, della difesa e dei trasporti, « per conoscere se e su quali basi obiettive il questore Francesco Mirabella, responsabile dei servizi di sicurezza della polizia di frontiera di Fiumicino, poche ore dopo il tragico incidente occorso al *Boeing 707* cargo delle Linee Aeree Etiopiche, abbia anticipato le non facili valutazioni degli organi inquirenti, affermando "...finora ogni evidenza è in favore di una precisa ipotesi: l'errore strumentale commesso dal pilota...". Tale suggestiva dichiarazione è stata riportata, tra virgolette, da organi di stampa del 20 novembre 1977, quando ancora non erano stati verificati il peso (effettivo), il centraggio e, soprattutto, la natura del carico, ovvero dati

che, nella fattispecie, sembrerebbero essenziali per l'individuazione di eventuali responsabilità non circoscrivibili allo sventurato equipaggio. L'interrogante chiede inoltre di conoscere: se risulti accertato, e non soltanto tramite un sommario esame del manifesto di carico, che il *Boeing 707* etiopico trasportava ben 29 tonnellate di scatole vuote per carni in conserva (notizia riportata anche dal *Corriere della sera* del 22 novembre). In proposito, l'interrogante chiede altresì di sapere: 1) il numero complessivo di tali scatole vuote; 2) il loro peso specifico; 3) il peso di ogni *container* riempito con tale mercanzia; quale riscontro obiettivo abbia la "smentita ufficiale" riportata, in pari data, dal *Corriere della sera*: "nel cargo precipitato non era alcun carico sospetto". La perplessità è comprensibile anche perché esistono, notoriamente, carichi sospetti suscettibili di volatilizzazione a contatto con il fuoco; se risponda a verità la notizia, raccolta dal periodico *Aeroporti nel mondo*, relativa a 18 mila chilogrammi di merce giacente nei magazzini Alitalia, merce che le Linee Aeree Etiopiche si sarebbero fatte consegnare poche ore prima dello sfortunato decollo del *Boeing 707*. Se l'informazione è esatta, si chiede di conoscere ogni opportuno particolare su tale merce, prescelta su enormi quantitativi di merci pregiate indirizzate all'Etiopia, e tuttora in sospeso. Infine, considerato che la sicurezza e la tutela della vita umana debbono rappresentare l'impegno supremo delle autorità preposte, nel rispettivo ambito, alla disciplina dell'aviazione civile; visto che, in pratica, nonostante le enunciazioni del codice della navigazione, è impossibile che il comandante di ogni grande aeromobile riscontri minuziosamente l'esattezza dei documenti fornitigli, nonché il peso e la natura di ogni oggetto da imbarcare, l'interrogante chiede di conoscere quali misure siano state adottate per prevenire sinistri derivanti da eventuali indicazioni erronee circa il carico dovuto a inesattezze o negligenze del personale a terra» (3-02139).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo anche a nome dei ministri dell'interno e della difesa. Preciso anzitutto che il questore dottor Francesco Mirabella, responsabile dei servizi di sicurezza presso l'aeroporto di Fiumicino, non ha rilasciato la dichiarazione che gli è stata attribuita circa le cause dell'incidente occorso il 19 novembre 1977 al *Boeing 707* delle linee aeree etiopiche.

Premesso che la commissione d'inchiesta nominata da questo Ministero non ha ancora ultimato i suoi lavori, dai riscontri obiettivi della documentazione acquisita e dalle testimonianze oggettive raccolte, la predetta commissione d'inchiesta, allo stato attuale delle indagini, ha potuto appurare che, in effetti, il *Boeing 707* etiopico ET-ACD trasportava un carico di merci del peso complessivo di 31.855 chilogrammi, dei quali 29.935 relativi a contenitori metallici per alimenti in conserva e 1.920 relativi a pneumatici per aereo. In particolare, gli involucri cilindrici erano distribuiti in 1.475 scatole di dimensione *standard* e del peso medio di 11,200 chilogrammi, per un peso complessivo di 16.520 chilogrammi; i coperchi, invece, erano distribuiti in 656 scatole, più grandi delle precedenti, ed anch'esse di dimensioni *standard*, del peso medio di 20,450 chilogrammi, per un peso complessivo di 13.415 chilogrammi. Le confezioni di cui sopra vennero suddivise in tredici *pallets*, che furono sistemati nell'aereo, da prua a poppa della fusoliera, nei limiti dello specifico impiego dell'aeromobile. I pneumatici vennero distribuiti nelle stive inferiori dell'aeromobile, per metà (in peso) in quella anteriore e per metà in quella posteriore. Preciso che il peso complessivo dell'aereo a pieno carico è risultato nei limiti; anche il centraggio è risultato regolare.

Sempre allo stato attuale delle indagini, le evidenze escludono che nel cargo precipitato vi fosse materiale estraneo sospetto o pericoloso o suscettibile di volatilizzazione a contatto con il fuoco. Né

risponde a verità la notizia secondo la quale poche ore prima del decollo del *Boeing 707* la compagnia etiopica si sarebbe fatta consegnare 18 mila chilogrammi di merce giacente nei magazzini Alitalia.

Infine, mentre faccio presente che, per quanto concerne la navigazione aerea e le operazioni di sistemazione a bordo del carico, sussiste l'esclusiva responsabilità del comandante dell'aeromobile, assicuro che da parte del personale delle direzioni di aeroporto vengono sempre adempiute tutte le formalità di controllo documentale prima della partenza, conformemente alle vigenti norme che regolano la materia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Accame ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**ACCAME.** Signor Presidente, mi dichiaro parzialmente soddisfatto della risposta, che non chiarisce molti dei dubbi che questa vicenda ha fatto sorgere. Mi auguro che l'inchiesta in corso possa chiarire questi dubbi.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Bandiera, ai ministri delle finanze e del lavoro e previdenza sociale, « per conoscere: se intendano accordare la moratoria fiscale nei comuni della provincia di Messina colpiti dal terremoto del 16 aprile 1978; i danni di questa calamità si sono dimostrati, infatti, assai superiori al previsto e le attività economiche, industriali, artigianali, agricole, turistiche, commerciali, sono gravemente pregiudicate; la moratoria fiscale, in queste condizioni, potrebbe rappresentare un incentivo per la ripresa; se intenda concedere nello stesso territorio, la fiscalizzazione degli oneri sociali nell'edilizia, così da incoraggiare le opere di restauro degli edifici danneggiati » (3-02751).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

**ERMINERO, Sottosegretario di Stato per le finanze.** In occasione di eventi calamitosi, il Governo ha sempre conside-

rato essenziale e prioritaria rispetto ad ogni altra iniziativa la raccolta di congrui elementi di valutazione, allo scopo di predisporre appropriati interventi sia per i provvedimenti di emergenza sia per misure più organiche, finalizzate alla ripresa di tutte le attività economiche del territorio interessato al fenomeno.

Tutto ciò si è puntualmente verificato anche a seguito dell'evento sismico segnalato nell'interrogazione. Gli accertamenti eseguiti ed i rilievi emersi in sede tecnica hanno consentito di stabilire che i danni di qualche entità hanno interessato essenzialmente i fabbricati, ed in particolare talune strutture immobiliari pubbliche. Quanto alle attività economiche, sembrano essersi avuti solo perturbamenti di entità trascurabile. In questo quadro il Governo ha attentamente considerato anche il problema della fiscalizzazione degli oneri sociali, come richiesto nell'interrogazione in oggetto. Tale misura, per altro, si è resa sconsigliabile anche in considerazione del suo carattere settoriale, che non l'avrebbe resa facilmente armonizzabile con l'attuazione di un programma generale, alla cui realizzazione il Governo stesso e tutte le forze politiche che lo sostengono sono severamente impegnati.

Quanto, infine, all'adozione di eventuali provvedimenti sospensivi in materia tributaria, si fa presente che ogni valutazione al riguardo rientra nella competenza esclusiva dell'assessorato regionale per le finanze, cui sono demandati tutti gli atti amministrativi inerenti alla riscossione dei tributi nella regione siciliana.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bandiera ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**BANDIERA.** Mi pare che la risposta del sottosegretario per le finanze abbia sottovalutato la gravità dei danni provocati dal terremoto nella provincia di Messina: non si è trattato, in realtà, soltanto di danni ad alcuni edifici pubblici. Come risulta chiaro anche dalle informazioni abbondantemente fornite dalla stampa e dai comunicati emessi dopo le riunioni dei sindaci dei paesi interessati, alcuni

centri storici sono stati gravemente colpiti. Il numero delle persone senza casa è rilevante, tanto è vero che i comuni sono stati costretti a requisire alcuni appartamenti o ad inviare alcuni dei senza tetto in alberghi e *campings* estivi. Ciò renderà difficile la situazione nel momento in cui questi complessi dovranno essere nuovamente utilizzati.

Onorevole sottosegretario, mi rendo conto delle osservazioni avanzate nella sua risposta, ma ritengo che se avessimo adottato tempestivamente provvedimenti atti ad incentivare l'iniziativa privata — questa è la richiesta che feci a suo tempo, relativa alla fiscalizzazione degli oneri sociali — nell'edilizia, avremmo consentito ai privati di provvedere direttamente ai lavori di riparazione e di ripristino anche degli edifici industriali. Abbiamo infatti avuto edifici industriali seriamente danneggiati e tutto ciò ha pesato sulla finanza pubblica. Questo ovviamente comporta un costo superiore a quello che si sarebbe avuto con un provvedimento immediato e limitato nel tempo di fiscalizzazione degli oneri sociali. Ricordo che il medesimo problema è stato sollevato dal gruppo repubblicano in seno all'Assemblea regionale siciliana.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Menicacci, Galasso e Cerquetti, al ministro delle finanze, « per sapere se è a conoscenza, e in caso positivo quali provvedimenti intenda assumere onde ovviare ai gravi disagi del pubblico e del personale dipendente dell'ufficio tecnico erariale di Massa Carrara, a causa dell'intolleranza di un capo reparto dell'ufficio stesso, il quale oltre all'incompetenza professionale, unisce una maleducata arroganza, e in particolare se sia vero che, millantando protezione presso la direzione generale del catasto, abbia trasformato l'ufficio in un dominio personale, creando crescenti perplessità al dirigente provinciale che ha preannunciato provvedimenti, i quali tardano a manifestarsi. Le conseguenze di questa intollerabilità si ripercuotono nel normale funzionamen-

to del servizio d'istituto, complicando il rilascio delle relative certificazioni e quant'altro commesso all'ufficio, specie in materia di contenzioso tributario (ricorsi). Continui sono i litigi e violente le discussioni con minacce di pestaggio tra il suddetto capo reparto e i dipendenti coinvolgendo in questa esuberanza anche il pubblico presente » (3-03073).

Poiché nessuno dei firmatari è presente, s'intende che vi abbiano rinunciato.

Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Lucchesi, al ministro delle finanze, « per conoscere a quale punto sia l'iter relativo alla programmata costruzione della nuova manifattura tabacchi di Lucca e quali provvedimenti siano stati adottati o si abbia in animo di adottare per la realizzazione dell'opera, promessa ed attesa ormai da molti anni. L'interrogante, nel formulare la richiesta di cui sopra, intende farsi portavoce del vivo malumore diffuso nella pubblica opinione per le lentezze ed i ritardi accumulatisi che rischiano di vanificare speranze ormai consolidate. L'attesa per il nuovo opificio data ormai dal 1964 (momento della iniziale richiesta) e molti dubbi sorgono dal fatto che si sia lasciato trascorrere un così lungo periodo di tempo senza concretamente conseguire, malgrado gli impegni rispettivamente assunti, alcun traguardo significativo per la soluzione del problema, pregiudicando probabilmente la possibilità di una soluzione sollecita ed integrale. Il tutto mentre il vecchio edificio, ormai ultracentenario, non consente oggettivamente, per la struttura e la ubicazione nel centro cittadino, né rifacimenti né riammodernamenti e diventa in assoluto necessaria la costruzione di una struttura nuova dove installare macchinari moderni in grado di produrre quanto richiesto dal mercato e dove poter ubicare le necessarie — oggi inesistenti — attrezzature sociali (asilo nido, dopo-lavoro, ecc.). L'interrogante desidera anche sottolineare

che negli ultimi anni la economia lucchese ha subito duri colpi e che la costruzione della nuova manifattura potrebbe dare la possibilità di lavoro a nuove leve, da aggiungere a quelle recentemente immesse, contribuendo così, seppure parzialmente, ad uno sperabile riequilibrio della stessa situazione economica. Nel richiedere un pronto e finalmente decisivo intervento del ministro per sgombrare il campo dagli ultimi ostacoli e per trovare — d'intesa con l'amministrazione comunale di Lucca — la soluzione al problema della utilizzazione dei locali attuali e per la definitiva destinazione dei terreni individuati nella zona di Mugnano, l'interrogante auspica che questa ormai consolidata aspettativa di Lucca e della sua popolazione possa trovare concreta attuazione » (3-03128);

Bambi, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle finanze, « per conoscere quali iniziative ed azioni ritengano di poter svolgere perché l'amministrazione autonoma dei monopoli di Stato solleciti la predisposizione di tutti gli atti necessari all'avviamento dei lavori per la costruzione della nuova manifattura tabacchi di Lucca. L'opificio, auspicato e richiesto da tutte le istituzioni pubbliche e private della Lucchesia, è sollecitato da molti anni dall'intera popolazione preoccupata dallo stato di disoccupazione e di sottoccupazione delle nuove leve già in difficoltà anche per la forte emigrazione in altre regioni d'Italia e in paesi stranieri. Occorre tener conto della circostanza che l'attuale manifattura tabacchi, la cui costruzione risale ad oltre 105 anni, non risponde assolutamente alle nuove elementari esigenze della produzione e che gli impianti non sono ulteriormente suscettibili di miglioramenti tecnologici. Inoltre, le condizioni di lavoro sono da considerarsi disagiati, e difficilmente modificabili le strutture per rendere meno nociva una attività quale quella della lavorazione del tabacco. È anche da considerare che l'attuale manifattura insiste nel centro storico di Lucca e se ne chiede da anni il collocamento in zona che rispon-

da meglio alle necessità dell'opificio stesso affinché siano eliminati inconvenienti di ordine logistico e ridotte le conseguenze dell'inquinamento in atto. Allo scopo di creare le premesse per la realizzazione del nuovo opificio l'amministrazione comunale di Lucca ha chiesto ed ottenuto la fattiva collaborazione di tutti gli organismi ed enti comunque interessati al problema ed è più volte intervenuta presso l'Amministrazione dei monopoli di Stato prospettando soluzioni razionali ed economicamente convenienti per l'azienda. Nonostante le assicurazioni formulate ad oggi non sono state concluse le procedure che si rendono necessarie per consentire una rapida costruzione della nuova manifattura » (3-03198).

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

ERMINERO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Informo che per la realizzazione di una nuova manifattura tabacchi in Lucca esiste tuttora un serio impegno da parte sia dell'Azienda dei monopoli sia del Ministero stesso.

Allo scopo sono state già avviate da tempo le opportune trattative con il comune di Lucca, che dovrebbe acquistare il vecchio fabbricato e cedere contemporaneamente all'amministrazione l'area occorrente per la costruzione del nuovo complesso. È, questa, la conclusione cui si è addivenuti nel corso di una riunione tenuta presso lo stabilimento alla presenza del rappresentante del Governo, riunione alla quale erano stati invitati anche il sindaco e le rappresentanze sindacali per un esame allargato della situazione e per una più diretta verifica delle concrete possibilità esistenti.

La discussione, in sostanza, verteva sulla possibilità di cedere all'amministrazione dei monopoli, ad un prezzo meramente simbolico, la superficie necessaria per la nuova manifattura, nonché sulla necessità di procedere ad una modifica del piano particolareggiato della zona ove è ubicato l'attuale opificio, allo scopo di valorizzare sensibilmente il complesso im-

mobiliare. In tal modo, l'azienda di Stato, con la vendita al comune di Lucca del terreno e dei fabbricati dell'attuale manifattura, avrebbe conseguito una consistente entrata di circa 8-10 miliardi, recuperando, almeno in parte, i fondi necessari alla costruzione del nuovo opificio, il cui costo complessivo è stato preventivato in circa 25 miliardi di lire.

Recentemente, il comune di Lucca ha confermato di essere pronto a cedere a prezzo simbolico il terreno occorrente per la costruzione della nuova manifattura, ma ha tuttavia precisato di poter disporre di una cifra appena superiore ai tre miliardi di lire per l'acquisto del complesso della vecchia manifattura.

In tale situazione, non si vede come l'amministrazione possa in qualche modo superare un'esigenza che appare viceversa essenziale al fine di affrontare almeno lo sforzo finanziario iniziale della costruzione del nuovo opificio, senza dover, a tali effetti, incidere sui fondi destinati agli investimenti nel Mezzogiorno.

Ciò pone, quindi, la necessità di proseguire le trattative sulla base delle linee di soluzione individuate nel corso dell'accennata riunione, ed in questo quadro occorrerà spingere concretamente in avanti la situazione, nella direzione di una modifica pertinente del piano particolareggiato della zona nella quale è situato l'attuale complesso immobiliare.

**PRESIDENTE.** Poiché l'onorevole Lucchesi non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Bambi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**BAMBI.** Desidero sottolineare che la risposta del Governo è stata una mera registrazione cronologica dei fatti; è stata, cioè, l'inventario della pratica. Si è dimostrato come, dopo alcuni anni di trattative, si sia giunti a questo punto.

L'interrogazione era diretta a conoscere le ragioni per le quali, nonostante sia stato promesso l'avvio di procedure per realizzare la costruzione di questo nuovo

stabilimento, si registrino ritardi; tenendo conto che, nelle trattative intercorse, la differenza di spesa per costruire lo stabilimento e le disponibilità preventivate è risultata di 5 miliardi di lire, utilizzando naturalmente i terreni del vecchio stabilimento, che tra l'altro si trova nel centro storico della città e, quindi, crea problemi di agibilità, non disgiunti da inconvenienti relativi all'inquinamento.

Desideravamo conoscere quali fossero i motivi che hanno bloccato l'avvio delle procedure necessarie per la acquisizione dell'area che l'amministrazione comunale ha già messo a disposizione, in modo da passare poi alla fase della definizione del progetto e, quindi, all'inizio dei lavori. È da tener conto anche che l'amministrazione dei monopoli ha in bilancio già una parte del denaro per avviare i lavori. Poiché la realizzazione di un'opera del genere richiederà diversi anni, sarebbe stato necessario risolvere il problema di una razionale utilizzazione dell'area, attraverso un piano particolareggiato, con il passaggio dell'area dai monopoli di Stato alla amministrazione comunale.

A questo punto, gli interroganti chiedono che il Governo prenda l'iniziativa di ulteriori incontri, per precisare meglio i tempi di queste eventuali procedure di revisione del piano regolatore e dei piani particolareggiati, con l'acquisizione da parte dell'amministrazione comunale dell'area, individuando le possibilità di utilizzare gli ulteriori 5 miliardi preventivati, considerando che la stima dei terreni possa arrivare agli 8 o ai 10 miliardi, come risulta dalla risposta del rappresentante del Governo.

Altra richiesta è quella di avviare subito le procedure, perché se dovessimo perdere tempo, la spesa preventivata di 25 miliardi, a seguito dell'aumento dei costi e della svalutazione diventerebbe insufficiente, con il rischio di non giungere alla realizzazione dell'opera.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**Annunzio  
di interrogazioni.**

ZOLLA, *Segretario f.f.*, legge le interrogazioni pervenute alla Presidenza.

**Ordine del giorno  
della prossima seduta.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 27 novembre 1978, alle 16,30:

1. — Interpellanze e interrogazioni.

2. — Seguito della discussione delle mozioni 1-00061, 1-00062, 1-00063, 1-00065 sulla situazione della città di Napoli.

3. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

SCALIA ed altri: Delega al Governo per l'emanazione di norme per il voto degli italiani all'estero (792);

TREMAGLIA ed altri: Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (33);

SINESIO ed altri: Esercizio del voto degli italiani all'estero (711);

PRETI ed altri: Esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero (1037);

TREMAGLIA ed altri: Divieto di cancellazione dalle liste elettorali dei cittadini italiani emigrati all'estero (1122);

— *Relatore:* Armella.

4. — *Seguito della discussione della proposta di legge costituzionale:*

Senatori BRANCA ed altri: Modifica dell'articolo 1 della legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, recante norme sui giudizi di legittimità costituzionale (*approvata dal Senato in prima deliberazione*) (1441);

— *Relatore:* Labriola.

5. — *Discussione dei progetti di legge:*

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Norme riguardanti la ristrutturazione del Conto nazionale dei trasporti (153);

— *Relatore:* Piccinelli;

Senatori CIPELLINI ed altri: Aumento da lire 200 milioni a lire 400 milioni del contributo all'Unione italiana dei ciechi (*approvato dal Senato*) (550);

— *Relatore:* Aniasi;

FUSARO ed altri: Norma integrativa della legge 28 marzo 1968, n. 340, per l'estensione dei benefici previsti dalla citata legge a tutti gli insegnanti di applicazioni tecniche in servizio di ruolo nella scuola media (828);

SERVADEI ed altri: Estensione dei benefici di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 340, agli insegnanti di applicazioni tecniche in servizio di ruolo nella scuola media, attualmente inquadrati nel ruolo previsto dalla tabella D, quadro secondo, annessa al decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 13, convertito nella legge 30 marzo 1976, n. 88, e già inquadrati nel ruolo C (206);

DE CINQUE ed altri: Estensione dei benefici di cui alla legge 28 marzo 1968, n. 340, agli insegnanti di applicazioni tecniche di ruolo in servizio nella scuola media ed attualmente inquadrati nel ruolo previsto dalla tabella D, quadro secondo, annessa al decreto-legge 30 gennaio 1976, n. 13, convertito in legge, con modificazioni, con la legge 30 marzo 1976, n. 88, e già appartenenti al ruolo C (298);

— *Relatore:* Quarenghi Vittoria;

Senatori DELLA PORTA ed altri: Interpretazione autentica del decreto-legge 6 luglio 1974, n. 254, convertito, con modificazioni, nella legge 17 agosto 1974, numero 383, recante alcune maggiorazioni di aliquote in materia di imposizione indiretta sui prodotti di profumeria (*approvato dal Senato*) (985);

— *Relatore:* Gottardo;

TOMBESI e MAROCCO: Modifiche dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975,



n. 169, relativa ai servizi marittimi locali dell'Adriatico (1354);

GUERRINI ed altri: Modifica dell'articolo 8 della legge 19 maggio 1975, n. 169, contenente norme sul « Riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1444);

SABBATINI ed altri: Integrazioni alla legge 19 maggio 1975, n. 169, concernente il riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1456);

BAGHINO ed altri: Modifiche ed integrazioni alla legge 19 maggio 1975, n. 169, concernente il riordinamento dei servizi marittimi postali e commerciali di carattere locale (1585);

— *Relatore*: Tombesi;

PEGGIO ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sul dissesto della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) (1315);

ASCARI RACCAGNI ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul dissesto della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) e di altre società a prevalente capitale pubblico (1647);

— *Relatore*: Tani.

6. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio*:

Contro il deputato Almirante, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale (diffamazione) (doc. IV, n. 87);

— *Relatore*: Mirate;

Contro il deputato Bacchi, per i reati di cui all'articolo 15 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza (inosservanza degli ordini dell'autorità di pubblica sicurezza) e all'articolo 341, prima parte e ultimo comma, del codice penale (oltraggio a un pubblico ufficiale) (doc. IV, n. 82);

— *Relatore*: Gargani;

Contro i deputati Almirante, Tripodi, Nicosia, Roberti, Valensise, De Marzio, Abelli, Calabrò, Delfino, Baghino, Cerullo,

Sponziello, Franchi, Guarra, Pazzaglia, Tremaglia, di Nardo, Servello, Romualdi, Manco, d'Aquino, Menicacci, Rauti, Santagati, Cerquetti, Palomby Adriana, Bollati, per il reato di cui agli articoli 1 e 2 della legge 20 giugno 1952, n. 645 (riorganizzazione del disciolto partito fascista) (doc. IV, n. 30);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Cerullo, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 1 e 2, secondo comma, della legge 20 giugno 1952, n. 645 (riorganizzazione del disciolto partito fascista) (doc. IV, n. 59);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Orsini Gianfranco, per il reato di cui agli articoli 5, primo, secondo e terzo comma, e 29 della legge 31 dicembre 1962, n. 1860 (violazione delle disposizioni sul trasporto delle materie radioattive) (doc. IV, n. 65);

— *Relatore*: Testa;

Contro il deputato De Petro, per il reato di cui all'articolo 589, prima parte, del codice penale (omicidio colposo) (doc. IV, n. 73);

— *Relatore*: Testa;

Contro il deputato Bartolini, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui all'articolo 112, n. 1, e all'articolo 314 del codice penale (peculato aggravato) (doc. IV, n. 88);

— *Relatore*: Sabbatini;

Contro il deputato Cerullo, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale e agli articoli 13 e 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 95);

— *Relatore*: Pontello;

Contro il deputato Pompei, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, 112, primo comma, n. 1, e 328, primo comma, del codice penale (omissione di atti di ufficio continuata e aggravata) (doc. IV, n. 79);

— *Relatore*: Stefanelli;

Contro il deputato Preti, per il reato di cui all'articolo 595, secondo comma, del codice penale e all'articolo 21 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 98);

— *Relatore*: Borri Andrea;

Contro il deputato Saccucci, per il reato di cui all'articolo 5 della legge 20 giugno 1952, n. 645 (manifestazioni fasciste) (doc. IV, n. 97);

— *Relatore*: Codrignani Giancarla;

Contro i deputati Pannella, Bonino Emma, Pinto e Gorla Massimo, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, e 414, n. 2, del codice penale (istigazione a delinquere aggravata) (doc. IV, n. 92);

— *Relatore*: Perantuono;

Contro i deputati Pannella, Bonino Emma, Mellini, Faccio Adele e Pinto, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, e 414, n. 2, del codice penale (istigazione a delinquere aggravata) (doc. IV, n. 93);

— *Relatore*: Perantuono;

Contro il deputato Manco Clemente per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 61, n. 7, 112, n. 1 e 630, secondo comma del codice penale (sequestro di persona a scopo di rapina o di estorsione aggravata) (doc. IV, n. 86);

— *Relatore*: Bandiera.

7. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento)*:

MELLINI ed altri: Istituzione di una commissione parlamentare d'inchiesta sulle vicende che hanno determinato la fine della detenzione del criminale di guerra Herbert Kappler (*urgenza*) (1742);

— *Relatore*: Accame;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE — PANNELLA ed altri: Modificazione all'isti-

tuto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione (29);

— *Relatore*: Caruso;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE — BOZZI ed altri: Modificazioni all'istituto della immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione (41);

— *Relatore*: Caruso;

MELLINI ed altri: Norme per la tutela delle prestazioni di attività lavorativa nella produzione di beni e di servizi da parte di membri di comunità religiose e per la somministrazione degli alimenti in favore di religiosi e ministri di culto (1833);

— *Relatore*: Ciannamea;

BALZAMO ed altri: Libertà di espressione e comunicazione (13);

— *Relatori*: Mastella e Pennacchini;

MATTEOTTI ed altri: Disciplina giuridica della rappresentazione in pubblico delle opere teatrali e cinematografiche (648);

— *Relatori*: Mastella e Pennacchini;

PICCINELLI ed altri: Abolizione delle commissioni di censura cinematografica (700);

— *Relatori*: Pucciarini e Pennacchini;

FORTUNA: Abrogazione degli articoli 17 e 22 della legge 27 maggio 1929, n. 847, recante disposizioni per l'applicazione del Concordato tra la Santa Sede e l'Italia nella parte relativa al matrimonio, riguardanti l'esecutività in Italia della sentenza di nullità del matrimonio e dei rescritti di dispensa del matrimonio rato e non consumato (59);

— *Relatore*: Pontello;

MELLINI ed altri: Abrogazione del capo V del titolo II del codice di procedura penale (88);

— *Relatore*: Pontello;

MELLINI ed altri: Tutela dei diritti dei cittadini della Repubblica di lingua diversa da quella italiana e delle minoranze linguistiche (662);

— *Relatore*: Vernola.

8. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 107, comma 2, del regolamento):*

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Obbligo dell'uso del casco protettivo per gli utenti dei motocicli (*urgenza*) (61);

— *Relatore*: Piccinelli;

PENNACCHINI: Aumento del contributo annuo a favore dell'Istituto per la contabilità nazionale (*urgenza*) (155);

— *Relatore*: Grassi Bertazzi;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE — NATTA ALESSANDRO ed altri: Norme in materia di elettorato attivo e passivo (*urgenza*) (191);

— *Relatore*: Segni;

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE — FRACANZANI ed altri: Modifiche agli articoli 48, 56 e 58 della Costituzione in materia di limiti di età per l'elettorato attivo e passivo (*urgenza*) (533);

— *Relatore*: Segni.

**La seduta termina alle 11,10.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Avv. DARIO CASSANELLO

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. MANLIO ROSSI

## INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se è a conoscenza:

della situazione degli insegnanti titolari di scuola secondaria superiore e inferiore, con anzianità di servizio effettivo di ruolo dai quindici ai venti anni almeno, e incaricati della presidenza di istituti di istruzione secondaria dall'anno scolastico 1973-1974;

che dal lontano anno 1969 non sono stati più banditi concorsi ordinari per presidi, nonostante che l'articolo 30 del decreto del Presidente della Repubblica 31 maggio 1974, n. 417, stabilisca che « i concorsi a posti direttivi di ogni tipo e grado di scuola... sono indetti entro il 30 giugno ad anni alterni »;

che con decreto ministeriale 26 giugno 1975 sono stati banditi concorsi per titoli, integrati da colloquio, a posti di preside negli istituti dell'ordine classico, negli istituti tecnici, negli istituti professionali e nelle scuole medie, riservati al personale insegnante di ruolo, incaricato della presidenza nei corrispondenti tipi di scuola per gli anni scolastici 1972-1973 e 1973-1974;

che attenendosi scrupolosamente ai testi dei bandi, i suddetti insegnanti, non hanno presentato domanda di ammissione a detti concorsi per titoli e colloquio, in quanto non in possesso del requisito « biennio 1972-1973 e 1973-1974 » per quanto concerne l'incarico della presidenza.

Per sapere infine —

poiché risulta che sono stati ammessi a partecipare con riserva ai predetti concorsi, a seguito di ricorsi presentati al TAR del Lazio, docenti di ruolo incaricati della presidenza, non per il biennio 1972-1973/1973-1974 precisato dai bandi, ma per gli anni 1973-1974, 1974-1975 e 1975-1976, talvolta in tipi differenti di scuola;

e che, inoltre, i predetti siano stati immessi in ruolo nello scorso mese di ottobre, ad anno scolastico iniziato, quando già erano stati conferiti gli incarichi di presidenza per l'anno scolastico 1978-1979; considerando che la recente legge sul precariato non contempla il caso dei presidi incaricati, che gli impegni governativi non sono stati rispettati e che dopo cinque anni di servizio di presidenza, valutato « ottimo » dalle autorità superiori, non si delinea alcuna soluzione al nostro « precariato » —

se il Ministro intenda disporre l'immediata riapertura dei termini dei concorsi riservati di cui sopra, in ossequio al principio del rispetto della *par condicio*.

L'interrogante chiede di conoscere la opinione del Ministro circa le iniziative in ordine alla indizione di un concorso per soli titoli a posti di preside e se venga sulla loro urgenza. (4-06414)

**FELICI.** — *Ai Ministri dell'interno e della pubblica istruzione.* — Per sapere se sono a conoscenza del fatto che quasi settimanalmente gli alunni della scuola elementare e materna « G. Ronconi » in Via P.A. Micheli, nel quartiere Parioli a Roma, non possono svolgere le lezioni perché telefonate anonime avvertono che nella scuola è sistemata una bomba.

Per sapere cosa intendono fare per evitare il ripetersi di questi episodi, che, mentre creano allarme e disagi nelle famiglie, peraltro contribuiscono al formarsi di una pericolosa tendenza a sottovalutare il rischio e comunque, ciò che è particolarmente pericoloso, l'abitudine nei bambini a considerare normale che le lezioni si interrompano per la presenza di bombe nella scuola. (4-06415)

**MALAGODI.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritiene opportuno disporre la revoca dell'atto di trasformazione in Istituto tecnico commerciale (ITC) con sezioni sperimentali, della scuola sperimentale superiore di Bollate (in provincia di Milano), at-

tualmente sezione staccata dell'Istituto tecnico statale con ordinamento speciale (ITSOS) di Cernusco, allo scopo di concedere alla scuola sperimentale di Bollate la richiesta autonomia come ITSOS o, qualora ciò non fosse possibile, di lasciare alla scuola stessa la sua configurazione giuridica originaria fino all'entrata in vigore della riforma della scuola secondaria superiore.

Quanto sopra in considerazione del fatto che la trasformazione in ITC, con sezioni sperimentali, comporta necessariamente:

l'improvvisa e assurda istituzione di classi di ragioneria con studenti originariamente iscritti ad una scuola sperimentale del tutto diversa;

la conseguente impossibilità di gestire una doppia scuola utilizzando strutture edilizie e laboratori inadatti ai programmi didattici degli ITC;

un peggioramento della dotazione economica della scuola sperimentale di Bollate in quanto i finanziamenti spettanti agli ITC sono inferiori a quelli previsti per gli istituti dotati di attrezzature tecnico-scientifiche;

infine, l'insorgere di gravi problemi nei riguardi degli insegnanti reclutati per una scuola o istituto sperimentale speciale e non per un istituto tecnico commerciale. (4-06416)

CIRASINO, BARBERA, CANULLO, MACCIOTTA E STEFANELLI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali iniziative intende assumere in tempi brevi per recepire il contenuto della sentenza della cassazione (n. 4127 del 2 giugno 1978) con cui si riconosce il diritto degli statali al computo della 13<sup>a</sup> nel calcolo della buonsuscita.

L'urgenza è motivata oltre che da ragioni specifiche - mettere l'ENPAS in condizione di sostenere eventualmente l'onere aggiuntivo -, dal fatto che il contenzioso giudiziario che si sta venendo a determinare a seguito dell'impugnativa da parte dell'Ente delle sentenze emanate dai vari pretori, favorevoli all'accoglimento della richiesta dei lavoratori e ciò in conside-

razione del pronunciamento della cassazione, sta assumendo notevole rilevanza. (4-06417)

BARTOLINI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se lo stesso sia a conoscenza che a Terni si è costituito un Comitato d'intesa al quale, oltre all'Unione agricoltori, la Federazione dei coltivatori diretti, l'Unione delle cooperative, ha aderito anche il Consorzio agrario interprovinciale di Rieti e Terni.

L'interrogante chiede al Ministro se lo stesso non ritenga l'adesione del predetto Consorzio agrario retto da un commissario governativo, nella persona del dottor Adriano Marinensi, ad una intesa chiaramente di parte comunque discriminatoria nei confronti di una parte consistente delle categorie agricole rappresentata dalla Confcoltivatori e dalle organizzazioni sindacali CGIL-CISL-UIL, incompatibile con il ruolo praticamente pubblico di un organismo quale il Consorzio agrario che per le sue caratteristiche dovrebbe rivolgere la propria attività a tutti indistintamente gli operatori agricoli ed avere rapporti con tutte le organizzazioni sindacali professionali e cooperativistiche operanti in agricoltura.

L'interrogante chiede infine di sapere se e come il Ministro intenda intervenire nei confronti del predetto commissario governativo, per rimuovere l'attuale posizione del Consorzio agrario interprovinciale di Terni e Rieti nei confronti dell'intesa in questione. (4-06418)

DANESI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere - premesso:

che i lavori di potenziamento dell'aeroporto « Galilei » di Pisa, con gli stanziamenti della legge n. 825 del 1973, sono stati aggiudicati al Consorzio ICLAP, vincitore di un apposito appalto-concorso, sin dall'inizio del 1975;

che già nel 1974 l'Ufficio tecnico del consorzio per l'aerostazione di Pisa, in

collaborazione con i vari enti interessati e con la consulenza del professore Caroti della locale università, aveva elaborato uno schema di piano regolatore per detto aeroporto atto a renderlo scalo aereo della regione Toscana;

che l'8 ottobre 1976, nel corso di un convegno promosso dalla Camera di commercio locale, il sottosegretario ai trasporti, onorevole Degan, ha dichiarato essere l'aeroporto « Galilei » lo scalo regionale della Toscana;

che nel 1977, a distanza di quattro anni dall'entrata in vigore della legge n. 825, gli enti toscani hanno minacciato di chiamare legalmente in causa lo Stato per il mancato inizio dei lavori di ristrutturazione, invocando la decadenza della convenzione;

che Civilavia ha imposto al Consorzio ICLAP, nel luglio del 1978, un termine perentorio per la presentazione di un organico piano operativo per i lavori già stabiliti nello scalo di Pisa, finalizzato anche al recupero del tempo sinora perduto -

quali provvedimenti il Ministro intende adottare perché si ponga termine alle remore ed ai ritardi che hanno sino-  
ra intralciato la realizzazione di una ope-

ra di riconosciuta importanza regionale consentendo, così, l'ormai indifferibile potenziamento dello scalo aereo di Pisa.

(4-06419)

ORSINI BRUNO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere, di fronte al drammatico dilagare di massicci incendi che interessano l'entroterra ligure e, con particolare intensità, il savonese, sino a raggiungere la periferia dei centri urbani, quali misure di emergenza il Governo ha adottato o intenda rapidamente adottare per fronteggiare la grave situazione in atto.

Per sapere, inoltre, se e come - in tempi adeguati alla serietà dei problemi esistenti - si intendono:

1) adeguare le tabelle organiche dei Vigili del fuoco e ricoprire quelle già vigenti che presenterebbero consistenti vuoti;

2) potenziare i mezzi tecnici, i supporti amministrativi, le sedi di servizio del Corpo;

3) intensificare la prevenzione e la repressione degli incendi colposi e dolosi.

(4-06420)