

387.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 15 GENNAIO 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARTINI MARIA ELETTA

## INDICE

|   | PAG.  |  | PAG.                |
|---|-------|--|---------------------|
| <b>Missioni</b> . . . . .                     | 26215 | <b>Interrogazioni, interpellanze e mozione</b><br>(Annunzio):                                |                     |
| <b>Disegni di legge:</b>                      |       | PRESIDENTE . . . . .   | 26293, 26294        |
| (Annunzio) . . . . .                          | 26216 | COLOMBO VITTORINO, <i>Ministro dei tra-</i><br><i>sporti e ad interim della marina</i>       |                     |
| (Annunzio dell'assegnazione a Commis-         |       | <i>mercantile</i> . . . . .  | 26294               |
| sione in sede referente) . . . . .            | 26218 | GALLI MARIA LUISA . . . . .  | 26293               |
| (Presentazione) . . . . .                     | 26247 | PAZZAGLIA . . . . .  | 26293, 26294        |
| (Proposta di assegnazione a Commis-           |       | SERVELLO . . . . .   | 26294               |
| sione in sede legislativa) . . . . .          | 26217 |  |                     |
| (Trasmissione dal Senato) . . . . .           | 26215 | <b>Interrogazioni urgenti sulla sciagura ae-</b><br><b>rea di Punta Raisi (Svolgimento):</b> |                     |
| <b>Proposta di legge costituzionale (Tra-</b> |       | PRESIDENTE . . . . .   | 26247, 26268, 26274 |
| smismissione dal Senato) . . . . .            | 26292 | ACCAME . . . . .   | 26290               |
| <b>Proposte di legge:</b>                     |       | BAGHINO . . . . .  | 26285               |
| (Annunzio) . . . . .                          | 26215 | BASSI . . . . .  | 26279               |
| (Assegnazione a Commissione in sede           |       | CARENINI . . . . .   | 26282               |
| referente) . . . . .                          | 26216 | CERQUETTI . . . . .  | 26271               |
| (Proposta di assegnazione a Commis-           |       | COLOMBO VITTORINO, <i>Ministro dei tra-</i><br><i>sporti e ad interim della marina</i>       |                     |
| sione in sede legislativa) . . . . .          | 26217 | <i>mercantile</i> . . . . .  | 26252               |
| (Proposta di trasferimento dalla sede         |       | COSTAMAGNA . . . . .   | 26289               |
| referente alla sede legislativa) . . . . .    | 26217 | DE CATALDO . . . . .   | 26272               |
| (Trasmissione dal Senato) . . . . .           | 26215 | GORLA MASSIMO . . . . .  | 26287               |

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

|  | PAG.                                       |   | PAG.  |
|--|--|---|-------|
| LA TORRE . . . . .   | 26276                                      | <b>Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia</b> (Trasmissione di documento) . . . . .              | 26221 |
| LO PORTO . . . . .   | 26279                                      |   |       |
| MANNINO . . . . .  | 26269                                      | <b>Nomine ministeriali, ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978</b> (Comunicazione) . . . . .                         | 26219 |
| SALADINO . . . . .   | 26274                                      |   |       |
| VIZZINI . . . . .  | 26283                                      | <b>Nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per il 1979</b> (Annunzio) . . . . .                                  | 26216 |
| <b>Interpellanze (Svolgimento):</b>  |  | <b>Parlamento europeo</b> (Trasmissione di risoluzioni) . . . . .   | 26220 |
| PRESIDENTE . . . . .   | 26222, 26230, 26232<br>26235, 26238, 26242 | <b>Per i recenti episodi di violenza a Roma:</b>  |       |
| ALINOVÌ . . . . .  | 26228                                      | PRESIDENTE . . . . .  | 26221 |
| BIAMONTE . . . . .   | 26223                                      | COLOMBO VITTORINO, <i>Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile</i> . . . . .                                   | 26222 |
| CASALINO . . . . .   | 26231                                      | <b>Per lutti di deputati:</b>   |       |
| DI GIULIO . . . . .  | 26234                                      | PRESIDENTE . . . . .  | 26221 |
| LA LOGGIA . . . . .  | 26245                                      | <b>Presidente del Consiglio dei ministri</b> (Trasmissione di documenti) . . . . .  | 26220 |
| LETTIERI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .                        | 26224, 26240                               | <b>Richieste ministeriali di pareri parlamentari ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978</b> (Trasmissione) . . . . . | 26219 |
| MELLINI . . . . .  | 26238, 26241                               | <b>Risposte scritte ad interrogazioni</b> (Annunzio) . . . . .  | 26221 |
| PRODI, <i>Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato</i> . . . . .        | 26232                                      | <b>Sostituzione di un commissario</b> . . . . .   | 26218 |
| REBECCHINI, <i>Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali</i> . . . . .      | 26237, 26244                               | <b>Ordine del giorno della seduta di domani</b> . . . . .   | 26294 |
| SARRI TRABUJO MILENA . . . . .   | 26235, 26237                               | <b>Ritiro e trasformazione di documenti del sindacato ispettivo</b> . . . . .   | 26298 |
| SPATARO . . . . .  | 26242                                      |   |       |
| <b>Bilancio dello Stato in termini di cassa per l'anno 1979</b> (Trasmissione) . . . . . | 26216                                      |   |       |
| <b>Consigli regionali</b> (Trasmissione di documenti) . . . . .                          | 26220                                      |   |       |
| <b>Corte costituzionale</b> (Annunzio della trasmissione di atti) . . . . .              | 26221                                      |   |       |
| <b>Corte dei conti</b> (Trasmissione di documenti) . . . . .                             | 26219                                      |   |       |
| <b>Documenti ministeriali</b> (Trasmissione) . . . . .                                   | 26220                                      |   |       |
| <b>Gruppi parlamentari:</b>  |  |   |       |
| (Modifica nella costituzione) . . . . .  | 26218                                      |   |       |
| (Modifica nella composizione) . . . . .  | 26219                                      |   |       |

**La seduta comincia alle 17.**

TERRAROLI, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta dell'11 dicembre 1978.

(È approvato).

**Missioni.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa, Fioret, Foschi e Pisoni sono in missione per incarico del loro ufficio.

**Annunzio  
di proposte di legge.**

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

GATTO VINCENZO ed altri: « Revoca delle domande di collocamento a riposo ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1974, n. 261, convertito con legge 14 agosto 1974, n. 355 » (2629);

OTTAVIANO ed altri: « Istituzione della azienda per le ferrovie dello Stato e soppressione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato » (2632);

ACCAME ed altri: « Apertura settimanale delle caserme al pubblico » (2634);

ACCAME: « Interpretazione autentica degli articoli 8 e 12 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, recante norme per l'attuazione dell'articolo 16-*quater* della legge

18 marzo 1968, n. 249 e successive modificazioni nei confronti di ufficiali dell'esercito, della marina, dell'aeronautica e dei Corpi di polizia dello Stato » (2635);

VALENSISE ed altri: « Nuove norme per lo sviluppo della montagna » (2638);

GALLI MARIA LUISA ed altri: « Modifiche alla legge 23 dicembre 1978, n. 833, "Istituzione del Servizio sanitario nazionale", relativamente alla competenza dell'Istituto superiore di sanità nella tutela della popolazione dai pericoli delle radiazioni ionizzanti » (2639).

Avverto che quest'ultima proposta di legge è stata fatta propria dal gruppo parlamentare radicale ai sensi dell'articolo 76, terzo comma, del regolamento.

Queste proposte di legge saranno stampate e distribuite.

**Trasmissioni dal Senato.**

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

« Norme di adeguamento delle procedure di aggiudicazione delle pubbliche forniture alla direttiva della Comunità economica europea n. 77/62 del 21 dicembre 1976 (già approvato dalla VI Commissione permanente della Camera e modificato da quella VI Commissione permanente) (1843-B);

« Istituzione e composizione transitoria del Consiglio universitario nazionale, nonché nuove norme sui concorsi per posti di professore universitario di ruolo » (approvato da quel Consesso) (2630);

Senatori FINESSI, FABBRI e LUZZATO CARPI; ASSIRELLI ed altri: « Adeguatezza delle tasse sulle concessioni regionali » (*approvata, in un testo unificato, da quella VI Commissione permanente*) (2631).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Annunzio di disegni di legge.**

PRESIDENTE. Sono stati presentati alla Presidenza i seguenti disegni di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei ministri:*

« Finanziamento del 3° censimento generale dell'agricoltura, del 12° censimento generale della popolazione, del censimento generale delle abitazioni e del 6° censimento generale dell'industria, del commercio, dei servizi e dell'artigianato » (2637);

*dal Ministro degli affari esteri:*

« Ratifica ed esecuzione del protocollo di modifica della convenzione internazionale del 25 agosto 1924 per l'unificazione di alcune regole in materia di polizza di carico, aperto alla firma a Bruxelles il 23 febbraio 1968 » (2636);

*dal Ministro della sanità:*

« Diritto di stabilimento e libera prestazione dei servizi da parte degli infermieri professionali cittadini degli Stati membri della Comunità economica europea » (2633).

Saranno stampati e distribuiti.

#### **Annunzio di una nota di variazioni al bilancio di previsione dello Stato per il 1979.**

PRESIDENTE. Con lettera in data 13 gennaio 1979 il ministro del tesoro ha trasmesso alla Presidenza una seconda « Nota di variazioni al bilancio di previsione

dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432-ter).

Il documento sarà stampato e distribuito. Esso sarà altresì trasmesso, unitamente alla prima nota di variazioni (2432-bis) presentata il 13 dicembre 1978, e già stampata e distribuita, alla V Commissione (Bilancio) perché ne tenga conto durante la discussione in Assemblea degli articoli del disegno di legge: « Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 » (2432).

#### **Trasmissione del bilancio dello Stato in termini di cassa per l'anno 1979.**

PRESIDENTE. Il ministro del tesoro, di concerto con il ministro del bilancio e della programmazione economica, con lettera in data 30 dicembre 1978 ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 37, secondo comma, della legge 5 agosto 1978, n. 468, il bilancio dello Stato in termini di cassa per l'anno 1979 (doc. LIII, n. 1).

Il documento sarà stampato e distribuito.

#### **Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di legge sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

#### *XIII Commissione (Lavoro):*

GARGANI GIUSEPPE: « Modifiche alla legge 2 aprile 1968, n. 482, concernente la disciplina generale delle assunzioni presso le pubbliche amministrazioni e aziende private » (2587) (*con parere della I, della II e della XII Commissione*);

**XIV Commissione (Sanità):**

DEL PENNINO ed altri: « Modifica del primo comma dell'articolo 41 della legge 18 aprile 1975, n. 148, concernente i titoli di ammissione ai concorsi per l'assunzione di personale sanitario ospedaliero » (2565) (con parere della I Commissione).

**Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge:

*alla V Commissione (Bilancio):*

« Conferimenti ai fondi di dotazione dell'IRI e dell'ENI finalizzati all'aumento di capitale della SOGAM SpA » (2572) (con parere della XII Commissione);

*alla VIII Commissione (Istruzione):*

« Realizzazione della seconda università di Roma e istituzione delle università statali della Tuscia e di Cassino » (approvato dal Senato) (2552) (con parere della I, della V, della VI e della IX Commissione);

*alla X Commissione (Trasporti):*

« Proroga del contratto di assunzione del personale previsto dall'articolo 9 della legge 23 gennaio 1974, n. 15 » (approvato dal Senato) (2610) (con parere della I e della V Commissione);

*alla XI Commissione (Agricoltura):*

« Ulteriore proroga della potestà prevista, per gli assessori regionali dell'agricoltura, dagli articoli 11 e 12 della legge 8 luglio 1975, n. 306, in materia di contrattazione per la determinazione del prezzo del latte » (approvato dalla IX Commissione del Senato) (2614) (con parere della I e della XII Commissione);

*alla XII Commissione (Industria):*

« Applicazione del regolamento CEE 5 dicembre 1977, n. 2680, che modifica il regolamento CEE 5 aprile 1974, n. 834, relativo alle misure necessarie per evitare perturbazioni sul mercato dello zucchero provocate dall'aumento dei prezzi in tale settore per la campagna saccarifera 1974-1975 » (2512) (con parere della III, della IV, della V, della VI e della XI Commissione);

*alla XIII Commissione (Lavoro):*

Senatori CENGARLE ed altri: « Integrazioni e modifiche all'articolo 5 della legge 23 ottobre 1960, n. 1369, che disciplina l'impiego di mano d'opera negli appalti di opere e servizi » (approvato dalla XI Commissione del Senato) (2593) (con parere della I, della IV e della XII Commissione);

*alle Commissioni riunite XII (Industria) e XIV (Sanità):*

« Brevettabilità dei medicinali » (2531) (con parere della I, della IV e della VI Commissione).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

**Proposte di trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, per i quali le sottoindicate Commissioni permanenti, cui erano stati assegnati in sede referente, hanno chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

*XII Commissione (Industria):*

TESINI ARISTIDE ed altri: « Disciplina delle vendite straordinarie e di liquidazione » (1911);

*Commissioni riunite IX (Lavori pubblici e X (Trasporti):*

MAROCO ed altri: « Abrogazione del secondo comma dell'articolo 121 del testo unico delle norme concernenti la disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393 » (1413); MARZOTTO CAOTORTA ed altri: « Modifiche alla legge 5 maggio 1976, n. 313, recante nuove norme sugli autoveicoli industriali » (1565) *(la Commissione ha proceduto all'esame abbinato)*.

Le suddette proposte di trasferimento saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

**Annuncio dell'assegnazione di disegni di legge a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che i seguenti disegni di legge sono già stati deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

*III Commissione (Esteri):*

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 815, concernente "Finanziamento degli interventi per la cooperazione tecnica con i paesi in via di sviluppo per l'anno 1979" (2628) *(con parere della I e della V Commissione)*;

*VI Commissione (Finanze e tesoro):*

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 816, concernente proroga dei termini di scadenza di alcune agevolazioni fiscali in materia di imposta sul valore aggiunto, di imposte di registro e ipotecarie, nonché d'imposta locale sui redditi » (2627) *(con parere della I e della V Commissione)*;

*VII Commissione (Difesa):*

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 814, concernente proroga del termine previsto dagli articoli

15 e 17 della legge 10 dicembre 1973, n. 804, per il collocamento in aspettativa per riduzione di quadri degli ufficiali delle forze armate e dei Corpi di polizia » (2625) *(con parere della I, della II, della IV, della V e della VI Commissione)*;

*VIII Commissione (Istruzione):*

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 817, recante norme transitorie per il personale precario delle università » (2626) *(con parere della I e della V Commissione)*;

*IX Commissione (Lavori pubblici):*

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 813, contenente disposizioni in materia di tariffe autostradali e norme intese a soddisfare in via prioritaria i debiti indilazionabili degli enti autostradali a prevalente capitale pubblico e dei consorzi per autostrade siciliane » (2624) *(con parere della I, della V e della VI Commissione)*.

**Sostituzione di un commissario.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare per lo esercizio dei poteri di controllo sulla programmazione e sull'attuazione degli interventi ordinari e straordinari nel Mezzogiorno il deputato Leccisi in sostituzione del deputato Sinesio.

**Modifica nella costituzione di un gruppo parlamentare.**

PRESIDENTE. Il presidente del gruppo parlamentare democratico cristiano ha comunicato che il deputato Cirino Pomicino è entrato a far parte del comitato direttivo del gruppo stesso in sostituzione del deputato Zolla, chiamato a far parte del Governo.

### **Modifiche nella composizione di gruppi parlamentari.**

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Silverio Corvisieri, con lettera in data 3 gennaio 1979, ha dichiarato di essersi dimesso dal gruppo parlamentare del partito di unità proletaria per il comunismo-democrazia proletaria ed ha chiesto di essere iscritto al gruppo parlamentare misto.

### **Trasmissione di richieste ministeriali di pareri parlamentari, ai sensi dell'arti- colo 1 della legge n. 14 del 1978.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, a' termini dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'ingegnere Francesco Corbellini a presidente dell'ENEL, del professor Umberto Colombo a presidente del CNEN e del professor Antonio Longo a presidente dell'Istituto nazionale delle assicurazioni (INA).

Tale richiesta, a' termini del quarto comma dell'articolo 143 del regolamento, è deferita alla XII Commissione permanente (Industria).

Comunico altresì che il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato, a' termini dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina dell'avvocato Pietro Sette a presidente dell'IRI, del professore Giorgio Mazzanti a presidente dell'ENI e del professore Corrado Fiaccavento a presidente dell'EFIM.

Tale richiesta sarà deferita dal Presidente del Senato alla Commissione parlamentare per la ristrutturazione e riconversione industriale e per i programmi delle partecipazioni statali nella seduta di domani 16 gennaio, ai sensi dell'articolo 139-bis del regolamento del Senato.

### **Comunicazioni di nomine ministeriali, ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978.**

PRESIDENTE. Comunico che il ministro del tesoro, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha dato comunicazione della nomina del dottor Alfiero Ghelardini a componente il consiglio di amministrazione della Banca nazionale del lavoro.

Il ministro del tesoro, sempre a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha, altresì, dato comunicazione della nomina dell'ingegnere Ignazio Morganti a componente il comitato di gestione della Sezione speciale per l'assicurazione del credito all'esportazione (SACE).

Tali comunicazioni sono state trasmesse alla VI Commissione permanente (Finanze e tesoro).

### **Trasmissioni dalla Corte dei conti.**

PRESIDENTE. Comunico che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso i seguenti documenti:

con lettere in data 18 dicembre 1978:

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Associazione nazionale vittime civili di guerra per gli esercizi 1976 e 1977;

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Associazione nazionale combattenti e reduci, per gli esercizi 1976 e 1977;

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Associazione nazionale famiglie caduti e dispersi in guerra, per gli esercizi 1976 e 1977 (doc. XV, n. 35/1976-1977);

con lettera in data 5 gennaio 1979:

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'EFIM - Ente partecipazioni e finanziamento indu-

stria manifatturiera, per l'esercizio 1976 (doc. XV, n. 11-1976);

con lettera in data 8 gennaio 1979:

la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale di ottica, per gli esercizi dal 1973 al 1977 (doc. XV, n. 110-1973-1974-1975-1976-1977).

I documenti saranno stampati e distribuiti.

#### **Trasmissioni**

##### **dal Presidente del Consiglio dei ministri.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri, nella sua qualità di Presidente del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 2, ultimo comma, della legge 12 agosto 1977, n. 675, copia delle deliberazioni adottate dal Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale (CIPI) nelle sedute del 21 settembre e 12 dicembre 1978, riguardanti l'accertamento dello stato di crisi o ristrutturazione aziendale per un gruppo di società.

Questi documenti saranno trasmessi alla Commissione parlamentare competente.

Comunico altresì che il Presidente del Consiglio dei ministri con lettera in data 27 dicembre 1978 ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, primo comma, della legge 24 ottobre 1977, n. 801, la seconda relazione semestrale sulla politica informativa e della sicurezza e sui risultati ottenuti (doc. LI, n. 2).

Il documento sarà stampato e distribuito.

#### **Trasmissione di documenti ministeriali.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il ministro della pubblica istruzione con lettera in data 27 dicembre 1978 ha trasmesso,

ai sensi dell'articolo 30, penultimo comma, della legge 20 marzo 1975, n. 70, le relazioni sull'attività svolta dall'Ente nazionale di assistenza magistrale nel 1977 e sul bilancio di previsione per l'anno 1978, corredate dal bilancio di previsione per il 1978, dal conto consuntivo relativo all'anno 1977 e dalla pianta organica al 31 dicembre 1977.

Questi documenti saranno trasmessi alla Commissione parlamentare competente.

Inoltre, il ministro della difesa, nel mese di dicembre, ha comunicato, ai sensi dell'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, l'autorizzazione concessa a dipendente di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Questa comunicazione è depositata negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

#### **Trasmissione di documenti da consigli regionali.**

**PRESIDENTE.** Nel mese di dicembre sono stati trasmessi ordini del giorno e risoluzioni dai consigli regionali d'Abruzzo, Basilicata, Emilia-Romagna e Umbria.

Tali documenti sono stati trasmessi alle Commissioni competenti per materia e sono a disposizione dei deputati presso il Servizio per i rapporti con le regioni e per l'attività delle Commissioni bicamerali.

#### **Trasmissione di risoluzioni dal Parlamento europeo.**

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Parlamento europeo ha trasmesso il testo di due risoluzioni:

« recante il parere sulla proposta della Commissione delle Comunità europee al Consiglio concernente un regolamento che istituisce un sistema monetario europeo » (doc. XII, n. 49),

« recante il parere sulla proposta della Commissione delle Comunità europee al Consiglio relativa a una decisione che

approva la relazione annuale sulla situazione economica della Comunità e fissa gli orientamenti di politica economica per il 1979 » (doc. XII, n. 50),

approvate da quel consesso nella seduta del 17 novembre 1978.

Questi documenti saranno stampati, distribuiti e, a norma dell'articolo 125 del regolamento, deferiti rispettivamente alla VI e V Commissione.

#### **Annunzio della trasmissione di atti alla Corte costituzionale.**

PRESIDENTE. Nel mese di dicembre sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Questi documenti sono depositati negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

#### **Trasmissione dall'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia.**

PRESIDENTE. Comunico che il presidente dell'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 aprile 1976, n. 186, la relazione sull'attività svolta dall'Istituto stesso nel 1978 e sui programmi adottati per l'anno 1979.

Questo documento sarà trasmesso alla Commissione parlamentare competente.

#### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

#### **Per lutti di deputati.**

PRESIDENTE. Informo la Camera che i deputati Evangelisti e Marocco sono stati colpiti da gravi lutti: rispettivamente la perdita del padre e della madre.

Ai colleghi così duramente provati negli affetti familiari ho già fatto pervenire le espressioni del più vivo cordoglio che ora rinnovo anche a nome dell'Assemblea.

#### **Per i recenti episodi di violenza a Roma.**

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi, e con lui i deputati e i membri del Governo*). Onorevoli colleghi, ancora una volta riapriamo i nostri lavori turbati dalle manifestazioni di violenza che hanno colpito la vita della città di Roma.

Un violento attacco ad una emittente radiofonica privata, rivendicato dai « nuclei armati rivoluzionari », ha provocato le prime vittime: cinque donne impegnate a dibattere i problemi della propria condizione sociale sono state gravemente ferite e solo per un caso l'attentato non ha causato una vera e propria strage.

Questo episodio è stato l'inizio di gravissimi atti di violenza che per due giorni hanno sconvolto e turbato profondamente la vita della città e nel corso dei quali sono stati uccisi due giovani, Alberto Giacchino e Stefano Cecchetti.

E così, in un frequente succedersi di assurdi atti di violenza, la capitale è divenuta teatro di vicende sanguinose, che ne hanno sconvolto la vita e hanno riproposto ancora una volta in modo drammatico il problema della trasformazione della lotta politica in atti di terrorismo e in perdite irreparabili di giovani esistenze.

La Camera non può riprendere i propri lavori senza esprimere innanzitutto il più profondo cordoglio ai familiari delle vittime e la sua solidarietà a tutti coloro che sono stati oggetto degli atti di violenza e senza rinnovare, con una solennità che non è certo diminuita dal ripetersi

di tragici episodi, la sua totale condanna per ogni atto di violenza.

Rinnoviamo l'auspicio che il Governo e lo Stato, in tutte le rispettive articolazioni, sappiano garantire le misure necessarie a ripristinare l'ordine democratico contro tutti i nemici della libertà e tutti i gruppi che vogliono trasformare la lotta politica in scontri di bande armate, ma crediamo che soprattutto nella volontà delle forze politiche, che in questo Parlamento trovano l'espressione più alta del loro civile dibattito, risieda la reale capacità di garantire a tutti i cittadini la serenità necessaria.

Per questi motivi la Presidenza della Camera ritiene di poter esprimere, a nome dell'intera Assemblea, sentimenti di condanna, esigenze di serenità e di libertà democratica (*Segni di generale consenso*).

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. A nome del Governo mi associo alle espressioni di cordoglio alle famiglie delle vittime e assicuro il massimo impegno sul piano della prevenzione e della repressione, a tutela della vera libertà e della democrazia nel nostro paese.

#### Svolgimento di interpellanze.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanze.

La prima è quella degli onorevoli Ali-novi, Biamonte, Amarante e Forte, al Governo, « per conoscere — premesso che nell'agro nocerino-sarnese si accentuano forme di delinquenza organizzata tanto gravi da avere indotto negli anni '70 il questore di Salerno a chiedere l'estensione della normativa contro la mafia ad alcune aree della provincia di Salerno, in particolare alle zone sopra indicate; con-

siderato che in questi ultimi tempi, anche a causa della forte degradazione socio-economico della zona, la spirale della violenza ha raggiunto punte così acute da mettere in serio pericolo la stessa convivenza civile e l'agibilità politica e sindacale nella zona; valutati i seguenti fenomeni tutti estremamente preoccupanti: a) le intimidazioni di chiaro stampo camorrista e mafioso che sono divenute una pratica costante, in particolare, nei cantieri edili, nei mercati, ed in molte fabbriche dell'agro, e sono state indirizzate verso gli stessi sindacalisti oggetto di minacce fisiche rivolte anche contro i loro familiari; b) i molteplici taglieggiamenti nei confronti dei commercianti con continui attentati ai pubblici esercizi; c) la presenza e l'iniziativa delle forze dell'ordine che sono del tutto inadeguate di fronte alla gravità del fenomeno, sia per la carenza di strutture preposte alla tutela della civile convivenza, sia anche per una manifestata incapacità di direzione da parte del questore di Salerno; d) i molteplici delitti, contro beni e cose e contro la vita umana, che sono a tutto oggi completamente impuniti così da determinare un pericoloso atteggiamento di sfiducia da parte della popolazione nei confronti delle autorità responsabili dell'ordine pubblico democratico, della magistratura e più in generale delle Istituzioni repubblicane —: 1) quale sia lo stato attuale delle indagini relativamente al feroce assassinio di Antonio Esposito Ferraioli avvenuto nello scorso agosto in pieno centro di Pagani ed al successivo omicidio, altrettanto efferato, dell'avvocato Michele Buongiorno. Gli interpellanti fanno presente che, se non si impedirà che simili crimini restino impuniti, si darà maggiore forza al sistema di potere camorrista e mafioso, e si accrediterà la violenza criminale quale pratica di vita quotidiana e quale strumento di soluzione individuale alle tante contraddizioni economiche e sociali presenti nella zona, le quali invece possono essere affrontate e superate soltanto da un corretto funzionamento delle istituzioni repubblicane, da una solida collaborazione popolare, da un

clima di civile convivenza in cui forte sia la volontà di partecipazione e di lotta democratica; 2) quali iniziative il Governo intenda prendere per potenziare adeguatamente gli organismi preposti alla prevenzione ed alla repressione della criminalità nell'agro nocerino-sarnese e per debellare con fermezza le organizzazioni mafiose e camorriste ancora forti nella zona » (2-00460).

L'onorevole Biamonte, cofirmatario di questa interpellanza, ha facoltà di svolgerla.

BIAMONTE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la nostra interpellanza trae la sua motivazione dal crescente allarme sociale determinato nell'agro nocerino-sarnese da gravi e reiterate manifestazioni di criminalità organizzata che fanno della zona, sulla base dei rilevamenti statistici giudiziari, ancora per altro in corso di elaborazione, una delle aree criminogene più rilevanti del territorio nazionale. È noto che la frequenza dei delitti è tale che, in rapporto alla popolazione, presenta percentuali superiori a quelle dovute, ad esempio, allo spietato imperversare della mafia in Sicilia o nelle altre parti d'Italia nelle quali, per un imprevedente se non doloso giuoco di localizzazione dei soggiornanti obbligati, essa è riuscita ad allungare i suoi tenebrosi tentacoli. Basti pensare che nel volgere di qualche giorno, durante il mese di dicembre dell'anno 1977, mentre a Pagani (modesto centro con un importante mercato ortofrutticolo) si verificavano due gravi omicidi, quelli di Luigi Del Forno e Gerardo Amato, a Sarno, cioè ad una decina di chilometri di distanza, veniva organizzata ed eseguita una clamorosa evasione di detenuti dal locale carcere mandamentale. La frequenza di tali fatti criminosi è stata tuttavia costante fino al dicembre scorso ed anche successivamente, ed ha investito le atterrite popolazioni, ed in particolare il mondo operaio di Scafati, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Pagani (da considerarsi l'epicentro del fenomeno) e Sarno, cioè i maggiori centri dell'agro, nonché comunità mino-

ri come San Marzano, San Valentino, Sant'Egidio e così via. A Nocera Superiore la catena dei delitti di sangue ha avuto un emblematico anello, che non è certamente l'ultimo, nell'assassinio del giovane Walter Torino, consumato il 16 dicembre 1978, che ha fatto seguito a quelli di Antonio Esposito Ferraioli, un sindacalista, un comunista, freddato in pieno centro cittadino unicamente perché cercava di opporsi con tutti i suoi mezzi ai metodi mafiosi che si volevano instaurare nuovamente nell'azienda in cui il Ferraioli stesso aveva la responsabilità della mensa - e dell'avvocato Michele Buongiorno, esponente della democrazia cristiana, membro del consiglio dei trasporti salernitani pubblicizzati: delitti di cui abbiamo parlato nella nostra interpellanza.

È da osservare tuttavia che la gamma della criminalità non si esaurisce in fatti di estorsione e di attentato alla vita delle persone, ma concerne tutti i settori dell'antigiuridicità, dalla vendita degli infanti alle truffe a danno degli enti previdenziali e di finanziamento pubblico, dalle frodi alimentari agli abusi edilizi, dal progressivo inquinamento delle acque del Sarno e della Cavaiola allo sperpero del pubblico denaro, dallo sfruttamento della prostituzione a tutti gli altri reati sessuali, senza escludere gli illeciti amministrativi.

Si tratta di un triste primato che non è tanto collegato allo sviluppo industriale, caotico ed incerto, della zona, quanto a taluni modelli di comportamento ravvivati dall'inerzia delle istituzioni e da un substrato culturale pseudopolitico delle componenti sociali che hanno saputo trarre meccanismi di vitalità e di incontrastato imperio dallo sfruttamento e dalla intimidazione dei diseredati e del cospicuo sottoproletariato. Tale caratterizzazione, dovuta anche ad una precisa situazione storica e sociale, riproduce importanti analogie con il fenomeno mafioso, ormai cancerizzato dalla Sicilia nei tessuti dell'intero paese, ma serba una propria fisionomia e, sotto taluni aspetti, lo supera in gravità ed ampiezza, soprattutto perché, pur se rappresenta la proiezione di un particolare gruppo di potere il cui

esercizio sfocia in un tipo di clientelismo che contagia in un processo osmotico ogni settore sociale, essa costituisce un alveo di marciume etico in piena espansione.

Il fatto più grave, inoltre, è che alla egemonia politica od economica di taluni notabili si affianchino quasi armonicamente egemonie sussidiarie di tanti gruppi minori, capeggiati da veri e propri *bosses* al servizio dei primi; ed è ancora più grave che tale forma di organizzazione feudale del crimine — occulto o palese che sia — si rinsaldi grazie allo scarso impegno finora posto dagli organi istituzionali nell'affrontare in maniera decisiva le strutture fondamentali di tale sistema criminoso, limitandosi ad interventi, spesso inefficaci, solo alla esplosione clamorosa di episodi sanguinosi, senza mai approfondire indagini sulla loro impostazione eziologica.

Vero è che nel 1970 l'allora questore di Salerno chiese, ed in parte ottenne, dal tribunale di Salerno l'estensione della normativa antimafia (legge n. 575 del 31 maggio 1965), ma essa venne applicata solo ai cosiddetti manovali del crimine, mentre cospicui *bosses* ne restarono immuni. Non per caso, in un gravissimo processo per strage (imputato Salvatore Serra, detto « Cartuccia » ed altri) svoltosi nel 1974 dinnanzi alla corte di assise di Salerno, venne implicato un assessore democristiano di Pagani (Pasquale Stoia) che venne tuttavia prosciolto, anche se la Corte di cassazione è stata costretta recentemente ad annullare la sentenza.

Ciò nonostante, è da osservare che altre iniziative del genere non sono state più intraprese, mentre la criminalità organizzata è diventata maggiormente aggressiva e dominante. La questura di Salerno ha ritenuto di rassicurare la pubblica opinione scossa con sofisticate conferenze stampa, anziché lavorare sodo nell'analisi di alcuni comportamenti individuali, specie per quanto riguarda redditi non giustificati di molte persone notoriamente dedite ad attività delittuose, certamente collegate a cosche mafiose. È noto, per altro, che i delitti di sangue possono rappresentare solo inevitabili eruzioni di

gore mafiose, mentre normalmente il loro magma è dato da illeciti patrimoniali che spesso sfuggono dal tipo di delinquenza registrata, rimanendo nella parte occulta dell'*iceberg* delinquenziale.

D'altronde, la stessa magistratura salernitana non si è curata granché di promuovere d'ufficio iniziative di bonifica sociale dell'agro nocerino-sarnese, nel quale la omertà, dipendente dalla paura e dal terrore, oltreché da certi schemi subculturali ancestrali, è ormai divenuta impenetrabile: donde la necessità di più accentuati interventi, rigorosi ed obiettivi, tali da ripristinare credito e fiducia nelle istituzioni repubblicane, suscitando così momenti di partecipazione democratica nella lotta contro qualsiasi forma di criminalità, anche di carattere clientelare.

Il problema è tale che non può lasciare insensibile il Governo, almeno per quanto concerne le misure di polizia preventiva, da attuarsi non solo con una frequente applicazione della legge n. 575 del 1965, la cui operatività nell'agro nocerino-sarnese deve considerarsi fuori discussione, ma soprattutto evitando discriminazioni di qualsiasi natura e tenendo presente che spesso notabili al di sopra di ogni sospetto sono gli individui maggiormente indiziati di appartenere ad associazioni mafiose. La mafia non è soltanto quella siciliana, giacché i gruppi di potere mafioso si estendono in tutta la penisola, mentre sono ormai ben caratterizzati e vitali nell'agro nocerino e sarnese, giacché la loro forma parassitaria organica infrastrutturale di sviluppo e di ricambio extra-giuridico ed extralegale attinge in quella zona modelli di comportamento dirigenziale della società. Si tratta di aspetti che sono stati avvertiti dalla locale magistratura, ma che la polizia ha ommesso di evidenziare nell'ultimo periodo caldo della delinquenza nocerino-sarnese.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

LETTIERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. La situazione dell'ordine e della

sicurezza pubblica nell'agro nocerino-sarnese segnalata dall'interpellanza degli onorevoli Alinovi ed altri impone una attenta ed obiettiva valutazione di quanto è stato fatto con l'adozione di tutte le misure possibili e con l'impegno fermo e perseverante delle forze di polizia ivi operanti per prevenire e reprimere l'attività criminosa.

Innanzitutto ritengo che in tale analisi non si possa prescindere dal considerare le particolari condizioni sociali ed economiche della zona, richiamate dagli stessi onorevoli interpellanti, in cui le forze di polizia svolgono la loro azione.

È noto infatti che Pagani e le zone viciniori sono state da sempre centri di una certa organizzazione della malavita per i persistenti elevati indici di disoccupazione e di sottoccupazione, con una percentuale molto forte fino a qualche tempo fa di elusione persino della scuola dell'obbligo e con una diffusa carenza di valide strutture, idonee a recuperare e reinserire i minori disadattati e i soggetti proclivi a delinquere. L'attuale crisi che il paese sta attraversando è particolarmente sentita nell'agro sarnese e nocerino, ove per la debolezza delle strutture industriali, per la disoccupazione giovanile e per l'esuberante densità della popolazione si sono ulteriormente aggravate le locali condizioni sociali e sono insorti nuovi fattori criminogeni. Avrò modo, nel corso di questa analisi, di fermarmi più diffusamente su questi particolari aspetti del problema che io ritengo siano importanti e per molti versi essenziali in ordine alle osservazioni e alle indicazioni che sono state fornite nell'interpellanza stessa dagli onorevoli colleghi.

In tale contesto hanno agito ed agiscono le forze dell'ordine, scontrandosi con antiche diffidenze o ostacoli di varia natura, ma sempre operando con decisione e fermezza per imporre il rispetto dei principi fondamentali che sono alla base di ogni civile convivenza.

BIAMONTE. C'è un giornale che si stampa a Sarno, e basta leggere l'edizione di stamane per vedere come agiscono le forze dell'ordine. È *Il Mattino*, che certa-

mente non è un giornale di parte nostra, e riporta il titolo: « Sarno come Chicago ».

LETTIERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Se l'onorevole Presidente me lo consente, voglio cogliere questa occasione per ricordare all'onorevole Biamonte — che, essendo salernitano come me, conosce quanto me i problemi della nostra provincia — che si è verificato a Sarno uno dei fatti più emblematici e significativi in ordine ai problemi posti dall'onorevole Biamonte. Vi è stata una manifestazione popolare intensissima, intensissima perché vi hanno preso parte larghissimi settori della popolazione di Sarno, per impedire che un funzionario di polizia di quel paese fosse trasferito a Nocera. A Sarno, cioè, abbiamo avuto una dimostrazione della popolazione spontanea, non sollecitata, di attaccamento e di riconoscimento — e questo è ancora più importante — del valore dell'operato delle forze di polizia. Credo che questo sia risolutivo di ogni osservazione e di ogni valutazione diversa da quello che i fatti hanno in questi giorni dimostrato.

Premesso quanto sopra, informo che l'attuale questore di Salerno fin dal novembre 1976, ossia subito dopo l'assunzione della direzione di quella questura, avendo avvertito la necessità di rendere più vigorosa l'azione di repressione della criminalità nell'intera provincia, provvedeva ad una ristrutturazione dei servizi operativi incisiva ed ampia, che credo abbia dato concreti risultati. Riducendo quanto più possibile il personale addetto ai compiti burocratici e di caserma, il questore poteva provvedere ad istituire un più efficiente servizio di perlustrazione e vigilanza il cui personale, destinato a questa vigilanza con un aumento notevole anche di mezzi, veniva elevato da 9 a 69 unità; venivano potenziati la squadra mobile e l'ufficio politico, nonché i commissariati sezionali di Salerno, Carmine, Torione, Battipaglia, Sarno, Cava dei Tirreni e Nocera Inferiore.

Per quanto riguarda più specificatamente la zona di Nocera inferiore, ove maggiormente si avvertiva l'esigenza di un

più vasto ed incisivo piano di repressione e prevenzione della criminalità, veniva istituita presso quel commissariato una speciale squadra investigativa con il compito specifico di operare ininterrottamente nel territorio del comune di Pagani. Si disponeva che venissero dislocate da Salerno, presso lo stesso commissariato di Nocera, un numero notevole di « volantini » in aggiunta a quelle già operanti nella zona. Nel contempo si intensificava il servizio di prevenzione nel settore criminale minorile, con l'invio nel comune di Pagani di personale della polizia femminile della questura, per i servizi di specifica competenza, con il particolare incarico di prendere contatti con le famiglie dei minori già incorsi in reati e di quelli comunque disadattati per ogni possibile azione di recupero e per il loro utile inserimento sociale. A mezzo della stessa polizia femminile si prendevano contatti anche con i capi degli istituti scolastici e con gli insegnanti per acquisire elementi utili in relazione alla diffusione della droga tra gli studenti; veniva disposto ed attuato un approfondito controllo della condotta e della posizione economica di tutti i pregiudicati e degli altri soggetti proclivi a delinquere della zona. Nei loro confronti venivano adottate tutte le misure di prevenzione previste dalla legge 27 dicembre 1956, numero 1423. In particolare a seguito di tali controlli, sono state inoltrate al competente tribunale 80 proposte per l'applicazione della sorveglianza speciale di pubblica sicurezza ai sensi degli articoli 3 e seguenti della citata legge, delle quali 64 sono state accolte, 13 sono tuttora in esame e 3 soltanto sono state respinte dall'autorità giudiziaria. Risultano inoltre diffidate, ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 1423 del 1956, 270 persone dimoranti a Pagani e nelle zone viciniori.

In data 27 gennaio 1977, come ha ricordato l'onorevole Biamonte, presso il municipio di Pagani vi è stata una riunione cui hanno partecipato gli amministratori comunali, gli operatori economici, i rappresentanti della stampa e il questore di Salerno per esaminare la situazione della sicurezza pubblica nel comune. In

tale occasione i giudizi, che da questo ampio arco di rappresentanza della pubblica opinione sono stati manifestati, hanno riguardato una valutazione positiva degli sforzi che sono stati compiuti nel predetto comune. In quella occasione è stato chiaramente richiesto — e mi pare sia una procedura che debba essere rispettata e positivamente considerata — la estensione della legge antimafia, che già è stata applicata in passato in questa zona, attraverso un dialogo, uno scambio di opinioni e di valutazioni da parte delle rappresentanze amministrative, sociali ed economiche della zona.

Il giudizio che è stato manifestato dai presenti, che sono i rappresentanti degli interessi più vasti e più differenziati del comune, è stato negativo. È mio giudizio però che il problema sia tuttora insoluto e che meriti una più attenta considerazione e un più serio approfondimento poiché non c'è dubbio che al permanere delle tensioni che oggettivamente sono presenti nell'agro sarnese e nocerino questa soluzione, dopo aver sentito le rappresentanze politiche, sociali e amministrative, può rappresentare una linea di movimento su cui portare una impegnata e costruttiva riflessione.

A titolo esemplificativo, vorrei ora riferirmi ad alcune operazioni positive di notevole rilievo, svolte dalla polizia nella zona di Pagani e Nocera Inferiore negli ultimi mesi. È stato identificato ed arrestato Filippo Pergolesi da Pagani, quale responsabile dell'omicidio di Luigi Del Forno, avvenuto il 2 dicembre 1977. Sono stati identificati e denunciati all'autorità giudiziaria Laura Desiderio, Salvatore Pandolfi, Consiglia Bove e Gaetano Cacace per partecipazione a rissa aggravata con ferimenti, verificatasi a Pagani il 9 dicembre 1977; è stato identificato ed arrestato, in data 3 febbraio 1978, Luigi Di Martino per sequestro di persona, lesioni personali ed induzione alla prostituzione; è stato identificato ed arrestato Gaetano De Prisco per estorsione ai danni di Vincenzo Russo da Pagani, avvenuta il 21 febbraio 1978. Sono state arrestate cinque persone per tentato omicidio, commesso il 5 mar-

zo 1978, nei confronti di Salvatore Avino da Pagani. È stato identificato ed arrestato il pregiudicato Luigi Cuomo da Pagani per rapina aggravata, commessa in data 10 maggio 1978 ai danni di Antonio Ruggiero da Nocera Inferiore. Sono stati identificati gli autori, di cui uno tratto in arresto, della rapina aggravata compiuta il 19 ottobre 1978 ai danni del gioielliere Ludovico Ghizzoni da Nocera.

Tutti i procedimenti relativi alle persone arrestate o denunciate per i fatti citati sono in fase di istruzione formale.

La questura di Salerno, il 28 settembre dello scorso anno, in considerazione dell'improvvisa recrudescenza di delitti contro la persona e il patrimonio registratasi nel comune di Pagani, disponeva nuove misure, oltre quelle già in atto, per combattere validamente la nuova ondata di criminalità. Tra l'altro veniva istituito in quel comune un distaccamento fisso di polizia, superando notevoli difficoltà per il reperimento dei necessari locali, che venivano concessi gratuitamente, sia pure in via provvisoria, dall'amministrazione comunale. Presso detto distaccamento veniva inoltre costituita, con personale trasferito da Salerno, una sezione distaccata della squadra mobile, composta da un sottufficiale e nove guardie di pubblica sicurezza.

All'opera svolta dal personale di pubblica sicurezza in quella zona si aggiunge quella non meno meritoria ed impegnata dell'Arma dei carabinieri, che pure di recente ha adeguatamente potenziato, in uomini e mezzi, le stazioni ivi dislocate ed i reparti speciali della compagnia di Nocera Inferiore.

La stessa arma ha disposto, nel contempo, che all'attività preventiva e alle indagini di rilievo concorrano anche elementi dei reparti di Salerno.

Per quanto attiene alle indagini relative all'assassinio di Antonio Ferraioli Espósito e Michele Buongiorno, cui fanno specifico riferimento gli onorevoli interpellanti, informo che la squadra mobile di Salerno, operando in concorso con la citata sezione distaccata di Pagani ed il commissariato di Nocera, in data 10 novembre scorso ha trasmesso all'autorità giudiziar-

ria, per i conseguenti provvedimenti di competenza, un dettagliato rapporto nel quale vengono indicati i moventi e denunciati i presunti mandanti ed esecutori dei due delitti. Il relativo procedimento penale è in fase di istruzione formale.

Alla stregua di quanto ho riferito, ritengo di poter affermare che il vasto piano anticrimine predisposto dalla questura di Salerno ed attuato con ammirevole abnegazione da tutte le forze di polizia, pur non avendo ancora potuto conseguire il prefisso obiettivo della totale eliminazione della criminalità organizzata e diffusa nell'intera zona, ha tuttavia consentito di raggiungere concreti e positivi risultati nel territorio sarnese; e in quello nocerino è valso certamente a contenere i tentativi di generalizzata accentuazione dei fenomeni delittuosi.

Tali risultati hanno ottenuto l'apprezzamento e il riconoscimento anche della amministrazione comunale di Pagani, che ha recentemente espresso la soddisfazione dell'intera cittadinanza, constatando il notevole calo dell'attività criminosa ed il conseguente miglioramento delle condizioni dell'ordine e della sicurezza pubblica nell'agro nocerino-paganese, ove per altro non risulta siano mai state messe in pericolo o compromesse la convivenza civile e le attività politiche e sindacali.

L'impegno preso e i risultati raggiunti non sono certamente risolutivi del fenomeno, diffuso e grave, della delinquenza comune nell'agro sarnese-nocerino, anche per la tenace persistenza di interrelazioni tra omertà ed illegittime e fuorvianti protezioni di interessi equivoci, nonché a causa del clima di paura e di intimidazione cui si accompagna una fatalistica e preoccupata disponibilità ad accettare l'imperio del sopruso e della sopraffazione. Voglio però riferire alcuni dati che credo siano illuminanti del quadro della situazione esistente nell'agro sarnese-nocerino.

Su un territorio di 163,830 chilometri quadrati abbiamo un numero di abitanti di 217.689 unità, con un rapporto di 1.356 abitanti per chilometro quadrato. Di qui, a mio giudizio, discende la difficile situazione dell'agro sarnese-nocerino, situazione

che nasce dalla illustrata particolarità sociale e demografica della zona e che finisce per dare al problema obiettiva gravità di prospettive e di contenuti, i quali non possono trovare soluzione soltanto in misure di ordine pubblico e, quindi, nel comportamento delle forze di polizia. Queste adempiono pienamente ed in condizioni difficili al proprio dovere, ma sarebbe erroneo e non costruttivo alimentare convincimenti sulla possibilità di una integrale soluzione delle difficoltà, senza un contestuale impegno ad attuare altri e più incisivi interventi diretti, da una parte, a superare le remore ritardatrici di importanti realizzazioni per l'economia dell'agro e, dall'altra, a non aggravare i già insufficienti livelli occupazionali con ulteriori contrazioni. Oltre a ciò occorre naturalmente muoversi — con il concorso e l'impegno di tutte le forze politiche e sociali — nel senso della realizzazione delle attività tradizionali e per la ricerca di nuove fonti di investimento e di occupazione, urgenti soprattutto a motivo delle legittime pressioni e aspettative delle nuove leve di lavoro.

Accanto all'esigenza di una visione organica delle necessità della zona, vi sono certamente doveri immediati di competenza delle forze di polizia, particolarmente per talune emergenze criminose esistenti, che non possono obiettivamente essere minimizzate nella loro pericolosità ed estensione. Il Governo assume, perciò, lo impegno doveroso di sviluppare ogni sforzo e di coordinare le necessarie e concrete iniziative a tutti i livelli al fine di rimuovere le presenti difficoltà ed assicurare alla giustizia i responsabili, diretti ed indiretti, delle turbative della sicurezza pubblica nella zona. A tal fine è stato inviato a Salerno nel mese di settembre un alto funzionario della direzione generale di pubblica sicurezza per la approfondita disamina della situazione dell'ordine e della sicurezza pubblica nell'agro nocerino-sarnese. Alle motivate e dettagliate proposte presentate il Governo intende dare graduale e concreta attuazione.

Le linee di impegno esposte vogliono essere una risposta concreta a tutela del-

la tranquillità dei cittadini, di tutti i cittadini dell'agro sarnese-nocerino, per tanti aspetti e nella grandissima maggioranza pienamente meritevoli di fiducia, di rispetto e, quindi, di doverosa ed impegnata solidarietà.

Questo dovere investe certo il Governo per le attribuzioni che gli sono affidate, anche nel perseguire con estrema fermezza e responsabilità connivenze e coperture, da qualunque parte dovessero provenire e ove sussistano, ma riguarda ed impegna in prima linea le forze politiche e sociali, le quali tutte, di fronte a problemi di siffatta importanza, hanno diritti e doveri paritari, poiché la risoluzione dei problemi connessi all'ordine e alla sicurezza pubblica riguarda tutti i cittadini, senza alcuna distinzione e solo dalle comuni assunzioni di responsabilità le difficoltà dell'oggi possono avere una civile e costruttiva risposta.

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

**ALINOVI.** L'unica parte della lunga esposizione dell'onorevole sottosegretario su cui posso dichiararmi d'accordo è quella nella quale egli ha annunciato la necessità di una più attenta e seria considerazione della situazione che è stata esposta nella nostra interpellanza e che ha suscitato un grave allarme nella popolazione salernitana e campana. Per il resto, debbo dichiararmi del tutto insoddisfatto per le dichiarazioni rese dall'onorevole sottosegretario.

Dichiarazioni che ripetono un'analisi piuttosto superficiale, che evidentemente deriva dagli uffici della pubblica sicurezza della zona e della provincia di Salerno. Una prosa piuttosto sciatta e burocratica, che non so se nasconda — diciamo — più la pavidità di certi funzionari e l'acquiescenza o l'incapacità di questi stessi funzionari in relazione a questa situazione estremamente grave della zona dell'agro nocerino-sarnese.

Ritengo che in modo particolare a lei onorevole sottosegretario, che è parlamentare di quella zona, non possa sfuggire un fatto, che in questa Camera va rilevato.

Nell'agro nocerino-sarnese ci troviamo di fronte ad una situazione in cui non si sa bene se vi sia la sovranità della legge della Repubblica italiana o quella della camorra e delle mafie della zona. Io stesso mi sono recato recentemente in questa zona per una manifestazione popolare dedicata al problema dell'ordine pubblico, che allarma il movimento dei lavoratori e le masse popolari, ed ho potuto constatare come la situazione abbia raggiunto ormai livelli di intollerabilità. Taglieggiamento di commercianti — di questo, onorevole sottosegretario, non vi è traccia nella sua risposta —, taglieggiamento di imprese di costruzione, imposizioni in materia di collocamento, eccetera.

Si assiste a fatti incredibili: un condannato — mi si dice dalla corte di assise — per reati e delitti gravissimi, che circola liberamente ed anzi organizza una specie di fortilizio e recluta dei « picciotti », dei banditi al suo servizio, minaccia e ogni tanto compare persino per la strada per crearsi un alone di popolarità.

Tutti questi fatti non sono stati ricordati dall'onorevole sottosegretario, né è stata data loro una spiegazione: che pure deve essere data. Si dovrà pure condurre un'analisi seria ed attenta di questi fenomeni! Tutto questo non è accaduto per caso o per una continua rigenerazione del vecchio fenomeno della malavita di questa zona. Certamente, lo sfondo storico è questo: una malavita che da molto tempo si è accentrata — e non per caso — in questa zona. Tutto quanto è accaduto in questo periodo dimostra che la recrudescenza pone problemi nuovi, di fronte ai quali le misure annunciate sono del tutto inadeguate. Tutto è potuto accadere perché registriamo una scarsa combattività da parte dello Stato nei confronti del fenomeno criminale. Registriamo anche incuria, incertezza, incapacità: lo stesso questore di Salerno si è coperto di ridicolo quando *Il Mattino* ha pubblicato, un mese fa, una sua intervista, nella quale affermava tronfiamente che nessun cittadino circolava nella zona nocerina senza armi; all'indomani in quella stessa zona si sono avuti tre omicidi!

Mi sembra che, di fronte ad una tale manifestazione di assoluta incapacità, che per giunta copre di ridicolo tutta l'amministrazione della pubblica sicurezza, si sarebbe dovuto intervenire con molta energia, per rivedere tutti i quadri della pubblica sicurezza e anche della stessa Arma dei carabinieri, della quale pure il sottosegretario non ha parlato.

Noi crediamo di aver individuato quale sia, in questa zona, il problema. Vi è una nuova generazione di criminalità, che sfugge completamente al controllo dell'apparato dello Stato e al collegamento — in certe zone dominante — che nel passato veniva a stabilire un certo tipo di equilibrio fra potere politico e mafioso in zone come quella dell'agro nocerino-sarnese. La rottura di questo equilibrio ha fatto esplodere ed emergere la nuova generazione di criminali, di camorristi, di mafiosi.

È assolutamente intollerabile che l'apparato dello Stato agisca in modo da far pensare che si voglia, piuttosto che colpire il nuovo fenomeno di criminalità, ripristinare il vecchio equilibrio. Questa strada è assolutamente inaccettabile: lo è in linea di principio, perché non è possibile, in un momento come questo, consentire che in zone così importanti e cruciali, dove la città finisce nella campagna, l'industria nell'agricoltura, dove il movimento sindacale sta compiendo i suoi passi avanti dopo un passato piuttosto depresso, dove nuove forze emergono sulla scena politica e vogliono vivere e poter lottare in piena democrazia, si determini una situazione che in pratica si trasforma in una riduzione di democrazia. Basti pensare a quanto è accaduto alla FATME, dove è stato ucciso un giovane sindacalista che non aveva nessun possibile legame con gli ambienti criminali. Questo suscita il radicato sospetto che la nuova criminalità intenda colpire anche il movimento sindacale.

La situazione è intollerabile anche in linea pratica, perché la nuova generazione di criminali non può essere blandita con i metodi del vecchio apparato di potere e di polizia: deve essere piuttosto combattuta incisivamente, costi quello che co-

sti, onorevole sottosegretario. Il Governo deve dimostrare la sua capacità di governare con energia, riorganizzando innanzitutto l'apparato di polizia. Il problema è però anche quello di bonificare l'ambiente, che è in preda ad un malessere sociale, economico e morale forse più diffuso che in altre zone. E questa bonifica deve partire da un'opera di riorganizzazione dello Stato, che deve poter realmente prevenire i reati ed essere in grado di punire i colpevoli e di acciuffare quelli che sono condannati e che circolano persino nelle strade imponendo la loro legge con le armi e con le persone da loro assoldate. Questo è il punto di partenza per un'azione di bonifica più generale che deve riguardare, evidentemente, i rapporti fra l'agricoltura, l'industria, gli enti e le amministrazioni locali, in modo che tutto sia risanato e l'ambiente sia riportato ad una sana e normale vita civile e democratica.

Mi permetto quindi di chiedere, a conclusione di questo intervento, che il Governo operi questa seria ed attenta rimediazione di tutta la situazione, per garantire ai cittadini di quella zona e all'opinione pubblica nazionale, che spesso viene ad essere turbata dalle notizie provenienti da quella provincia, il rispetto della legge, della democrazia e della civiltà.

**PRESIDENTE.** Segue l'interpellanza degli onorevoli Casalino, Di Giulio e Conchiglia Calasso Cristina, al Presidente del Consiglio dei ministri, al ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord ed ai ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato, « per conoscere — premesso che nel programma del Governo sono previste iniziative per l'aumento dell'occupazione e dello sviluppo economico del Mezzogiorno; la FIAT-ALLIS, società per azioni produttrice macchine movimento terra esistente a Lecce, a suo tempo è stata ammessa a beneficiare del contributo di lire 5 miliardi e 84.694.000 dalla Cassa per il Mezzogiorno in seguito a impegni precisi, produttivi e occupazionali, concordati anche

con le organizzazioni sindacali e precisamente di raggiungere il numero di 2.300 dipendenti entro l'anno 1975 (attualmente sono 2.000), di trasferire il centro studi e progettazioni di Stupinigi (Torino) a Lecce e di aumentare progressivamente la produzione nello stabilimento di Lecce delle singole parti delle macchine movimento terra, inizialmente fornite da stabilimenti siti in zone del nord; allo stato attuale, rimanendo il numero dei dipendenti a 2.000, sono stati esclusi dal processo produttivo 300 operai corsisti specializzati già addestrati negli stabilimenti di Torino; il complesso FIAT-ALLIS di Lecce continua a rimanere un centro di assemblaggio di pezzi delle macchine movimento terra costruiti al nord, fino al punto che l'apporto dello stabilimento leccese si dice contribuisca solo per il 16 per cento del costo del prodotto finito; e, sebbene Lecce, in base ai progetti originari dovesse ospitare la sede principale del settore macchine movimento terra, si continua a mantenere a Stupinigi il centro studi e progettazione avulso dalla naturale base operativa con gravi inconvenienti anche tecnici; si pratica largamente lo straordinario, fino a raggiungere 40.000 ore per i primi 10 mesi dell'anno corrente, mentre si è già ricorso più volte alla cassa integrazione guadagni e si dice che a partire dal 2 gennaio prossimo le maestranze saranno messe per altri 60 giorni a cassa integrazione; le organizzazioni CGIL-CISL-UIL con lo sciopero del 16 novembre intendono richiamare la direzione FIAT-ALLIS al rispetto degli impegni presi per lo sviluppo produttivo e occupazionale del Mezzogiorno — quali iniziative intendano prendere per invitare la direzione FIAT-ALLIS a mantenere gli impegni con le organizzazioni sindacali e verso gli organi governativi e per sapere anche se, di fronte a nuove consistenti richieste di macchine movimento terra da parte di alcune nazioni, si pensi di sviluppare la produzione nazionale ampliando anche il complesso produttivo di Lecce, invece di favorire filiali estere del settore » (2-00461).

L'onorevole Casalino ha facoltà di svolgerla.

CASALINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, ciò che da un secolo stanno ripetendo tutti i lavoratori e i meridionalisti italiani in queste settimane viene sollecitato da tutti i nostri connazionali; si chiede, cioè, che prima di aderire allo SME le risorse reali siano spostate dalla Germania e dalla Francia verso l'Italia. Se al momento opportuno si fossero investiti nel Mezzogiorno i fondi necessari per la piena occupazione e per l'utilizzazione razionale delle risorse disponibili *in loco*, certamente oggi il nostro potere contrattuale avrebbe un altro peso nell'ambito della CEE, ed anche la situazione del Mezzogiorno sarebbe migliore.

Ci siamo rivolti al Governo, al Presidente del Consiglio, perché i problemi e le scelte che la FIAT-ALLIS ha posto e ha adottato sono essenzialmente politici, poiché non è tollerabile che, proprio mentre nel piano triennale si parla di investimenti, di facilitazioni agli imprenditori per stimolare le iniziative industriali e produttive capaci di aumentare l'occupazione e lo sviluppo del Mezzogiorno, le iniziative prese in passato con analoghi intendimenti rimangano incompiute e non assolvano alle sperate funzioni propulsive e di stimolo. Di chi è la colpa? Da che cosa dipende tutto ciò? Ecco due domande alle quali si deve rispondere. L'avvocato Agnelli, in una conferenza stampa del 19 aprile 1978, affermava che la FIAT voleva estendere la sua presenza nel sud, sostenendo che « l'azienda ha fiducia nella qualità professionale della manodopera meridionale ». I fatti dimostrano il contrario. Il sottosegretario Smurra, rispondendo ad una nostra interrogazione il 10 maggio scorso, asseriva che « la notevole contrazione della domanda di macchine per movimento terra ha limitato lo sviluppo della produzione, con ripercussioni negative sui livelli occupazionali ».

Chiediamo ora con la nostra interpellanza ciò che chiedemmo allora, cioè che la FIAT-ALLIS di Lecce possa assolvere in pieno alla sua funzione produttiva di macchine per il movimento terra e di pezzi di ricambio, così come fu annunciato in

occasione della presentazione del piano alla Cassa per il Mezzogiorno, per il quale, e a vari titoli, quell'impresa ebbe uno stanziamento di circa 6 miliardi. In secondo luogo ricordiamo che la FIAT doveva assumere i 300 lavoratori corsisti di Lecce che furono addestrati e specializzati a Torino. In terzo luogo ricordiamo che, poiché a Lecce si trova la sede sociale della FIAT-ALLIS, bisognava e bisogna spostare in questa città il centro studi situato a Stupinigi, in quanto è inconcepibile avere a Stupinigi il cervello e a Lecce il corpo, quando tutto fa parte di una stessa azienda. Inoltre, il sottosegretario concludeva allora la sua esposizione affermando che nel centro studi di Stupinigi si avviava la costituzione di un primo nucleo progettuale da collocare a Lecce. Gli organismi di esso sarebbero, cioè, in corso di attuazione con un primo nucleo.

Ma vediamo, invece, quale successione dei tempi si è avuta in questo campo. Vediamo cosa è avvenuto nel 1978. Vi erano a Lecce 2.015 dipendenti, mentre nel centro progettazione e studi di Stupinigi ve ne erano 938. L'onorevole sottosegretario Smurra disse che, a causa della crisi, il centro di Stupinigi non poteva essere spostato nel Mezzogiorno; ma vediamo che il numero di dipendenti in tale centro è passato da 938 a 1584, tra impiegati ed operai, mentre per la sede di Lecce non vengono assunti i 300 corsisti, sicché si è passati da una percentuale che vedeva il 47,2 per cento dell'intero personale a Stupinigi e il 52 per cento a Lecce ad una percentuale piuttosto diversa. Grazie all'annuncio in base al quale sarebbe stato assunto nuovo personale, infatti, si è passati dal 47,2 per cento al 54 per cento del personale a Stupinigi e dal 52 per cento al 45 per cento del personale a Lecce: ecco come si disattende quello che dovrebbe essere il fine principale dello sviluppo dell'occupazione nel Mezzogiorno.

Nel frattempo, nei primi dieci mesi del 1978, si sono avute 40 mila ore di straordinario, mentre la FIAT mette poi saltuariamente il personale in cassa integra-

zione. Prima di Natale una parte del personale è andata a casa, e tornerà alla produzione il 19 di questo mese.

Per quanto riguarda l'occupazione a Torino, noi non facciamo una questione di campanile, perché sappiamo che il movimento operaio torinese e le stesse forze democratiche suggeriscono di agevolare le azioni volte all'occupazione nel Mezzogiorno; ma abbiamo appreso proprio in questi giorni che a Torino, e in generale in Piemonte, un giovane che si iscriva nelle liste di collocamento non vi rimane più di dieci-quindici giorni, in quanto viene assunto in qualche azienda. Al contrario, nell'Italia meridionale ci sono centinaia di migliaia di giovani che non trovano occupazione. A sud la disoccupazione giovanile si aggrava. I sindacati, nella riunione dell'EUR, hanno deciso di sostenere che nuovi investimenti produttivi debbano essere fatti nel Mezzogiorno; ma, per quanto riguarda le macchine per movimento terra, nello stesso stabilimento di Lecce viene utilizzato soltanto il 3 per cento del materiale occorrente per la costruzione di tali macchine, mentre il 97 per cento proviene da altre zone italiane, non certamente meridionali. Questa è una altra questione alla quale dobbiamo guardare. Si tratta di una fabbrica di assemblaggio, nella quale i motori provengono dalla Francia, le fusioni dalle fonderie di Torino, altri motori dalla OM di Brescia, i cambi da Cusano Milanino; la Italtrattori manda i rulli e le ruote; dalla Germania vengono i convertitori ed i cambi; gli ingranaggi vengono dalla Motofides; la Bosch tedesca manda i motorini di avviamento; un'altra fabbrica, infine, manda i convertitori. Ciò significa che ci troviamo di fronte ad una finta industrializzazione del Mezzogiorno: in teoria vi è un'azienda che dovrebbe produrre questo nuovo tipo di macchinari per il movimento terra, mentre di fatto vi sono delle maestranze che si limitano a mettere insieme i motori e i pezzi che vengono prodotti altrove.

Siccome già nel mese di aprile, a nome del Governo, l'onorevole sottosegretario Smurra ci disse che sarebbero stati

presi provvedimenti, noi esortiamo ad intervenire prontamente e severamente: noi vogliamo dare un contributo affinché nel Mezzogiorno possa aumentare l'occupazione e lo sviluppo dell'economia.

**PRESIDENTE.** Il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato ha facoltà di rispondere.

Signor ministro, è la prima volta che lei parla in quest'aula nella sua qualità di ministro che non ha una estrazione parlamentare; colgo volentieri questa occasione per salutarla e per rivolgerle un cordiale augurio di buon lavoro.

**PRODI, Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.** La ringrazio, signor Presidente. Evidentemente sono emozionato per questo esordio su un problema estremamente delicato, che riguarda lo sviluppo del Mezzogiorno.

Gli interpellanti partono da una premessa generale e da alcuni punti particolari: io vorrei rispondere prima alla premessa generale e quindi agli aspetti particolari relativi al caso FIAT-ALLIS di Lecce.

Come l'onorevole Casalino ha detto; credo anch'io che, finché non si spostano le risorse reali verso il Mezzogiorno, il problema di questa zona non si risolverà.

Credo che questo spostamento debba coinvolgere — come anche egli giustamente ha detto — non solo le risorse dell'Italia settentrionale, ma anche quelle di tutto il contesto europeo, poiché altrimenti non può esserci l'Europa. Tuttavia, proprio da questo non si deduce necessariamente che una fabbrica di trattori debba essere autonoma, producendo tutte le parti che le necessitano; in questo caso avremmo una situazione del tutto disastrosa. (*Interruzione del deputato Casalino*). Poi verremo ai punti particolari, onorevole Casalino.

Io trovo naturale che — ad esempio — i motorini vengano da altre parti; che i cingoli vengano dall'Italcraft, che è la maggiore produttrice europea di questo tipo di prodotto. Le moderne fabbriche, cioè, non sono mai completamente autonome; il problema sta nel fare in modo

che la parte che riguarda il Mezzogiorno non sia marginale, ma sia in crescita e non periferica. Comunque, non scandalizziamoci se questi scambi avvengono, poiché questo fa parte del moderno sistema di produzione.

Passando ai punti particolari, vi sono alcuni problemi importanti da mettere in rilievo. Innanzitutto si deve chiarire dinanzi al Parlamento quale sia stato l'aiuto pubblico dato alla FIAT-ALLIS. Essa è stata ammessa dalla Cassa a beneficiare di un contributo di 5.084.694.000 lire; la Cassa ha finora erogato 3.599.286.000 lire dietro apposita fideiussione. Alla FIAT-ALLIS sono state concesse altre agevolazioni: nel 1971 è stato concesso un finanziamento IMI di 23 miliardi e 600 milioni; sempre nel 1971, un finanziamento ISVEIMER di 3 miliardi e 900 milioni; infine, nel 1977, un finanziamento IMI di un miliardo e mezzo.

Attualmente vi è giacente una domanda — presentata il 14 luglio 1978 — e un'altra domanda di contributo in conto capitale per l'ampliamento dello stabilimento con un investimento di 7 miliardi e 300 milioni e con una occupazione aggiuntiva di 200 unità.

Il secondo problema riguarda la situazione attuale dell'azienda. Attualmente sono impiegati 2.040 dipendenti, con un aumento di 56 unità rispetto al 1977; secondo i piani iniziali, lo stabilimento doveva occupare 2.300 dipendenti, per cui siamo al di sotto di 260 dipendenti. Ora sono disponibili per successive assunzioni 300 unità lavorative, provenienti dai diversi corsi di qualificazione.

A giustificazione del mancato raggiungimento dei livelli occupazionali previsti, l'azienda ha addotto la situazione complessiva di mercato non molto favorevole, per quanto concerne le macchine per movimento terra. In effetti, in Italia permane una situazione di crisi diffusa delle costruzioni in generale e delle opere pubbliche in particolare. L'accordo con la società americana *Allis* ha iniziato a funzionare negli ultimi mesi con esportazioni sul mercato americano, e si svilupperà successivamente. Resta difficile la situazione sul

mercato interno; nei mercati esteri, oltre agli Stati Uniti, anche il medio oriente e l'Africa settentrionale offrono buone possibilità; in Europa, si registra una notevole stagnazione del settore.

Sempre in materia d'occupazione, resta il discorso sul trasferimento del centro di studi e progettazione di Stupinigi; l'accordo con i sindacati recitava: « Verrà costituito presso lo stabilimento un nucleo di progettazione al quale verranno trasferiti — con le necessarie gradualità — le funzioni svolte presso il centro di Stupinigi ». Secondo l'azienda, a Lecce è stato istituito un centro di progettazione che per ora conta 14 impiegati e 3 operai: anche di questo si prevede un futuro sviluppo.

Circa gli assemblaggi dal nord, posso specificare l'attuale composizione dell'azienda: abbiamo una officina di carpenteria (taglio e preparazione di figure, carpenteria di vario tipo, dai serbatoi alle cofanature; grossa carpenteria, da telai a carrelli e bracci caricatori, realizzati attualmente a Lecce); in un'officina meccanica sono lavorati rulli, assi, ruote motrici e tutta la meccanica, con scatole di trasmissione, riduttori e coperchi; vi si svolge anche lavorazione su grossi complessi di carpenteria. Nelle officine di montaggio e verniciatura, cui prima alludeva l'onorevole Casalino, si svolge l'assemblaggio e la parte più consuetudinaria, fino ai particolari aspetti di lavaggio ed asciugatura a forno e così via.

Circa l'altro punto che è stato sottolineato, quello delle ore di straordinario, l'entità è di 33.807 ore a far tempo dal 1° gennaio 1978 mentre, per i contratti collettivi, sarebbero stati possibili due milioni e 832 mila ore di straordinario. Ora, 33.807 ore di straordinario rappresentano un numero abbastanza limitato, utilizzato soprattutto per manutenzioni, sorveglianza della centrale termica e altri compiti difficilmente demandabili ad altri lavoratori. Bisogna sottolineare che per circa 3 mila ore di straordinario non è stata fatta la prescritta segnalazione all'ispettorato del lavoro. Questi sono i dati riguardanti la azienda.

Infine, l'andamento discontinuo del mercato cui si è fatto cenno ha determinato il ricorso alla cassa integrazione quando il parco di macchine invendute nei magazzini ha raggiunto un limite oltre il quale non sarebbe stato più tollerabile. Nel 1978 l'azienda ha fatto ricorso alla cassa integrazione per due sole settimane, contro le sette del 1977.

Concludo richiamando il discorso iniziale e la necessità di un progressivo avvicinamento agli obiettivi iniziali, nell'ambito di una strategia che, evidentemente, va oltre la città di Lecce. Il problema è che la città non sia periferica rispetto a questo sistema, bensì svolga una parte attiva all'interno di esso.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Di Giulio, cofirmatario dell'interpellanza Casalino, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**DI GIULIO.** Ringrazio il ministro per la particolareggiata ampiezza delle informazioni che ha voluto darci. Anche la sua informazione riconduce alla questione di fondo che riscontriamo in questa vicenda.

C'è una parte sulla quale siamo tutti d'accordo e cioè l'esigenza di uno spostamento di risorse e la creazione di strutture industriali nuove, anche se non complete, nel senso che producono tutto, in quanto è evidente che un'azienda deve avere dei fornitori esterni. Comunque, desidero ricordare che parti decisive, quali i centri di ricerca e di progettazione, devono essere spostate nel Mezzogiorno, in quanto se così non fosse anche uno spostamento di risorse porterebbe ad uno sviluppo industriale profondamente distorto nella sua qualità.

Su questo punto vi è un accordo, come il ministro ha oggi ribadito, ma è un accordo che in questa Camera esiste già da molto tempo, anche se le difficoltà sono senza dubbio molto grandi e implicano gravi problemi di cui molte volte ci siamo occupati.

Ora, nell'ambito di questa politica alcune cose, sia pure limitate, sono state avviate, anche se sappiamo benissimo che

non sono tali da realizzare quel tipo di spostamento al quale tutti noi pensiamo. Una delle cose avviate in questi ultimi anni è lo stabilimento di Lecce che doveva corrispondere a certe esigenze quantitative e qualitative; cioè, avrebbe dovuto determinare un centro di sviluppo industriale in questa area meridionale, il quale avrebbe dovuto assumere — questo era il senso degli accordi assunti sia in sede politica sia in sede sindacale — le caratteristiche di un centro adatto a spostare nelle aree meridionali una struttura industriale intesa in tutti i suoi aspetti più complessi e innovatori.

Ci si è invece trovati di fronte, anche se ci sono certamente difficoltà reali, a tempi assolutamente deludenti sui punti più qualificanti; e questo è un dato che non può non preoccuparci, perché è chiaro che la credibilità dei discorsi, anche la credibilità della prima parte della risposta dell'onorevole ministro, rispetto ai lavoratori e alle popolazioni del Mezzogiorno, si gioca in larga misura sul fatto che gli impegni che il Governo ha assunto con i sindacati e con le forze politiche devono essere attuati e quindi debbono avere una loro credibilità.

Ora, il dato di fronte al quale ci troviamo è molto semplice: si sono prospettate alcune cose che non si sono realizzate. Quindi, o le cose sono state prospettate in maniera irresponsabile, oppure le cose non sono andate nel modo in cui erano state previste, ed hanno avuto tempi di attuazione più lunghi.

Naturalmente era stata prevista una gradualità nello spostamento, che ora però è diventata quasi immobilismo; infatti, a quattro anni di distanza si è ancora attestati al livello di quattordici impiegati e tre operai per avviare il centro: è evidente che ci si trova di fronte ad una gradualità che rischia di comportare tempi lunghissimi.

Tutto ciò rappresenta un delicato problema politico perché mette in discussione la credibilità di tutte le cose, non solo generali ma anche specifiche, che si vanno dicendo. Non voglio qui ricordare — anche se conosciamo i problemi sorti in

materia — cosa abbiano significato gli impegni, forse assunti alla leggera (non certo da noi), in ordine a Gioia Tauro o ad altri insediamenti industriali nel Mezzogiorno. Ma se, ad un determinato momento, alle parole non corrispondono i fatti, o corrispondono fatti che assumono tempi ed andamenti deludenti, sorge l'importante problema della credibilità politica. Problema di credibilità politica che non è privo, persino, di implicazioni tecniche; dal momento che ogni tipo di sviluppo esige accordi, intese, collaborazioni di forze sociali e così via, se al momento di ricercare dette collaborazioni ci si presenta col volto di chi non è credibile, diventa difficile poter ottenere le stesse.

Mi sembra che questo sia il problema di fondo di fronte al quale ci troviamo. Siamo, cioè, delusi dell'andamento dell'intera questione e preoccupati non solo — direi, non tanto — delle implicazioni che la vicenda in esame determinerà a Lecce, ma anche della credibilità che ciascuno di questi episodi determina di fronte alle popolazioni meridionali. Popolazioni che, per quello spostamento di risorse di cui si parlava, sono anch'esse interessate alla questione. Lo stesso spostamento di risorse diventerà, cioè, impossibile — ammesso che si riesca a porre in opera gli altri meccanismi — se non esisteranno *in loco* forze sociali che, di fronte a tali mezzi, si rendano protagoniste. Finirebbe, in sostanza, col mancare un altro polo del processo di sviluppo che intendiamo innescare.

Stiamo dando vita, onorevoli colleghi, con una serie di episodi, quali quello di Lecce, ad una crisi di credibilità delle istituzioni e delle forze politiche di fronte alle popolazioni ed ai lavoratori meridionali. Per queste ragioni, non possiamo che confermare la nostra delusione e la nostra critica per il modo con cui è stata condotta l'intera vicenda. Vorrei, per altro, raccomandare al Governo — potrà apparire una raccomandazione singolare — di pesare sempre bene le parole, quando si accenna ai problemi del Mezzogiorno. Meglio dire qualche parola in meno rispetto a quello che si pensa di poter fare, che

dire qualche parola in più. Abbiamo bisogno di fiducia, e fiducia significa ripristinare il concetto che ad ogni impegno corrispondono i fatti conseguenti. La gente teme di essere presa in giro, tanto per parlare in modo chiaro e preciso.

Per tutte le ragioni che ho esposto, pur ringraziando il ministro per l'ampiezza e il dettaglio delle informazioni fornite, non posso dichiararmi soddisfatto, in ordine al quadro generale che si determina in conseguenza dei problemi posti.

**PRESIDENTE.** Segue la interpellanza degli onorevoli Sarri Trabujo Milena, Zavgnin, Margheri, Niccoli Bruno, Amarante, Adamo e Carmeno, al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere se il Governo è a conoscenza dell'atteggiamento del gruppo ENI-Tessile sulla attuazione del piano di riorganizzazione e ristrutturazione del gruppo stesso. Gli interpellanti — premesso che tale piano è stato elaborato al di fuori del piano di settore più generale sul sistema moda, che esso affronta il risanamento finanziario del gruppo attraverso un ridimensionamento occupazionale in primo luogo nel Mezzogiorno senza che esso corrisponda ad un quadro economico produttivo né ad alternative sostitutive che garantiscano una tenuta occupazionale, soprattutto nei territori meridionali — richiamano l'attenzione del Governo affinché rispetti gli impegni presi con l'approvazione dell'ordine del giorno 11 ottobre 1978, con particolare riferimento al punto a), presentato unitariamente in Parlamento in occasione dell'approvazione del disegno di legge n. 2266. Gli interpellanti chiedono, infine, quali provvedimenti intenda adottare al fine di revocare atti unilaterali del gruppo ENI-Tessile, che tendono a snaturare non solo l'intervento pubblico, ma anche la volontà espressa dal Parlamento stesso » (2-00462).

L'onorevole Milena Sarri Trabujo ha facoltà di svolgerla.

**SARRI TRABUJO MILENA.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, vorrei premettere che già diversi mesi fa io ed altri colleghi presen-

tammo una interrogazione al ministro delle partecipazioni statali per conoscere quali fossero stati i riferimenti dell'ENI (piano di settore e piani pluriennali) nel redigere il piano di ristrutturazione delle aziende tessili e di abbigliamento del gruppo. A quella interrogazione non è stata data ancora risposta, che sarebbe invece risultata utile per meglio comprendere gli orientamenti dell'ENI in materia. Mi rendo conto della difficoltà che esiste nel formulare tale risposta, in quanto, da una parte, il piano nel settore della moda è in via di approvazione e, dall'altra, il dibattito sui programmi è ancora in corso. Sono proprio queste ragioni, insieme ad una attenta lettura del piano, che suscitano in noi molte perplessità.

L'ENI, per vocazione o meno, è uno dei gruppi più importanti, se non il più importante, con i suoi 21.500 dipendenti, tra quelli presenti nel settore. Mi chiedo come sia possibile che esso non solo predisponga un piano, ma addirittura lo attui al di fuori di qualsiasi programma approvato dal Parlamento. Con questo non vogliamo sottacere le difficoltà che esistono in questo settore e le necessità immediate per farvi fronte. Le vicissitudini sono note, anche se spesso sono state presentate in modo schematico e riduttivo, sia a livello nazionale sia a livello internazionale.

Sono in atto, come in altri comparti, cambiamenti profondi sia nelle tecnologie sia nella divisione internazionale del lavoro. Il settore risente inoltre degli avvenimenti e delle carenze strutturali della economia italiana. Rispetto a questa complessa situazione alcune crisi aziendali diventano spesso irreversibili, si aggravano i problemi occupazionali, specie femminili, troppe volte senza alternative. È indubbio quindi che tali difficoltà si siano riversate e si riversino anche sul gruppo ENI, aggravate inoltre dalle condizioni nelle quali alcune aziende sono state cedute al gruppo pubblico. Ma non possiamo non fare riferimento al modo con cui le aziende stesse sono state qui condotte, alla loro produzione, al tipo di innovazioni, alla ricerca ed alla commercializzazione.

Un'azione risanatrice diviene perciò oggi quanto mai indispensabile. Ci sembra però che il modo con cui essa viene affrontata sia inaccettabile, non solo nel merito, sul quale ci riserviamo di operare un approfondimento in sede di Commissione parlamentare, ma soprattutto sul piano della metodologia.

Sento il dovere di leggere, qui in Assemblea, una parte della relazione che fu trasmessa alla giunta dell'ENI nell'ottobre scorso, in cui si affermava tra l'altro: « Non si deve mostrare alcuna incertezza nelle aree ove ancora sono aperte le trattative perché questo è l'unico modo per superare le residue difficoltà e per non vanificare tutto quanto già è stato ottenuto. Ad esempio, la mancata chiusura di Dueville impedirebbe quella del Fabbicone e viceversa; la mancata chiusura di questi stabilimenti al centro-nord renderebbe insostenibile l'attuazione dei ridimensionamenti già concordati, o sulla via di esserlo, nel sud ».

Si apprende inoltre, in questi giorni, dalla stampa che è in atto — il piano, quindi, va avanti — la vendita del Fabbicone di Prato, a condizioni vantaggiose per i privati. Mi risulta poi che in alcune fabbriche, come ad esempio quella di Pomezia, si sta incentivando l'autolicensing. Dei 1.820 licenziamenti previsti per chiusure e ridimensionamenti — senza contare le perdite relative al *turn-over* —, i 1.019 posti in discussione nel Mezzogiorno sono senza valide alternative.

Noi pensiamo che qualsiasi iniziativa di risanamento basata su questi presupposti sia destinata a fallire. Lo sciopero generale del 17, proclamato dalla categoria, e il convegno del 19 vogliono sottolineare che una politica tendente ad escludere il movimento dei lavoratori, con azioni unilaterali, non può che essere un'azione di breve respiro. Crediamo perciò che debbano essere fatti rispettare non solo l'ordine del giorno approvato dalla Camera l'11 ottobre 1978, ma anche le indicazioni contenute nel parere espresso dalla Commissione parlamentare sul programma finalizzato relativo al settore della moda, in particolare là dove si afferma

che « per quanto riguarda il ruolo delle imprese pubbliche la Commissione, fermo il principio di economicità di gestione, reputa però necessario che il documento definitivo del CIPI valuti e di conseguenza si esprima sul piano Lanerossi, nelle sue compatibilità con le linee di programmazione del sistema moda, assicurando che nel contempo non si operino ridimensionamenti risultanti da valutazioni parziali ed unilaterali; va inoltre indicata per le aziende a partecipazione statale l'esigenza prioritaria della tenuta e dello sviluppo dei livelli occupazionali nel Mezzogiorno ».

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** Il risanamento del settore tessile e abbigliamento dell'ENI costituisce una esigenza della massima rilevanza, sia per l'ENI, sia per la economia nazionale. Va aggiunto che la immediata elaborazione di un apposito piano avente tale scopo è stata imposta dalla necessità, nella quale si trovava lo ENI, di decidere se e come continuare a sostenere le aziende del gruppo operanti nel settore.

Sono questi i motivi per i quali il piano di risanamento della Lanerossi è stato elaborato in tempi non coordinati a quelli del programma finalizzato, come viene rilevato nella interpellanza alla quale rispondo. Si deve, per altro, osservare che l'elaborazione del piano Lanerossi e l'inizio della sua attuazione non escludono affatto il coordinamento e l'allineamento alle direttive del programma finalizzato, essendo molteplici i momenti di confronto e di verifica con le parti sociali e non mancando gli strumenti di indirizzo e di controllo sull'attività delle imprese pubbliche.

D'altra parte, nel definire le linee di risanamento, la Lanerossi ha tenuto presente al massimo grado taluni imperativi che si ritrovano espressi e confermati sia

nel programma finalizzato, sia nelle osservazioni allo stesso inviate dalle parti sociali, quali il recupero della economicità delle gestioni, la salvaguardia dell'occupazione nel Mezzogiorno, lo sviluppo dell'esportazione e il non appesantimento dell'offerta sul mercato nazionale.

Per quanto riguarda in particolare il problema del Mezzogiorno, l'occupazione risulta integralmente salvaguardata in tutti gli stabilimenti; infatti, per Foggia — ove il piano prevede la chiusura dello stabilimento di filatura — la Lanerossi si è impegnata con i sindacati a realizzare iniziative sostitutive capaci di mantenere la occupazione. L'unica altra chiusura prevista riguarda la vecchia filatura di Nocera, ma essa è logica conseguenza dell'avvenuta realizzazione della nuova filatura nella stessa città, e comunque le modalità di chiusura sono state studiate in modo da coinvolgere personale vicino ai limiti del pensionamento, per poche decine di unità.

Si deve sottolineare, d'altro canto, lo oneroso sforzo finanziario, tecnologico e commerciale per sostenere e quindi risanare l'intera realtà industriale degli impianti delle manifatture cotoniere meridionali e quella degli stabilimenti di confezioni siti nel Mezzogiorno.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Milena Sarrì Trabujo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

**SARRI TRABUJO MILENA.** Ringrazio il sottosegretario per la risposta, anche se non ritengo di potermi dichiarare soddisfatta, dato che le osservazioni che ponevo non sono state colte. La nostra interpellanza si proponeva di verificare l'attuazione dell'ordine del giorno approvato in merito dalla Camera l'11 ottobre 1978.

La vendita, attuata o in fase di attuazione, del Fabbricone, che, a detta della giunta dell'ENI, discende dal piano; oppure quello che sta avvenendo a Pomezia, dove si sta sollecitando l'autolicenziamento dei lavoratori, significa che quel piano si sta in effetti attuando.

Noi abbiamo espresso delle perplessità sul piano stesso perché, se da un lato,

pensiamo che sia giusta l'esigenza di risanare il gruppo anche finanziariamente, siamo preoccupati per il fatto che, nel merito del piano, per raggiungere questo obiettivo è previsto soltanto il ridimensionamento occupazionale, un ridimensionamento da attuare in primo luogo nel Mezzogiorno.

Le dichiarazioni che il sottosegretario ha reso sul Mezzogiorno sono da valutare e da ponderare in relazione all'effettiva praticabilità delle alternative sul piano occupazionale nel Mezzogiorno che lo ENI si è impegnato ad offrire.

Aggiungo, per spiegare la mia insoddisfazione, che il programma finalizzato non è ancora un programma definito. Il contenuto del piano non coincide quindi assolutamente con le indicazioni del Parlamento — e non so se coinciderà con quelle del CIPI — per un risanamento dell'intero gruppo.

A nome dei parlamentari che hanno sottoscritto questa interpellanza, mi dichiaro quindi profondamente insoddisfatta.

**PRESIDENTE.** Segue l'interpellanza degli onorevoli Mellini, Pannella, Faccio Adele e Bonino Emma, ai ministri dell'interno, delle finanze e di grazia e giustizia, « per sapere se siano informati dello sviluppo e delle modalità assunte dalle attività di cosiddette società immobiliari e delle agenzie di compravendita e di locazione di immobili specie nelle grandi città, ai margini della crisi degli alloggi e della previsione e quindi dell'applicazione della legge sull'equo canone. In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere se i ministri siano a conoscenza del fatto che le suddette società ed agenzie sono da tempo divenute centri di diffusione di tutti gli artifici ed espedienti, talvolta oltre i limiti della liceità penale, diretti a frodare le disposizioni vincolistiche e calmieratrici in materia di locazioni. Chiedono inoltre di conoscere se i ministri siano informati del fatto che molte "società immobiliari" svolgono in realtà attività di agenzie di affari per la compravendita di immobili, pur essendo sprovviste della relativa licenza, e praticano sistemi di ven-

dità truffaldini, consistenti nella redazione di "promesse unilaterali di acquisto" di immobili che fanno sottoscrivere ai richiedenti l'acquisto, senza alcun impegno di vendita ma con versamento da parte dei promettenti di un consistente anticipo, la cui disponibilità, che può moltiplicarsi per un numero indeterminato di "promesse di acquisto" per ciascun immobile, rappresenta un elemento di profitto per l'agenzia mediatrice, che inoltre viene a lucrare l'incameramento delle cosiddette caparre per eventuali inadempimenti dei truffati. Chiedono di conoscere quali provvedimenti siano stati presi e siano per essere presi dalle autorità di pubblica sicurezza per la denuncia e la repressione di siffatte attività criminose e, più in generale, quale sia lo atteggiamento del Governo per fronteggiare la speculazione ai margini del mercato immobiliare e delle locazioni, che aggrava ed inasprisce le contrapposizioni di interessi ed il disagio di intere categorie » (2-00463).

L'onorevole Mellini ha facoltà di svolgerla.

**MELLINI.** Signor Presidente, signor sottosegretario, dopo tutte le notizie che abbiamo appreso dalla stampa in questi giorni, oggi abbiamo sentito anche un autorevole collega della maggioranza esprimere preoccupazione per la speculazione che si va sviluppando ai margini della situazione delle locazioni, e quindi della legge sull'equo canone. Abbiamo appreso dalla stampa di una sentenza particolarmente grave, forse giustamente esemplare (non so se anche esemplarmente giusta). Questi fatti richiamano la nostra attenzione su una situazione di malessere. Si è creata una forma di speculazione nel campo immobiliare per quanto riguarda le nuove locazioni. La legge sull'equo canone, infatti, ha avuto conseguenze e ripercussioni, oltre che nel campo delle locazioni, anche in quello delle vendite, perché la posizione di un limite agli affitti ha fatto variare sensibilmente la domanda e l'offerta in questo settore, con conseguente animazione di un certo tipo di compravendite anche nel campo immobiliare. Tutto que-

sto è avvenuto in un clima di incertezza e di speculazione.

Con la nostra interpellanza abbiamo voluto sottolineare questo fatto, indipendentemente dalla rilevanza degli interessi direttamente in gioco e dagli espedienti che sono stati posti in essere per farli prevalere. Si è venuta così sviluppando una sorta di attività marginale, che è quella di mediazione, o comunque di intervento da parte di società, di gruppi, di agenzie, che svolgono una funzione di filtraggio nel movimento creatosi sia nel campo delle locazioni, sia in quello delle compravendite immobiliari. L'espediente, per il quale un pensionato di Firenze è stato condannato, senza condizionale, ad un anno e sei mesi di reclusione, non è stato inventato da questo signore, ma da tempo era stato applicato da parte di società immobiliari; da tempo dette società andavano suggerendo ai cittadini, che si rivolgevano ai loro uffici per la stipulazione dei contratti, degli espedienti che valessero a scongiurare gli effetti della legge sull'equo canone e quindi a prevenirla al fine di salvaguardare determinati interessi.

Per quello che riguarda le società immobiliari, che probabilmente non sono neanche munite delle licenze necessarie per l'attività di mediazione, esse eseguono per conto di terzi, ma in realtà per conto proprio, attività di compravendita che sono fondate su un certo tipo di contratto, che abbiamo voluto segnalare con questa interpellanza, e che rappresenta, a nostro avviso, una attività truffaldina svolta ai danni dei cittadini. Tutta questa attività dovrebbe richiamare l'attenzione degli organi finanziari di accertamento dei redditi, in quanto con questi meccanismi inevitabilmente si creano dei redditi che sfuggono ad ogni tassazione.

Questo sistema non è applicato soltanto dalle piccole società immobiliari. La società Gabetti, tanto per fare nomi, ha inventato e largamente diffuso questo tipo di contratto. Si fa una compravendita che in realtà è un contratto-truffa: il mediatore fa sottoscrivere all'acquirente un impegno ad acquistare obbligandolo a versare una caparra; ovviamente la contro-

parte non si impegna a nulla, essa darà una risposta entro un certo periodo di tempo. Nella migliore delle ipotesi il mediatore, e non il venditore, lucra la disponibilità senza interessi di una somma per tutto il periodo in cui dura questa sorta di « opzione unilaterale », che è truffaldina in quanto nessuno sottoscriverebbe questo contratto se si rendesse conto che versa del denaro per non ottenere nulla.

Un impero come quello di Gabetti si fonda sull'aver potuto usufruire di queste somme a nessun titolo. Ma vi è di più. La parte interessata all'acquisto dell'immobile, che ha versato la caparra senza ottenere alcun vantaggio e che si è impegnata a stipulare il contratto entro un determinato periodo di tempo, se non è più interessata a tale acquisto perde totalmente la caparra che va a beneficio intero della società immobiliare. Tutte queste operazioni non vengono registrate e quindi queste somme sfuggono agli accertamenti dell'erario.

Queste sono società a delinquere per cui, nel momento in cui si dice che si deve scegliere la via penale per garantire l'applicazione della legge sull'equo canone prima di colpire i pensionati occorre colpire le agenzie immobiliari, perché questi mezzi praticati da Gabetti vengono applicati anche da altri « untorelli » che non sono meno pericolosi per la limpidezza del meccanismo economico.

Qual è la funzione del Governo, e cosa chiediamo noi a questo punto? Chiediamo di sapere se si svolge, se si è svolta una attività repressiva in questo campo, organizzata in maniera tale da poter colpire certi aspetti criminosi per reprimerli, mettendo in guardia soprattutto il pubblico contro questa speculazione, che è aggiuntiva e che, a nostro avviso, è più grave di quella che può essere fatta direttamente dai proprietari, dai locatori, dai venditori e dai compratori. Noi sappiamo poi che il delinquente abituale e professionale è più pericoloso di quello occasionale.

D'altra parte, è evidente che se questi metodi vengono consacrati nella prassi

(anche lì abbiamo la prassi, non soltanto in campo costituzionale, per soppiantare il diritto!), è difficile poi andare a colpire il singolo cittadino che vi ricorre. Allora bisogna colpire soprattutto le grosse organizzazioni che praticano largamente questa prassi. Facevo prima il nome di Gabetti, forse potremmo farne altri: quando queste organizzazioni mettono in atto certi espedienti, è poi difficile far comprendere alla singola persona, che ricorre agli stessi metodi, che questo non è lecito, se appunto impunemente con la pubblicità e direi quasi con l'autorità, che deriva implicitamente dal fatto di essere « grossi », si praticano sistemi del genere!

Noi vorremmo sentire dal Governo una risposta che, oltre a fornire dati su eventuali interventi repressivi, ci illumini sulla politica del Governo in questo campo. Se il Governo ritiene di dover usare strumenti previsti da una legge che stabilisce prezzi di imperio, a nostro avviso non si può fare a meno di cominciare a colpire non tanto i trasgressori quanto quelle organizzazioni che, al margine di queste leggi e di queste situazioni economiche così delicate e difficili che si determinano in un settore come quello edilizio, stabiliscono poi delle fonti di reddito illecite, soprattutto perché colpiscono tutti e perché sono in danno di tutte le parti che possono trovarsi in situazioni contrapposte rispetto a simili contrattazioni.

La risposta che attendiamo è appunto relativa alla coscienza da parte del Governo di un problema di questo genere, che investe questioni di amministrazione della giustizia e questioni propriamente di polizia. Soprattutto nella conclusione e nella impostazione della politica del Governo si deve riscontrare anche uno strumento per l'applicazione di quelle norme che, anche se da noi non particolarmente esaltate, sono state dal Governo patrocinate, e rispetto alle quali si attende che si faccia una politica coerente.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

LETTIERI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Indubbiamente, il problema posto dall'interpellanza dell'onorevole Mellini ha una sua obiettiva rilevanza, poiché l'esperienza di questi giorni, successiva all'approvazione da parte dei due rami del Parlamento della legge sull'equo canone, lascia fondatamente intravedere la nascita di una serie di situazioni elusive delle norme che la legge stessa ha stabilito.

Le speculazioni nel campo immobiliare, sia per le locazioni sia per l'acquisto di immobili, hanno una recrudescenza in questo ultimo periodo, per cui è obiettivamente necessario che il Governo, che non può che volere il rispetto e l'applicazione delle leggi, si impegni in maniera costruttiva per impedire che questa linea di tendenza possa essere confermata. Dico questo soprattutto in relazione alle responsabilità proprie del Ministero dell'interno. Non c'è dubbio che i problemi connessi alle abitazioni e le conseguenze che derivano da questa legge possono diventare fenomeni di turbativa, anche grave, per l'ordine pubblico nel nostro paese. Sotto tale profilo, intendo in questa sede fornire le più ampie assicurazioni sulla necessità di un approfondimento in materia.

Il Governo, però, non dispone in questo momento di una documentazione seria, responsabile e aggiornata sul problema sollevato nell'interpellanza, se non altro perché è intercorso un brevissimo periodo di tempo dal momento dell'approvazione della legge al momento in cui queste richieste vengono opportunamente rivolte al Governo.

Posso (ed invito l'onorevole Mellini a valutare costruttivamente questa mia precisazione) fornire le più ampie assicurazioni che il Governo intensificherà la richiesta di queste informazioni a tutti gli uffici periferici dell'amministrazione dell'interno, in modo da poter avere elementi di giudizio e di comportamento costruttivi e che incidano nella sostanza dei problemi che l'onorevole interpellante ha posto - ripeto - opportunamente all'attenzione di questa Assemblea. Quindi, non appena - e qui mi impegno a sollecitare la raccolta di queste informazioni, soprat-

tutto circa il comportamento delle società e delle agenzie immobiliari che, come l'onorevole interpellante sa, sono molto numerose nel nostro paese — avrà in mano gli elementi di giudizio e gli elementi conoscitivi di questa intricata situazione, il Governo si impegna a corrispondere alla richiesta di fondo contenuta in questa interpellanza, fornendo cioè dati e indicando eventuali procedure in ordine al problema in questione.

Qualche elemento di giudizio e di valutazione potrei anche fornirlo, ma ho la convinzione che siano elementi poco incidenti sulla situazione globale a causa della complessità del problema. Non mi sembra quindi, anche per le ragioni alle quali mi sono riferito, che in questa sede si possa affrontare il problema in mancanza di tutti questi elementi. Il Governo, quindi, ai sensi del quarto comma dell'articolo 137 del regolamento, ritiene necessario richiedere il differimento della risposta al momento in cui avrà quella conoscenza del problema di cui — non ho alcuna difficoltà a riconoscerlo — oggi non dispone.

PRESIDENTE. Onorevole Mellini ?

MELLINI. Mi dichiaro parzialmente soddisfatto. La soddisfazione deriva dall'attenzione che il Governo ha voluto dedicare a questo argomento e dalla consapevolezza dell'importanza di questo problema della speculazione nelle sue varie articolazioni con specifico riferimento alle attività di intermediazione in questo delicatissimo settore. L'insoddisfazione riguarda il fatto che il Governo, con molta schiettezza, dicendo di non avere elementi sufficienti per la risposta, sottolinea il fatto che si è giunti impreparati alla fase « calda » della applicazione della legge sull'equo canone. La fase « calda » dell'applicazione dell'equo canone infatti è questa, non nel momento in cui risponderanno gli organi periferici dell'amministrazione. Il delinarsi di questa situazione, inoltre, non deriva da oggi e certi fatti (tra cui quelli specificamente denunciati nell'interpellanza che — si noti — segnalava che le società immobiliari preparavano la disapplicazione a venire della

legge sull'equo canone già da tempo suggerendo a locatori, a venditori, a compratori espedienti in vista della entrata in vigore della legge stessa) dimostrano che la lungimiranza delle società immobiliari è stata molto superiore alla lungimiranza del Governo: prendete lezioni dai mediatori immobiliari, che sono più bravi del Governo nel prevedere e fronteggiare le situazioni poste dalle leggi che si vanno elaborando nel Parlamento, questi speculatori e queste associazioni a delinquere che seguono meglio i lavori parlamentari di quanto non li segua il Governo, anche nelle implicazioni di carattere economico e giuridico, o antiggiuridico, che si vogliono porre in atto. Noi abbiamo parlato specificamente di un tipo di contratto truffaldino che (anche se non citato nell'interpellanza) io conosco come « contratto Gabetti », ma che oggi è il contratto adottato da molte altre società. Questo non è stato messo in atto solo oggi; sono anni che si opera in questo modo e con questi mezzi truffaldini; oggi diventa più grave perché sapevamo tutti che avremmo avuto comunque, indipendentemente dalle valutazioni che si potevano dare sulla opportunità e sui meccanismi della legge, una situazione di crisi nella fase della prima applicazione di questa legge. A questo punto, è grave non aver affrontato anche il problema della speculazione, e non soltanto in relazione ai suoi aspetti giudiziari. Ricordo che proprio durante la discussione della legge io parlai di copertura giudiziaria della legge. Ma si tratta anche di copertura di polizia, se vogliamo. Gli organi di polizia possono guardare i giornali, gli annunci economici e sapere, più o meno, quali sono queste società e qual è la loro attività. Questo quadro potranno darlo e lo daranno, ma io temo che arriveranno in ritardo.

Per queste ragioni, il nostro atteggiamento di fronte alla risposta del Governo è di soddisfazione per il fatto che, per lo meno, non ci ha risposto che si tratta di materia non di sua competenza o, come altre volte, che riguarda l'autorità giudiziaria, che i responsabili saranno puniti e che, avendo individuato quel pensionato di

Firenze che ha inventato la frode sull'equo canone, stiamo tutti a posto.

Quindi, siamo soddisfatti per questo, perché comunque si è avvertita la necessità di arrivare ad una visione globale e complessiva del problema; siamo invece insoddisfatti perché si arriva in ritardo. Forse non è molto consono allo stile parlamentare, ma chiudere la stalla quando sono usciti i buoi, a nostro avviso può essere l'espressione anche di una riflessione che indica che c'è la saggezza degli storici da parte del Governo, ma non quella necessaria a chi deve fronteggiare delle situazioni ed avvertirne la gravità e le necessità che ne derivano per l'amministrazione e per i cittadini.

**PRESIDENTE.** Segue l'interpellanza degli onorevoli Spataro, Vizzini, La Loggia, Mannino, Arnone e Mancuso, al ministro delle partecipazioni statali, « per sapere — premesso che: a) l'articolo 3 della legge n. 267 del 1977 sull'ex-EGAM sancisce lo obbligo per l'ENI di prevedere adeguati interventi, nel settore minerario-metallurgico, in concorso con gli enti delle regioni a statuto speciale, anche attraverso l'acquisizione di quote di partecipazione; b) il programma operativo della SAMIM, società in cui vengono riunite le attività ex-EGAM passate all'ENI, non prevede alcun intervento verso la Sicilia, ciò nonostante le ripetute sollecitazioni e proposte avanzate in sede parlamentare e di rapporto Governo-regioni-sindacati —: 1) come si intenda motivare la citata inadempienza rispetto alla legge e il fatto che, in definitiva, soltanto la regione siciliana resta esclusa dal piano SAMIM; 2) se siano pervenute al Governo o all'ENI richieste ufficiali da parte degli organi della regione siciliana in merito all'attuazione della legge ex-EGAM e della elaborazione del piano SAMIM; 3) se si intendano dare all'ENI e alla SAMIM precise direttive per un serio intervento in Sicilia e particolarmente nel settore dei sali potassici, in cui opera la società ISPEA a partecipazione EMS, Montedison e ANIC, settore suscettibile di un notevole rilancio produttivo e di mercato, sulla base di un

progetto di ristrutturazione e di sviluppo delle attività, oltre che di risanamento della gestione » (2-00465).

L'onorevole Spataro ha facoltà di svolgerla.

**SPATARO.** Con questa interpellanza abbiamo inteso richiamare l'attenzione del Governo e del Parlamento su una questione di grande importanza per lo sviluppo della Sicilia: il rapporto che viene a crearsi con il piano operativo della SAMIM, in cui vanno a concentrarsi tutte le società ex EGAM del settore minerario-metallurgico trasferite all'ENI.

Da questo piano, tra l'altro duramente contestato dai sindacati e dalle regioni interessate, è stata esclusa la Sicilia, nonostante numerose richieste di intervento ed un preciso obbligo sancito dall'articolo 3 della legge n. 267 del 1977.

Prima di entrare nel merito specifico della grave inadempienza della SAMIM, mi sia consentito ricordare in questa sede come l'intera vicenda EGAM si sia conclusa per la Sicilia in modo alquanto negativo e tale da rappresentare un altro duro colpo alle sue legittime attese di rinascita e progresso.

Infatti, delle tre società ex EGAM operanti in Sicilia, due, la « Metallurgica siciliana » e la « siderurgica del Belice », sono state avviate a liquidazione, mentre per la terza, le « Acciaierie del Tirreno », si è deciso di ultimare la prima parte del progetto, cioè l'installazione di un laminatoio per profilati, abbandonando la seconda parte relativa alla costruzione dell'altoforno, che, stanti le stime previsionali e la logica del progetto originario, risultava essere determinante ai fini della economicità dell'impianto, oltre che in grado di raddoppiare l'attuale numero di occupati.

Mi permetto far osservare al rappresentante del Governo che, seppure inadeguate, dietro a ciascuna di queste società vi era un programma di investimenti e considerevoli possibilità di occupazione in zone particolarmente depresse dal punto di vista socio-economico.

La costituzione di queste società ha rappresentato la risultante di anni di dure lotte popolari e l'adempimento di precisi impegni politici assunti dai vari governi con la regione e con il movimento sindacale; impegni ripetutamente confermati, anche se mai questi programmi — e per ragioni non del tutto chiare — sono entrati nella fase esecutiva.

Emblematico ci sembra il caso della « Siderurgica del Belice », società con partecipazione dell'EGAM e dell'Ente siciliano di promozione industriale, sorta con l'obiettivo di realizzare una miniacciaieria (pontili per l'edilizia), che doveva orientare la produzione verso il consumo locale, particolarmente teso a soddisfare la domanda, che si prevedeva piuttosto sostenuta già in virtù dell'opera di ricostruzione dei comuni della Valle del Belice distrutti dal sisma del gennaio del 1968. Quella ricostruzione, signor Presidente, è ancora largamente inattuata, per cui nella giornata di oggi, in cui ricorre l'undicesimo anniversario del terribile terremoto, le popolazioni colpite sono tornate a manifestare la loro tenace volontà di lotta per la ricostruzione degli abitati, per avere finalmente una casa, per richiedere concreti interventi pubblici per lo sviluppo socio-economico della vallata, al fine di evitare che le case così faticosamente conquistate diventino soltanto dei dormitori per disoccupati.

C'è da rilevare ancora che questa iniziativa rappresentava l'unico concreto impegno dello Stato nello sforzo di ricostruzione del tessuto economico della zona; è quindi da intendere come valvola di sfogo per una disoccupazione preoccupante e che rischia di divenire drammatica con la conclusione del programma di ricostruzione delle infrastrutture e delle abitazioni della zona. A parte il fatto che non si è voluto tenere conto degli investimenti decisi dalla regione siciliana, che ha già predisposto un adeguato incremento del fondo di dotazione dell'ESPI, per metterlo nelle condizioni di operare concretamente. Resta comunque un problema di carattere sociale, che non può essere sconosciuto: mi riferisco agli obiettivi oc-

cupazionali, che a nostro giudizio vanno ugualmente perseguiti, anche attraverso la predisposizione di proposte alternative da formulare contestualmente alla definizione dei programmi delle società ex EGAM e naturalmente di concerto con la regione.

Un modo, dunque, veramente sbrigativo di affrontare i problemi della Sicilia, talmente frettoloso ed immotivato che suona come un vero e proprio atto di discriminazione, che in quanto tale non può essere ulteriormente accettato.

Ritornando alla questione del piano SAMIM, c'è da osservare che l'articolo 3 della legge sancisce l'obbligo, per il programma dell'ENI, di prevedere interventi da effettuarsi in concorso con gli enti delle regioni a statuto speciale, anche attraverso l'eventuale acquisizione delle quote di partecipazione all'uopo necessarie. Con questo era chiaro il riferimento alla Sicilia, in quanto le aziende sarde e valdostane erano state, tramite l'EGAM, salvaguardate dalla legge e soltanto la Sicilia era rimasta tagliata fuori.

Nel citato piano, nessuna ipotesi viene prospettata in questa direzione. Non ci risulta che l'ENI abbia esperito sondaggi o tentativi a tale proposito, e ciò non ostante la legge e le ripetute proposte avanzate nel passato dalla regione e, in particolar modo, dai lavoratori dell'ISPEA, volte a stabilire un collegamento con le partecipazioni statali per ottenere un loro intervento in alcuni settori che meritano di essere recuperati e valorizzati, nella prospettiva di una sana gestione economica.

Nell'avanzare unitariamente tale proposta, nessuno pensava naturalmente di scaricare l'intero sistema delle partecipazioni regionali alle partecipazioni statali. Purtroppo, i guasti provocati hanno determinato il dissesto di diverse di queste aziende, la cui sorte è perciò legata ad una coraggiosa azione di risanamento che la regione siciliana deve decidersi ad intraprendere.

Si pensava invece a taluni settori e società suscettibili di una gestione economicamente equilibrata, le cui produzioni trovano già oggi buona collocazione sui

mercati nazionali ed esteri. Intendo riferirmi specificamente ai giacimenti di sali potassici, presenti in abbondanza nel sottosuolo delle tre province di Agrigento, Caltanissetta ed Enna. È un settore in cui l'ISPEA (società a capitale misto, con maggioranza dell'Ente minerario siciliano e con una rilevante partecipazione Montedison ed una, meno impegnativa, dell'ANIC) ha predisposto e in gran parte attuato un piano di ricerca mineraria, realizzando interessanti risultati, mentre è allo studio un progetto per la lavorazione delle cosiddette « salamoie », da cui, secondo accertamenti condotti da ditte specializzate di alto livello scientifico e di provata serietà, si deduce una resa di magnesio fino all'80 per cento e di ossido di magnesio fino al 92 per cento.

Ho detto questo per offrire alcuni dati ricavati da indagini recenti, ma già esiste, per il resto, una vasta documentazione, da cui è possibile attingere il quadro completo delle potenzialità. Lo stesso EGAM, d'altra parte, esperì una perizia circa 4 anni addietro. L'aumento dei prezzi dei sali potassici, registratosi ormai stabilmente nell'ultimo periodo, lascia prevedere sviluppi positivi, tant'è che oggi la società ISPEA è in grado di presentare un conto industriale attivo, seppure gravato da una situazione debitoria pesante e da una gestione che ancora attende una rigorosa opera di risanamento. A questo proposito la regione siciliana ha ripetutamente dichiarato la propria disponibilità a farsi carico autonomamente di questi oneri, risolvendo per suo conto il contenzioso apertosi con gli altri *partners* e disponendosi ad una trattativa con le partecipazioni statali, partendo da una situazione finanziaria azzerata. Pertanto, a differenza di quanto faceva l'EGAM in altre analoghe situazioni, possiamo affermare che l'intervento a favore dell'ISPEA sarebbe un'operazione sana in un settore di sicura prospettiva. Riteniamo di essere in diritto di avanzare questa richiesta al Governo, non soltanto perché essa aderisce pienamente allo spirito della legge, ma anche perché non consideriamo giusto che la politica mineraria in Sicilia debba continuare ad es-

sere scaricata per intero sul bilancio della regione, mentre in altre parti lo Stato, anche se malamente, è intervenuto.

Concludendo, rivolgiamo un pressante invito al Governo a considerare positivamente la proposta, affinché nei programmi della SAMIM, che dovranno essere definiti per il settore minerario-metallurgico, possa essere previsto un adeguato intervento dell'ENI a favore dell'ISPEA, in grado di rilanciare il settore, acquisendo alle partecipazioni statali un patrimonio di grande valore economico e strategico.

**PRESIDENTE.** L'onorevole sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali ha facoltà di rispondere.

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali.** L'onorevole Spataro, nell'illustrare l'interpellanza presentata insieme a colleghi di altri gruppi, ha ricordato, tra l'altro, l'articolo 3 della legge 6 giugno 1977, n. 267, il quale dispone che « per il settore minero-metallurgico il programma deve prevedere gli interventi da effettuarsi in concorso con gli enti delle regioni a statuto speciale anche attraverso la eventuale acquisizione delle quote di partecipazione all'uopo necessarie ». Il Governo per altro ritiene che la previsione del concorso degli enti regionali non sembri presentare natura sicuramente precettiva (da intendersi cioè nel senso che debbano essere obbligatoriamente previsti interventi di tali enti), ma sembri invece rispondere piuttosto alla funzione di offrire un quadro completo della programmazione e della ristrutturazione del settore, che deve sempre perseguire le più ampie finalità indicate nel quarto comma dell'articolo 2 della legge n. 675 del 1977, e che deve quindi essere determinato anche alla luce di quanto disposto dagli articoli 3, decimo comma, e 12 della stessa legge.

In altri termini, riteniamo che laddove interventi in concorso con gli enti delle regioni a statuto speciale siano possibili, essi debbano essere indicati nel programma, senza che la disposizione legislativa dell'articolo 3 della legge n. 267, in sé,

ponga a carico dell'ENI l'obbligo di promuovere interventi come quelli richiesti nell'interpellanza.

Ma, al di là dell'interpretazione che diamo alla legge in oggetto, è doveroso che il Governo risponda anche ai problemi posti, relativamente ai casi di specie. Con riferimento al primo punto della interpellanza, devo far presente che nessuna delle attività minerarie e metallurgiche del comparto ex Italminiere, per le quali è stato predisposto il programma di risanamento e di sviluppo in questione, si trova ad essere ubicata in Sicilia.

Per quel che riguarda il secondo punto, non risulta all'ENI che siano pervenute comunicazioni ufficiali da parte degli organi della regione siciliana in merito alla elaborazione del programma SAMIM. Infine, in merito al terzo punto, si fa osservare che le attività relative al comparto dei sali potassici, in cui opera l'ISPEA, non risultano connesse ad alcuna delle produzioni della caposettore minero-metallurgica SAMIM (che, come è noto, opera nei settori piombo, zinco, antimonio e derivati) o delle consociate (piriti, coke, fluoriti, bariti, marmi). La ristrutturazione, il risanamento e lo sviluppo di questi settori in cui opera attualmente la SAMIM costituiscono per la società stessa un impegno estremamente rilevante ed oneroso, e non sembra che l'ENI sia quindi in condizione di poter impostare un programma di risanamento e di rilancio del settore dei sali potassici, così come è richiesto nell'interpellanza.

Per altro, concludendo, colgo l'occasione per far presente che il piano SAMIM, attualmente all'esame del Ministero, è oggetto ancora di confronto con le organizzazioni sindacali dei lavoratori, ed è prevista proprio per questa sera e per la giornata di domani una tornata di ulteriori incontri, che si spera possano essere conclusivi. Pertanto, faccio presente all'onorevole Spataro, che ha richiamato questo confronto in atto, come molti problemi si vadano affrontando nei nodi più essenziali, per cui contiamo di trasmettere nei prossimi giorni, o comunque nelle prossime settimane, al CIPI il piano stesso per

le relative procedure previste dalla legge, con il motivato parere del Ministero.

Comunque sulla problematica riguardante le aziende ex EGAM, e non solo quindi per quelle relative al comparto minero-metallurgico, ma anche per quelle relative al comparto meccano-tessile ed alle aziende siderurgiche ex EGAM, il Governo potrà riferire presto alla competente Commissione bilancio e partecipazioni statali, ai sensi dell'articolo 2 della legge n. 279 del 1978.

**PRESIDENTE.** L'onorevole La Loggia, cofirmatario dell'interpellanza Spataro, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**LA LOGGIA.** Anche a nome degli altri interpellanti, devo dichiararmi decisamente insoddisfatto della risposta data dal sottosegretario. La Sicilia non è nuova, onorevoli colleghi, a risposte di questo genere. Mi sia consentito, nel tempo a mia disposizione, ricordare che ci fu una precisa disposizione della legge che riguardava le zone terremotate del Belice, che parlava della formulazione di un piano di rinascita economica di tali zone, da eseguirsi su iniziativa degli enti a partecipazione statale e della Cassa per il mezzogiorno, ma la tendenza interpretativa del Governo è stata nel senso che queste siano semplici dichiarazioni di intenti, che devono lasciare il tempo che trovano. Si tratterebbe solo di cose che si scrivono nelle leggi in un determinato momento storico in cui l'emozione per un fatto grave come un terremoto o una alluvione induce a qualche manifestazione di buone intenzioni da offrire in pasto alle popolazioni bisognose e disastrose. Così, quella norma è rimasta assolutamente inattuata; se ne celebra il ricordo, come una specie di messa per i defunti, e insieme ai defunti per il terremoto ci sono le defunte buone intenzioni della rinascita della zona del Belice.

Potrei citare una serie di altri esempi, ma ve ne dispenso. Arriviamo dunque alla legge di cui ci stiamo occupando, alla quale si riferisce la nostra interpellanza, e sulla quale ha dato la sua interpreta-

zione l'onorevole sottosegretario per le partecipazioni statali. Anche qui scopriamo che la parola « deve » è soltanto una dichiarazione di intenzione. Il Parlamento ha detto con una sua legge « deve », ma il Governo ritiene che ciò costituisca una semplice intenzione, una semplice dichiarazione di buoni intenti alla quale non si deve dare alcun seguito (*Interruzione del deputato Mellini*). Perché? Il Governo non è vincolato da nessun atto particolare, il Governo non è vincolato ad impartire agli enti a partecipazione statale direttive che questi poi sono tenuti ad osservare. Il Governo non è tenuto a rispecchiare questi obblighi legislativi nella formulazione dei programmi degli enti a partecipazione statale. Vorrei ricordare all'onorevole sottosegretario che qui si usa la parola « deve ». Si dice: « Per il settore minerario e metallurgico il programma deve... »: alcuni hanno detto che non sembra che ciò costituisca un obbligo; ma che cosa dovevamo scrivere nella legge? Il programma « deve » prevedere interventi da effettuarsi (altra formula imperativa) in concorso con gli enti delle regioni a statuto speciale, anche...

REBECCHINI, *Sottosegretario di Stato per le partecipazioni statali*. Anche!

LA LOGGIA. ...anche attraverso l'acquisizione di partecipazioni. Ma il programma « deve » contenere gli interventi; « gli interventi sono da effettuarsi », onorevole sottosegretario!

Se il Parlamento può dettare risoluzioni impegnative per il Governo, a norma dei regolamenti delle due Camere, non può raggiungere questo scopo attraverso una legge? E appare assai strano che il Governo ritenga che queste siano cose non vincolanti cui si possa dare o meno un seguito.

Onorevole sottosegretario, lo stesso è avvenuto per la legge n. 675, relativa alla riconversione industriale. Anche in quel caso era previsto che la GEPI dovesse fare un programma di interventi per il risanamento delle aziende siciliane in concorso con gli enti regionali: ma non se ne

è visto nessuno. Non vale dire che la regione non si è fatta viva e non ha fatto proposte: l'iniziativa deve partire dai livelli cui la legge nazionale ha imposto un obbligo di intervento; deve partire dalla iniziativa del Governo cui la legge nazionale ha assegnato l'obbligo di dare direttive agli enti perché adempiano a quanto è prescritto dalla legge.

La conclusione qual è, onorevole sottosegretario? Il piano SAMIM prevede anche interventi per la Sardegna, altra regione a statuto speciale: l'unica che rimane fuori è la Sicilia. Non so a cosa dobbiamo il grande privilegio di questa esclusione: forse al fatto che siamo stati la prima regione a sorgere in Italia ed ancora ci portiamo dietro l'ostruzionismo e l'astiosità della burocrazia per cui, a trent'anni di distanza, non abbiamo nemmeno ultimato le norme di attuazione, ad esempio in materia finanziaria. Infatti, i rapporti finanziari tra lo Stato e la regione — nonostante le pressioni esercitate — non sono definiti. Forse dobbiamo tutto questo al fatto che la Sicilia fu la prima regione contro la quale si appuntarono tutte le resistenze statali; oggi, questa regione è al di sotto di tutte le altre a statuto ordinario e ora si troverà anche un tantino al di sotto dell'altra regione a statuto speciale interessata al settore minerario. Non importa che in Sicilia non ci fossero aziende dell'EGAM, poiché questa legge estende l'obbligo di intervento, non riferendosi solamente alle aziende dell'EGAM; ha voluto, invece, estendere l'attività dell'EGAM a quest'altra zona del territorio nazionale, cioè alla Sicilia. Perché? Perché, come l'onorevole sottosegretario sa, è stato dichiarato sia dal ministro delle partecipazioni statali, sia soprattutto dal ministro dell'industria, che al settore minerario e metallurgico deve essere riconosciuta una funzione strategica di carattere nazionale, per cui si è detto essere interesse dell'Italia restare presente in questo settore di preminente interesse nazionale.

Onorevole sottosegretario, vorrei anche sottolineare che il ministro aveva l'obbligo di riferire al Parlamento. Tuttavia egli

non lo ha fatto né il 30 settembre, né il 31 ottobre, né il 31 dicembre: speriamo che lo faccia. Abbiamo sollecitato ed abbiamo chiesto che il ministro stabilisse una data a lui gradita per questa comunicazione cui è tenuto per legge. Tuttavia forse — mi si consenta di dirlo — anche questi termini sono considerati come una mera dichiarazione indicativa che non serve a nulla.

Noi non possiamo accettare la risposta che ci è stata data; non possiamo accettare questo metodo e questo sistema. Le leggi debbono essere eseguite per quello che dicono, soprattutto quando esse esprimono non delle indicazioni, ma precisi obblighi cui il Governo deve adeguarsi.

#### Presentazione di disegni di legge.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Chiedo di parlare per la presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Mi onoro presentare i seguenti disegni di legge:

« Proroga del mandato dei componenti non di diritto del consiglio di amministrazione dell'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato »;

« Proroga dei termini di scadenza previsti dall'articolo 41 — secondo comma — della legge 26 aprile 1974, n. 191, concernente la prevenzione degli infortuni sul lavoro nei servizi e negli impianti gestiti dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e distribuiti.

#### Svolgimento di interrogazioni urgenti sulla sciagura aerea di Punta Raisi.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile ha informato la Presidenza che desidera rispondere subito alle seguenti interrogazioni, non iscritte all'ordine del giorno, delle quali il Governo riconosce la urgenza:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere — premesso che dopo la sciagura aerea di Montagnalonga, nella quale morirono centoquindici persone, venne nominata dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile una commissione tecnica (presieduta dal generale Lino) incaricata di indagare sulla dinamica e sulle cause del disastro; e che quell'inchiesta si concluse con una serie di "raccomandazioni" riguardanti sia le attrezzature dell'aeroporto palermitano di Punta Raisi, sia, più in generale, la sicurezza del trasporto aereo in Italia — se, e in quale misura, è stato tenuto conto di quelle raccomandazioni.

(3-02767)

« MANNINO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Governo, per avere notizia della sciagura aerea avvenuta nel cielo di Palermo.

(3-03387)

« NICOSIA, CERQUETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei trasporti e della difesa, per conoscere i particolari del tragico incidente occorso all'aereo in volo straordinario Roma-Palermo AZ128 che nella notte del 23 dicembre 1978 è precipitato in mare avanti all'aeroporto di Punta Raisi.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali accertamenti siano stati compiuti in ordine alla decisione di effettuare il volo straordinario, all'opportunità ed alla sicurezza di esso, ed a quali conclusioni si sia pervenuti in ordine all'agibilità ed alla sicurezza da tempo conte-

stata all'aeroporto di Punta Raisi, teatro di altra gravissima sciagura.

(3-03388) « GALLI MARIA LUISA, DE CATALDO, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere — a seguito della sciagura aerea di Punta Raisi e in considerazione dei commenti della stampa nazionale e delle allarmanti dichiarazioni rese da piloti e da dipendenti dell'Alitalia sulle condizioni di grave pericolosità del traffico aereo, sul caos generalizzato esistente negli aeroporti italiani, sulla inefficienza e disorganizzazione dei servizi che coinvolgono le società concessionarie e le compagnie aeree —:

1) se il Governo ritenga necessario di affrontare nell'aula parlamentare e in tutti i suoi aspetti il problema dell'aviazione civile (dal controllo del traffico aereo alla agibilità degli aeroporti; dai servizi resi dalle Compagnie aeree ai risultati delle commissioni di inchiesta sulle più gravi sciagure aeree avvenute in Italia);

2) se e in che misura, nel caso specifico, vi siano responsabilità dell'Alitalia; se risponde al vero che l'aeroporto di Palermo non dispone di mezzi di soccorso a mare; se nella notte della sciagura all'aeroporto di Palermo si registrò anche un disservizio telefonico;

3) se non si ritiene opportuno inserire nella commissione d'inchiesta nominata su Punta Raisi, una rappresentanza del Parlamento;

4) se rispondono al vero le notizie apparse su alcuni giornali relative ad una presunta debolezza strutturale dei DC 9 in dotazione all'Alitalia e in caso negativo perché queste notizie allarmistiche non sono state ampiamente smentite;

5) le ragioni dei ritardi nella utilizzazione dei fondi erogati per potenziare gli aeroporti;

6) se esistono controlli effettivi sul tipo di "servizio" reso dalle compagnie aeree ai passeggeri;

7) su quali criteri e parametri si basano le assicurazioni rischio per i voli interni.

(3-03389) « BALZAMO, CALDORO, GATTO VINCENZO, FROIO, VENTURINI, ACHILLI, DI VAGNO, COLUCCI, FELISETTI LUIGI DINO, GIOVANNARDI, MAGNANI NOYA MARIA, NOVELLINI, SALADINO, SALVATORE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere, sulla sciagura aerea di Punta Raisi del 23 dicembre 1978:

1) quali provvedimenti sono stati adottati per rendere pienamente agibile l'aeroporto di Punta Raisi colmando le gravissime carenze emerse (vedi inchiesta tecnico-formale Lino) in seguito al disastro di Montagna Longa del 5 maggio 1972;

2) come intende accertare e perseguire le responsabilità della mancata installazione a Punta Raisi dell'ILS e di un impianto *radar* efficiente, le apparecchiature, cioè, di guida necessarie per realizzare l'atterraggio strumentale e porre fine alla pratica dell'atterraggio a vista anche di notte in un aeroporto unanimemente riconosciuto come estremamente pericoloso;

3) per quali motivi l'aeroporto di Punta Raisi, per tre quarti circondato dal mare, si trova totalmente sprovvisto dei mezzi di soccorso marittimo, dato che l'unico battello (un *Boston Whaler CP 5027*) dislocato nel porto di Terrasini, risultava inutilizzabile perché col motore e con le zattere autogonfiabili in avaria;

4) quali provvedimenti di emergenza si intendono adottare e se non si ritenga, in attesa di installare, con estrema urgenza, le necessarie apparecchiature di sicurezza sia per l'assistenza al volo che per il soccorso a mare, di procedere alla chiusura dell'aeroporto nelle ore notturne.

Gli interroganti, infine, chiedono di conoscere il pensiero del Governo in ordine alla scelta a suo tempo operata di ubicare l'aeroporto in una zona notoriamente pericolosa per la vicinanza delle

montagne e per la presenza dei "venti di caduta".

Si chiede, altresì, se il Governo, nell'eventualità che l'aeroporto di Punta Raisi non possa essere reso sicuro, dotandolo dei mezzi di cui la scienza e la tecnica dispongono, non intenda esaminare la possibilità di dotare la Sicilia di un aeroporto internazionale ubicato in zona che offra garanzie sufficienti dal punto di vista della sicurezza.

(3-03417) « LA TORRE, OCCHETTO, BACCHI DOMENICO, FANTACI, SPATARO, MICELI VINCENZO, ARNONE, GUGLIELMINO, BOTTARI ANGELA MARIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere lo stato degli accertamenti disposti in seguito alla sciagura aerea di Punta Raisi, che tanto ha impressionato la pubblica opinione, non ancora completamente informata delle cause che hanno provocato il precedente disastro, e per avere precise assicurazioni circa l'agibilità dell'aeroporto medesimo, della cui efficienza si è tanto discusso in queste dolorose circostanze.

(3-03418) « BASSI, RUSSO FERDINANDO, GIOIA, GIGLIA, DEL CASTILLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti sono stati adottati dopo il disastro aereo di Punta Raisi del 23 dicembre 1978.

(3-03426) « BACCHI DOMENICO, LA TORRE ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per sapere:

se, al cospetto della seconda sciagura aerea verificatasi a Punta Raisi, siano stati allestiti strumenti di sicurezza quali si erano necessitati in occasione della prima sciagura di Montagna Longa;

se tali strumenti rappresentano l'*optimum*, in rapporto alle particolari condizioni geoclimatiche dell'aeroporto palermitano;

se il grado di preparazione del personale di bordo della compagnia di bandiera è all'altezza delle note difficoltà di decollo e di atterraggio in Punta Raisi;

se è vero che il secondo pilota del DC 9 caduto aveva qualche tempo prima chiesto alla compagnia Alitalia di essere momentaneamente esonerato dai servizi di linea a causa di malferme condizioni di salute;

se sono state riscontrate lacune, omissioni, carenze o colpa grave nel settore dei soccorsi a mare;

se infine è stato mobilitato ogni mezzo al fine di giungere al pronto recupero dei corpi delle vittime che, ancora a distanza di venti giorni dall'incidente, giacciono in gran numero in fondo al mare.

(3-03429) « LO PORTO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti per sapere — premesso che:

a) il primo e secondo pilota conduttori del DC. 9 dell'Alitalia caduto nelle acque antistanti lo scalo di Punta Raisi avevano conseguito l'abilitazione alla conduzione del suddetto tipo di aeromobile solo nel mese di agosto 1978;

b) i suddetti avevano svolto il relativo corso di abilitazione sotto la guida di un istruttore che, a sua volta, era privo di tale abilitazione, tanto che questi solo ora, e quindi *a posteriori*, sta seguendo il corso per ottenere l'abilitazione;

c) i suddetti piloti provenivano dalla compagnia aerea SAME da tempo posta in liquidazione sicché per circa due anni non avevano effettuato alcuna ora di volo —:

1) se corrisponde a verità questa incredibile notizia;

2) se, nel caso fosse confermata, quali provvedimenti, a tutti i livelli s'intendono adottare per la tutela e la prevenzione dei viaggiatori nel rispetto del più rigoroso criterio di professionalità cui deve essere richiamata la nostra compagnia di bandiera per quanto concerne l'addestramento dei piloti e del personale tecnico;

3) quali provvedimenti s'intendono assumere per l'individuazione delle responsabilità che ne conseguono.

(3-03439)

« CARENINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere le cause che hanno provocato la sciagura di Punta Raisi del 23 dicembre 1978 causando un centinaio di vittime e quali provvedimenti intenda adottare affinché l'aeroporto suddetto venga dotato di tutte quelle strumentazioni atte a garantire una maggiore sicurezza operativa di cui, stando alle notizie divulgate nella circostanza, sarebbe carente.

(3-03441)

« VIZZINI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri dei trasporti e della difesa, per sapere — in riferimento alle prime indagini sulla sciagura aerea di Punta Raisi — se risultano confermate le accuse della stampa e dell'arcivescovo di Palermo Salvatore Pappalardo circa l'estrema pericolosità dello scalo palermitano costruito in una zona inadatta, chiusa tra il mare e la Montagna Longa, sulla base degli esclusivi interessi della classe politica ed economica dell'isola; l'inadeguatezza delle segnalazioni luminose della pista di atterraggio; l'assenza di strumentazione radar ed elettronica adeguata per consentire l'avvicinamento alla pista; l'insufficienza di assistenza tecnica da parte della torre di controllo; i ritardi, l'inadempienza dei mezzi di soccorso; l'inadeguatezza tecnica ed operativa dei mezzi inviati dalla marina militare per il recupero delle vittime e dei rottami dell'aereo.

Gli interroganti chiedono in particolare di sapere se risultano confermate le gravissime notizie apparse sul settimanale *Panorama* sulla precedenza di atterraggio data al *DC 9* che recava a bordo il ministro della difesa e che avrebbe costretto il comandante del *DC 9* dell'Alitalia a pericolose manovre risultate poi fatali.

« Gli interroganti chiedono infine di conoscere quali provvedimenti verranno presi per garantire la sicurezza all'aeroporto di Punta Raisi.

(3-03442) « DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dei trasporti e per quanto attiene alla loro competenza i ministri di grazia e giustizia e dell'interno, per sapere a che punto sono le inchieste alle quali certamente ha dovuto dare luogo il disastro aereo accaduto nella notte tra il 22 e il 23 dicembre 1978 con la precipitazione del *DC 9 Isola di Stromboli* a 2 miglia al largo di Punta Raisi (Palermo) con la conseguente tragica morte di 108 persone tra passeggeri ed equipaggio.

« Inchieste — giudiziaria, operativa ed organizzativa — che devono tenere presenti non soltanto la meccanica del disastro ma anche i seguenti fatti, per altro già acclarati:

1) infelice posizione dell'aeroporto di Palermo;

2) ritardo nell'impiego dei mezzi di soccorso o, addirittura, inesistenza dei mezzi di soccorso a mare, considerati indispensabili dalla commissione che indagò sulla sciagura del 1972;

3) incompleta efficienza dei servizi luminosi e della funzionalità di radio-assistenza;

4) noncuranza e quindi nessuna presa in considerazione delle denunce dei piloti circa la irregolarità del sentiero ottico di guida di atterraggio, circa le costanti e pericolose interferenze nelle comunicazioni tra i veivoli e la torre di controllo, circa l'esistenza dei doppi venti, eccetera, nonché del verificarsi a ripetizione continua di atterraggi tribolati o di atterraggi spostati a Catania per ragioni di sicurezza;

5) giacenza prolungata ed ingiustificabile, nei magazzini, ancora imballato, dell'apparecchio *ILS*, la installazione del quale è stata più volte richiesta anche energicamente dagli equipaggi, trattandosi di un sistema di avvicinamento essenziale per evitare i disastri aerei.

Gli interroganti, sottolineano a parte, i numerosi altri motivi che rendono indispensabile individuare colpe personali e di organismi preposti alla sicurezza dell'attività aerea civile.

(3-03443) « BAGHINO, LO PORTO, FRANCHI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere — in relazione al tragico incidente del 22 dicembre 1978 —:

1) se ritenga opportuno portare a conoscenza del Parlamento in tempi brevi i risultati dell'inchiesta condotta dalla competente commissione ministeriale sulle cause e sulle responsabilità del disastro aereo, evitando il ritardo o meglio l'inadempienza con la quale si è proceduto nei confronti dei risultati dell'inchiesta per il disastro aereo avvenuto nel giugno 1971;

2) se ritenga opportuno nominare, di intesa con la regione siciliana, una commissione tecnica di accertamento delle condizioni di idoneità e di agibilità dell'aeroporto di Punta Raisi di Palermo al fine di acclarare concretamente lo stato di funzionamento delle attrezzature aeroportuali, il livello di organizzazione delle strutture tecniche ed umane, il limite di sicurezza in relazione alle condizioni ambientali atmosferiche, e di conseguenza di definire con precisione il destino di un aeroporto che allo stato attuale non dà affidamento.

(3-03444)

« MANNINO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i ministri dei trasporti e della difesa, per sapere, a proposito della sciagura di Punta Raisi, avvenuta il 23 dicembre 1978, che ha provocato la morte di 108 persone:

se è vero che l'aeroporto di Punta Raisi è costruito in modo tale da essere soggetto a venti di "caduta" e di "infilata", la qual cosa rende la pista "difficile" anche in condizioni normali;

che l'aeroporto di Punta Raisi è privo del sistema radioelettrico per l'avvicinamento e l'atterraggio strumentali (ILS);

che gli indicatori luminosi di planata (T-VASIS) erano e sono inefficienti a tal punto da offrire indicazioni sbagliate ai piloti;

che il radio-faro invece di "agganciare" gli aerei in atterraggio e condurli in pista, li porta fuori asse;

che il radar era ed è inattendibile in caso di nubi o temporali e quasi cieco entro le tre miglia;

che le luci-ostacolo disposte sul monte Pecoraro a segnalare l'esistenza si spengono molto spesso;

che le informazioni meteorologiche date ai piloti in arrivo dalla torre di controllo, in assenza di strumenti adeguati, sono rilevate "a vista".

« Si chiede inoltre ai ministri interessati se è vero che prima del disastro del 23 dicembre vi sono stati a Punta Raisi quattro incidenti in poco più di un anno, di cui uno con un aereo dell'ATI, che ha sfiorato la tragedia;

se è vero che, a quanto pubblicato da *Panorama*, l'aereo militare sul quale viaggiava il ministro della difesa Ruffini ha chiesto ed ottenuto il permesso di atterrare prima del *DC 9 Isola di Stromboli* costringendolo quindi a manovre di attesa che potrebbero essere state determinanti nella meccanica dell'incidente;

se non ritengano scandaloso che, a quasi un mese dalla sciagura, la maggior parte dei cadaveri delle vittime sia ancora in fondo al mare, così come le parti più importanti dell'aereo;

quali fondi sono stati destinati — dei mille miliardi stanziati nel 1975 per l'"ammodernamento dei mezzi navali della marina militare" — ai mezzi di soccorso, e come si giustificano i ritardi e l'inadempienza dei mezzi di soccorso, e la loro inadeguatezza tecnica ed operativa.

« Si chiede infine ai ministri interessati se non ritengano giusta ed opportuna la protesta dei piloti e degli assistenti di volo; protesta volta ad ottenere la chiusura dell'aeroporto di Punta Raisi almeno nelle ore notturne, date le disastrose condizioni delle strutture aeroportuali.

(3-03449)

« PINTO, GORLA MASSIMO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti per sapere se è vera la notizia secondo cui il disastro aereo di Punta Raisi sarebbe dovuto ad interferenze radiotelevisive.

(3-03450)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei trasporti per avere notizie sul tragico incidente di Punta Raisi e in particolare sulle operazioni di recupero delle salme delle vittime.

(3-03453)

« ACCAME ».

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

L'onorevole ministro dei trasporti e *ad interim* della marina mercantile ha facoltà di rispondere.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Rispondo per delega del Presidente del Consiglio ed anche a nome del ministro della difesa alle numerose interrogazioni presentate sulla grave sciagura di Punta Raisi, di cui intendo fare in premessa una concisa ricostruzione.

L'aeromobile che è precipitato in mare a circa 3 miglia a nord dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi alle ore 0,38 locali del 23 dicembre 1978 era il *DC-9 I-DIKQ*, decollato dall'aeroporto di Fiumicino alle ore 23,52 locali del 22 dicembre 1978, per effettuare il volo straordinario *AZ 4128*, sulla tratta Roma-Palermo.

L'equipaggio era composto da due piloti addetti alla condotta e da tre complementari di bordo quali assistenti di volo. I passeggeri erano 120, più 4 bambini al di sotto dei due anni, mentre i superstiti sono 21. Rinnovo ai familiari delle vittime, a nome del Governo, le espressioni di cordoglio.

Come sopra detto si trattava di un volo straordinario, effettuato per soddisfare le maggiori richieste dell'utenza in occasione delle festività natalizie e a causa della cancellazione di voli ordinari per avverse condizioni meteorologiche nel corso della

giornata. Un volo straordinario non ha nulla di diverso da quelli ordinari sotto il profilo operativo, tecnico e della sicurezza. Tutti gli aeromobili della società Alitalia, come delle altre società di navigazione aerea, sono assoggettati a manutenzione e controlli periodici in base ad una precisa regolamentazione e sotto il controllo del Registro aeronautico italiano, che rilascia il certificato di navigabilità e approva le periodiche revisioni.

Infatti sull'aeromobile *I-DIKQ* sono state svolte le ultime operazioni di revisione l'8 dicembre 1977; l'ultima operazione di manutenzione il 16 ottobre 1978 ed il controllo dei salvagenti il 20 dicembre 1978. Le ore totali di volo di tale aeromobile erano 21.971.

Al momento dell'incidente l'aeromobile, dopo essere entrato in contatto con l'ente di controllo dell'aeroporto di Palermo, è stato autorizzato ad effettuare la procedura di avvicinamento strumentale diretto per la pista 21 (orientamento 206 gradi) che è impostata sul radiofaro ad altissima frequenza provvisto di distanzio-metro (VOR-DME).

Detta procedura, a partire da una distanza di circa 10 miglia nautiche, è stata seguita ed assistita dal radar il cui operatore era in collegamento con l'equipaggio, cui dava le indicazioni della distanza dall'aeroporto e di traiettoria di rotta rispetto alla radiale di 217 gradi di avvicinamento al suddetto radiofaro; indicazioni che i piloti controllano sugli strumenti di bordo.

In base ai primi dati sinora disponibili dopo che l'operatore radar aveva segnalato al pilota in avvicinamento uno spostamento a sinistra dell'aeromobile rispetto alla radiale prescritta dalla procedura, risulta che la traccia — ad una distanza di circa 3 miglia nautiche dalla radioassistenza — scompariva dallo schermo radar e si interrompevano i contatti radio. Pochi istanti prima della perdita del contatto radar il pilota aveva confermato di aver riscontrato la posizione fornitagli dall'operatore radar, e cioè di trovarsi in posizione non corretta rispetto alla radiale 217. Sino a quel momento

nessuna anomalia tecnica risulta essere stata segnalata dall'equipaggio. Subito dopo la scomparsa della traccia sul radar, il personale della torre di controllo ha dato subito l'allarme agli enti del soccorso e ai mezzi di soccorso in mare, secondo le procedure previste per lo stato di emergenza e di incidente di aeromobili.

Non appena ricevuto l'allarme, la capitaneria di porto di Palermo ha disposto immediatamente l'uscita in mare di una motovedetta sita nel porto di Palermo, provvedendo altresì a contattare la delegazione marittima di Terrasini, che era stata peraltro già direttamente informata dalla suddetta torre di controllo e che aveva già disposto l'approntamento del battello della capitaneria di porto dislocata in quel porticciolo; ad avvertire i comandi della guardia di finanza, dei carabinieri, dei vigili del fuoco e della polizia per l'invio in zona dei loro mezzi nautici; a lanciare a mezzo radio della capitaneria il segnale di soccorso a tutte le unità in transito facendolo ripetere periodicamente dalla radio costiera.

Poiché la capitaneria di porto di Palermo venne informata che il battello dislocato a Terrasini era pronto, ma che a causa del mare grosso non poteva uscire, dispose di imbarcare sul motopesca *Nettuno* la zattera autogonfiabile da 25 persone in dotazione a detto battello e di inviarlo verso la zona presumibile del sinistro.

Gli interventi nelle operazioni di soccorso si svilupparono come segue: immediatamente, con i motopesca *Nuovo Pacifico*, *Santa Rita I*, *Seconda S. Rita* che si trovavano già nella zona di mare del sinistro e che hanno salvato i 21 superstiti; tra le ore 1 e le ore 2 hanno raggiunto la zona del sinistro i motopescherecci *Nettuno*, *I dieci Angiolillo*, *Nuova Melina*, *Nuova Santa Rosolia*, *Santa Margherita I* e *Angelo Ionio*, fatti uscire dal porto di Terrasini, e la motovedetta *CP 2046* della capitaneria di porto di Palermo, fatta uscire dal porto di Palermo; tra le ore 2 e le ore 3 la pilotina *Fisherman PS424* della polizia, la motobarca *P.52* dei vigili del fuoco, la motonave *Freccia Rossa*, i guar-

dacoste *G.55* e *G.59* della guardia di finanza, pure usciti dal Porto di Palermo.

Successivamente sono arrivati ancora sul posto il rimorchiatore *Alycus*, il mototraghetto *Sardegna*, il rimorchiatore *Akragos* e le vedette *1619* e *1266* della guardia di finanza, usciti dal porto di Palermo, la motovedetta *2024* della capitaneria di porto, la pilotina *Nelson 402* della polizia, i dragamine *Timo* e *Gelso* della marina militare e il rimorchiatore *Ciclope* usciti dal porto di Trapani, i guardiacoste *G.35*, *G.90* e *G.91* della guardia di finanza usciti dal porto di Messina e la corvetta *Todaro*, che si trovava al momento del sinistro in mare nelle acque di Pantelleria e che, giunta sul posto, ha assunto il coordinamento delle operazioni di soccorso.

I suddetti mezzi durante le operazioni di ricerca fino al mattino del 23 dicembre hanno recuperato 28 salme, oggetti vari e parti minute del relitto. Le operazioni di ricerca delle salme e di localizzazione del relitto, iniziate contemporaneamente alle operazioni di soccorso, anche se ostacolate dal maltempo, sono continuate e continuano con l'impiego di mezzi militari e civili.

Sin dall'inizio delle operazioni di soccorso, da parte di tutte le autorità civili e militari locali e di responsabili dell'Alitalia si è provveduto a fornire la massima assistenza ai superstiti e ai familiari delle vittime. Si è provveduto altresì ad informare in Italia e all'estero i familiari dei superstiti e delle vittime, nonché al ricovero dei feriti e all'alloggio dei parenti delle vittime negli alberghi cittadini. La documentazione di quanto è stato fatto può essere fornita ad ogni richiesta.

Non posso esimermi al riguardo dall'esprimere il mio apprezzamento più vivo al personale della marina mercantile e di tutti i corpi speciali di polizia, nonché ai privati, in particolare agli equipaggi dei pescherecci, che saranno compensati non solo per l'opera svolta e che continua tuttora, ma anche per i danni subiti alle loro attrezzature di pesca.

È umano che, in simili circostanze, tutto quanto si può fare non serva a placare

il dolore dei familiari e lo sgomento dei cittadini.

Appena avuta notizia dell'accaduto dal direttore dell'aeroporto di Palermo e dal presidente dell'Alitalia ho incaricato il sottosegretario Accili e il direttore generale dell'aviazione civile di recarsi subito sul posto per seguire direttamente le operazioni di assistenza e per esaminare la situazione, pregando il sottosegretario di offrire all'autorità militare marittima ogni necessario ausilio per l'opera di soccorso, mettendo a disposizione tutti i mezzi che la stessa avesse ritenuto di richiedere allo scopo di accelerare le operazioni medesime.

Ho pure immediatamente costituito la commissione tecnica formale di inchiesta, presieduta dal direttore generale dell'aviazione civile e composta da qualificati rappresentanti della direzione generale dell'aviazione civile, dell'aeronautica militare, del registro aeronautico italiano, nonché da rappresentanti delle organizzazioni sindacali (ANPAC e FULAT) e da esperti esterni. Tale commissione ha subito iniziato i lavori che sono tuttora in corso. Confermo al Parlamento il mio intendimento di rendere pubbliche le risultanze dell'inchiesta non appena mi sarà consegnata la relazione finale. Reputo infatti inopportuno, al momento, anticipare giudizi e indicazioni di stretta pertinenza delle commissioni d'inchiesta e dell'autorità giudiziaria, sia per quanto riguarda le cause dell'inchiesta sia per quanto riguarda eventuali possibili responsabilità.

Tornando alla dinamica del disastro, risulta che l'impatto ha provocato la divisione della fusoliera in tre tronconi, determinando l'uscita dei superstiti e il rapido affondamento dei tronconi stessi.

Sono in condizione inoltre di precisare in questo momento, relativamente alla interrogazione dell'onorevole Carenini, quale sia il curriculum professionale del comandante e del copilota dell'aeromobile.

Innanzitutto risulta che sia il comandante Sergio Cerrina sia il copilota Nicola Bonifacio erano regolarmente in possesso dei brevetti e dell'abilitazione per la condotta dell'aeromobile tipo DC-9.

In particolare, il comandante Sergio Cerrina era in attività di volo commerciale di linea dal 1° novembre 1966, quando fu assunto dalla società SAM. Al momento dell'incidente il comandante aveva totalizzato una attività di volo di 5.515 ore, così suddivise: 1.805 su DC-6B; 3.296 su Caravelle; 418 su DC-9.

Durante l'anno 1977, a seguito dello scioglimento della società di navigazione aerea SAM, e precisamente dal 26 febbraio al 10 ottobre 1977, non era stato impiegato in attività di volo; dall'11 ottobre 1977, come pilota Alitalia, aveva iniziato il corso per il passaggio su aeromobili DC-9 conseguendo la abilitazione per il pilotaggio di tale aeromobile in data 5 dicembre 1977 e l'abilitazione in linea in data 31 gennaio 1978.

Dal 2 al 6 febbraio 1978 effettuò 12 ore di volo come comandante, interrompendo questa attività in base all'accordo sindacale del 17 novembre 1977 che riguardava la titolarità di comandante dei piloti ex SAM; pertanto, dal 6 febbraio 1978 il comandante Cerrina aveva svolto regolarmente attività di copilota di DC-9 volando con un altro comandante anziano che aveva formalmente la titolarità del volo. In tale attività aveva effettuato nel periodo 6 febbraio-30 agosto 1978, 168 ore e 50 primi di volo.

Dal mese di settembre 1978 aveva ripreso le mansioni di comandante titolare, effettuando le seguenti ore di volo su aeromobile DC-9: settembre, ore 20 e 38 primi; ottobre, ore 5 e 40 primi; novembre, ore 40 e 35 primi; dicembre, ore 18 e 40 primi, per un totale di 131 ore e 33 primi.

Il pilota Nicola Bonifacio aveva iniziato la sua attività come pilota militare, durante la quale aveva totalizzato 2.270 ore di volo. In data 1° febbraio 1971 è stato assunto dalla società Alitalia ed ha iniziato l'attività come navigatore su aeromobile tipo B-747, totalizzando 819 ore di volo; è stato poi impiegato come terzo membro addetto ai pannelli su aeromobile tipo DC-10, totalizzando 2.277 ore di volo.

Dal 25 luglio 1978 aveva ripreso l'attività di volo quale pilota in addestramento per il passaggio su aeromobile tipo

DC-9. Dopo tale data aveva effettuato 86 ore e 35 primi di volo in addestramento, conseguendo l'abilitazione al DC-9 in data 2 ottobre 1978; e dal 3 ottobre al 21 dicembre 1978 ha totalizzato 89 ore e 5 primi di volo come copilota con un totale complessivo su aeromobile tipo DC-9 di 175 ore e 40 primi. Non risulta che il Bonifacio abbia chiesto alla compagnia Alitalia di essere momentaneamente esonerato dai servizi di linea a causa di malferme condizioni di salute.

Quanto sopra è stato rilevato dai dati in possesso dell'ufficio brevetti della direzione generale dell'aviazione civile e da quelli forniti dalla società Alitalia. Non è possibile fornire dati più particolareggiati sullo stato di servizio perché le cartelle personali dei due piloti, esistenti presso la compagnia Alitalia, sono state sequestrate dall'autorità giudiziaria.

Per quanto riguarda la questione sollevata dall'onorevole Carenini circa la posizione dell'istruttore dei due piloti del DC-9 incidentato, posso fornire le seguenti precisazioni. I corsi per l'abilitazione alla condotta dei diversi aeromobili dell'Alitalia, sono effettuati su base teorica e pratica presso il centro di addestramento della stessa società, con idonei mezzi didattici e macchine. A tali corsi sono preposti insegnanti per la parte teorica e vari istruttori di volo secondo le esigenze e le specializzazioni. Gli istruttori di volo sono scelti dalla società fra i propri piloti in possesso dei requisiti puntualmente stabiliti dalla circolare ministeriale n. 41/2800 del 28 dicembre 1971.

Il passaggio di macchina e la relativa abilitazione avvengono in tre fasi. Prima fase: corso macchina presso il centro addestramento e attività addestrativa al simulatore e in volo con istruttori, ovviamente abilitati alla macchina, della compagnia di navigazione aerea; seconda fase: abilitazione alla macchina in presenza di una commissione ministeriale di cui fa parte l'istruttore della compagnia, regolarmente abilitato; terza fase: abilitazione di linea con pilota controllore di linea della compagnia.

Per fare il punto della situazione mi sono recato in Palermo il 29 dicembre 1978, ove ho convocato presso la prefettura tutte le parti interessate per esaminare soprattutto quali altri possibili interventi potessero essere attivati per accelerare il recupero delle salme e del relitto. Le ricerche per la localizzazione del relitto, iniziate appena giunte in zona le unità della marina militare, sono proseguite fino al 27 dicembre, giorno in cui sono state identificate su un fondale di 55 metri due parti dell'aereo e precisamente il troncone di coda, la parte centrale di circa 10 metri di lunghezza, rottami vari e alcune salme. A dette ricerche hanno preso parte la corvetta *Todaro*; tre dragamine; le navi *Cavezzale*, *Grosso* e *Proteo*; due motovedette della capitaneria, il nucleo SDAI di Augusta ed elicotteri.

Le operazioni di recupero, come è noto, sono iniziate subito dopo l'incidente e sono tuttora condotte dalla marina militare con tutti i propri mezzi disponibili, su specifico incarico della magistratura, essendo l'organo preparato per tale incombenza. Collaborano inoltre attivamente gli specialisti di tutte le forze di polizia e tutti hanno profuso un continuo impegno con abnegazione e spontaneo senso del dovere, operando fino al limite della sicurezza.

In conseguenza delle condizioni atmosferiche sopravvenute il 2 gennaio scorso, le autorità della marina militare hanno richiesto che i propri mezzi fossero integrati per le operazioni di recupero con un pontone dotato di camera iperbarica e campana pneumatica. Il giorno successivo il mio Ministero aveva già assicurato la disponibilità *in loco*, nel più breve tempo possibile, di tali mezzi e precisamente, del pontone *Giraglia* della società Offshore italiana spa che trovavasi nel porto di Milazzo e del pontone *Rialto* della società Micoperi, che si trovava nel porto di Ortona.

Al fine di intensificare le ricerche e il recupero delle parti del velivolo, i mezzi predetti, sempre su richiesta dell'autorità militare, sono stati integrati con l'impiego di un mini sommergibile della società

*Sub Sea Oil Service* di Milano, trasferito in volo dal capoluogo lombardo con aeromobile militare *C-130 Herkules*. Il minisommersibile, dal giorno 9, è sul luogo della sciagura, in efficace affiancamento agli altri mezzi militari e privati.

Sono stati recuperati i tre tronconi dell'aeromobile e la cosiddetta scatola nera (*crash recorder*). Le prime operazioni per la decodificazione dei dati registrati nel suddetto *crash recorder* sono state già eseguite, ma non completate. Sono ancora in corso le operazioni per il recupero di altre parti dell'aeromobile che contengono, fra l'altro, il *voice recorder*.

Questa mattina, con il recupero del terzo troncone, sono state recuperate altre salme (12). La ricerca continua con enormi difficoltà dovute alle condizioni meteorologiche avverse ed alle particolari condizioni del mare.

Per quanto concerne l'agibilità dell'aeroporto, pur nella ovvia considerazione che per giungere a precise e definitive conclusioni sulle cause e sulle eventuali responsabilità dell'incidente di Punta Raisi, come già precedentemente detto, bisogna attendere i risultati delle inchieste in corso, sia da parte della magistratura sia da parte della commissione ministeriale risulta che l'aeroporto, al momento in cui si è verificato il sinistro, era in condizioni normali di agibilità per tutto ciò che attiene alle attrezzature e agli impianti aeroportuali, ivi compresi i servizi telefonici connessi con la sicurezza delle operazioni di volo.

Vorrei a questo riguardo precisare che un aeroporto, in relazione alle sue strutture fisiche ed alla consistenza e tipologia dei sistemi di assistenza alla navigazione aerea, ha la capacità di consentire operazioni di avvicinamento e di partenza nei limiti stabiliti dalle procedure predisposte per l'aeroporto stesso. Tali procedure, normalmente sviluppate in conformità degli *standards* e delle raccomandazioni ICAO (Organizzazione dell'aviazione civile internazionale) sono condizionate dalla orografia della zona e dai sistemi di assistenza alla navigazione aerea pre-

visti per l'aeroporto in relazione al tipo di attività, anche alla luce delle condizioni meteorologiche prevalenti. Ed è l'osservanza di dette procedure che garantisce la sicurezza dell'attività di volo.

Aeroporti più strumentati pertanto non possono essere ritenuti più sicuri, ma solo utilizzabili con minimi operativi inferiori rispetto a quelli di aeroporti meno strumentati. I minimi operativi in funzione delle assistenze disponibili sono stabiliti proprio tenendo come base la sicurezza che non può pertanto divenire una variabile quando si passa da un aeroporto ad un altro.

Quindi ogni aeroporto possiede precisi limiti operativi in relazione alla sua struttura ed alle radio assistenze ed agli aiuti visivi ad esso asserviti.

È appena il caso, qui, di precisare che io non ho mai affermato che l'aeroporto di Punta Raisi è « perfetto », bensì che esso è « agibile », in base ai suddetti criteri che sono comunemente accettati e sulla base delle verifiche tecniche svolte dai funzionari responsabili.

Per quanto riguarda lo stato delle infrastrutture a terra, degli impianti elettrici e delle assistenze alla navigazione aerea, si rappresenta quanto segue: l'aeroporto internazionale di Palermo è situato ad ovest della città (circa 30 chilometri) alle falde di Monte Pecoraro in località Punta Raisi, sulla piana prospiciente il mare. L'altezza di riferimento è di metri 17 sul livello del mare.

Il sistema delle infrastrutture direttamente interessate al movimento dei velivoli si articola su due piste di volo, una principale di maggiore lunghezza ed una trasversale. Una terza pista, parallela a quella principale, normalmente utilizzata come via di circolazione, può essere impiegata, in caso di necessità, anche quale pista di volo per avvicinamenti a vista.

Quanto alle caratteristiche delle due piste di volo, vorrei risparmiare all'Assemblea la lettura di questi dati.

BACCHI DOMENICO. Se dobbiamo dare una risposta dobbiamo conoscere tutti

gli elementi. Abbiamo ascoltato la prima parte del suo intervento, onorevole Vittorino Colombo, che è stato una semplice rassegna della stampa. Ci dia ora gli elementi: la prima parte della sua relazione l'avevamo già appresa dai giornali!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Avevo detto ciò *ad adiuvandum*. Comunque, le caratteristiche della pista 07-25 (principale) sono le seguenti: orientamento 068°-248°; lunghezza: 3000 metri; larghezza: 60 metri, con fasce marginali pavimentate di 7,5 metri per parte.

Quelle della pista 03-21 (trasversale) sono le seguenti: orientamento: 026°-206°; lunghezza: 2160 metri; larghezza: 45 metri, con fasce marginali pavimentate di 7,5 metri per parte.

Indice di resistenza per entrambe le piste: LCN 80, corrispondente ad un carico di 30.000 chilogrammi su ruota singola.

Caratteristiche della pavimentazione per entrambe le piste: conglomerato bituminoso con testate in calcestruzzo.

Prolungamenti liberi da ostacoli per entrambe le piste: 60 metri per ciascuna testata.

Impianti luminosi: gli aiuti visuali luminosi per le operazioni di atterraggio, decollo e circolazione a terra, nonché gli impianti elettrici di alimentazione e distribuzione, di moderna concezione, sono idonei a consentire in sicurezza le previste operazioni di volo. Gli impianti comprendono, per la pista 07-25, luci di bordo pista ad alta intensità a luce bianca; luci di soglia a luce verde e fine pista a luce rossa ad alta intensità; sentiero di avvicinamento di 900 metri per pista 25 che si estende fino al mare sorpassando l'autostrada Palermo-aeroporto con lampade ad alta intensità in parte incassate sulla pavimentazione per circa 300 metri; sentiero di avvicinamento di 420 metri per pista 07; impianti completi T-VASIS a 20 elementi per testata sia per la soglia 25 sia 07.

Per la pista 03-21, gli impianti comprendono: luci di bordo pista ad alta intensità bianca; luci di soglia a luce verde

e di fine pista a luce rossa ad alta intensità; sentiero di avvicinamento per pista 21 di 420 metri (di cui 250 ricadenti in mare su apposito pontile praticabile) con lampade ad alta intensità a luce bianca; sentiero di avvicinamento di 150 metri, con lampade ad alta intensità a luce bianca per pista 03; sistemi T-VASIS completi a 20 elementi per testata sia per pista 21 sia 03.

Si rammenta che il T-VASIS è un impianto luminoso di ausilio, nella fase dell'avvicinamento e dell'atterraggio, per il pilota già allineato nella direzione della pista, che consente di raggiungere la zona di toccata sulla pista stessa, in relazione all'assetto del velivolo in atterraggio riferito alle sue dimensioni, nell'area corretta prevista, sorvolando in sicurezza eventuali ostacoli esistenti prima della soglia.

L'impianto T-VASIS della pista 21 attualmente non è utilizzato per le operazioni di volo, perché posto sotto sequestro dall'autorità giudiziaria. A questo riguardo, l'ANPAC mi ha fatto pervenire una richiesta di ripristino operativo non oltre il 31 gennaio prossimo. Sono stati intrapresi contatti con l'autorità giudiziaria per assicurare tale ripristino al più presto possibile.

Lo stesso impianto T-VASIS per la pista 25, la cui riattivazione è stata anche richiesta dall'ANPAC, potrà essere nuovamente disponibile non appena ultimati i lavori riguardanti l'installazione dell'apparato ILS.

Tutte le vie di circolazione ed il piazzale sono dotati di segnalazione notturna di bordo a luce blu (vie di circolazione) ed a luce arancio (piazzali). Le segnalazioni luminose comprendono inoltre, in relazione alla particolare orografia locale, un sistema di segnali di pericolo a luce rossa intermittente con doppia lampada interessante tutta la zona montagnosa a ridosso delle piste di volo.

I sistemi si estendono alla dorsale di Monte Pecoraro ed alle alture di Monte Palmeto e ricevono l'alimentazione a mezzo di apposite linee provenienti dall'aeroporto alimentate dall'energia ENEL. Il complesso di alimentazione posto nella

centrale aeroportuale è inserito nel sistema di priorità (riserva termoelettrica con intervento automatico entro 10 secondi dalla caduta della rete contro i 15 secondi previsti dalla normativa ICAO).

Tutti gli impianti luminosi relativi alle due piste dell'aeroporto sono alimentati in doppio circuito e l'intensità luminosa può essere variata per adeguarla alla visibilità atmosferica modificando l'intensità di corrente con una semplice manovra che può essere eseguita dalla torre di controllo su richiesta del pilota. La variazione può esser effettuata singolarmente per ogni circuito o sezione d'impianto.

Nella circostanza in cui l'energia elettrica della rete ENEL venisse a mancare ed in caso di guasto in alcuni tratti della rete di distribuzione in media tensione a 6 kv., un complesso di gruppi elettrogeni distribuiti nella centrale principale e nelle due cabine secondarie, predisposto in base a criteri di priorità operativa, assicura la continuità di esercizio.

In merito agli impianti luminosi sopra descritti, si ricorda che nel corso dell'appalto espletato dalla regione siciliana con la partecipazione continua della direzione generale dell'aviazione civile, si valutò l'eventualità di: non realizzare l'impianto T-VASIS per pista 03, essendo questa testata scarsamente utilizzata; limitare il sentiero *Calvert* per la pista 21 a 300 metri per ridurre la spesa del complesso pontile a mare per il sostegno delle lampade; limitare il sentiero *Calvert* per la pista 25 a 750 metri per evitare la spesa del complesso portale avente la luce di 35 metri che sorpassa l'autostrada e sostiene la quinta barra del sentiero. Tutte queste opere furono invece realizzate proprio per meglio valorizzare le caratteristiche di agibilità dello scalo.

È opportuno sottolineare che, oltre agli impianti luminosi sopra descritti, tutti gli interventi sulle infrastrutture dello aeroporto di Palermo indicati nel rapporto Lino del 1972 sono stati o già attuati nella massima parte, o in corso di attuazione sulla base dei progetti già approvati.

Si tratta, in particolare, dei seguenti interventi, nell'ordine riportato nel precitato rapporto: ripristino dell'agibilità della via di rullaggio 07L/25R (già attuato); potenziamento delle illuminazioni dei piazzali di sosta degli aerei (appalto in corso di espletamento); completamento della segnalazione notturna degli ostacoli (già attuato); pubblicazione della carta ostacoli per la pista 03/21 (già attuato); completamento della segnaletica orizzontale (già attuato); impianti luminosi (già attuati); completamento della recinzione aeroportuale (già attuato); adeguamento della rete idrica e fognaria con impianti di depurazione e forno inceneritore rifiuti (in corso di esecuzione); costruzione della Caserma dei vigili del fuoco (già attuata); realizzazione di ambienti idonei per il servizio sanitario (già attuati); realizzazione di punti di attracco nelle immediate vicinanze dell'aeroporto per il servizio di soccorso a mare (progetto approvato, affidato per l'esecuzione alla regione siciliana: su tale argomento mi soffermerò specificamente nel seguito); adeguamento degli impianti per l'energia elettrica di emergenza (già effettuato); realizzazione di un prefabbricato per i servizi aerostazione internazionale in attesa della nuova aerostazione definitiva (già effettuata); nuova aerostazione passeggeri definitiva (progetto già approvato e in corso di appalto).

Per quanto riguarda le radioassistenze, è da considerare in via preliminare che sia la installazione sia l'esercizio dei radio aiuti è per legge devoluta al Ministero della difesa che assicura inoltre il servizio di assistenza al volo per mezzo dei dipendenti enti dell'aeronautica militare

L'aeroporto di Palermo-Punta Raisi è dotato delle seguenti radioassistenze, per la navigazione in rotta: VOR/DME PAL, radiofaro omnidirezionale ad altissima frequenza, con misuratore di distanza, ubicato sul monte Gradara, portata 200 miglia; NDB/PAL, radiofaro non direzionale a media frequenza, ubicato con il precedente, della portata di 150 miglia nautiche.

Per l'avvicinamento e l'atterraggio: TVOR/DME-PRS, abbinamento del VOR (radiofaro ad altissima frequenza) e del DME (indicatore di distanza), portata 40 miglia nautiche. Con il loro ausilio, il pilota legge sullo strumento di bordo la radiale da seguire nonché la distanza dalla radioassistenza e può quindi eseguire le procedure strumentali che sono pubblicate sull'AIP Italia (pubblicazione di informazione aeronautica). Il VOR è stato sostituito ultimamente con apparati di recente costruzione.

Ci sono poi le seguenti radioassistenze: NDB-PRS, radiofaro a media frequenza non direzionale, con portata di 25 miglia nautiche (anche tale radio aiuto viene utilizzato dai piloti per effettuare la procedura di avvicinamento all'aeroporto. Alcuni elementi dell'NDB di Palermo sono stati sostituiti di recente); VDF, radiogoniometro automatico ubicato sul sedime aeroportuale e utilizzato per le procedure di avvicinamento strumentale e quale ausilio in ogni altra circostanza; RADAR AC 430, radar di sorveglianza (SRA) per l'assistenza radar da terra delle suddette procedure strumentali di avvicinamento.

Su tali radio assistenze sono state attestate le seguenti procedure di avvicinamento strumentale: VOR - VOR/DME 1, pista 21; VOR/DME 2, pista 21; VOR VOR/DME, pista 07; NDB/VDFI, circuitazione per tutte le piste; NDB/VDF 2, circuitazione per tutte le piste.

Tutte le suddette procedure sono assistite, inoltre, dal servizio radar, il cui scopo è quello di fornire ai piloti un ausilio aggiuntivo (*monitor*) oltre ai dati di distanza e direzione forniti dai radioaiuti. Tale servizio è regolato da norme rese note ai piloti a mezzo di pubblicazione ufficiale aeronautica.

In ordine all'incidente del 23 dicembre 1978, si precisa che l'aeromobile, essendo in uso la pista 21, stava effettuando la procedura VOR/DME 2 per tale pista. Questa procedura è stata istituita nel novembre 1977, previ accordi ITAV-DGAC, su richiesta ANPAC, allo scopo di rendere più rapidi e scorrevoli gli avvicinamenti degli aeromobili provenienti da nord. Essa con-

sente di operare avvicinamenti strumentali fino alla quota di 677 piedi (metri 206), alla distanza di tre miglia nautiche (chilometri 5,556) dal DT VOR/DME di Palermo Punta Raisi (circa due miglia dall'inizio pista, pari a chilometri 3,7). Al di sotto di tali valori, il pilota deve proseguire per l'atterraggio solo nel caso abbia la pista in vista; nel caso contrario è prevista dalle pubblicazioni aeronautiche ufficiali una procedura di allontanamento dall'aeroporto assunta come obbligo operativo nel manuale di rotta della compagnia.

Allo stato delle indagini non vi sono elementi che possano far dubitare del regolare funzionamento al momento dell'incidente delle radio-radar assistenze dell'aeroporto di Punta Raisi. A comprova di ciò fanno fede le dichiarazioni rese dai piloti del volo Alitalia n. 204, atterrato circa 30 minuti prima, del DC-9 *Argo 12* dell'aeronautica militare, che seguiva a circa 10 minuti di distanza e che è atterrato a Punta Raisi circa 20 minuti dopo l'incidente, e del volo ATI BM 330, atterrato circa un'ora dopo, nonché gli esiti dei controlli in volo ed a terra eseguiti da un velivolo radiomisure ATI nella giornata del 23 dicembre 1978, su espressa richiesta dell'ispettore dell'ITAV.

Circa poi la ventilata ipotesi che il predetto aereo dell'Alitalia fosse stato ostacolato nelle manovre di atterraggio dall'altro velivolo dell'aeronautica militare che lo seguiva a distanza in volo per lo stesso aeroporto, si precisa che l'aeromobile DC-9 *Argo 12* dell'aeronautica militare, con a bordo il ministro della difesa, contrariamente a quanto erroneamente affermato, non ha preso terra pochi attimi prima dell'aeromobile AZ-4128, bensì è atterrato alle ore 0,59 locali del 23 dicembre 1978, e cioè 21 minuti dopo l'incidente. L'aeromobile dell'Alitalia AZ-4128, per altro, non è stato mai ostacolato in nessuna fase del volo dal velivolo *Argo 12* dell'aeronautica militare in quanto, essendo decollato prima dello stesso *Argo 12*, lo ha sempre preceduto durante il volo di trasferimento ed è stato autorizzato ad iniziare la discesa prima del velivolo mi-

litare al quale venivano assegnate di volta in volta, dagli enti di controllo, le quote lasciate libere dall'AZ-4128.

Contribuisce a formare il quadro dell'agibilità di un aeroporto l'organizzazione dei servizi di assistenza al volo, che per l'aeroporto di Punta Raisi è così articolata: CDA (controllo di aerodromo), che fornisce il servizio di controllo di avvicinamento procedurale e « radar monitor » (APP-APP/Radar); servizio di controllo di torre, servizio informazioni di volo e servizio di allarme; sezione telecomunicazioni, che assicura la funzionalità di tutti i sistemi di comunicazione, delle radioassistenze e degli impianti; UMA (ufficio meteorologico aeroportuale), che fornisce agli aeronaviganti informazioni meteorologiche verbali e documentazioni meteorologiche comprensive di previsioni di rotta e di aeroporto di partenza, di arrivo e alternato.

I servizi predetti sono espletati da personale specializzato, per entità numerica e professionalità, rispondente alle esigenze. In particolare, il personale controllore del traffico aereo è munito delle qualifiche ed abilitazioni regolamentate da apposita direttiva dello stato maggiore dell'aeronautica militare, in conformità degli *standards* formulati dell'ICAO in materia. La consistenza organica di tale personale è soddisfacente e consente lo svolgimento di turni di lavoro conformi alle prestazioni dei servizi cui sono adibiti.

L'agibilità dell'aeroporto di Punta Raisi in definitiva viene confermata, anche dopo l'incidente, nei limiti delle procedure fissate per l'avvicinamento delle varie piste, nel presupposto del regolare funzionamento di tutti gli impianti di assistenza al volo, con particolare riferimento ai radioaiuti ed alle comunicazioni.

La suddetta agibilità potrà essere incrementata con lo sviluppo del seguente programma all'uopo predisposto: sostituzione, entro breve tempo, del radar ACR-430 con altro sensore tipo Selenia ACR-5S, più moderno e di maggiore portata, il quale è già stato installato a cura dell'aeronautica militare e sottoposto a prove di sito. Tale impianto potrà essere attivato

tuttavia allorché saranno completate alcune infrastrutture a cura della regione siciliana (luglio 1979). Detto radar, pur non incrementando direttamente i valori di agibilità attuali, consentirà di ampliare la portata dell'assistenza radar.

Seguirà poi l'installazione di un impianto di avvicinamento strumentale per l'atterraggio con misuratore di distanza di precisione (ILS/DME), le cui apparecchiature sono state approvvigionate dall'aeronautica militare, e per la cui messa in opera si attende la fine dei lavori di sistemazione delle aree di terreno adiacenti alle testate pista 25 e 07.

LO PORTO. Da quando il Ministero le detiene ?

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Questo non lo so, ma ne prendo nota e glielo farò sapere (*Commenti del deputato Pannella*).

Si prevede che i predetti lavori terminino nel marzo del 1979 e che l'installazione dell'impianto sarà completata entro il giugno del 1979. Si precisa che il citato ILS/DME, previsto e finanziato per l'aeroporto di Punta Raisi con la legge 825 del 1973, verrà installato esclusivamente per servire l'avvicinamento strumentale per la pista 25; non era prevista, infatti, alcuna radioassistenza tipo ILS per la pista 21-03, in relazione alle difficoltà tecniche di installare i relativi componenti su tale pista.

Comunque, sono in corso contatti con il Ministero della difesa per una verifica ulteriore delle possibilità di installare detto impianto: installazione ad Ustica di un radar ATCR-2TI, prevista alla fine del 1981 o primavera 1982, che assumerà la duplice funzione di controllo in rotta, per saldare la copertura in aerovia dei sensori del Tirreno e di avvicinamento, per coprire in maniera completa la zona di controllo di avvicinamento a Palermo.

È doveroso, infine, sottolineare che lo attuale sistema radioradar dell'aeroporto di Punta Raisi costituisce un sensibile miglioramento rispetto alla struttura esisten-

te al momento dell'incidente di Montagnalonga (5 maggio 1972) che comprendeva solo un radiofaro di navigazione (NDB) ed un radiogoniometro (VDF).

Infatti, nel 1973 fu installato un impianto VOR.DME che, successivamente, è stato sostituito con una apparecchiatura TD-VOR dell'ultima generazione tecnologica, particolarmente adatta a zone con configurazione orografica complessa (1977). È stato inoltre attivato (dicembre 1975) un radar del tipo ACR-430 al fine di fornire, come già detto, un ulteriore ausilio (*monitor*) ai piloti in procedura di avvicinamento.

Va altresì puntualizzato che tutte le strumentazioni realizzate nel quinquennio o di imminente realizzazione sono quelle riportate nella scheda relativa all'aeroporto di Palermo, allegata al « rapporto Lino » del 1972, sullo stato degli aeroporti italiani aperti al traffico commerciale. In particolare, si precisa che anche gli interventi di cui alla raccomandazione n. 8 della relazione finale dell'inchiesta tecnico-formale per l'incidente del 1972 sono stati puntualmente eseguiti con la installazione di un registratore TBT (terra-bordoterra) *Philips* a 22 canali dotato di apparato di riserva e scambio automatico, per cui le registrazioni sono assicurate senza soluzioni di continuità e con la misura del tempo in secondi.

LA TORRE. Non è vero, l'ILS non è stato ancora installato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Onorevole La Torre, mi dispiace, ma lei non ha capito niente. Ho detto il TBT, che è una cosa completamente diversa dall'ILS. Dell'ILS ho parlato prima e ho detto che sarà impiantato entro il luglio del 1979. In merito alla scelta di Punta Raisi per la ubicazione dell'aeroporto di Palermo, si rammenta che la stessa scaturì dal confronto con altre località, tra cui Torre Corsaro, ad est di Palermo, in zona densamente coltivata ad agru-

meti ed abitata, e Boccadifalco, adiacente alla città, nell'area del preesistente, insufficiente aeroporto che non si prestava ad ampliamenti.

L'aeroporto fu realizzato dalla regione siciliana in base alla legge 5 maggio 1956, n. 524 e successive integrazioni, con il contributo finanziario della regione stessa per il 40 per cento. Ai relativi studi lavorò negli anni 1953-1956 una commissione formata da rappresentanti della stessa regione e della amministrazione aeronautica. Si ricorda che, all'epoca, la direzione generale dell'aviazione civile operava nell'ambito del Ministero della difesa.

Con decreto interministeriale 7 marzo 1957 (difesa-lavori pubblici) fu approvato il progetto di massima del nuovo aeroporto civile di Palermo in località Punta Raisi. L'aeroporto iniziò la sua attività nel gennaio 1960 con un minimo di infrastrutture e fu successivamente adeguato alle progressive esigenze.

Attualmente l'aeroporto assorbe un rilevante traffico: oltre 15 mila movimenti all'anno con circa un milione di passeggeri.

L'aeroporto è altresì utilizzato, e questo è molto importante ai fini della sua definizione di « aeroporto agibile », come base di addestramento degli equipaggi della compagnia Alitalia per i velivoli B-747 (*Jumbo*), DC-10, DC-18 e DC-9.

LA TORRE. Difende quindi anche l'ubicazione!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Io non difendo niente, dico le cose come stanno.

PRESIDENTE. Onorevole La Torre, avrà tempo di dire queste cose in sede di replica!

ROMUALDI. I tecnici furono purtroppo favorevoli per altri motivi economici! C'ero anch'io nella commissione!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Vorrei affrontare adesso la scheda dei servizi di soccorso. Il soccorso a mare relativo all'area in cui è compreso l'aeroporto di Palermo si articola su due centri dislocati rispettivamente nei porti di Palermo e Terrasini. È necessario precisare che un servizio di soccorso viene svolto con concrete possibilità di successo entro la ristretta area aeroportuale, ma per ragioni obiettive non può avere la stessa efficacia al di fuori di tale area.

LO PORTO. I pescherecci sì, la marina militare no!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Ritengo di dover aggiungere, però, che la pianificazione su scala nazionale, a suo tempo formulata dall'ispettorato generale della capitaneria di porto, prevede per l'aeroporto di Palermo la dotazione di 2 motovedette e di un battello adeguatamente equipaggiati.

Il problema non ancora del tutto risolto è quello della localizzazione più idonea di tali mezzi. A tale riguardo preciso che il porto di Terrasini, sito nelle immediate adiacenze dell'aeroporto, pure idoneo all'attracco di mezzi leggeri, non è al momento ancora pienamente valido per l'operatività delle motovedette. Esso, molto più vicino all'aeroporto, anzi ad esso adiacente, fu istituito dopo il 1972 a seguito di intese tra la direzione generale dell'aviazione civile e il Ministero della marina mercantile.

Il servizio di soccorso, comunque, può ottenere positivi risultati solo se esiste la possibilità di raggiungere il punto di intervento in tempi utili e se i passeggeri sono ancora in grado di poter usufruire del soccorso.

Tali condizioni sono necessarie per qualunque tipo di soccorso, ma divengono più determinanti in caso di soccorso in mare a causa delle condizioni del mare, della difficoltà della ricerca, specie se di not-

te, della superficie di impatto e dei tempi disponibili in caso di impatto violento.

La regione Sicilia, ente competente per la costruzione di opere portuali a norma dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica n. 878 del 3 luglio 1950, ha fatto conoscere attraverso il suo presidente che, con il programma di opere portuali proposto il 17 novembre 1978 e definitivamente approvato con delibera della giunta il 15 dicembre 1978, ha finanziato un congruo intervento per migliorare adeguatamente la situazione del porto di Terrasini. Indipendentemente da tali interventi, che investono anche i fondali del porto, gli accordi raggiunti nel 1975 tra la regione Sicilia e la competente capitaneria di porto prevedono la istituzione di un servizio decentrato di soccorso marittimo facente capo a tre punti di pronto intervento e precisamente: Terrasini, Punta Raisi e Sferracavallo, ove ubicare i mezzi marittimi. Al riguardo fu redatto dalla regione stessa un progetto che, previ pareri favorevoli degli organi della marina mercantile e dell'ufficio del genio civile per le opere marittime di Palermo, fu approvato nell'ottobre 1977 dalla direzione generale dell'aviazione civile. La realizzazione delle opere è competenza della stessa regione Sicilia, concessionaria di tutti i lavori di costruzione dell'aeroporto di Palermo.

LA TORRE. Lo statuto parla di regione siciliana, signor ministro!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. In attesa del compimento di questo sistema organico, si fa ricorso ai due approdi disponibili di Palermo e Terrasini.

Intanto ho provveduto a potenziare il centro di soccorso di Terrasini assegnando un altro mezzo leggero.

Occorre, altresì, sottolineare che l'efficacia di tali servizi discende non solo dalla esistenza e adeguatezza delle strutture e dei mezzi, ma anche dalla disponibilità del personale. Al momento attuale, ad esempio, a causa dell'assoluta mancanza

di personale non è possibile armare altri mezzi nautici oltre quelli già in servizio, né assicurare turni completi nell'arco delle 24 ore. Si conferma l'avviso, già evidenziato nel « rapporto Lino », che per un efficace intervento occorre istituire un apposito servizio con proprio personale e mezzi nautici dislocati in prossimità delle piste di volo, servizio che deve essere considerato una componente dell'organizzazione aeroportuale.

FANTACI. Si metteranno al prossimo disastro.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. È stata anche esaminata la possibilità dell'impiego di elicotteri per la ricerca e il salvataggio anche su distese acquose. Pur considerando la limitatezza operativa di tale mezzo aereo, sono stati avviati contatti per esaminare le possibilità di realizzazione di questo servizio con gli Enti di Stato competenti.

Al momento attuale esistono in Italia 7 centri dei vigili del fuoco dotati di elicotteri ed il Ministero dell'interno prevede un notevole potenziamento di tale tipo di servizio.

Tornando al caso drammatico che ci occupa in questo momento, ritengo soffermarmi ancora sui due aspetti essenziali dell'agibilità dell'aeroporto di Punta Raisi e del servizio di soccorso a mare.

Confermo che, dagli elementi attualmente in possesso dell'amministrazione, lo aeroporto di Palermo Punta Raisi, al momento in cui si è verificato il sinistro, era in condizioni di agibilità, sia per ciò che attiene alle attrezzature e agli impianti aeroportuali veri e propri, sia per ciò che riguarda le condizioni meteorologiche nella zona immediatamente circostante e soprastante. Per condizioni normali di agibilità ribadisco che si intendono condizioni tali per cui, seguendo puntualmente le procedure di atterraggio e decollo previste per quel determinato aeroporto, i piloti sono in grado di operare in condizioni di sicurezza e di valutare, sempre in condizioni

di sicurezza, se il mezzo da essi condotto è in grado, in quel determinato momento, di avvalersi o meno dello scalo in questione.

È ovvio che, tenendo pur sempre conto della situazione geografica, delle disponibilità finanziarie, dei tempi tecnici necessari, un aeroporto può, in certi limiti, essere sempre suscettibile di ulteriori miglioramenti, fino ad arrivare al volo completamente automatico.

Per quanto riguarda l'aeroporto di Palermo Punta Raisi i miglioramenti consigliati dal « rapporto Lino » erano stati, come già reso noto, apportati; manca infatti, allo stato attuale, ma è, come ho detto, in avanzato stato di installazione soltanto lo ILS che — occorre precisarlo — servirà a rendere agibile per gli atterraggi strumentali la pista 25, ma non la pista 21, sulla quale, considerata la direzione del vento in quel determinato momento, si accingeva ad atterrare il pilota dell'aeromobile caduto in mare.

L'aspetto del soccorso a mare è forse quello più delicato e complesso, su cui giocano fattori emotivi che spesso inducono ad esprimere giudizi e valutazioni poco obiettivi. Circa l'impiego dei mezzi di soccorso a mare preposti in caso di incidenti aerei in prossimità dell'aeroporto di Punta Raisi, preciso che il primo di tali mezzi giunto nell'area dell'incidente è stato la motovedetta CP 2046 della capitaneria di porto di Palermo. Tale unità, partita alle ore 1, ossia dopo 15 primi dall'allarme, è giunta sul luogo del sinistro alle ore 1,50.

Il battello *Boston Whaler* di Terrasini, pur essendo con un motore in avaria, era pronto per l'impiego, ma ciò non è avvenuto per le condizioni del mare, né avrebbe potuto farlo anche se fosse stato a perfetto regime date le condizioni del mare.

Non è vero invece che fossero in avaria le zattere, una delle quali fu subito trasbordata sul motopeschereccio *Nettuno*, immediatamente requisito ed utilizzato dal delegato di spiaggia e che, partito da Terrasini alle ore 1, è giunto sul posto all'una e quaranta.

CERQUETTI: Cioè prima della motovedetta!

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Posso assicurare i colleghi parlamentari che è già in corso una inchiesta per accertare la eventuale sussistenza di concrete responsabilità in merito.

Desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che pur disponendo di mezzi adeguati e sufficientemente attrezzati non può essere mai garantita al 100 per cento la salvezza delle vite umane in un tipo di sinistro così particolare, sia in relazione alle condizioni oggettive dell'ambiente in cui si verifica, sia per le singole reazioni soggettive umane.

Tuttavia il problema era stato doverosamente previsto, nel senso che era stato elaborato, come già detto, un piano nazionale di soccorso in caso di sinistro in mare. Un altro elemento importante da valutare riguarda le condizioni meteorologiche del mare che possono rendere impossibili l'intervento dei mezzi di soccorso all'uopo predisposti.

In questo caso può aversi una situazione che indirettamente incide sulla sicurezza della navigazione aerea, intesa come difficoltà al soccorso pure in presenza di condizioni di assoluta sicurezza per la operatività dei voli. Il sinistro infatti può avvenire prescindendo dalla perfetta agibilità dell'impianto aeroportuale e le difficoltà per il soccorso a mare non possono in tale caso condizionare l'operatività dello scalo.

Analogo sarebbe il discorso se l'incidente aereo capitasse in un entroterra impero difficilmente raggiungibile da mezzi di soccorso.

Oltretutto si arriverebbe all'assurdo che in condizioni di mare non navigabile, e tuttavia in presenza di una situazione meteorologica e di operatività dell'aeroporto che permettesse la sua utilizzazione, dovrebbe ugualmente impedirsi il collegamento oltre che per via marittima anche per via aerea.

In merito al problema relativo alle assicurazioni rischio per i voli interni sollevato da alcuni colleghi preciso che il codice della navigazione all'articolo 943, modificato con legge 16 aprile 1964, n. 202, determina in lire 5.200.000 per ciascuna persona il limite del risarcimento a carico del vettore in caso di responsabilità non determinata da dolo o colpa grave sua o dei suoi dipendenti e preposti.

Dal 1° novembre 1978 il Ministero dei trasporti, su espressa richiesta delle società Alitalia ed ATI, ha approvato per dette compagnie l'elevazione volontaria del limite stesso fino alla somma corrispondente al controvalore in lire italiane di 58 mila dollari USA.

In attesa che un provvedimento legislativo determini in via generale ed obbligatoria le nuove misure, le altre compagnie sono state invitate ad adeguarsi anche esse al predetto limite di 58 mila dollari USA. La società Alisarda vi ha provveduto a decorrere dal 1° gennaio del corrente anno.

Traendo spunto da alcuni riferimenti emersi da interrogazioni dei colleghi, desidero soffermarmi su taluni aspetti di carattere più generale. L'adeguamento alle moderne esigenze del sistema di trasporto aereo italiano nelle sue molteplici componenti (strutture organizzative degli organi di governo preposti al settore, gestioni aeroportuali) ha formato più volte oggetto, in questi ultimi 10 anni, di attente indagini a livello di Parlamento, di Governo, di operatori e di forze sociali.

Basti ricordare nel 1971-1972, l'indagine conoscitiva della X Commissione (Trasporti) della Camera sulle gestioni aeroportuali; nel 1972 il rapporto del comitato istituito per l'esame dello stato degli aeroporti e dello spazio aereo italiano (rapporto Lino); nel 1975-1976 la nuova indagine conoscitiva della X Commissione (Trasporti) della Camera sulla situazione dell'aviazione civile in Italia.

Tutte queste indagini traevano origine da una oggettiva situazione di carenze che non consentiva il raggiungimento di risultati di necessaria efficienza globale. A seguito di tali indagini sono stati presi

provvedimenti legislativi di finanziamento straordinario ed è in corso la realizzazione delle opere previste dai programmi speciali e da quelli ordinari.

Per contro, nulla è stato fatto per l'adeguamento delle strutture statali preposte sia all'attuazione di questi piani, i quali risentono conseguentemente di effetti negativi nell'esecuzione, sia alla gestione del complesso sistema del trasporto aereo, intesa come programmazione e controllo delle singole componenti e dell'insieme.

I citati programmi in corso di attuazione — che hanno tratto origine in larga misura dall'indagine del 1972 — prevedono la realizzazione dei seguenti interventi sugli aeroporti: prolungamento di piste, allargamenti e riqualificazioni per l'aumento della resistenza delle stesse, in relazione alle caratteristiche dei nuovi aeromobili; impianti luminosi di assistenza con relative centrali elettriche e gruppi elettrogeni di continuità in caso di mancanza di rete; ampliamento e riqualificazione dei piazzali di sosta aeromobili; vie di rullaggio e raccordi; edifici operativi quali torri di controllo, caserme per vigili del fuoco e centri di soccorso sanitario; edifici commerciali quali aerostazioni passeggeri, aerostazioni merci; centrali tecnologiche e reti di distribuzione degli impianti; fognature ed impianti ecologici (depuratori delle acque di scarico, forni inceneritori); viabilità di servizio e di accesso, parcheggi auto; attrezzature per l'emergenza (mezzi antincendio, ambulanze, materiale sanitario, interventi per il soccorso a mare).

Per l'assistenza al volo sono previste le seguenti misure: installazione di nuove radioassistenze sugli aeroporti per l'avvicinamento e l'atterraggio e sostituzione di precedenti apparecchiature (VOR-DME, ILS, VDF, NDB); installazione di nuove radioassistenze lungo le aerovie per il volo in rotta e sostituzione di precedenti apparecchiature; realizzazione di impianti radar per l'assistenza aeroportuale, nelle fasi di avvicinamento e di volo in rotta in modo da ottenere il completamento della copertura radar di tutto lo spazio aereo nazionale; ammodernamento degli impianti di telecomunicazioni per i collegamenti ra-

dio con gli aeromobili in volo e delle reti telefoniche e telegrafiche per i collegamenti tra gli enti del servizio di assistenza al volo; impianti ed apparati per la rilevazione dei dati meteorologici; attrezzature e mezzi accessori per l'espletamento del servizio di assistenza al volo (*consolles*, tavoli operativi, circuiti chiusi TV, *monitor*); ammodernamento e nuove realizzazioni di edifici per gli enti operativi del controllo del traffico aereo; realizzazione di sistemi automatizzati per il controllo del TA tra i quali assume importanza il sistema ATCAS del centro di controllo regionale di Roma.

L'ammontare complessivo di tali interventi è di lire 354 miliardi.

Lo stato di attuazione dei programmi sopraindicati che hanno avuto concreto avvio solo dopo il 1975, in relazione alla effettiva disponibilità finanziaria, può oggi sinteticamente esprimersi in un avanzamento medio globale del 60 per cento.

L'ultimazione dei lavori, che è subordinata all'approvazione del disegno di legge di rifinanziamento della legge n. 825 per lire 210 miliardi, presentato dal Governo nel luglio 1978, già approvato dal Senato e tuttora all'esame della Camera dei deputati, può indicarsi nel 1980 per le opere aeroportuali e nel 1981 per gli impianti di assistenza al volo. Ad ultimazione dei suddetti programmi un considerevole salto di qualità sarà stato compiuto nelle caratteristiche e nell'efficienza sia degli aeroporti sia del sistema di assistenza al volo.

Ulteriori interventi sono stati già pianificati per l'adeguamento dei sistemi aeroportuali intercontinentali di Roma e Milano alle esigenze del traffico previsto per gli « anni '90 » e per portare questi scali a livello competitivo con i maggiori aeroporti europei, conformemente anche alle indicazioni della recente conferenza nazionale dei trasporti. Per tali interventi è stato predisposto uno schema di disegno di legge che sarà quanto prima presentato al Parlamento in armonia con le linee del piano triennale di investimenti, e che prevede un impegno di spesa di circa 700 miliardi di lire.

L'esigenza di non interrompere la politica degli interventi nelle infrastrutture aeroportuali rende necessaria la formalizzazione immediata del documento « piano generale degli aeroporti », già in corso di elaborazione, che raccoglie e sviluppa i precedenti strumenti di piano approvati dal CIPE sulla base delle precise finalità delle leggi di finanziamento (legge n. 825 del 1973 e successive) e dei numerosi documenti in materia elaborati sia dal Parlamento sia dal Governo. Il piano costituirà un punto di riferimento obbligato per qualunque decisione di investimento ed in esso saranno anche presenti le istanze che verranno espresse dalle regioni, che conseguentemente sono chiamate ad assumere precisi impegni nell'ambito delle loro competenze istituzionali.

È opportuno ribadire che qualsiasi programma relativo alle infrastrutture aeroportuali è strettamente connesso con il prevedibile sviluppo del trasporto aereo; è quindi necessario disporre al riguardo di elementi obiettivi di valutazione, di modo che tutte le scelte e le soluzioni adottate, siano esse generali o settoriali, risultino adeguatamente motivate.

In proposito la tendenza alla espansione dei traffici aerei è dimostrata dal continuo incremento del numero dei passeggeri, che negli ultimi dieci anni è passato in Italia dagli 11 milioni del 1967 ai 27 milioni del 1977, mentre per le merci nello stesso periodo si è passati da 140 milioni di chilogrammi a 311 milioni.

Come per gli altri modi di trasporto, anche per i trasporti aerei si può dire che essi siano strumentali al perseguimento di più generali fini di politica economica e che, anzi, rappresentino uno dei passaggi obbligati e condizionanti attraverso i quali è possibile conseguire gli obiettivi generali di cui sopra.

Il raggiungimento di tali fini è però condizionato a sua volta da un vincolo di metodo: la realizzazione di un sistema programmato della gestione pubblica del trasporto aereo.

Il piano dovrà consentire la valutazione del trasporto aereo nella funzione propria e nelle interrelazioni di complementarità

e/o di alternativa con altri mezzi di trasporto al fine di conoscerne il ruolo nell'ambito dell'assetto socioeconomico e geopolitico del paese, anche nei riflessi di connessioni con i sistemi internazionali analoghi.

Di conseguenza, preso atto della esistente struttura di supporto infrastrutturale ed operativo, ne verrà riproposta la schematizzazione in termini funzionali idonei e si configurerà il sistema delle infrastrutture e dei servizi per l'esercizio del trasporto aereo considerato come modo particolare nel quadro più generale del sistema integrato dei trasporti.

Va detto a questo punto che la previsione di nuovi stanziamenti per le infrastrutture di trasporto aereo, così come l'impegno di seguire una politica di piano che consenta di rendere coerenti le scelte di investimento, non avrebbe senso compiuto ove non fosse correlata da una riforma della direzione generale dell'aviazione civile che venga così ridisegnata nelle sue strutture in funzione dei nuovi e più pregnanti compiti di pianificazione e controllo.

Un altro elemento che condiziona strettamente il perseguimento dei fini di politica economica indicati dalle forze politiche e sociali nelle varie sedi istituzionali è costituito dagli strumenti legislativi a disposizione degli operatori del settore. A tale riguardo il Governo ha già intrapreso concrete iniziative e fra esse assume particolare rilievo il regolamento al codice della navigazione — parte navigazione aerea — il cui testo predisposto da apposita commissione è attualmente all'esame dei Ministeri competenti. Per far fronte ad altre esigenze ugualmente urgenti sono stati predisposti taluni disegni di legge che si riferiscono in particolare al servizio antincendi per l'aviazione civile, agli aeroporti minori, ai servizi *charters*, alla modifica di alcuni articoli del codice della navigazione.

In attesa di soluzioni radicali e organiche, ho ritenuto opportuno istituzionalizzare, intanto, un incontro permanente tra le varie componenti interessate al trasporto aereo.

Ho già infatti riunito i rappresentanti dei vettori, dei gestori aeroportuali, dell'ispettorato delle telecomunicazioni e di assistenza al volo e quelli della direzione generale dell'aviazione civile allo scopo di individuare i problemi riguardanti la regolarità del servizio, la corrispondenza del servizio medesimo agli interessi dell'utenza, e di suggerire i provvedimenti ritenuti necessari per garantire al massimo il regolare svolgimento dei traffici.

Il comitato per gli orari rappresenta un primo significativo risultato della suddetta iniziativa. Su questa linea si colloca il comitato per il piano generale degli aeroporti, in cui sono presenti i rappresentanti del Ministero dei trasporti, dello stato maggiore dell'aeronautica e dell'ITAV. Tale comitato, entro breve termine, dovrà presentarmi le proprie conclusioni. Si colloca altresì su tale linea il coordinamento tra aeronautica militare e aviazione civile in materia di pianificazione e programmazione degli impianti e dei servizi per l'assistenza al volo, e per i problemi di esercizio.

La dimensione dei problemi da affrontare e la loro complessità, anche per i loro riflessi in campo internazionale, richiedono a questo punto una struttura amministrativa dello Stato efficiente e dinamica. Infatti l'attuale assetto della direzione generale dell'aviazione civile, che attualmente dispone di un organico complessivo di sole 1.181 unità, risente tutt'oggi di gravi carenze strutturali e funzionali, dovute alla sua affrettata costituzione, alla molteplicità dei compiti non organicamente collegati, alla mancanza di organismi tecnici di elevata qualificazione in grado di fornire preziosi apporti per la realizzazione degli impegnativi programmi occorrenti per soddisfare le necessità derivanti dal livello raggiunto dal trasporto aereo.

Queste insufficienze, già da tempo rilevate non solo dal Ministero, ma anche dal CNEL e dalla X Commissione della Camera, che ha condotto sull'argomento una indagine conoscitiva, rendono urgente la soluzione del problema, che è stato affrontato con l'elaborazione di uno schema di disegno di legge che già diramato per

il concerto con gli altri Ministeri, verrà presentato entro gennaio al Consiglio dei ministri.

Tale schema tende a raggiungere, innanzitutto, una nuova definizione dei compiti della direzione generale dell'aviazione civile, configurati in modo che il predetto organismo assolva principalmente a funzioni di programmazione e di indirizzo, di coordinamento delle varie attività confluenti nel settore, di vigilanza e di controllo delle attività esperite nel medesimo settore da operatori sia pubblici che privati. Si tratta principalmente di potenziare anche dal punto di vista numerico e qualitativo il ruolo dei tecnici e specialisti, nell'ordine di alcune centinaia. È perseguita, inoltre, una suddivisione dei compiti di amministrazione attiva fondata sulla distinzione fra le attività che sono espletamento di pubbliche funzioni e che, come tali, non possono essere gestite se non da organismi dello Stato e le attività che si concretano, invece, nella predisposizione ed offerta dei servizi che, avendo carattere prevalentemente industriale e commerciale, si è ritenuto preferibile siano gestite da terzi, nei limiti in cui ciò sia possibile e sempre sotto il controllo dello Stato allo scopo di evitare che le finalità speculative prevalgano sulle esigenze pubbliche che quelle stesse attività sono tenute a soddisfare.

Si tratta di far sì che la direzione generale dell'aviazione civile diventi un valido interlocutore ai fini della necessaria sintesi programmatica per tutti gli operatori e per le regioni alle quali — come già detto — è assegnato un preciso ruolo nel processo di programmazione e ai fini del potere di vigilanza e di controllo che essa è chiamata a svolgere.

Il problema della formazione professionale del personale della direzione generale dell'aviazione civile rappresenta un altro nodo da sciogliere sia con misure che attengono la struttura che con misure normative. È da considerare che non è possibile che l'amministrazione svolga congiuntamente il ruolo che l'ordinamento le attribuisce se non le si consente di procurarsi gli strumenti, umani e tecnologici,

necessari. Corsi di formazione e di aggiornamento, collegamenti con le realtà produttive e con i centri di ricerca e di studio, sono tutti strumenti indispensabili a questo fine e che consentono altresì di garantire la presenza di elevati *standards* professionali nel personale addetto ai servizi di trasporto aereo.

Rimane comunque aperto e da affrontare organicamente nelle sedi operative e legislative in termini più generali il problema dell'inquadramento professionale e del relativo trattamento economico per quelle categorie di dipendenti che dovranno svolgere un ruolo di elevata qualificazione.

Tali operatori dello Stato, mentre da un lato saranno qualitativamente comparabili con gli operatori delle società controllate, non possono essere comparabili, se non con una profonda mortificazione sul piano del trattamento economico.

Alcuni onorevoli colleghi hanno fatto riferimento, ad esempio, agli ispettori per i piloti, certamente una delle funzioni più importanti, in quanto si tratta di controllare quello che è il fattore umano, e quindi il fattore più importante per la qualità del servizio. Si tratta di controllare soggetti che hanno un trattamento economico che varia dai 30 ai 40, ai 50 milioni annui. Si tratta, cioè, di trovare degli ispettori che siano professionalmente qualificati e che abbiano un trattamento, anche economico, corrispondente a questa particolare funzione. Voglio sperare che il Parlamento vorrà prendere in considerazione non soltanto i problemi di natura organica ma, data la particolare qualificazione professionale, anche il relativo trattamento economico.

In questo quadro assume rilievo il ruolo che ha l'amministrazione nei confronti della sicurezza del servizio del trasporto aereo, per il quale uno degli strumenti fondamentali è la disponibilità di personale altamente qualificato sul piano tecnico operativo.

Parlavo prima degli ispettori di volo, dei quali, su un organico di 14 unità, è presente una sola unità, mentre tredici

posti sono vacanti, e non è pensabile che essi vengano coperti mediante concorsi ordinari. Infatti, il corrispettivo di natura economica previsto da tali concorsi è di circa 600 mila lire mensili, e cioè di 7-8 milioni annui, mentre un pilota percepisce un corrispettivo annuo di circa 40 milioni.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi rendo conto di non aver potuto offrirvi una risposta esauriente per quanto riguarda le cause della sciagura di Punta Raisi.

È mio intendimento di rendere pubbliche, appena disponibili, le risultanze della inchiesta della commissione ministeriale. Così come posso assicurarvi che nel caso emergessero responsabilità di qualunque natura, oltre che riferirne doverosamente all'autorità giudiziaria, adotterò tutti gli eventuali provvedimenti di mia competenza.

Onorevoli colleghi, come sempre mi considero a disposizione del Parlamento per ulteriori dibattiti e per recepire qualunque utile suggerimento tendente a migliorare l'efficienza e la regolarità del servizio aereo, nell'interesse della collettività nazionale.

**PRESIDENTE.** Prima di dare la parola agli interroganti per le repliche, ricordo che il regolamento prevede per le stesse un limite di tempo non superiore ai cinque minuti.

**PANNELLA.** Sì, ma il Governo ha parlato un'ora e mezza!

**PRESIDENTE.** Mi facciano finire, per favore! Mi rendo conto della gravità del problema che stiamo affrontando, tuttavia, essendo state presentate 16 interrogazioni, i colleghi possono (soprattutto quelli che per appartenenza di gruppo sostengono le stesse tesi) suddividersi i punti sui quali intendono replicare. La Presidenza intende quindi fare rispettare in questa occasione i limiti di tempo previsti per le repliche degli interroganti. Faccio ora questo richiamo poiché non desidero che eventuali miei interventi siano male interpretati.

L'onorevole Mannino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le sue due interrogazioni.

MANNINO. Desidero ringraziare e manifestare il mio apprezzamento al ministro per la completezza dei dati che ha voluto fornire al Parlamento, allargando oltretutto l'ottica del problema dal semplice e, purtroppo, tragico episodio dell'incidente aereo del 23 dicembre, alla dimensione dei problemi generali dell'organizzazione dell'aviazione civile e del trasporto aereo in Italia. Tuttavia, nonostante questo ringraziamento sentito e convinto e questo apprezzamento, non posso dichiararmi soddisfatto.

Il ministro ha detto che in circostanze siffatte tutto quello che si può fare non può placare il dolore delle famiglie delle vittime; ma restano anche i dubbi, le perplessità, le preoccupazioni di tutti i cittadini, non soltanto dei siciliani possibili utenti dello scalo di Punta Raisi.

Vorrei anche osservare che, in circostanze del genere, c'è una scelta etica, non politica da compiere: intendo riferirmi alla scelta che ci porta a rifiutare il caso o la fatalità. Il caso e la fatalità non possono mai giustificare inadempienze e negligenze nel comportamento degli uomini o, peggio ancora, giustificare delle irresponsabilità. Nessuno, né il ministro, né altri sono in condizione di anticipare i dati delle relazioni: quella affidata all'apposita commissione nominata dal ministro stesso e quella affidata alla magistratura. Tuttavia è chiaro che, una volta per tutte, una parola definitiva sullo stato di organizzazione dell'aeroporto di Palermo-Punta Raisi e del servizio aereo nel paese va detta a garanzia e a tranquillità di tutti, visto che tale servizio è sottoposto ad un accesso sempre più vasto di utenti. Come tale esso mette alla prova l'organizzazione e l'amministrazione dello Stato e richiede uno sforzo concreto di organizzazione al più alto livello.

Vorrei riepilogare molto sinteticamente i fatti anche perché sono convinto che il problema che abbiamo di fronte non possa esaurirsi nei ristretti limiti di tem-

po previsti dal regolamento in questa occasione; esso richiede un successivo approfondimento. Ritengo si debba focalizzare l'attenzione su alcuni punti specifici. Per quanto riguarda l'accertamento delle cause dell'incidente ho colto un passaggio che sarò costretto a riprendere in un momento successivo. Vorrei anche richiamarmi alle eventuali responsabilità, all'accertamento definitivo delle condizioni di idoneità e di agibilità dell'aeroporto, in relazione ai limiti di sicurezza, alle condizioni ambientali ed atmosferiche e alle eventuali carenze del funzionamento delle attrezzature aeroportuali.

È vero, onorevole ministro, che l'aeroporto di Palermo è agibile; ma esso non è perfetto e, se è vero che è stato ubicato in un luogo non del tutto felice, esso deve essere dotato di tutte le attrezzature che progressivamente l'ingegno umano va escogitando, affinché non vi sia limite alla capacità umana di dominare e correggere anche errori inizialmente commessi nella scelta di un luogo che si dice non felice.

La definizione dello stato di organizzazione tecnica ed umana dell'aeroporto si impone, così come vanno affrontati i problemi del coordinamento e dei rapporti tra personale dell'aviazione civile e militare. In altri termini, si tratta del coordinamento tra torre di controllo e personale addetto all'organizzazione dei voli.

Il ministro ha riconosciuto che mancano importanti attrezzature, soprattutto la radioassistenza nella fase terminale del volo, proprio nel più decisivo passaggio che di conseguenza viene lasciato alla capacità del pilota. È necessaria l'organizzazione di un efficiente sistema di controllo integrale del volo e, dicendo questo, trovo nelle dichiarazioni del ministro un passaggio che va sottolineato in questa sede: la necessità, cioè, di una precisa regolamentazione della fase di avvicinamento ed atterraggio dei voli, con una procedura vincolante. Il ministro ha detto che allo aeroporto di Palermo, sulla pista in cui doveva atterrare l'aereo in questione, erano praticabili due procedure: il VOR-DME 1 ed il VOR-DME 2; questa seconda pro-

cedura è affidata integralmente alla determinazione del pilota. Giunto ad una certa distanza dall'aeroporto, il pilota sceglie tutto quello che deve e può fare. Il ministro ha detto che questa seconda procedura vige dal dicembre del 1977, su richiesta dell'ANPAC. A questo proposito, voglio porre una domanda: che diritto ha un qualunque sindacato (non dico lo ANPAC), di contrattare e condizionare il tema delle procedure di volo, che dovrebbe essere rimesso esclusivamente agli organismi che presiedono alla direzione ed al controllo dei voli e dell'aeroporto?

Per esperienza personale (e non vorrei farne uso), so benissimo che questa procedura diretta è stata praticata sull'aeroporto di Palermo prima, e forse molto prima, del dicembre 1977; cioè quando lo hanno ritenuto, i piloti (non so con quale grado di tolleranza da parte degli organi di controllo, soprattutto della torre di Palermo) hanno scelto questa procedura che ho citato. Su questo aspetto l'accertamento della competente commissione deve essere preciso e puntuale, anche perché, onorevole ministro, non è più tollerabile che in tutte le purtroppo tristi circostanze avverse che travagliano la vita della nostra società, non si debbano mai trovare responsabili! Quello dell'irresponsabilità è il sistema che conduce alla sfiducia verso gli ordinamenti e le istituzioni!

Il quarto punto è quello dell'organizzazione di un valido ed efficace sistema di soccorsi. Tutti riconosciamo chissà quanti meriti alla marina ed io riconosco merito innanzitutto al personale dei due battelli che si trovavano per caso (questa volta, sì) in quel quadrante di mare, che ha fatto il possibile per salvare quelle 21 persone. Anche qui, signor ministro, c'è un preciso problema di coordinamento dei comportamenti delle autorità. La direzione dell'aeroporto ha determinate competenze, e così la capitaneria di porto, così i vigili del fuoco. A quale punto unificante questi tre livelli debbano rispondere in caso di emergenza non si sa e non è detto che nella circostanza del 23 dicembre qualcosa non abbia potuto

funzionare, non potendosi accettare una serie di giustificazioni che, anche se in buona fede, lasciano l'amaro in bocca.

Del resto, il problema del coordinamento rimane come un problema generale nell'organizzazione del trasporto aereo e dell'aviazione civile, così come ha riconosciuto il ministro sottolineando alcune questioni particolari inerenti alla condizione giuridica e al trattamento economico del personale a seconda che appartenga all'aviazione militare, all'aviazione civile o ad altro ente.

Infine, vorrei fare alcune brevissime considerazioni in ordine alla organizzazione dei voli. È chiaro che un volo straordinario risponde alle regole dei voli ordinari, ma, con molta franchezza, non si riesce a capire perché la necessità di voli straordinari si presenti soltanto per Palermo e per altri scali del meridione di Italia e non per altre rotte. Ma soprattutto non si riesce a capire perché, pur riconoscendo all'Alitalia i meriti che tutti oggi vogliono riconoscergli in ordine alla efficienza della gestione, l'Alitalia stessa non si dia cura innanzitutto di intensificare il numero dei voli da e per Palermo, da e per Catania, essendo costretta in prossimità di tutte le festività e circostanze che implicano una particolare intensificazione dell'uso del mezzo aereo ad istituire voli che, come ha ricordato l'onorevole ministro, rispondono certamente alle regole e alle norme del volo ordinario, ma che evidentemente risentono degli scarti con cui è possibile organizzare mezzi e uomini all'ultimo momento per effettuare dei voli che proprio perché rispondono a determinate esigenze richiedono innanzitutto il rispetto delle regole di sicurezza.

Onorevole ministro, qualche dubbio, si renderà conto, rimane aperto al riguardo e in presenza di questi dubbi non ci si può dichiarare soddisfatti. Ci riserviamo, utilizzando gli strumenti parlamentari a nostra disposizione, di ricorrere ad altre iniziative per richiamare ancora una volta l'attenzione e quindi indurre il Governo a comportamenti precisi in ordine a questo problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Cerquetti, cofirmatario dell'interrogazione Nicosia, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CERQUETTI. Sarò molto breve, perché ritengo che la lunghezza della risposta fornita dal ministro sia di per sé la prova della difficoltà in cui si trova il Governo, e il ministro in questo caso, a dare una logica spiegazione a degli eventi tragici la cui causa non va limitata all'analisi del fatto, ma ricercata nell'impostazione con la quale si è tenuto in esercizio un aeroporto.

Il ministro nella sua risposta ci ha ricordato come tutte le indicazioni emerse in seguito al rapporto Lino, sull'incidente aereo verificatosi nel maggio 1972, siano state rispettate; per cui, alla luce delle indicazioni fornite da detto rapporto questo incidente non avrebbe dovuto verificarsi, perché quell'aeroporto, una volta adottate ed applicate quelle misure derivanti dalle carenze manifestatesi, che avevano provocato l'incidente cui prima facevo riferimento, doveva ritenersi un aeroporto sicuro. Invece, questo incidente si è verificato a prescindere da quelle che erano le prevedibili cause che avevano determinato l'incidente del 1972, il che significa che è l'ubicazione dell'aeroporto stesso a rendere pericoloso l'atterraggio.

Quindi, non siamo tanto di fronte alla necessità di rendere più agganciato il volo nel momento dell'atterraggio, ma alla necessità di chiudere o quanto meno di limitare alle ore diurne l'uso di un aeroporto la cui insicurezza è da ricercarsi nella ubicazione dell'aeroporto stesso. Tutto ciò discende dalla valutazione compiuta e debbo dare atto della correttezza e della ingenuità con la quale le autorità hanno ricordato che nella giornata in cui avvenne quell'incidente erano stati sospesi dei voli diurni, poiché esistevano condizioni atmosferiche tali da renderli pericolosi. Nonostante queste ultime, in serata, dunque nelle ore difficili, soprattutto in relazione alla specifica posizione dell'aeroporto, veniva autorizzato un volo straordinario...

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. I voli non furono sospesi per le cattive condizioni del tempo in Sicilia, ma per la indisponibilità del mezzo che in Sicilia doveva arrivare.

CERQUETTI. Questa è cosa ancora più grave, se permette! Se i voli non erano stati sospesi, non capisco perché non dovessero esservi degli aeromobili... Comunque, lei, onorevole ministro, non ha detto questo!

MANNINO. Quelli per Palermo sono voli di risulta!

CERQUETTI. Ripeto che il ministro ha detto altra cosa: ho preso un appunto preciso. Se ho ben capito, egli ha affermato che i voli in questione erano stati sospesi proprio in relazione alle particolari condizioni atmosferiche. Può darsi che io abbia capito male, ma non mi sembra. I voli erano stati sospesi non perché mancassero gli aerei, dunque, ma perché il tempo era cattivo. Dopo, invece venne autorizzato quello notturno...

Comunque, a parte tutto questo, tutte le valutazioni conseguenti alle inchieste cui ho fatto riferimento tendono a dimostrare che quell'aeroporto è uno tra i più difficili e pericolosi d'Italia. Non voglio essere ingeneroso ed affermare che le cause di questa tragedia vanno ricercate quasi esclusivamente nella incapacità del personale di volo. Mi è sembrato di afferrare detta valutazione dalla esposizione del ministro. Se ho mal capito, chiedo scusa e non insisto. Comunque, a prescindere da tale eventuale realtà, nasce da quanto è accaduto una richiesta, che noi formalmente rivolgiamo al Governo ed al Ministero competente. In un aeroporto, a cinque anni di distanza, non può ripetersi una tragedia come quella della quale parliamo. Il ripetersi della stessa va al di là di tutto quello che, pur in maniera encomiabile, le autorità preposte cercano di fare. Non contesto la volontà, l'impegno, la capacità degli addetti, a prescindere dalla constatazione che i mezzi di soccor-

so non erano probabilmente adeguati alla pericolosità dell'aeroporto di Punta Raisi. Il fatto che i mezzi navali siano giunti in ritardo e che, comunque, quelli preposti al soccorso avessero motori in avaria, denota scarsità di efficienza degli strumenti di soccorso.

A nostro avviso, per altro, il discorso va riportato all'origine. Occorre, cioè, prendere atto che l'aeroporto di Punta Raisi, nonostante gli aggiornamenti tecnici che si adottano, per renderlo il più agibile possibile, rimane, per la sua ubicazione, un aeroporto difficile e pericoloso.

In altre situazioni, in altri paesi, aeroporti con minor grado di pericolosità sono stati, almeno temporaneamente, chiusi o aperti soltanto in determinate condizioni, proprio per evitare che una tragedia del genere si verificasse.

Ecco, dunque la richiesta cui accennavo, che ritengo possibile formulare. Anche in riferimento ad una decisione, adottata in questi giorni, di un'associazione sindacale dei piloti, di sospendere i voli per Punta Raisi nelle ore notturne, in relazione alle difficoltà di atterraggio, chiediamo che il Governo valuti la opportunità di prendere una tale iniziativa. Potrebbe apparire eccessiva da un punto di vista tecnico, ma certo nulla è eccessivo dal punto di vista morale, se serve a salvare anche una sola vita.

Quanto all'opera di soccorso predisposta, credo senz'altro a quanto il ministro ha affermato, che cioè nel giro di dieci minuti l'allarme generale era stato dato. Non ho difficoltà a credere che la marina militare e i mezzi locali siano stati tempestivamente avvertiti. Sta di fatto, per altro, che le cose sono andate in una certa maniera. Forse perché il porto di Terrasini, che dovrebbe essere il più adeguato, in vista di un'operazione di soccorso per un aeroporto circondato per tre quarti dal mare, non è ancora oggi in grado di poter svolgere tale sua funzione: la regione siciliana, infatti, ha sentito la necessità di affermare che si impegnerà per attrezzarlo in modo più congruo. Se non fossimo dinanzi ad una tragedia, onorevo-

le ministro, e se, quindi, una divagazione umoristica non risultasse impertinente, affermerei che la sua esposizione ci ricorda alcune notazioni satiriche in base alle quali, siccome in Italia vengono mangiati cento milioni di polli da cinquanta milioni di persone, ciò vuol dire che ogni italiano mangia due polli! Siccome l'aeroporto di Palermo ha tutte quelle caratteristiche tecniche che dovrebbero garantire l'efficienza, ciò significa che in tale aeroporto incidenti non dovrebbero in alcun modo verificarsi. Purtroppo, però, si verificano: rendiamoci allora conto che non si tratta tanto di aggiornare le dotazioni tecniche per renderlo più sicuro, quanto di dichiararlo non agibile, almeno in quelle ore del giorno in cui un atterraggio può diventare una tragedia.

**PRESIDENTE.** L'onorevole De Cataldo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione e per l'interrogazione Galli Maria Luisa, di cui è cofirmatorio.

**DE CATALDO.** Mi sia consentito, in occasione del mio primo intervento in quest'aula, rendere un deferente omaggio al Presidente e all'Assemblea e un affettuoso saluto alla compagna Emma Bonino, che sostituisco. Debbo dire che questo impatto non è felice, sia sul piano del costume sia su quello regolamentare. Sotto il primo aspetto debbo comunicare e denunciare al Presidente di aver avuto notizia che, qualche tempo prima che il rappresentante del Governo rispondesse alle interrogazioni in quest'aula, il giornale-radio aveva già dato la notizia e il contenuto della risposta del ministro. Non voglio dire nulla di più: si tratta di un fatto certamente grave.

Sul piano regolamentare mi sembra che il ministro, il quale ha esordito affermando di non voler dare delle risposte parziali, e quindi di non poter dare risposta sul merito delle singole interrogazioni, abbia parlato in violazione del regolamento, non essendo possibile aprire un dibattito sulla politica del trasporto aereo che il Governo conduce, sulle previsioni, sulle possibilità,

sulle ipotesi: ora questo, se mi consente, signor ministro, non è corretto...

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Mi è stato richiesto dagli interroganti!

MELLINI. Non si tratta delle interrogazioni, bensì delle interpellanze vertenti sulla politica del Governo. Lei, signor ministro, ha risposto soltanto alle interrogazioni!

DE CATALDO. Dicevo che la risposta del Governo, che in sostanza ha reso comunicazioni sulla politica del trasporto aereo, non consente l'apertura di un dibattito: infatti giustamente il Presidente, allo scadere dei cinque minuti concessi per le repliche degli interroganti, discretamente farà ascoltare il suono della campanella.

Premesso questo, debbo dire che la risposta ci lascia assolutamente insodisfatti, amaramente insodisfatti, dato l'argomento. Insodisfatti perché il Governo non può parlarci, a venti giorni di distanza dal tragico episodio che si è verificato a Punta Raisi, dell'inopportunità di fornire risposte parziali. Evidentemente una commissione è al lavoro, ed ha fornito delle indicazioni, sia pure non definitive, al ministro ed al Governo; il ministro aveva il dovere di comunicare queste informazioni alla Camera: tanto più in quanto, signor Presidente, queste informazioni le stiamo leggendo ogni giorno sui giornali.

È grave anche il fatto che la risposta del ministro, una volta sottolineata una serie di premesse, secondo le quali l'aeroporto era perfettamente agibile e i servizi erano puntuali — starei per dire perfetti — nella circostanza, attraverso una chiave sillogistica, sia pure implicita, porti a concludere sulla esistenza di responsabilità da parte del pilota e dell'equipaggio. È grave tutto questo, specie quando si è parlato di inopportunità di risposte parziali. Attualmente ci muoviamo soltanto nel campo delle ipotesi pure.

Questa tragedia avrebbe richiesto due risposte immediate e tranquillizzanti del

Governo al paese. La prima riguarda le condizioni generali in cui operano l'azienda ed i piloti. Occorre che il Governo rispondesse se è vero, come è vero, dato che ormai è divenuto di dominio pubblico, grazie, addirittura, a circolari dell'Alitalia e dell'Ati, che l'azienda invita costantemente i comandanti a prendere il volo anche quando le condizioni di sicurezza dell'equipaggio — e quindi dell'aereo — sono insufficienti, altamente insufficienti. Signor ministro, esistono delle circolari in proposito.

L'altro problema sul quale noi chiedevamo una risposta immediata e tranquillizzante si collega alla constatazione che in molti velivoli sono state scoperte gravi lesioni sulle ali e sulla coda, tanto è vero che molti di questi sono stati posti in *hangars* per riparazioni ed altri, addirittura, sono stati posti in vendita, non so poi in base a quali criteri.

Signor Presidente, la nostra interrogazione chiedeva che venissero fornite delle esaurienti risposte in ordine alla situazione generale esistente nell'aeroporto e alla situazione particolare dei due velivoli coincidenti nell'atterraggio in quella tragica notte. Esse non sono state date: eppure erano domande fondamentali.

LA ROCCA. Ma dove stavi quando parlava il ministro?

DE CATALDO. Stavo qui. Tanto è vero che, se è stata data una risposta, è stato nel senso della assoluta insufficienza dell'aeroporto, dato che il ministro ha elencato i miglioramenti predisposti al fine di rendere sicuro quell'aeroporto, nel quale — è bene ricordarlo — le indicazioni meteorologiche sono assolutamente inattendibili, data la presenza della montagna a pochissima distanza.

Questo per quanto riguarda il primo aspetto. Il fatto che esista non solo la opportunità, ma la necessità di miglioramenti per quell'aeroporto, porta a concludere sulla assoluta insicurezza dello stesso. Infatti, i giornali, sulla base delle solite indiscrezioni, oggi annunziavano che la visibilità era di tre miglia, mentre avrebbe

dovuto essere del doppio, nella circostanza.

Per quanto si riferisce alla coincidenza nell'atterraggio dei due velivoli — quello militare e quello civile — il ministro ha tenuto a rassicurarci, dicendo che il velivolo militare è atterrato venti minuti dopo l'ora prevista, alle 0,59, se non vado errato. Ma il problema sul quale noi chiedevamo una risposta puntuale era se il velivolo militare avesse o meno obiettivamente ostacolato le operazioni di atterraggio del DC-9, perché il fatto che esso sia atterrato con venti minuti di ritardo rispetto al piano di volo non vuole dire assolutamente nulla. Il problema, ripeto, era quello di sapere se i due aerei si trovassero in volo nella stessa località al momento in cui quello civile doveva atterrare, e se il velivolo militare obiettivamente, nelle condizioni di volo in cui si trovava, avesse ostacolato le operazioni del velivolo civile. Questa era la risposta che chiedevamo e che non abbiamo avuto.

Allo stesso modo non abbiamo potuto sapere — ed era moralmente importante ed impegnativo per tutti — se sia stata ottenuta la scatola di registrazione dell'apparecchio militare. Attraverso essa avremmo avuto quelle notizie che non siamo in grado di avere adesso se non attraverso chiacchiere e indiscrezioni. Noi avevamo questa esigenza, e ritenevamo che il Governo, proprio perché a bordo di quel velivolo militare viaggiava un ministro della Repubblica, avrebbe avuto la sensibilità di dirci se quella scatola di registrazione del velivolo militare era a disposizione degli inquirenti: non abbiamo saputo neppure questo.

Ecco perché la lunghissima risposta del Governo non ha risposto ai quesiti fondamentali che avevamo posto in ordine alla sicurezza dell'aeroporto nelle linee generali ed assolute: in ordine alla sicurezza dell'aeroporto in quella tragica notte, nelle condizioni atmosferiche in cui si trovava a volare il DC-9 recante a bordo centinaia di passeggeri; in ordine, infine, alla incidenza che il velivolo militare con le sue operazioni ha potuto avere nell'osta-

colare obiettivamente l'atterraggio del DC-9.

Non possiamo quindi non sottolineare con le riserve e le denunce fatte in apertura in ordine alla patente violazione del regolamento che ci impedisce di discutere altri argomenti trattati dal ministro, non possiamo non sottolineare — ripeto — la nostra profonda e amara insoddisfazione.

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo, le faccio presente che, contrariamente a quanto da lei affermato, la procedura in atto non integra alcuna violazione del regolamento, dato che una delle interrogazioni presentate fa proprio riferimento alla politica generale del Governo nel settore.

DE CATALDO. Non è un'interrogazione, è un'interpellanza, signor Presidente.

PRESIDENTE. Si tratta dell'interrogazione che segue immediatamente quella presentata dall'onorevole Balzamo.

Non si può quindi parlare di violazione del regolamento. Vorrei semmai invitare anche voi (che per altro non avete bisogno di inviti in questo senso) ad usare altri strumenti parlamentari — come del resto l'onorevole Mannino ha già annunciato di voler fare per suo conto — per promuovere una discussione più ampia. Ma non si può certamente parlare, in questo caso, di violazione del regolamento.

L'onorevole Saladino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Balzamo, di cui è cofirmatario.

SALADINO. Anch'io ritengo che questa discussione non esaurisce il problema che abbiamo di fronte. Dobbiamo quindi ricercare altre sedi per avere la possibilità (per la preoccupazione che abbiamo in quanto non sappiamo bene quello che è accaduto la notte del 23 dicembre) di saperne di più rispetto all'altro incidente accaduto nella stessa zona.

Ritengo che questa volta la Camera debba approfondire maggiormente il problema e debba esaminare le reali situazioni che hanno provocato tutti questi inci-

denti. Signor ministro, all'incidente del 23 dicembre è da aggiungersi quello del 15 aprile 1976 quando un altro *DC-9* andò fuori pista e si schiantò sulla roccia a pochi metri dal mare. Per non parlare poi di altri aerei privati più o meno misteriosi, che arrivano sul cielo di Terrasini e poi si inabissano o scompaiono come è avvenuto per due volte di seguito.

Signor ministro, l'aeroporto di Palermo, per questi fatti, lo dobbiamo ritenere insicuro nel senso che questa situazione ha determinato un senso di drammaticità tanto che oggi provoca sgomento il fatto di dover atterrare all'aeroporto di Punta Raisi.

Ci hanno sorpreso molto le sue dichiarazioni rese a Palermo in occasione di una conferenza stampa tenutasi presso la prefettura. Lei, nel rispondere al presidente della regione siciliana, così disse: « Non abbiamo nulla da cambiare a Punta Raisi ». Queste dichiarazioni sono state rese a Palermo.

Prendo atto che il ministro questa sera ci ha detto che l'aeroporto di Palermo non è perfetto; egli avrebbe dovuto risparmiarci questa dichiarazione nel momento in cui non andavamo per capriccio alla ricerca di responsabilità ma volevamo affermare, una volta per sempre, che bisognava fare qualcosa di diverso rispetto a quanto fatto nel passato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Avrò senz'altro letto le mie rettifiche alla stampa.

SALADINO. Sui giornali c'era scritto: « Confermo che le caratteristiche dello scalo, il grado di sicurezza giudicato secondo le norme internazionali, sono di prima categoria » ed ha così aggiunto: « Per i servizi di soccorso va ribadita la loro efficienza anche se non vi è una regolamentazione specifica ma solo delle raccomandazioni su questo tipo di attrezzature negli aeroporti ». Le smentite da lei fornite in seguito non hanno minimamente intaccato questa linea che intende afferma-

re che questo aeroporto non è meno sicuro di altri.

Signor ministro, come mai il pilota, come risulta dai nastri registrati, già in fase di atterraggio non scorgeva le luci sulla pista? Qual era l'esatta posizione dell'aereo in quel momento? Perché non si è chiarito subito il motivo per il quale da quattro miglia di distanza l'aeroporto non era in vista? Come mai non sono state realizzate quelle attrezzature di pronto soccorso in un aeroporto che è sito sul mare?

Per quanto riguarda il pronto soccorso, dobbiamo dire che in quel momento a Terrasini era presente un solo mezzo di soccorso, un *Boston Whaler*, che la notte del disastro era in avaria; tutti gli altri mezzi, è evidente, in un momento di soccorso si mobilitano, ma dovevano venire da altre zone, dovevano venire da Palermo, da altri luoghi da cui non potevano svolgere l'opera di pronto soccorso; tanto è vero che se vi fosse stato un intervento da Terrasini, si sarebbero potute salvare non solo quelle persone, ma molte di più. Questa è l'opinione generale, perché molte persone non hanno potuto resistere in mare.

Essendovi stato tutto questo, dobbiamo dire che c'è molto da cambiare, onorevole ministro. Sappiamo che l'aeroporto di Punta Raisi probabilmente non doveva essere fatto. Lo dobbiamo ammettere in qualche modo, lo dobbiamo dire in qualche maniera: è stata una scelta molto discussa ed infelice. Dobbiamo discutere questo fatto, non per trarne elementi dirompenti, ma per renderci conto che lo aeroporto di Punta Raisi per questa infelice ubicazione e per non avere le attrezzature adeguate costituisce un aeroporto difficile, che va attrezzato quindi al massimo grado di sicurezza. È un aeroporto che non ha gli ILS, mentre già sedici aeroporti su venti li hanno. È un aeroporto che non ha un *radar* che risponda alla particolare posizione, e non è possibile, signor ministro, il rilevamento della quota con le apparecchiature esistenti. Non vi è - bisogna dire anche questo - la possibilità di predisporre la pista con un

tappeto di schiuma per atterraggi di fortuna, in un aeroporto come quello di Palermo che ha un traffico molto intenso.

Riteniamo pertanto che non ci si debba fermare ad una valutazione generica, ma si debba andare più a fondo. Credo che, per quanto ci riguarda, proprio al di là di questo primo avvio di dibattito, sarà necessario prendere l'iniziativa (e noi la prenderemo) di una Commissione di inchiesta che accerti fino in fondo le responsabilità dell'incidente. La Commissione trasporti dovrebbe svolgere una indagine conoscitiva sullo stato attuale di questo aeroporto e vedere subito quali siano i provvedimenti legislativi da varare per definire con chiarezza tutto quanto sarà utile a garantire al massimo la sicurezza.

Resta il problema del recupero delle vittime. Prendiamo atto che le unità della marina impiegate hanno svolto un'opera difficile, hanno compiuto tutto quanto era nella loro possibilità; ma riteniamo che debbano essere intensificate le ricerche, che debbano essere potenziati tutti i mezzi impiegati e da impiegare, in modo che per lo meno si chiuda questo capitolo, che certamente è il più umano, è il più drammatico e riguarda in fondo l'attesa ansiosa di coloro che hanno perduto i familiari anche in questo altro incidente.

**PRESIDENTE.** L'onorevole La Torre ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione e per l'interrogazione Bacchi Domenico, di cui è cofirmatario.

**LA TORRE.** Signor Presidente, mi permetta di esprimere una insoddisfazione profonda; vorrei manifestare in tal modo la amarezza ed anche la protesta delle famiglie delle vittime della prima e della seconda sciagura di Punta Raisi, la protesta dei cittadini e del popolo siciliano.

L'insoddisfazione profonda e la protesta hanno tre ordini di motivazioni: la vicenda della costruzione dell'aeroporto; quello che non è stato fatto dopo la sciagura di Montagna Longa del 1972; la linea di

condotta che il ministro ha ritenuto di seguire in questa occasione, dopo la seconda tragedia.

Ho qui il resoconto stenografico della seduta di questa Camera del 19 luglio 1972, quando si discusse dell'altra sciagura, quella di Montagna Longa del 5 maggio 1972. Allora noi comunisti ripropo-  
nemmo la questione della costruzione dell'aeroporto e del modo in cui era avvenuta la scelta di Punta Raisi. Denunziammo allora le gravissime responsabilità di coloro (governanti, uomini politici e amministratori) che in dispregio di tutte le valutazioni tecniche e scientifiche — questo ella avrebbe dovuto dire, onorevole ministro — fecero la scelta di Punta Raisi in alternativa ad altre due ubicazioni che erano state indicate dai tecnici (quella di Torre Corsara e quella, che lei non ha citato, di Bonfornello). Denunziammo che quella scelta di Punta Raisi fu fatta in realtà solo per esigenze della speculazione edilizia a Palermo.

L'aeroporto di Punta Raisi infatti ha tre nemici: una montagna alta mille metri a ridosso che costeggia da vicino tutta la pista principale, il mare che lo circonda da tre lati e i venti di ricaduta. Il pilota in fase di atterraggio è prigioniero di elementi imponderabili ed imprevedibili. Eppure si scelse quella ubicazione in alternativa alle altre due che invece erano di gran lunga più sicure.

La scelta di Punta Raisi — dicemmo noi in quest'aula nel 1972 — favoriva la direttrice di marcia della speculazione edilizia a Palermo. E aggiungevamo che non si era scelto un aeroporto, ma un tracciato di autostrada, nella direttrice di marcia della speculazione edilizia. Il sangue versato per ben due volte a Punta Raisi è la continuazione del sangue che si è versato nella speculazione edilizia a Palermo, nello scontro tra le cosche mafiose a viale Lazio, a viale Strasburgo; i protagonisti sono gli stessi, in tutti gli altri punti che come macchie sanguinose indicano il cammino di un sistema di potere vergognoso e che ha gettato tanta tristezza nella nostra gente.

In questa sede perciò dobbiamo dire che bisogna far luce su questo punto perché oggi i palermitani, i siciliani, tutta l'opinione pubblica nazionale piangendo i morti vogliono sapere perché è avvenuta questa seconda tragedia e chi sono i responsabili.

Noi presentammo allora una proposta di inchiesta parlamentare, ma il nostro gruppo rimase solo a sostenerla. Contemporaneamente però noi avanzammo delle richieste per attrezzare adeguatamente l'aeroporto palermitano, e questo è il secondo punto. La sciagura di Montagna Longa infatti aveva messo in evidenza, fra l'altro, che un aeroporto tanto pericoloso ed insicuro non disponeva delle attrezzature tecniche per un normale funzionamento. La relazione conclusiva dell'inchiesta tecnico-formale redatta dal professor Lino avanzava precise proposte di installare a Punta Raisi nuove apparecchiature in grado di rendere pienamente agibile quell'aeroporto.

Ella, signor ministro, ci ha letto un elenco interminabile di cose che sarebbero state fatte o in corso di realizzazione. Noi sappiamo che la legge n. 825 stanziava oltre 10 miliardi di lire e fra le opere da realizzare figura quella che si riferisce all'ILS, cioè al sistema di atterraggio strumentale, e quella per il soccorso marittimo per l'emergenza.

Fondamentale era l'installazione del sistema di attrezzatura strumentale, perché, signor ministro, ella ha fatto qui un ragionamento che non sta in piedi. Quando ci viene a dire che la scelta va fatta soltanto in rapporto alla frequenza e non in rapporto alle condizioni specifiche dell'aeroporto...

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Ho detto il contrario! Ho detto cioè che tutte le norme sul piano generale vanno poi calate nel caso concreto.

LA TORRE. Lei ha detto esattamente quello che ho detto io, cioè che nel caso di Punta Raisi tutto è normale. Lei ha argomentato per un quarto d'ora che Punta

Raisi è in condizioni di agibilità e di normalità perché questo rientra nella norma in rapporto al grado di frequenza dei voli per Palermo; e ha detto anche che il sistema strumentale si applica soltanto quando si supera una determinata frequenza; quindi, piangete i vostri morti perché tecnicamente Palermo non era ancora matura per avere l'atterraggio strumentale.

SALADINO. Ce l'hanno anche aeroporti più piccoli!

LA TORRE. Noi vogliamo sapere da lei, perché non ce lo ha spiegato, perché il sistema ILS, finanziato con una legge del 1973, ancora oggi, a distanza di sei anni, non è stato installato a Palermo. Lei ci doveva dire di chi è la responsabilità, se del Ministero della difesa, di quali settori o servizi, perché la questione è di portata eccezionale.

Poi vi è il problema dei mezzi di soccorso marittimo. Su questo lei si è impappinato, non ha saputo dire come stanno le cose. L'onorevole Saladino le ha ricordato or ora che l'unico battello, un *Boston Whaler*, dislocato nel porto di Terrasini, risultava inutilizzabile perché con motore e zattere autogonfiabili in avaria. Si tratta di sapere se le cose stavano in effetti così e di chi è la responsabilità...

FANTACI. Quel mezzo è stato soccorso!

LA TORRE. ... anche per il fatto che il porto di Terrasini sia stato mantenuto in queste condizioni e che a distanza di anni non si sia ancora provveduto a fare quello che si doveva, nonostante gli stanziamenti già operati.

Pesa sulla coscienza dei responsabili il seguente interrogativo: quante delle vittime sarebbe stato possibile salvare se avesse funzionato un sistema di soccorso marittimo? Anche qui lei ci ha fatto un arzigogolo, e non si capisce con quale senso del buon gusto, a proposito del fatto che, quando c'è il tempo buono in aria e cattivo in mare, si devono sospendere i voli; non stavamo discutendo di questo, discutevamo del caso concreto. C'era la possi-

bilità di fare quello che invece non è stato fatto.

È veramente stupefacente che lei abbia seguito questa linea di condotta sia nelle prime dichiarazioni a Palermo sia nella risposta al presidente della regione siciliana e che l'abbia voluta, con un piglio assolutamente incomprensibile, ribadire qui questa sera.

Ecco perché eleviamo la nostra protesta di fronte a quella che consideriamo una insensibilità e un atteggiamento irresponsabile, che non riesco a comprendere, se non in una chiave interpretativa. Forse c'è un rigurgito di quella arroganza del potere che ancora spinge taluni uomini di governo della democrazia cristiana a respingere in blocco ogni addebito e a difendere l'operato, in senso storico, del loro partito, anche di fronte all'evidenza dei fatti, anche di fronte alla questione della scelta della ubicazione di Punta Raisi, che lei ha burocraticamente registrato come se fosse una cosa normale, quasi a riaffermare una sorta di continuità dell'indirizzo di Governo, al di là delle maggioranze. Occorre spiegare, infatti, perché lei non ha tenuto conto, via via che andava esponendo le sue dichiarazioni, di ciò che noi proponevamo. Ma, forse, in questo caso, all'arroganza del potere si aggiunge una sorta di razzismo, mi consenta di dire.

Io dubito che il ministro Vittorino Colombo avrebbe osato affermare ciò che ha affermato via via in questa occasione se invece di Punta Raisi si fosse trattato dell'aeroporto di Linate e della Malpensa. Io non sono abituato, signor ministro, a fare la demagogia del meridionalismo da strapazzo, ma in questo caso sento di esprimere quello che oggi pensa il popolo siciliano.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Lei non è autorizzato a dire queste cose! Sono cose di cattivo gusto!

LA TORRE. Il tono burocratico con cui lei sta trattando questa vicenda indigna una intera popolazione!

La proposta della chiusura dell'aeroporto nelle ore notturne, da noi avanzata e da lei ignorata, è oggi una realtà per decisione delle organizzazioni sindacali dei lavoratori e dei piloti.

Ho qui la documentazione dei sindacati, dalla quale risulta come incidenti a Punta Raisi inspiegabili anni fa risultino oggi sicuramente dovuti a situazioni particolari di vento. Il vento che proviene da sud è particolarmente pericoloso, soprattutto quando sia contemporaneamente in atto un temporale. E quella notte soffiava vento da sud e l'aereo si è venuto a trovare con un grosso temporale sulla destra nella fase di avvicinamento. In più, il sentiero ottico di discesa verso la pista era inefficiente e quindi in pratica l'aereo ha dovuto compiere un atterraggio a vista. D'altra parte, la sera precedente il volo di linea dell'Alitalia in partenza da Roma alle 20,20, dopo essere arrivato sulla pista di Punta Raisi, è dovuto — come lei sa — ripartire, con una manovra particolare. Su quell'aereo c'erano, tra gli altri, il senatore Bevilacqua, il senatore Coco, l'onorevole Bacchi ed altri colleghi.

BACCHI DOMENICO. Digli anche che ci sono state scene di panico sull'aereo!

LA TORRE. Per concludere, il Governo deve dirci se l'aeroporto di Punta Raisi può essere dotato dei mezzi di cui la scienza e la tecnica oggi dispongono e reso così veramente sicuro. Se questo non fosse possibile, dobbiamo studiare una prospettiva, una ubicazione dell'aeroporto. E noi abbiamo a proposito una indicazione precisa, quella di Bonfornello, che è già stata a suo tempo studiata e che oggi, con l'autostrada, è a solo 30 minuti da Palermo, cioè alla stessa distanza di Punta Raisi.

La discussione va comunque sviluppata fino in fondo, anche sulla base della proposta del presidente della Commissione trasporti di trasferire in quella sede un ampio confronto, con tutte le iniziative che ne potranno derivare, in riferimento a tutta la vicenda: bisogna individuare, dall'inizio ad oggi, tutte le responsabilità,

per definire le cose che devono essere fatte per dotare la Sicilia di un aeroporto corrispondente ai problemi di traffico cui deve far fronte. (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

**BASSI.** Signor Presidente, in questa occasione si può essere soddisfatti soltanto della sollecitudine dimostrata dal ministro, prima nel recarsi a Palermo e poi nel venire qui oggi ad anticiparci le notizie di cui al momento può disporre, anche se esse nulla ancora chiariscono in merito alle cause che hanno determinato questo secondo incidente.

Apprezzata questa sollecitudine, dobbiamo però dire che i parenti delle vittime, l'opinione pubblica e quindi il Parlamento, che rappresenta tutto il paese, devono sapere quali sono state le cause di queste due sciagure. Tali cause che possono essere divise in due grandi gruppi: quelle dipendenti da condizioni obiettive di quell'aeroporto, legate alla sua ubicazione, alle sue caratteristiche, alla sua strumentazione; e quelle che, prescindendo dalle condizioni dell'aeroporto, si riallacciano ad errori umani o strumentali, che possono sempre verificarsi.

Se vi fosse solo il sospetto che la causa è da ricercare nell'aeroporto, bisognerebbe avere il coraggio di chiuderlo, pur rendendoci conto di ciò che questo comporterebbe. Del resto, a soli 40 minuti di autostrada vi è, come alternativa, il grande aeroporto costruito dalla NATO a Birgi, che dovrebbe soltanto essere attrezzato per il volo notturno. Questa potrebbe essere anche una soluzione permanente, uno scalo alternativo fisso per Palermo, nell'ipotesi che l'aeroporto di Punta Raisi, pur risultando agibile, come ha detto il ministro, completando la strumentazione necessaria, presenti però delle caratteristiche, delle condizioni atmosferiche che di tanto in tanto lo rendano pericoloso. In questa ipotesi, anziché costruire un nuovo aeroporto, bisogna tener presente che vi è quest'altro aeroporto già attua-

mente esistente (occorre solo attrezzarlo per renderlo alternativo) che è a soli 40 minuti dal capoluogo della regione e che potrebbe costituire una soluzione.

Mi limito quindi a dire che forse nella Commissione di merito il tema, non appena saranno a disposizione questi elementi, dovrà essere approfondito. È necessario inoltre trovare, se vi sono, dei responsabili che paghino per la vita di questi 220 cittadini che in questi anni hanno perduto la vita a Punta Raisi. Mi pare di capire, comunque, dalle anticipazioni contenute nella esposizione del ministro, che si propende più per errori umani (*Commenti del deputato Mellini*). Non siamo dei tecnici, ma un pilota provetto e molto esperto mi ha detto che nella seconda sciagura, quella sul mare, l'aeroporto non può essere ritenuto responsabile nella maniera più assoluta, perché quando l'impatto avviene sul mare a tre chilometri dalla terra ferma, poteva trattarsi di qualsiasi altro aeroporto del mondo situato sul mare. Si tratta di incidenti che possono avvenire quando si atterra a vista, senza l'ausilio degli strumenti. D'altronde, pare che dalla torre di controllo il pilota fosse stato già invitato a correggere la rotta di avvicinamento, ma che non lo avesse fatto. È quindi indispensabile accertare queste cause, perché si possono anche ipotizzare responsabilità a monte per quel che riguarda i metodi di reclutamento, di addestramento del personale, i controlli ed anche l'utilizzazione del personale stesso, che può essere indotto a condizioni di sovraccarico o di mancanza di calma.

Auspichiamo, quindi, da parte nostra, che in sede della Commissione si possa avere una parola chiara e definitiva sulla situazione di agibilità di questo aeroporto e sulle cause che hanno portato a questo secondo grave incidente.

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

**LO PORTO.** Signor ministro, non posso che confermare la insoddisfazione già espressa da tutti gli oratori intervenuti in

questo dibattito per la sua risposta che ci conferma la penosa sensazione provata a Palermo, allorché la ascoltammo nel corso di quella discussa conferenza stampa da lei tenuta presso la prefettura. Non posso che confermare tale insoddisfazione anche per quello che lei ci ha detto e che sostanzialmente riproduce il tono di quella prima dichiarazione all'indomani della sciagura. Si trattava di una freddezza e — se mi permette — un poco cinica esposizione di dati tecnici e di affermazioni di agibilità di un aeroporto che aveva, nel mare che lo circondava, i morti — scusi l'ironia della parola — ancora caldi. Si trattava di una dichiarazione che non teneva conto dello stato di estremo disagio nel quale vive la città di Palermo, al cospetto di sciagure aeree che si verificano troppo spesso e troppo puntualmente. Non si è assistito infatti soltanto alle due sciagure più gravi (quella di Montagna Longa e quella di Terrasini), ma anche a tutti gli altri incidenti di cui la stampa ha poco parlato e di cui l'opinione pubblica è poco informata, ma che sono di estrema gravità e che solo per miracolo non hanno provocato le sciagure delle altre due. Soprattutto bisogna ricordare i due incidenti di aerei privati che sono scomparsi nelle acque antistanti Terrasini e che non hanno rappresentato allarme sociale e politico, ma che rappresentano certamente una conferma che, dal punto di vista della matematica attuariale, non può che allarmare.

Pertanto, non vengo a ripetere certa retorica su Punta Raisi; non voglio cogliere questa occasione per un dibattito sulle responsabilità politiche che stanno a monte della costruzione di questo incivile aeroporto collocato nella ubicazione più sbagliata, ma certamente non possiamo compiere l'errore di fare retorica in senso opposto, e cioè la retorica di chi affida tutto alla fatalità, di chi affida magari allo sbaglio umano, come si ricava — ahimè! — dalla sua risposta, di chi affida tutto al caso, senza tenere conto di quello che è accaduto in centinaia di famiglie al cospetto di tutta l'opinione pubblica nazionale.

Lei ha parlato di agibilità di un aeroporto, ma, non potendo reggere questa tesi che contrasta stridentemente con i dati che abbiamo davanti, ha parlato di necessità di migliorare questa agibilità, il che non permette nel settore aeroportuale di affermare questa certezza di agibilità. Infatti, nel campo aeroportuale, dove le probabilità dei disastri sono certamente le più alte del settore dei trasporti, non è consentito a nessuno affermare ipotesi di agibilità al cospetto del mezzo aeroportuale, che deve invece essere garantito dall'*optimum* operativo, dall'*optimum* tecnico, che lei questa sera ha dichiarato non essere stato ancora registrato a Punta Raisi, nel momento in cui — se mi permette, onorevole ministro — ha detto che questa agibilità deve essere incrementata. Negli aeroporti di importanza internazionale come quello di Punta Raisi, così come avete fatto per altri forse meno importanti aeroporti d'Italia, questo *optimum* deve essere raggiunto, perché senza di esso, di fronte alla fatalità ed al caso, le responsabilità diventano politiche, e in termini politici qualcuno deve pagare.

Al contrario, lei è venuto a Palermo ed è venuto qui questa sera facendo un po' quadrato intorno alla politica aeroportuale del Governo, soprattutto — ahimè! — con quei tecnici che le hanno fatto dire le cose da lei dette in quest'aula. E sono quegli stessi tecnici che molti decenni or sono dissero sì a Punta Raisi come luogo dover far nascere l'aeroporto; sono gli stessi tecnici ai quali lei oggi ha affidato quella commissione di inchiesta in forza della quale noi saremo informati a lavori ultimati.

Allora, io dico che questo dibattito, mutilato per la tirannia regolamentare, ma che esige un approfondimento in quanto attiene esclusivamente a responsabilità di carattere politico, deve essere approfondito, e non tanto sulla dinamica tecnica dell'incidente, al cospetto del quale può anche avere giocato — come è chiaro — la fatalità, ma soprattutto sulle responsabilità che stanno a monte, relativamente alla ubicazione dell'aeroporto, onorevole ministro; problema nel quale lei, forse con

troppa disinvoltura, questa sera si è avventurato parlando della storia di questa ubicazione e dicendo che si è trattato quasi di una scelta necessitata (così mi pare di aver capito).

La zona intorno a Terrasini, Carini, Cini è una zona intensamente popolata, in una situazione geoclimatica ormai a tutti nota. Lei ha detto che le altre località proposte da forze politiche, da forze accademiche, da movimenti di opinione pubblica, in condizioni geoclimatiche certamente più fortunate di Punta Raisi, non furono utilizzabili in quanto densamente popolate. Forse lei, onorevole ministro, non ha letto il dibattito e la tematica relativi a quel problema, allorché si doveva scegliere l'ubicazione. Gli argomenti e gli elementi furono purtroppo molto diversi; ci furono elementi a favore ed elementi contro, ma certamente i più sostanziosi non furono certamente quelli che lei ci ha indicato in questa sede, che poi è la sede più qualificata, nella quale non solo si ha il dovere di dire la verità, ma di dire anche cose approfondite attraverso una analisi profonda della materia. Acqua dei Corsari e Ficarazzi sono le zone intorno a Bagheria che erano state dichiarate preferibili rispetto a Punta Raisi. Esse non furono accantonate perché intensamente popolate, onorevole ministro: io credo alla sua buona fede perché non avrebbe avuto sicuramente motivi per dirci il contrario di quello che le hanno riferito; si tratta di zone esposte a ben altro tipo di speculazione. Invece, la decisione di ubicare l'aeroporto a Punta Raisi rientra nel quadro del costume tanto denunciato, ma mai definitivamente abbattuto, della corruzione di potere che impone proprio Punta Raisi ai fini della più bassa speculazione.

Allora, le responsabilità sono politiche; allora non ci si può venire a dire che l'aeroporto è agibile quando, per esempio, il titolare della cattedra di aeronautica dell'università di Palermo, professor Lanzara, in un dibattito successivo alla sciagura di Montagna Longa, così dichiarava: « L'aeroporto di Punta Raisi era inagibile con vento di scirocco. In conseguenza fu programmata la costruzione di una pista

trasversale a quella già esistente orientata a sud-ovest. Lo scirocco — come si sa — è un vento di sud-est. Poiché non possiamo pensare ad un abbaglio dei progettisti — anche perché sappiamo che sono stati fatti dei rilievi con lancio di palloni — l'unica conclusione logica ammissibile è che il vento di scirocco spira a Punta Raisi a terra sino ad una certa quota e con un angolo di 90 gradi rispetto alla direzione del vento in quota: ciò crea sulla zona aeroportuale, per la presenza delle montagne, un colossale vortice. Quindi, si è costruita una pista per atterraggio e decollo di velivoli al di sotto di un vortice. Pensare che un aereo possa operare a bassa quota in condizioni di sicurezza in tale situazione è per lo meno assurdo. Ammesse che siano vere le deduzioni logiche sopra espresse — concludeva il professor Lanzara — possiamo essere certi, secondo una impostazione probabilistica, che si verificheranno incidenti nei prossimi anni ». Questa era una dichiarazione del 1973: ahimè, il professor Lanzara era un profeta di sciagure!

Onorevoli colleghi, onorevole ministro, il problema è di carattere politico; siamo insoddisfatti della enunciazione tecnica da lei letta; siamo addolorati di fronte alla freddezza burocratica con cui il Governo ha ritenuto di affrontare la materia; non possiamo credere a lei, onorevole ministro, quando i piloti della compagnia di bandiera scioperano per i motivi che noi stiamo denunciando e negano tutto quello che lei questa sera ci ha dichiarato.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. L'ANPAC non sciopera!

LO PORTO. Io le posso leggere il documento di una certa categoria di piloti della compagnia di bandiera; le posso leggere le contestazioni che fanno a lei, all'Alitalia, al grado di addestramento, a Punta Raisi ed a tutte le responsabilità di carattere politico a monte del disastro aeronautico italiano. Le potrei leggere altre dichiarazioni ed altri documenti ma, onorevole ministro, in quest'aula che rap-

presenta la volontà nazionale, non rimaniamo tutti noi insensibili di fronte ad un atto di rilevanza politica inaudita.

Ieri, a Palermo, sfilavano in corteo di protesta i familiari delle vittime ancora sotto il mare. Per quanto riguarda i soccorsi, lei non può dirci che tutto è stato fatto nel migliore dei modi: 49 passeggeri venivano catapultati dall'aereo e di essi se ne sono salvati soltanto 21. Ben 28 persone sono morte — come è stato accertato dai medici — per asfissia da annegamento e per assideramento. Hanno ragione i deputati siciliani nel pretendere che simili cose, in un paese civile, non accadano. Ecco perché, onorevole ministro, per le responsabilità tecniche noi aspettiamo con fiducia i risultati della sua commissione di inchiesta di carattere tecnico; per le responsabilità politiche noi ci faremo parte diligente nel richiedere l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle responsabilità in ordine all'ubicazione dell'aeroporto (*Applausi dei deputati del gruppo Costituente di destra-democrazia nazionale — Congratulazioni*).

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

**CARENINI.** Mi atterro scrupolosamente al contenuto dell'interrogazione, perché il tempo disponibile non consente di andare oltre, e poi perché potrò svolgere considerazioni di carattere generale sulla situazione dell'aviazione civile in Italia nel prossimo dibattito che lei ha preannunziato.

Prendo atto di alcune sue precisazioni, signor ministro, circa la mia interrogazione, nella quale chiedevo se rispondeva a verità il fatto che i due piloti dell'aereo precipitato avessero l'abilitazione a pilotare il DC-9 solamente dall'agosto 1978. Lei mi ha risposto che le date sono invece diverse: il primo pilota conseguì l'abilitazione nel dicembre 1977; il secondo pilota, nell'agosto 1978. Sono incorso in errore solo per il primo pilota, e ne prendo atto.

Indubbiamente, i suoi uffici non gliene hanno dato la possibilità, signor ministro,

ma lei ha omesso di portare a conoscenza delle Camere — mentre sarebbe stato assai importante — le prove attitudinali sostenute dai due piloti agli esami. Ella sa (se non lo sa, glielo dico io non perché sappia più cose di lei, ma perché in un modo o nell'altro sto nell'aviazione civile da quasi diciotto anni) che, quando un pilota sostiene le prove attitudinali, riceve una specie di pagella il cui punteggio va da 0 a 100 punti, ed il giudizio ha cinque gradazioni: insufficiente, sufficiente, buono, superiore alla media, alto. Ho riscontrato le pagelle dei due piloti, e preciso che non intendo affatto — sarebbe di cattivo gusto — polemizzare con i morti, ma quanto riferisco gioverà alle considerazioni che farò dopo. I due piloti hanno conseguito l'attitudine con la qualifica di sufficiente. Pertanto, i due piloti dell'aereo precipitato avevano l'abilitazione, rispettivamente, da circa un anno e da due mesi; per giunta, alle prove sostenute avevano riportato la qualifica minima! Se ella desidera maggiori informazioni, aggiungerò che per il giudizio di sufficiente i due piloti hanno ottenuto il punteggio più basso.

Nella seconda parte della mia interrogazione mi sono riferito all'istruttore che ha presieduto agli esami di idoneità dei due piloti. Dal punto di vista legale, le cose sono ineccepibili, ma professionalmente e tecnicamente vi sono aspetti insostenibili ed inqualificabili. Infatti, l'esaminatore è un capitano dell'aviazione militare, assegnato per le prove all'aviazione civile: questo esaminatore, quando fu incaricato degli esami dei due piloti, non era a sua volta idoneo a pilotare il DC-9 tanto è vero che, essendo egli in questo frattempo passato alle dipendenze dell'Alitalia, sta sostenendo adesso gli esami per l'abilitazione a pilotare il DC-9!

Buon senso vuole che si faccia gestire dalla compagnia di bandiera la politica del personale in questa maniera? A quali rischi tutti noi siamo esposti? Noi ci stiamo soffermando sulla sciagura di Punta Raisi dove hanno perso la vita 120 persone! Ma se le cose che ho detto in questo momento rispondono a verità — e

sono certo che rispondono a verità, tanto che le ho dette dinanzi alla Camera dei deputati — ogni utente italiano, ogni minuto, corre il rischio di perdere la vita per il criterio di gestione della politica del personale viaggiante seguito dalla compagnia di bandiera.

Nessun uomo responsabile avrebbe autorizzato a formare un equipaggio con elementi umani di siffatte caratteristiche, come ho denunciato, facendoli agire su un aeroporto difficile — come hanno riconosciuto tutte le parti politiche — come l'aeroporto di Palermo, e per giunta in un volo notturno. Dico che siamo dinanzi a responsabilità folli.

Il ministro, a conclusione del suo intervento, ha parlato di quella circolare che eleva il massimale dei risarcimenti per le persone che hanno perso la vita dai cinque ai cinquanta milioni. Non vorrei che la magistratura riconoscesse il dolo, perché allora saremmo forse di fronte alla necessità di dover smobilitare la compagnia di bandiera, perché gli indennizzi sarebbero tali da fare spavento!

Queste sono le responsabilità: qui vanno individuate e io le ho denunciate; quindi mi aspetto, onorevole ministro, che lei si documenti, nel caso non lo avesse fatto ancora completamente. Infatti, chi ha sbagliato deve pagare, non per il gusto di voler colpire chi ha sbagliato, ma perché ogni utente, se i criteri di gestione della compagnia di bandiera per il personale viaggiante sono quelli che si sono manifestati nella formazione dell'equipaggio del DC-9, è esposto al rischio di perdere la propria vita.

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

**VIZZINI.** Desidero intervenire molto brevemente per aggiungere la mia insoddisfazione e quella del mio gruppo a quella espressa da altri colleghi. Vorrei dire che il ministro in questa circostanza è stato tanto tempestivo quanto insoddisfacente nella risposta che ha fornito sia a Palermo il 29 dicembre — gli diamo atto della tempestività anche in quella occasione; in-

fatti, tra Natale e Capodanno venne a Palermo —, sia in questa occasione. Però, non essendo queste interrogazioni iscritte all'ordine del giorno e avendone il Governo riconosciuto l'urgenza, ritenevamo ci fosse qualche motivo veramente urgente per venire in Parlamento a dare risposte diverse rispetto a quelle conosciute fino ad ora.

Onorevole ministro, la sua relazione la dividerei in tre parti. Una prima parte, che non è altro che una sintesi degli articoli dei maggiori quotidiani italiani di questi ultimi quindici giorni.

**COLOMBO VITTORINO,** *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile.* No, è la storia del fatto.

**VIZZINI.** Una seconda parte, riguardante una serie di dati e comprendente anche la larghezza e la lunghezza delle piste, che ritengo non fornisca un contributo reale in questo tipo di dibattito. Una terza parte, che considero la più grave, perché è una relazione programmatica delle cose da fare, e che potrebbe essere considerata perfetta se parlassimo di un aeroporto da cominciare a costruire domani e non di un aeroporto in funzione da diciotto anni.

Tutto questo è ciò che abbiamo inteso questa sera e, per altro, con delle contraddizioni; infatti, mi pare sia stato detto che c'erano condizioni normali di agibilità dell'aeroporto e con questo ritengo si debba intendere che tutti gli strumenti funzionassero perfettamente, oltre alle condizioni atmosferiche.

Intanto, per esperienza personale, per essere atterrato mezz'ora prima della tragedia all'aeroporto di Punta Raisi, posso dire che il tempo era cattivo in quanto c'era un temporale (tra l'altro, è stato dichiarato che quando piove il radar non è più in grado di individuare gli aerei).

Per quello che riguarda il funzionamento degli strumenti, non ho difficoltà a credere che tutto funzionasse perfettamente; però la magistratura ha sequestrato alcuni sistemi utilizzati per l'atterraggio. Ed allora, se la magistratura ha ri-

tenuto di dover procedere al sequestro degli strumenti in questione, prima di affermare che tutto è a posto aspettiamo di sapere cosa la stessa ci dirà allorché riterrà di porre a disposizione dell'aeroporto gli strumenti sequestrati, appena sarà conclusa la fase preliminare dell'inchiesta giudiziaria.

Abbiamo apprezzato il fatto che in apertura della sua risposta ella abbia affermato, onorevole ministro, che i risultati dell'inchiesta saranno resi pubblici. Ci aspettiamo che ciò avvenga realmente, visto che non siamo ancora riusciti a capire bene cosa accadde sei anni e sei mesi fa nella sciagura di Montagna Longa. Speriamo che non succeda così anche questa volta.

Veniamo ora ai problemi attinenti alla sicurezza dell'aeroporto. Quest'ultimo — l'ho già letto, prima di ascoltarlo da lei — ha un radar che risulta praticamente inutile nella fase finale dell'atterraggio: non « vede » più l'aereo entro le tre miglia. Ancora, ha un sistema ottico di guida alla planata forse inefficiente, visto che la magistratura lo ha sequestrato, ed un radiofaro omnidirezionale. Ebbene, alcuni di questi strumenti erano già costati alla popolazione siciliana 115 morti. Il costo dell'ILS è aumentato di altri 108 morti. Certo, non è possibile verificare quando tale strumento sarebbe stato installato se non vi fosse stata la seconda sciagura... Comunque, un pilota dell'Alitalia, il comandante Giuseppe De Maria, atterrato a Punta Raisi il giorno 23 dicembre (quello successivo al disastro) ha dichiarato ad un quotidiano della sera di Roma, che ha pubblicato il suo discorso tra virgolette, quanto segue: « Non c'è pilota che non abbia vissuto i suoi attimi di angoscia atterrando a Punta Raisi. La radioassistenza è precaria, sono tutti giocattoli che si scassano. Quelli che indicano il sentiero di planata sono addirittura preistorici ». Ripeto, tali parole sono riportate da un quotidiano tra virgolette. Sarebbe una notizia da smentire, punendo anche l'interessato, se tali informazioni non risultassero vere. In questo momento drammatico, tali dichiarazioni o sono vere o occorre pren-

dere, in rapporto alle stesse, gli opportuni provvedimenti.

Vi è, comunque, un aspetto che è il più drammatico di tutta la vicenda, quello dei soccorsi a mare. Si è parlato della inadeguatezza di questi ultimi. Lei stesso, onorevole ministro, ha fatto un lunghissimo elenco dei mezzi intervenuti. Si è riferito con orgoglio anche a quelli che hanno operato nella prima fase; ma io desidero ricordarle che non si trattava di mezzi dello Stato, bensì di pescherecci che si trovavano in quella zona e che, con spirito encomiabile da parte di chi vi era a bordo, hanno tagliato le reti e sono intervenuti. Si è detto — chiederei in materia ancora per un momento la sua attenzione, onorevole ministro — che vi era questo *Boston Whaler*, fermo a Terrasini, che non è potuto uscire perché il mare era agitato e perché, in ogni caso, aveva un motore guasto. Non sono un tecnico, ma non posso non chiedermi quale logica abbia ispirato la decisione di tenere a Terrasini un fuoribordo con motori a scoppio, che deve andare ad effettuare i salvataggi in un mare pieno di cherosene. È normale che quando un aereo cada a mare vi sia del cherosene: tutti quelli che si sono salvati hanno, ancora oggi, una dermatite da cherosene. Ebbene, essendo questa la situazione, il mezzo che si tiene a Terrasini è con motore a scoppio, quindi a candele; un mezzo che, a contatto con il cherosene, può provocare qualche vittima in più, derivante dalla sua esplosione. Non sappiamo se dobbiamo essere felici o lamentarci che il mezzo in questione non sia potuto uscire... Sono osservazioni che faccio — ripeto — non da tecnico. Mi sembra abbastanza elementare, comunque, pensare che chi tali cose conosce avrebbe dovuto prendere adeguati provvedimenti.

Concludendo, mi riferisco ai provvedimenti da adottare. Divampa la polemica in ordine alla chiusura o meno dell'aeroporto in questione. Se dovessi esprimere un giudizio fondandolo sul terrore da cui sono preso ogni venerdì sera, quando giungo a Palermo, direi che occorre chiuderlo subito. Mi rendo conto che tale tipo di giudizio non può essere espresso in base

a queste sensazioni. Il problema va però studiato ed approfondito. Se è vero, come è vero, che vi è una categoria di lavoratori che, legittimamente o illegittimamente (non entro nel merito della questione), da domani pomeriggio rinuncia a certi introiti poiché entra in sciopero per determinate ore, occorre tirarne determinate conseguenze. Facciamo allora uno studio, istituamo una commissione, usiamo tutti gli strumenti possibili per stabilire se in questo aeroporto si possa o meno atterrare o decollare nelle ore notturne, ma facciamolo con serietà; perché 115 vittime, prima e 108 poi mi pare rappresentino un contributo bastevole (speriamo per sempre!) alla soluzione di un problema che credo sia ormai divenuto indilazionabile per le esigenze di tutta la popolazione siciliana.

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

**BAGHINO.** Il problema che è alla base di questo dibattito è quello di individuare i responsabili. Dopo l'elencazione dei dati che abbiamo ascoltato cosa possiamo dedurre? Che si è trattato di una fatalità? Comincia qui la dimostrazione delle cause della nostra completa insoddisfazione per la risposta del ministro. È fatalità, forse, aver realizzato soltanto nel 1975, dopo che già nel 1972 una commissione aveva affermato l'indispensabilità dei mezzi di soccorso a mare, un accordo in proposito con la regione; ed avere successivamente, nell'ottobre del 1977, realizzato un accordo tra regione e capitaneria di porto, senza però riuscire a rendere il porto di Terrasini idoneo ad ospitare i mezzi (due motovedette ed un motobattello) che erano stati ritenuti necessari per una minima possibilità di realizzare il soccorso in mare? Essendo infatti inagibile il porto per le due motovedette, si è potuto disporre di un solo battello, per altro in avaria, che non è potuto uscire. Io penso che si trattasse di un battello dotato di due motori, dei quali però uno soltanto funzionava: questo battello, pertanto, difettando della potenza neces-

saria nei motori, non è riuscito a vincere la forza del mare e quindi ad avvicinarsi al luogo in cui l'aereo era caduto ed in cui si trovavano i naufraghi. Dobbiamo allora concludere che non si è trattato di fatalità, ma che esistono precise responsabilità che occorre individuare.

Il ministro ci ha parlato degli strumenti luminosi dell'aeroporto, ma non ci ha detto se essi erano perfettamente funzionanti. Ma abbiamo tutti letto delle dichiarazioni nelle quali si affermava che alcune delle luci rosse e bianche del sentiero di atterraggio non erano efficienti! Si è detto che si doveva provvedere alla sostituzione di alcune parti luminose. E non si è provveduto immediatamente, mentre erano previsti voli notturni, in un aeroporto dichiarato così difficile?

Allora ecco la responsabilità, ecco la necessità di una indagine, che chiedo, non tanto perché credo possa attenuare il grave dolore delle famiglie delle vittime, dato che nei confronti della morte non esiste riparazione, ma perché mi auguro che, se viene colpito chi è colpevole, altri, incaricati delle medesime funzioni, non commettano gli stessi errori e quindi rendano impossibile il ripetersi di simili tragedie.

Si parla di fatalità. Ho sentito, tra l'altro, un intervento, che mi ha molto meravigliato, sull'addestramento dei piloti, ritenuto insufficiente. Ho letto nei giorni scorsi — il Presidente sa che io mi occupo di questi problemi, per la mia appartenenza alla Commissione trasporti di questa Camera — che l'Italia sotto il profilo dei piloti, anche con riguardo alla sicurezza di volo, occupa il primo posto nella classifica mondiale. Ora, invece, si parla di mancato addestramento, di brevetto ottenuto appena con la sufficienza, di scelte sbagliate. Non vorrei che, con il pretesto di un desiderio di perfezione nella preparazione dei piloti, si facesse cadere su questi ultimi anche questa colpa.

Strano che poco tempo fa, proprio in quest'aula, ci si lamentò del fatto che avevamo un fortissimo esodo di piloti in direzione di altri Stati, che ce li contendevano, offrendo il triplo o il quadruplo di

quanto possiamo dare noi. È strano che si dica che è avvenuto per colpa del pilota, quando si legge che comandanti dell'Alitalia affermano, responsabilmente, con nome e cognome, che Punta Raisi possiede tutti i requisiti che lo identificano come aeroporto pericoloso. Oltre a quelli conosciutissimi, come la montagna e il vento, c'è anche quello della possibile illusione ottica per chi si avvicina di notte da nord, dovuta al contrasto tra il mare colore dell'inchiostro e la luminaria della costa. L'ILS, stando sempre a quello che scrive il comandante Conti, è in dotazione alla quasi totalità degli aeroporti italiani. Ne sono sprovvisti solamente gli aeroporti siciliani, Rimini e Bari. Tale sistema di radioassistenza per l'avvicinamento finale è mancante proprio a Palermo che, paradossalmente, è quello che ne avrebbe più bisogno degli altri. In presenza della possibilità di questo errore ottico, di questo inconveniente, non ci si preoccupa di fornire a quell'aeroporto tutto quello che è indispensabile per scongiurare gli effetti. Più difficile è un aeroporto, più tempestivamente dovremmo intervenire!

Da tempo sappiamo che gli equipaggi hanno denunciato la difficoltà degli aeroporti italiani. C'è stata una classifica di aeroporti insufficienti, o drammaticamente insufficienti (la dizione adottata dai piloti, per l'esattezza, è: « deficienti, seriamente deficienti, o criticamente deficienti »). Quando si conoscono queste difficoltà non si può finire col cercare la giustificazione nell'errore perché, anche se esso fosse avvenuto, si sarebbe verificato per queste carenze, per queste insufficienze, per queste situazioni difficili. La colpa è allora a monte. Possibile che tutte queste difficoltà, che tutte queste osservazioni su quell'aeroporto non abbiano indotto i responsabili a provvedere con tempestività, con precedenza assoluta, in modo che l'aeroporto di Palermo potesse essere messo in condizioni uguali agli altri aeroporti che queste difficoltà non hanno, anche se lamentano ulteriori insufficienze?

Nessuna responsabilità, quindi: l'aeroporto di Palermo è agibile! Agibile vuol

dire poter atterrare e poter innalzarsi; abbiamo però visto le classifiche di deficienza e allora dobbiamo richiedere interventi al Parlamento, mediante la legge n. 825 che per altro non ha avuto completa applicazione, qualora la situazione dovesse peggiorare.

Dobbiamo cercare le responsabilità non tanto per colpire, ma per impedire che altri credano che sbagliando non paghi mai nessuno: col timore di pagare si sta più accorti, si è più attenti, ci si preoccupa maggiormente.

Signor ministro, sa che vi sono Commissioni della Camera che stanno affrontando il problema della riorganizzazione radicale dei servizi di assistenza al volo. Ella sa quanto siano oberati di lavoro gli operatori addetti al controllo del traffico aereo; essi, essendo militari, non percepiscono alcun compenso straordinario rispetto ad altri loro colleghi che magari sono comandati in tranquilli uffici. Ella ha parlato di migliorare le attrezzature aeroportuali, di sostituire il radar ormai antiquato che non può valutare la quota: tutto ciò significa che l'aeroporto di Punta Raisi ha tutti i requisiti per divenire un aeroporto « difficile ». I provvedimenti adottati sono quindi tardivi. Quasi quasi arriveremo all'assurdo: meno male che è avvenuta la disgrazia, così potremmo fornire a questo scalo tutti gli strumenti idonei all'assistenza al volo!

Signor ministro, ella sa che da tempo attendiamo il piano nazionale generale degli aeroporti. Ecco l'esigenza di accelerare i tempi, di presentarlo, perché in quel piano generale, in quella ristrutturazione ed in quella scelta di politica aeroportuale potremmo veramente intervenire, e mi auguro tempestivamente, senza tanti sviamenti burocratici, per dare efficienza a tutti gli aeroporti!

Ma una cosa mi ha quasi scandalizzato. Lei, onorevole ministro, ha riconosciuto che bisogna riorganizzare la direzione generale dell'aviazione civile. Mi pare però che sia proprio dei giorni scorsi la conferma del direttore generale attraverso un trasferimento dalla sua vecchia amministrazione (che mi pare fosse quella ferro-

viaria) a quella dell'aviazione civile, con l'intenzione cioè di rendere stabile quello che stabile prima non era. Si rende stabile qualche parte del personale, ancor prima della ristrutturazione, riconoscendo che vi saranno trasformazioni totali in attesa dei risultati della commissione d'inchiesta su Civilavia.

Sarebbe bene attendere, per non rendere definitivi elementi che non si sa se siano idonei alla ristrutturazione e alla trasformazione che è indispensabile. Per questo, e per quanto può essere derivabile da quello che abbiamo detto, siamo completamente insoddisfatti, e continueremo ad interessarci di questo problema in sede di Commissione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Massimo Gorla ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Pinto, di cui è cofirmatario.

**GORLA MASSIMO.** Effettivamente dichiararsi insoddisfatti è abbastanza eufemistico; però, poiché ritengo di aver speso per qualificare l'operato di questo Governo e dei suoi ministri tutti gli aggettivi che la mia fantasia mi ha suggerito, non insisto in questa impresa. Vengo ad alcune brevi considerazioni sui problemi posti da questa vicenda. Innanzitutto vi è la questione della localizzazione dell'aeroporto di Punta Raisi, quell'aeroporto che malgrado tutto è stato definito ancora qui dal ministro « passabilmente sicuro ». Non ripeterò le cose che sono state evocate dal collega La Torre a proposito delle ragioni che hanno portato a quella scelta, a proposito delle speculazioni, a proposito di quella linea di difesa di particolari interessi politici ed economici che ha portato a scegliere Punta Raisi.

Il collega La Torre ha parlato anche di una commissione, che fu richiesta a suo tempo, al momento del primo incidente di Punta Raisi, e che non fu istituita. Io vorrei ricordare qualcuno che condusse un'inchiesta: si chiamava Giuseppe Impastato. Era un giovane candidato per le elezioni comunali di Cinisi nelle liste di democra-

zia proletaria; era un giovane che è stato effettivamente eletto, ma dopo essere morto, cioè dopo essere morto di mafia, steso su un letto di tritolo e fatto saltare per aria. Perché? Perché Giuseppe Impastato con i pochi mezzi dei quali disponeva aveva condotto la sua inchiesta su Punta Raisi e su quello che vi stava dietro, dal punto di vista della speculazione; e aveva fatto un qualche cosa che giustifica la feroce reazione della mafia: aveva fatto i nomi ed i cognomi di chi stava dietro a questa operazione.

Ebbene, parliamo di Punta Raisi. Questo aeroporto, anche se fosse dotato degli strumenti più sofisticati per la sua operatività, non potrà mai essere definito sicuro. Le condizioni, le caratteristiche orografiche del territorio sul quale insiste e le caratteristiche di tipo meteorologico, le caratteristiche dei venti, rendono assolutamente insicuro l'aeroporto, al di là di qualsiasi misura operativa di tipo tecnico che possa essere presa. L'ubicazione sotto la montagna rende infatti scarsamente affidabili anche le strumentazioni più moderne e quindi per questo insicuro ogni atterraggio.

Vorrei poi fare un'ulteriore osservazione. Anche se sui venti di caduta sappiamo già tutto, c'è qualcosa in più. Vorrei accennare allo *windshear*, cioè al fenomeno la cui presenza sul campo o in vicinanza dell'aeroporto, anche a 30 chilometri di distanza dall'aeroporto, produce dei flussi d'aria micidiali, che possono far perdere il controllo dell'aereo. Questo tipo di vento, che come caratteristiche ha quella della grande intensità e quella della direzione a variazione istantanea e fortissima, non dobbiamo considerarlo da solo, ma in combinazione con quei venti tipici e legati alle caratteristiche dell'aeroporto e della zona nella quale insiste, cioè combinato con il vento di caduta generato dalla montagna sovrastante. In determinate circostanze la combinazione di tutto questo produce correnti discendenti di intensità assolutamente fatale. Questa pericolosità di due fenomeni connessi ha allarmato un po' tutti ed ha stimolato indagini che però sono state opportunamen-

te coperte e riservate alle dirigenze delle compagnie aeree affinché disponessero una oculata diffusione delle informazioni, ma una diffusione che evitasse di intaccare la cosa principale, cioè profitti e percentuali di crescita nel volume del traffico previsto.

Le comunicazioni che al riguardo sono state date agli stessi piloti sono state per questo banalizzate, minimizzate e mistificate. Numerosi incidenti aerei passati, addebitati ad errori del pilota, sono stati riaperti e alla luce di queste ultime considerazioni riconosciuti come causati da questo tipo di vento, chiamato - ripeto - *windshear*, che appunto nella sua connessione con i venti caratteristici di caduta dell'aeroporto di Palermo può portare a quelle conseguenze fatali di cui parlavo.

Ebbene, queste sono cose su cui riflettere e che avrebbero dovuto essere pensate prima di fare quella scelta di ubicazione; ma sono cose che ci interessano ancora oggi, quando si tratta di decidere la sorte di questo aeroporto e di decidere se, anche con l'incremento delle misure di dotazione tecnica, esso possa essere considerato affidabile.

È questo un ordine di considerazione. Accennavo però prima al fatto che ci sarebbe anche da discutere su quelle che sono le dotazioni strumentali e le caratteristiche tecniche di questo aeroporto e, oltre che di questo aeroporto, dello stesso materiale aeromobile. Mi limiterò ad alcune considerazioni, che del resto noi abbiamo segnalato con alcune nostre interrogazioni e che non hanno avuto una risposta specifica, cioè quelle che riguardavano i *radar* e quelle che riguardavano il tipo di informazioni meteorologiche date ai piloti in arrivo dalla torre di controllo che, in assenza di strumenti adeguati, venivano rilevate a vista.

Vorrei qui accennare alla questione del T-VASIS molto brevemente, cui anche lei, signor ministro, ha fatto riferimento. Esistono su questo T-VASIS due cose da dire: la prima è che, mentre mancano nell'aeroporto di Palermo i sistemi strumentali ILS, esso ha una specialità; cioè, insieme a Catania è l'unico aeroporto ita-

liano ed europeo dotato di questo particolare tipo di VASIS che è il T-VASIS. Per quel che ci risulta, di T-VASIS ne sono impiegati solo altri due in due aeroporti australiani, mentre non si trovano in nessun altro aeroporto europeo ed italiano.

Non sta a me scendere nei dettagli tecnici ma - e vengo al secondo punto - facciamo parlare i piloti su questa questione. I piloti che hanno deciso per loro iniziativa di chiudere l'aeroporto di Punta Raisi nelle ore notturne sono quegli stessi che vi dicono che gli indicatori luminosi di planata T-VASIS erano e sono inefficienti a tal punto da offrire indicazioni sbagliate ai piloti. Su questo bisogna discutere. Sarà un sistema modernissimo, non lo so; vi sono però degli interrogativi che non credo possano essere lasciati cadere tranquillamente.

Vengo ora ad un altro ordine di questioni. Ho visto che lei ha reagito con un certo sarcasmo quando il collega De Cataldo accennava alle lesioni della fusoliera di coda degli aerei. Forse ho interpretato male e non vorrei trasformare questo in uno sghignazzo ricordandole alcune cose.

Su questo vi è stata una precisa denuncia del *Sunday Times*, che ha ricordato che i *DC 8* Alitalia sono colpiti da lesioni per l'appunto sulle ali e sulla coda tant'è che nel corso del 1978 l'Alitalia ha fermato la flotta dei *DC 8* come conseguenza di queste condizioni. Le linee di manutenzione e revisione della nostra compagnia non sono in grado di rilevare questo tipo di lesioni e di prevederle. Per questa ragione gli aerei, in particolare i *cargo* che sono i più colpiti, sono stati inviati negli Stati Uniti per un adeguato controllo.

A proposito delle vendite - perché anche qui mi è sembrato di scorgere del sarcasmo - vorrei precisare che le vendite ci sono state. Infatti *DC-8* sono stati venduti come conseguenza della riscontrata non idoneità in seguito a quella denuncia: tutto ciò con una logica che francamente mi stupisce perché, se le caratteristiche di quegli aerei sono tali da non

garantire la sicurezza in Italia, non vedo come si possa ragionare allo scaricabarile da questo punto di vista, ma lasciamo perdere. È un ordine di considerazioni che mi ricorda la questione delle bioproteine, ma è un altro discorso.

Veniamo infine ad un altro aspetto. Si è parlato dei piloti. Si è parlato della qualifica di quei piloti, del loro istruttore, ma io vorrei affrontare il problema da un altro punto di vista, che mi sembra più generale ed insieme più sostanziale, per quanto deve essere la nostra attenzione. E cioè sul fatto che l'impiego del personale navigante è caratterizzato da tempi estremamente ampi ed intollerabili. Si tratta di 14 ore e mezzo di servizio continuativo sui tragitti a lungo raggio e di 12 ore e mezza su quelli a medio raggio. Mi sembra difficile che queste condizioni possano garantire sufficienti margini di sicurezza nella conduzione degli aeromobili.

Ma non basta. Sappiamo che di fronte a questa situazione, a nostro avviso, già intollerabile e gravosa di conseguenze per la sicurezza del volo, per i lavoratori e per i passeggeri, c'è addirittura l'intenzione... e si è parlato qui di accordi intercorsi tra la compagnia di bandiera e la corporazione ANPAC, ad esempio, per l'aumento di questo tetto a 16 ore continuative.

A questo proposito, i limiti tollerabili indicati da parte ministeriale sono rappresentati dalle 18 ore. Mi domando se non sia forse il caso di agire su questo, che è un terreno praticabile da un Governo e da un ministro, per ridurre il tetto tollerabile, per iniziativa ministeriale, incidendo in questo modo anche su quella che è la determinazione degli accordi di categoria e di compagnia su quantitativi di ore consecutive che rendono insicuro e intollerabile, a nostro avviso, le condizioni generali del volo.

**PRESIDENTE.** Le ricordo, onorevole Gorla, che ella ha già abbondantemente superato i limiti di tempo previsti dal regolamento per le repliche degli interroganti.

**GORLA MASSIMO.** Sto concludendo, signor Presidente, e voglio dire un'ultima cosa: l'Alitalia elude continuamente una legge di Stato sulla certificazione dei complementari di bordo. Si tratta della legge 2 marzo 1974, n. 72, secondo la quale la azienda è tenuta ad applicare il contratto collettivo di lavoro in materia di orario di lavoro, di assistenza ai passeggeri, di composizione dell'equipaggio. Ma tutto questo viene eluso e si arriva al grottesco che i comandanti che si rifiutano di avallare una decisione di compagnia che li mette in condizione di volare al di sotto delle condizioni minime previste dalla legge vengono fatti oggetto di discriminazione e di repressione da parte della compagnia. Questa è la cosa più pazzesca!

Quando dunque dobbiamo parlare del personale di volo e dell'errore umano, dobbiamo sì parlare dei problemi di qualificazione, ma soprattutto anche dei problemi che ho descritto e della politica di gestione della compagnia, che giunge a reprimere chi si rifiuta di avallare situazioni che mettono in pericolo l'incolumità di equipaggi e passeggeri.

Questa è una delle ragioni per le quali noi riteniamo che questa discussione non possa finire qui. Vedremo se sia il caso di parlare di Commissioni di inchiesta, ma comunque è certo che si debba fare un discorso generale su questi problemi e che non ci si possa accontentare di denunce, quando questi fatti di morte diventano conseguenza di una determinata politica. A questo bisogna porre rimedio e di fronte a questo il Parlamento deve assumere le proprie responsabilità.

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

**COSTAMAGNA.** La lista nera degli scali italiani è tornata di drammatica attualità, a sei anni e mezzo dalla prima tragedia di Punta Raisi, quando un *DC-8* dell'Alitalia si schiantò sulla montagna, rivelando le profonde carenze dello scalo palermitano, sulla cui ubicazione hanno inciso, a quanto si è sempre affermato ed ancora oggi ripetuto (vedi *La Stampa* di Torino,

a firma Marco Tosatti), pesanti interessi, anche mafiosi.

Alcune delle carenze di Punta Raisi sono state, con il passare degli anni, colmate, ma non tutte. Un aeroporto sul mare dovrebbe essere dotato di un efficiente soccorso marittimo: appare logico a chiunque, ma la scheda di Punta Raisi nella relazione ministeriale è, a questo comma, di una brevità agghiacciante: « Servizio effettuato con una zattera autogonfiabile dislocata nel porto di Palermo, troppo distante dall'aeroporto ». E, a fianco, la nota: « Predisporre il servizio nelle immediate vicinanze dell'aeroporto, con mezzi adeguati ». Un consiglio che in cinque anni nessuno ha avuto la preoccupazione di seguire.

Ora, a sei anni e mezzo di distanza, questa nuova sciagura ripropone il problema della sicurezza e dell'efficienza delle strutture aeroportuali italiane.

Fu l'ANPAC, sei anni fa, a scatenare la polemica sulla sicurezza del volo, indicando i sedici scali italiani più pericolosi. Solo gli aeroporti di Genova e di Venezia sono classificati « buono » dai piloti. Punta Raisi, come la mia Torino (vedi caso, anche a Torino ci sono stati due disastri aerei), sono giudicati tecnologicamente accettabili, ma è stato anche detto che Punta Raisi gode di una collocazione tra le meno fortunate in campo europeo. Ma la situazione non è molto migliore nel nord: infatti, gli scali settentrionali, secondo i tecnici dell'ANPAC, hanno tutto quello che occorre per atterrare in direzione sud-nord, ma sono invece pochissimo attrezzati per compiere l'atterraggio in direzione inversa, in caso di maltempo.

Speriamo che finalmente, dopo questo disastro, la compagnia di bandiera soprattutto, ma anche i Ministeri interessati, capiscano questa dura lezione e si sveglino una volta per tutte.

Signor Presidente, due anni fa, alle Canarie, quasi 600 persone hanno perduto la vita a causa, pare, di una interferenza nelle comunicazioni via radio tra l'aereo e l'aeroporto. Lo rammento oggi per sottolineare come sia delicato il problema. per ribadire che non si tratta di un pro-

blema astratto, perché oggi in Italia siamo giunti ad una vera e propria anarchia radiotelevisiva. Esistono centinaia e centinaia di radio private ed ognuno che riesca a trovare un tecnico ed a comprare attrezzature tecniche, neppure troppo costose, si ritiene in diritto di mandare in onda messaggi e programmi di ogni colore. Il problema è gravissimo: basta una interferenza di una qualche irresponsabile stazione privata e potrebbero derivarne disastri ed incidenti immani, come è accaduto a Punta Raisi! Perciò, rivolgo questo mio appello ai ministri, affinché non scherzino con il fuoco! In materia il ministro delle poste (il suo successore, onorevole Vittorino Colombo) deve avere il coraggio di proporre un decreto-legge che fissi limiti precisi per le radio e le televisioni private, facendoli rispettare in modo da evitare ogni abuso (*Commenti del deputato Mellini*). Possibile che i vari ministri delle poste che si sono succeduti non siano riusciti a capire quanto sia grave e pericolosa, specie per gli aeroporti e i servizi aerei, questa anarchia delle radio?

Sono veramente desolato della risposta del Governo.

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

ACCAME. Vorrei richiamarmi in questo breve intervento alle parole conclusive dell'onorevole Saladino; vorrei cioè riferirmi a quel dramma nel dramma, che stiamo ancora vivendo, costituito dal recupero delle salme di Punta Raisi, ricordando la dimostrazione dei parenti e dei congiunti delle vittime che si è avuta recentemente a Palermo. Il recupero delle salme è un'operazione ancora in corso, sulla quale si può e si deve agire con tempestività ed in modo assai diverso rispetto alla linea di condotta adottata finora. Nel riferirmi alle due fasi che hanno seguito la caduta dell'aereo, cioè alla localizzazione del relitto e delle salme e al recupero, vorrei iniziare dicendo che abbiamo apprezzato lo slancio con il quale i mezzi della marina militare si sono

recati sul posto, ma vorrei anche precisare che non è un compito amministrativo della marina militare quello di intervenire in queste operazioni, salvo che nella fase di emergenza. Vorrei anche dire che da un punto di vista sindacale la questione è piuttosto controversa, perché si toglie alle ditte specializzate il lavoro di loro competenza, facendolo compiere ai militari a prezzi assolutamente irrisori.

Ciò premesso, vorrei dire che anche in queste operazioni non sono stati usati tutti quei mezzi che avevamo e che potevamo usare. Non è stata usata una apparecchiatura di cui disponiamo a La Spezia, che permette di registrare con precisione tutto ciò che è sul fondo, comprese delle mine della lunghezza di qualche metro e della larghezza di circa mezzo metro, cioè molto più piccole rispetto al relitto. La mancata utilizzazione di questa apparecchiatura credo sia un fatto grave, in quanto essa avrebbe potuto rendere molto più rapide le operazioni. Ma è mancata anche una operazione di sciabica sul fondo, che poteva essere compiuta e che poteva portare, molto più rapidamente di quanto è accaduto, alla localizzazione del relitto. La localizzazione è stata ritardata perché le apparecchiature che sono state usate erano molto condizionate dalla situazione del mare, mentre una sciabica avrebbe potuto essere fatta immediatamente, anche in condizioni di mare assai peggiori.

Vorrei dire inoltre — questo mi pare un fatto singolare — che non sono state accettate le offerte avanzate da due ditte — la MICOPERI e la SAIPEM — che avevano proposto di intervenire con i loro mezzi, che sono assai più adeguati di quelli della marina militare. Ricordo che la marina militare usa i suoi sommozzatori soprattutto per lunghe nuotate sott'acqua a bassissima quota, per poi sistemare delle cariche sotto lo scafo di una nave; quindi non per operazioni di questo tipo, che esigono ben altre attrezzature. Nella sua risposta il ministro non ci ha dato alcun conto del perché siano state rifiutate queste volontarie offerte di quelle ditte. Il sommergibile tascabile è arri-

vato solo dopo quindici giorni, e cioè con un enorme ritardo.

Vorrei dire, a proposito delle operazioni di recupero, che delle critiche severe debbono essere mosse, perché i sommozzatori che sono stati impiegati sono dei sommozzatori idonei a lavorare in 50 metri circa di fondale, come sono quelli di Punta Raisi, ma con immersioni assai brevi. La durata del lavoro pratico sul fondo del mare è di pochi minuti, in quanto ci sono i tempi di discesa e i tempi di risalita. Per i tempi di risalita va soprattutto tenuto conto del fatto che il sommozzatore si deve fermare per una decompressione a 10 metri. Ora, anche con un mare non molto forte, con onde non molto alte, magari di due o tre metri, la decompressione a 10 metri diventa impossibile, perché questa variazione di battente fa sì che i 10 metri non vengano rispettati, mettendo in grave rischio la salute del sommozzatore.

Vorrei anche dire che c'è stato un fatto molto singolare. Mi riferisco al fatto che i sommozzatori del centro della polizia di La Spezia si sono messi immediatamente a disposizione, rientrando dalla licenza, il 23 dicembre. Questi 45 sommozzatori della polizia, addestrati come quelli della marina militare, che avrebbero potuto dare un notevole contributo, essendo le salme disperse in un vasta zona che richiederebbe l'uso di un numero molto maggiore di sommozzatori, non sono stati chiamati, nonostante la loro insistenza, nonostante il fatto che espressamente avessero telefonato al prefetto di Palermo, che singolarmente ha rifiutato questo apporto.

La critica che desidero muovere attiene al fatto che esistono oggi in altri paesi — anche in Italia, presso ditte private, ma in altri paesi presso organizzazioni statali — sommozzatori che possono operare agevolmente e per lungo periodo in 200, 300, 400 metri di fondale. Essi operano con un sistema diverso; operano, come si dice, in saturazione, immersi in una campana, e prima della campana in una camera iperbarica che li condiziona alla pressione in cui debbono operare; la stessa campana è a quella pressione; escono

dalla campana nel fondo, operano per una ora, due ore, tre ore, cioè per tempi dieci volte superiori a quelli in cui operano e hanno operato questi sommozzatori; vengono rimessi nella campana, tornano a bordo della nave, tornano nella camera iperbarica, dove soggiornano, mangiano, dormono, e poi riprendono continuamente le operazioni.

Ora, vorrei chiedere questo: nell'ambito della solidarietà della NATO, abbiamo la marina americana che opera non a 50 metri ma ad oltre 1.000 metri sul fondo per il recupero dei suoi sommergibili atomici; abbiamo la marina francese che opera agevolmente con i suoi sommozzatori a 400 metri di profondità; abbiamo, nei paesi che fanno esplorazioni petrolifere, sommozzatori che operano in queste condizioni. Perché non c'è stata la solidarietà che in questo momento sarebbe stata estremamente importante per dare ai parenti di queste vittime un minimo di tranquillità?

Non nelle chiacchiere, ma in questi fatti, noi vorremmo vedere una maggiore solidarietà.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Onorevole collega, guardi che abbiamo usato anche noi la camera iperbarica a Punta Raisi!

ACCAME. Non l'avete utilizzata con gli operatori, con la campana e con la miscela ad elio perché non era ancora disponibile nella nostra marina e perché credo che solo fra due mesi sulla nave *Proteo* saranno sistemate queste camere iperbariche con i sommozzatori preparati allo scopo, che sono pochissimi. Quindi, per quanto riguarda i sommozzatori militari, escludo nella maniera più assoluta questa possibilità di impiego.

ACCILI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non sono sommozzatori militari, ma quelli della società MICOPERI.

ACCAME. Ma io sto parlando di tutte quelle operazioni che sono state fatte ad

opera della marina militare, che non poteva utilizzare questi mezzi perché non c'erano, per il semplice fatto che non ne disponeva. Quindi tutto ciò è stato fatto con un enorme ritardo: le conferme in proposito sono ovvie ed immediate.

Vorrei ricordare che questa problematica pone un grosso problema: quello della difesa civile. Nonostante che al Ministero della difesa ci sia un ufficio che da 32 anni studia la difesa civile, non abbiamo una legge idonea al riguardo. Dovrebbe trattarsi di una legge che dovrebbe assicurare il soccorso non solo in terra in caso di calamità, ma anche in mare. Vi è una proposta socialista in questo senso: noi speriamo che almeno venga presa in esame. Voglio ricordare questo anche perché assieme a questa si è verificata a Salerno un'altra tragedia del mare non meno grave: anche lì i parenti delle vittime attendono che le salme che si trovano ancora nella *Stabia I* vengano finalmente recuperate. Anche a Salerno c'è molta tensione per i ritardi inspiegabili che si sono verificati sia nelle operazioni di soccorso (operazioni che meriterebbero un'ampia inchiesta), sia nelle operazioni di recupero delle salme. Anche queste ultime stanno subendo dei ritardi veramente inaccettabili e non degni di un paese civile e moderno quale il nostro dovrebbe essere.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni urgenti sulla sciagura aerea di Punta Raisi.

#### Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge costituzionale approvata, in prima deliberazione, da quel Consesso, nel testo unificato approvato, sempre in prima deliberazione, dalla Camera dei deputati:

POSTAL ed altri; de CARNERI ed altri; RIZ: « Norme costituzionali a favore delle popolazioni di lingua ladina della provincia di Trento » (221-679-1426-D).

Sarà stampata e distribuita.

**Annunzio di interrogazioni,  
di interpellanze e di una mozione.**

TERRAROLI, *Segretario ff.*, legge le interrogazioni, le interpellanze e la mozione pervenute alla Presidenza.

GALLI MARIA LUISA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLI MARIA LUISA. Chiedo che venga data risposta alle interrogazioni numeri 3-02878 e 3-02990, che riguardano una denuncia fatta al Ministero dell'interno ed alla questura di Roma, che ha portato alla chiusura di *Radio radicale*.

Noi dovremmo denunciare fatti di eccezionale gravità in merito, ma chiediamo che almeno il Governo si degni di venire a rispondere, dato che abbiamo presentato queste interrogazioni ben sei mesi fa. Inoltre, dato che l'onorevole Costamagna sostiene che l'incidente di Punta Raisi può anche essere addebitato a queste emittenti libere, può darsi che *Radio radicale* abbia anch'essa le sue responsabilità.

PRESIDENTE. La Presidenza solleciterà il Governo in questo senso.

PAZZAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAZZAGLIA. Signor Presidente, abbiamo presentato due interpellanze (nn. 2-00498 e 2-00497), riguardanti l'una il divieto posto della questura di Roma alla commemorazione, con un corteo silenzioso, dei giovani uccisi all'inizio dell'anno scorso; l'altra, la situazione dell'ordine pubblico a Roma ed in particolare l'uccisione di due giovani, uno da parte di un terrorista delle tante formazioni di sinistra che circolano ed operano nella nostra città, l'altro con un colpo alla nuca da parte di un agente di polizia.

La gravità dei fatti e della situazione avrebbe giustificato immediate comunicazioni del Governo alla Camera, ma credo

che debba essere data almeno una sollecitata risposta alle interpellanze presentate, senza trasformazioni e senza richiesta di modificarle in interrogazioni. Abbiamo formulato alla Presidenza una richiesta telefonica per una risposta immediata. Diciamo oggi che questa risposta è urgentissima e manifestiamo alla Presidenza che questo nostro non è un sollecito come tanti altri. La Camera ha il potere di imporre al Governo una risposta su fatti così gravi!

Signor Presidente, il 10 gennaio 1978 la Camera affermò tale principio e in quella seduta il Presidente commemorò due giovani che erano stati uccisi a Roma: Francesco Ciavatta e Domenico Bigonzetti; subito dopo, il Governo rispose alle interrogazioni sull'argomento.

Prima di chiedere all'Assemblea ai sensi dell'articolo 137, quarto comma, del regolamento, di fissare la data per lo svolgimento di queste interpellanze, facendo quindi assumere a ciascuno dei componenti di questa Camera la propria responsabilità, chiediamo una risposta in questa settimana. Lo si annoti: questa è una richiesta ben più ferma di altre che abbiamo formulato. Confidiamo che venga accolta, perché sarebbe un primo passo verso quell'esigenza di chiarezza e di giustizia al cui soddisfacimento intendiamo impegnarci in ogni modo, in questa sede e fuori di essa. Senza chiarezza, senza giustizia, soprattutto per quei due poveri giovani uccisi, non si può e non si deve continuare: si farebbe il gioco degli assassini! Riteniamo soprattutto grave che nel paese e qui, per dirlo con parole di altri, possa crescere la crosta dell'assuefazione e dell'insensibilità; che i fatti diventino lontani ed estranei. Qualunque esigenza di lavoro della Camera non può comunque non essere subordinata all'esigenza di pronta giustizia (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PRESIDENTE. Onorevole Pazzaglia, ella sa che le due interpellanze da lei segnalate non sono state ancora annunciate, essendo questa la prima seduta della Camera dopo la sospensione dei lavori per le

festività natalizie. Mi consta, tuttavia, che il Governo è stato egualmente sollecitato e risponderà sull'argomento al Senato mercoledì prossimo.

PAZZAGLIA. Abbiamo chiesto che risponda alla Camera!

PRESIDENTE. Ma le due interpellanze, come ho detto, non sono state ancora annunciate.

ROMUALDI. Potevate fare un'altra dichiarazione! (*Commenti dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

PAZZAGLIA. Chiedo che la Presidenza della Camera si adoperi affinché il Governo risponda anche alla Camera!

PRESIDENTE. Se le dico che il Governo risponderà mercoledì al Senato, significa che la Camera si è già mossa, altrimenti non avremmo questa notizia.

ROMUALDI. L'abbiamo letta sui giornali! (*Commenti dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

SERVELLO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SERVELLO. Desidero anch'io sollecitare le risposte che sono state chieste responsabilmente ed autorevolmente dal presidente del nostro gruppo. Questa sua risposta, signor Presidente, è un po' un « fine di non ricevere ». Sapevamo perfettamente che il Governo aveva ritenuto di scegliere il Senato per rispondere su questi fatti. Riteniamo però che questa Assemblea non possa rimanere estranea ad una situazione così grave e drammatica.

Avendo presentato addirittura due interpellanze prima che fossero presentate analoghe interpellanze al Senato, riteniamo di avere il diritto e il dovere di insistere perché, con tutta la sua autorità, la Presidenza induca e convinca il Governo a rispondere al più presto in questo ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. Onorevole Servello, lei sa che la Presidenza della Camera non può comunque imporre al Governo di rispondere in una sede piuttosto che in un'altra. Comunque al Governo sarà nuovamente esposto questo vostro rilievo e, quindi, la risposta alle interpellanze sarà sollecitata di nuovo con queste vostre argomentazioni.

SERVELLO. Il ministro può fornirci la sua opinione in proposito.

COLOMBO VITTORINO, *Ministro dei trasporti e ad interim della marina mercantile*. Informerò il Presidente del Consiglio dei ministri ed il ministro competente di questa richiesta.

FRANCHI. Giovedì il Governo può venire alla Camera per rispondere!

PRESIDENTE. Questo dobbiamo chiederlo al Governo.

PAZZAGLIA. Ci sono altri modi per venire incontro a situazioni di questo genere, anche perché c'è l'articolo 137 del regolamento....

PRESIDENTE. Onorevole Pazzaglia, non so se è una questione di tono, di espressioni o di sostanza.

PAZZAGLIA. È una questione di contenuti.

FRANCHI. Il Governo risponda pure al Senato, ma poi venga anche alla Camera.

SERVELLO. Altrimenti non si va avanti da domani.

PRESIDENTE. La Presidenza farà presenti al Governo queste richieste.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 16 gennaio 1979, alle 16:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — Interrogazioni.

3. — *Discussione dei progetti di legge:*

Elezioni dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo (*approvato dal Senato*) (2582);

LAURICELLA ed altri: Norme per l'esercizio del diritto di voto da parte dei cittadini italiani residenti nei paesi della Comunità economica europea nella consultazione elettorale per la prima elezione a suffragio diretto del Parlamento europeo (1648);

ROMUALDI ed altri: Norme per la elezione a suffragio diretto dei rappresentanti alla Assemblea della Comunità europea e disposizioni per il voto dei cittadini italiani residenti o domiciliati all'estero (2250);

— *Relatore:* Iotti Leonilde.

4. — *Seguito della discussione dei disegni di legge:*

Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1979 e bilancio pluriennale per il triennio 1979-1981 (2432);

— *Relatori:* Aiardi e Gambolato;

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1977 (2372);

— *Relatore:* Gargano Mario.

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

6. — *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.

7. — *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.

8. — *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.

9. — *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.

10. — *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'istituto 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.

11. — *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 22,50.

#### Ritiro e trasformazione di documenti del sindacato ispettivo.

I seguenti documenti sono stati ritirati dai presentatori:

interrogazione con risposta scritta Franchi n. 4-05969 del 6 ottobre 1978;

interrogazione con risposta orale Bonino Emma ed altri n. 3-03324 del 7 dicembre 1978.

Il seguente documento è stato così trasformato: interrogazione con risposta scritta Robaldo n. 4-05303 del 15 giugno 1978 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-01481 (ex articolo 134, comma 2°, del regolamento).

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI  
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
Dott. MANLIO ROSSI

*INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNZiate*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

FRACANZANI. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere —

di fronte all'invasione della Cambogia da parte di forze armate inquadrato dall'esercito del Vietnam, invasione che assume il carattere, come da più parti rilevato, di una terza guerra indocinese, e all'esigenza di risparmiare a quei popoli, martoriati da trent'anni di conflitti quasi ininterrotti una nuova, grave prova, a prescindere dalla valutazione che si può e si deve dare sul piano interno dell'attuale regime cambogiano;

considerato ancora che l'invasione in atto rischia di provocare, a breve o lunga scadenza, un nuovo coinvolgimento delle grandi potenze con conseguenze per la stessa pace mondiale —

quali passi il nostro Governo intenda compiere, possibilmente d'intesa con gli altri paesi CEE, affinché l'ONU assuma decisioni e iniziative adeguate e tempestive. (5-01467)

GRASSUCCI E D'ALESSIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere —

premesso che nell'incontro avvenuto il 22 dicembre 1978 presso l'Ufficio provinciale del lavoro la società PIA di Gaeta ha denunciato gli accordi e gli impegni in precedenza assunti con le organizzazioni sindacali ricordando che più volte e da ultimo in data 3 ottobre 1978 presso il Ministero del lavoro la azienda di cui sopra si era impegnata a costruire il nuovo stabilimento in luogo di quello vecchio e a tale scopo ha chiesto la cassa integrazione guadagni straordinaria ex legge n. 675 del 1977;

allarmati per le gravi conseguenze che l'atteggiamento della PIA potrebbe causare in termini di occupazioni e di deterioramento della zona—:

1) le valutazioni del Ministero sugli « strani » atteggiamenti della PIA;

2) quali sono le reali motivazioni della posizione assunta dalla medesima azienda;

3) quali iniziative intende adottare per imporre all'azienda il rispetto degli accordi precedentemente assunti, sulla cui base hanno continuato a muoversi gli enti locali, le organizzazioni sindacali, i lavoratori, gli uffici periferici del Ministero del lavoro ed i parlamentari della zona.

Gli interroganti inoltre chiedono al Ministro di convocare rapidamente le parti interessate. (5-01468)

GRASSUCCI E D'ALESSIO. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere —

premesso che la Ceramiche Galba di Castelforte è stata messa in liquidazione e che i vecchi e nuovi soci intendono procedere al licenziamento di 60 lavoratori sul totale di 158 unità;

tenuto conto che contrariamente ad ogni possibilità di espansione e ad ogni concezione economica e sociale la proprietà aziendale intende adottare un piano di ristrutturazione per ridurre la produzione a 570.000 pezzi mensili e ciò anche in riferimento ad un ridimensionamento della rete commerciale;

ricordando che in comune di Castelforte e nella zona circostante non esiste possibilità alcuna di occupazione, l'emigrazione rappresenta l'unica prospettiva di vita e di lavoro ed una sola altra azienda industriale è ubicata nel comprensorio —

quali iniziative intendono adottare per garantire i livelli occupazionali e per sostenere una politica di sviluppo produttivo nella azienda Ceramiche Galba di Castelforte. (5-01469)

AMICI CESARE E DE GREGORIO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che:

nella provincia di Frosinone, la stampa ha dato ampio rilievo ad episodi di corruzione e denuncia alla magistratura di responsabili di uffici di collocamento;

le Organizzazioni sindacali, come la CCdL CGIL in un suo documento del 22 dicembre 1978, hanno fermamente condannato tali episodi, invitando le autorità e forze politiche ad intervenire per porvi fine;

a parte i casi più clamorosi, è troppo ricorrente una prassi che altera, nel momento dell'applicazione, i criteri previsti dalla legge, attraverso: la mancata convocazione delle commissioni comunali, ogni volta che sia necessario; il costume di alcuni collocatori di esercitare varie forme di pressione personale per indurre, specialmente le donne, a rinunciare all'avviamento al lavoro quando spettante; l'abuso del passaggio diretto da un'azienda all'altra al di fuori dei criteri fissati dalla commissione provinciale; il mancato rispetto delle riserve di posti per la collocazione dei lavoratori che godono di particolari benefici; le residenze fittizie —

quali immediati provvedimenti intenda porre in essere perché si ponga fine a tali episodi, e sia rispettato il diritto dei lavoratori, in particolar modo di quelli disoccupati, ad avere una gestione del collocamento corretta e secondo le norme di legge. (5-01470)

BIAMONTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se l'INPS ha recepito la sentenza della Corte costituzionale (n. 117 dell'8 maggio 1974) con la quale dichiarava anticostituzionale l'articolo 10 della legge 4 aprile 1952, n. 18.

Nel caso che la sentenza sia stata recepita si vuol sapere perché l'INPS non ha provveduto ad effettuare i relativi conguagli agli aventi diritto.

Se l'INPS non ha recepito la sentenza in discorso se ne vuole sapere il motivo. (5-01471)

BARDELLI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e del commercio con l'estero.* — Per sapere se risulti confermata la denuncia presentata al Comitato consultivo del latte e dei prodotti lattiero-caseari della CEE dal presidente della Federlatte, secondo la quale sarebbe in atto da tempo l'importazione clandestina di latte e di prodotti derivati da paesi dell'est europeo utilizzando autocarri con targa polacca ufficialmente provenienti da Berlino e diretti in Jugoslavia, dove arriverebbero però vuoti dopo avere scaricato i prodotti in Italia.

Nel caso che tale denuncia dovesse risultare confermata, si chiede di conoscere le responsabilità del traffico clandestino e quali provvedimenti si intendano adottare in sede nazionale e comunitaria per porvi fine. (5-01472)

MILANI ELISEO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se il gravissimo incidente aereo di sabato 23 dicembre 1978 avvenuto a Palermo (Punta Raisi) e che è costato la vita a 108 passeggeri possa in un qualche modo coinvolgere responsabilità inerenti a mancati apprestamenti « di controllo del traffico aereo » necessari per garantire la sicurezza del volo. (5-01473)

MILANI ELISEO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere le ragioni che hanno indotto a ordinare la sospensione dei voli degli aerei (tredici) *Hercules C 130* in dotazione dell'Aeronautica militare e se in particolare tale decisione derivi o no da precise risultanze delle inchieste ordinate in seguito al grave incidente avvenuto a Pisa il 2 marzo 1977 e che costò la vita a 48 allievi dell'accademia della marina italiana. (5-01474)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere:

se rispondano a verità le notizie apparse sulla stampa secondo cui sarebbe previsto che, per il decreto del suddetto

Ministero n. 6460 dell'8 luglio 1978, dovrebbe procedersi ad un esproprio di campi di appartenenza ad alcuni contadini presso Lugo di Romagna (in totale circa 30.000 metri quadrati) per uso militare, in quanto dovrà essere costruita una nuova base NATO che costituirà « la terza difesa d'Italia » dopo quelle della Carnia e del Trentino;

inoltre, se tale esproprio sia stato concordato con la Regione Emilia-Romagna dal comitato paritetico per le servitù militari. (5-01475)

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — anche in riferimento al ripetersi in questi anni di frane, cadute di massi, smottamenti, incendi — se è stato eseguito un accurato ed approfondito studio (idrogeologico, geotecnico, ecc.) per accertare la stabilità delle rocce e dei terreni declivi della costiera amalfitana;

per sapere, altresì, a quale periodo si riferiscono le indagini più recenti e quali risultati hanno fornito;

per sapere, inoltre, se e quali interventi sono stati attuati nell'ultimo decennio, per quali opere e per quale importo di spesa;

per sapere, infine, se e quali interventi sono in programma, o in corso di esecuzione, e per quale importo di spesa. (5-01476)

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Ai Ministri dei trasporti e della marina mercantile.* — Per sapere quali risultati sono emersi dallo studio geologico e geotecnico promosso dal comune di Salerno, dall'ANAS, dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dal demanio marittimo, ai fini della verifica della piena stabilità della zona (costone roccioso, ecc.) sulla quale è in costruzione la strada di collegamento del porto di Salerno con la circumvallazione di proprietà ANAS e con l'autostrada A-3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria;

per sapere, altresì, se le risultanze di detto studio dimostrino possibile:

1) la prosecuzione ed ultimazione dei lavori di costruzione della detta strada di collegamento;

2) l'utilizzo della medesima strada di collegamento per il traffico pesante da e per il porto di Salerno, senza alcun pericolo per l'incolumità pubblica. (5-01477)

ESPOSTO, LA TORRE, GATTI NATALINO, AMICI CESARE E PETRELLA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se corrispondono al vero le notizie secondo cui la Federconsorzi avrebbe concluso accordi con determinate organizzazioni professionali e cooperative per la costituzione di associazioni di produttori agricoli in applicazione della legge n. 674 del 20 ottobre 1978.

Per sapere quali delibere specifiche siano state adottate in proposito dagli organismi competenti della Federazione medesima.

Per conoscere — se tali notizie sono vere e se tali delibere sono state adottate — l'opinione che il Ministro ha già espresso o deve ancora esprimere nell'esercizio dei poteri che gli sono attribuiti dall'articolo 35 del decreto legislativo 7 maggio 1948, n. 1235, e considerato che l'articolo 3 del decreto stesso stabilisce che la Federazione italiana dei consorzi agrari esercita la sua attività « con riguardo alle esigenze di carattere nazionale »; e per pervenire a chiarimenti relativi:

1) al necessario presupposto di rispettare e comunque di promuovere il rispetto e la difesa unitaria degli interessi dei produttori agricoli secondo lo spirito della legge sulle associazioni dei produttori;

2) alla obbligatorietà di tener conto che nel programma di Governo è sanzionato l'impegno — « nel quadro delle iniziative per lo sviluppo della cooperazione — del contemporaneo adeguamento dei consorzi agrari, così da accentuare e valorizzare il loro originario carattere cooperativo », nell'ovvio riconoscimento della pluralità dell'associazionismo agricolo. (5-01478)

FRANCHI E TRIPODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — di fronte al sistematico annientamento delle « scorte » ad opera del terrorismo, dal delitto Scaglione ad oggi attraverso una lunga serie di fatti sanguinosi che hanno registrato la strage di decine e decine di agenti di pubblica sicurezza, di carabinieri e di agenti del Corpo della guardia di custodia, caduti senza possibilità di reazione alcuna —:

se il Governo non ritenga di dover istituire reparti speciali addestrati al servizio di scorta ed adeguatamente armati, da adibire ai servizi richiesti su tutto il territorio nazionale, ed in grado — per spirito combattivo, armamento, addestramento ed equipaggiamento — di infliggere perdite al terrorismo in ogni occasione di scontro a fuoco;

quali altri provvedimenti abbia adottato o intenda adottare al fine di non più esporre al massacro i tutori dell'ordine in servizio di scorta. (5-01479)

MILANI ELISEO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se nel corso dei mesi di settembre-ottobre dello scorso anno 1978 sia stata effettuata, da parte del Ministero o dallo stato maggiore dell'esercito, una ispezione agli apprestamenti militari installati nella città di Trento e dintorni e in particolare alle caserme Pizzolato, Damiano Chiesa e Cesare Battisti; e in tal caso quali siano state le risultanze; in particolare se è stato possibile accertare per la caserma Pizzolato una situazione particolarmente penosa e relativamente a strutture e servizi che investono le condizioni di vita dei militari, in modo specifico se è stato rilevato che:

a) la cucina non è fornita di attrezzature sufficienti per scaldare le vivande; inoltre è dotata di bruciatori a nafta incompatibili con le norme di sicurezza e i tombini di scarico, senza i relativi sifoni, sono collocati al centro della stessa;

b) l'impianto elettrico e l'impianto delle docce sono più che obsoleti, analo-

gamente per l'impianto fognario e condutture dell'acqua;

c) non esiste una rivendita di giornali; mancano o sono assolutamente insufficienti le attrezzature ricreative e culturali (biblioteca, sala proiezioni, ecc.).

Per sapere se è risultato inoltre che analoghe condizioni si siano riscontrate per la caserma Damiano Chiesa, mentre onerosi risulterebbero i carichi di lavoro inferti nell'ambito dell'una e dell'altra caserma.

Per sapere se, specificatamente, vengono, o non, applicate le norme della legge sui principi della disciplina militare e più in particolare se è risultato che alcuni ufficiali comandanti si comporterebbero in modo scopertamente autoritario e usino un linguaggio apologetico del regime fascista. (5-01480)

ROBALDO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali più concrete iniziative intenda prendere il Governo per riattivare, al più presto, la linea ferroviaria Alba-Bra e per consolidare il centro abitato del comune di S. Vittoria d'Alba minacciato da un vasto movimento di tutta la falda collinare sottostante.

Il tratto ferroviario Alba-Bra, interrotto il 23 febbraio 1977 per una serie di smottamenti della collina di S. Vittoria d'Alba, è stato riaperto il 6 gennaio 1978 e poi richiuso il 18 marzo 1978 per una successiva grossa frana.

Le previsioni del Ministro dei trasporti di riattivare definitivamente la linea entro agosto-settembre 1977 e contenute nella risposta data in Commissione Trasporti della Camera il 22 giugno 1977 ad analogo interrogazione non si sono purtroppo verificate con enormi, crescenti disagi e danni per le popolazioni — specie operai e studenti — e le attività commerciali ed industriali della zona.

Nel frattempo si sono spesi alcuni miliardi in lavori che sono stati nullificati da una serie successiva di gravi scossoni.

L'interrogante chiede ancora di conoscere:

quanto dal 23 febbraio 1977 ad oggi è stato speso per lavori di ripristino della linea ferroviaria nel solo territorio del comune di S. Vittoria d'Alba;

se è stato fatto uno studio geologico e quali sono le risultanze;

se, come riferito dal Ministro dei trasporti in Commissione, gli accertamenti e studi predisposti dall'Azienda delle ferrovie dello Stato in relazione alla eventuale modifica del tracciato ferroviario

nel tratto Pocapaglia-Monticello ed alla ristrutturazione e potenziamento della linea - come richiesto dall'interrogante nella precedente interrogazione -, siano stati fatti e quali siano i risultati;

se il Ministero dei lavori pubblici è a conoscenza del grave pericolo che corre il vecchio centro abitato del comune di S. Vittoria d'Alba a causa dell'enorme complesso movimento di tutta la falda collinare a valle e quali iniziative ed interventi intenda prontamente attuare per garantirne il consolidamento.

(5-01481)

\* \* \*

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

ACCAME. — *Ai Ministri dei trasporti e della difesa.* — Per conoscere se — in relazione alle difficoltà e ai ritardi che per cause meteorologiche si sono verificati nelle operazioni di localizzazione e di recupero del relitto di aereo e dei deceduti nel disastro di Punta Raisi e in particolare per evitare che alcuni corpi possano essere trascinati lontano dalla corrente marina, per consentire l'urgente recupero di alcune apparecchiature di registrazione del volo e anche al fine di dare supporto e di integrare i mezzi militari finora messi a disposizione, tenendo conto che è cessata la fase di emergenza — non ritengono opportuno adottare alcuni tra i seguenti provvedimenti:

1) chiedere il concorso di ditte civili attrezzate per i recuperi marittimi;

2) prevedere in particolare l'impiego per le ricerche di un sommergibile tasca- bile (tenendo presente che siamo tra i maggiori costruttori ed esportatori di questi mezzi subacquei);

3) chiedere il concorso di operazioni di sciabica sul fondo da parte di pescherecci (oltreché dragamine);

4) chiedere il concorso di unità di ricerca oceanografica come il mercantile *Maria Paolina* operante per conto del Centro di ricerche subacquee della Nato a La Spezia;

5) attuare una ricognizione della zona con apparecchiature tipo Shadowgraph che consenta la fotografia subacquea di estese fasce di fondo marino. (4-06699)

ACCAME. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere come intende risarcire i pescatori che a Punta Raisi sono immediatamente e generosamente intervenuti a soccorso dei naufraghi dell'aereo *Isola di Stromboli* tranciando le loro reti e interrompendo l'attività di pesca; tenendo presente che gli unici scampati al disastro debbono la vita esclusivamente allo

slancio dei pescatori non essendo intervenuto in tempo utile alcuno dei mezzi di soccorso previsti. (4-06700)

MANCA ENRICO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le motivazioni in base alle quali abbia proceduto alla nomina di un Commissario straordinario alla Cassa di risparmio di Narni (Terni).

Tale nomina appare infatti del tutto priva di giustificazione oggettiva, ove si consideri che il Consiglio di Amministrazione sinora in carica aveva operato nel senso del riassetto della situazione generale dell'Istituto di Credito e conseguito un consistente incremento dei depositi, consentendogli di superare la difficile situazione in cui la precedente gestione democristiana lo aveva posto; e ove si consideri che gli uffici di presidenza di ben sei casse di risparmio della regione Umbria, tutti ricoperti da democristiani, sono scaduti da anni, ma nel loro caso nessun analogo provvedimento di commissariamento è stato assunto.

Lo stesso nominativo prescelto quale commissario, che è quello di persona anch'essa politicamente impegnata nel partito di maggioranza relativa, conferma a giudizio dell'interrogante il carattere scopertamente politico e sopraffattorio del provvedimento ministeriale, che non rappresenta davvero un esempio di un nuovo modo di governare. (4-06701)

SQUERI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle finanze.* — Per sapere — in relazione:

a) al margine di solidarietà e al fondo di integrazione, di cui alla legge 10 giugno 1978, n. 295;

b) all'applicazione di norme analoghe già vigenti all'estero con i conseguenti benefici delle imprese straniere che operano in Italia nei confronti di quelle nazionali;

c) alla possibilità e al dovere delle imprese di programmare, in aderenza alle stesse direttive del Governo, lo sviluppo

economico e occupazionale del proprio lavoro senza la preoccupazione di trovarsi, al termine di ogni esercizio, nella necessità di integrare il margine di sicurezza con onerosi ricorsi al mercato finanziario —

se il Governo confermi, ad eliminazione di dannosi dubbi e di frenanti incertezze, che potrebbero ridurre grandemente gli effetti della legge stessa, che la prevista creazione del fondo di integrazione possa essere fatta anche in una sola versione nei limiti consentiti dalle reali plusvalenze accumulate alla data del 31 dicembre 1978.

Le autorevoli interpretazioni in questo senso e la stretta dipendenza dell'efficacia della legge dall'applicazione della stessa nel senso sovra esposto esigono urgentemente il chiarimento che l'interrogante chiede. (4-06702)

ANTONI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se è a conoscenza delle dichiarazioni del presidente della Fincantieri Rocco Basilico a proposito della industria delle costruzioni navali con le quali assurdamente e in modo pretestuoso, si afferma la possibile « chiusura con la conseguente perdita dei posti di lavoro » dei cantieri di Riva Trigoso e Muggiano della Spezia.

In una situazione nella quale è in corso un responsabile confronto a livello parlamentare e con il Governo teso a definire il rapporto fra programmazione generale e programmi di settore compresi quelli delle forze armate ed è avviato l'esame del piano di ristrutturazione dell'industria di costruzioni navali, queste dichiarazioni sono gravi.

Esse hanno suscitato giusta protesta nei lavoratori, negli ambienti sindacali e politici e nella intera cittadinanza.

Se ritiene tali dichiarazioni censurabili e incompatibili con le responsabilità di un dirigente pubblico.

Se ritiene suo dovere intervenire per chiarire e tranquillizzare i lavoratori e l'opinione pubblica. (4-06703)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, dell'industria, commercio e artigianato, dei lavori pubblici, delle poste e telecomunicazioni e dei trasporti.* — Per sapere se sia il caso di sensibilizzare l'opinione pubblica italiana mediante i vari mezzi di comunicazione di massa (stampa, radiotelevisione, dibattiti, inchieste, ecc.) circa i modi ottimali di prelievo di energia elettrica, da parte dell'utenza, e ciò allo scopo di non causare improvvisamente il totale o parziale *black-out* della rete elettrica nazionale dell'ENEL.

A certe determinate ore del giorno, la RAI-TV, in comunicazione diretta con il ripartitore centrale dell'ENEL, dovrebbe diffondere sull'intera rete radiotelevisiva nazionale ovvero soltanto su parte di essa, una specie di comunicato-bollettino sul prelievo di energia elettrica da parte dell'utenza e segnalare, con un preavviso di mezz'ora circa, i prevedibili momenti in cui il prelievo sta per raggiungere il livello di guardia, superato il quale potrebbe verificarsi per il servizio elettrico nazionale un totale ovvero parziale *black-out* a causa dell'entrata in fuori servizio del parallelo elettrico italiano.

Le trasmissioni dei suddetti bollettini comunicati ENEL, che potrebbero anche manifestarsi sui teleschermi con comunicati e grafici video-oculari, dovrebbero essere fissate alle ore 9,30, alle 10,30, alle 11,30, alle 12,30, alle 13,30, alle 15, alle 17, alle 18, alle 19 ed alle 21 di tutti i giorni dal 1° ottobre al 30 aprile. L'utente elettrico sarebbe, in tal modo, in grado di coordinare il suo piano di lavoro: in vista di un eventuale *black-out* il casigliano, ad esempio, non si servirà più dell'ascensore, il chirurgo non inizierà più ad operare ovvero, se ha iniziato un'operazione, cercherà di terminarla al più presto possibile, il dentista si asterrà dal far azionare il suo trapano, il viaggiatore non inizierà viaggi lunghi o perigliosi, il fabbro si asterrà per qualche minuto dallo aprire la saldatrice elettrica eccetera.

È presumibilmente da ritenersi come, dopo siffatti comunicati invitanti a ridurre in un determinato momento del giorno

i prelievi di energia elettrica, si potrà ottenere subito un abbassamento della curva del diagramma dei consumi energetici pari mediamente al venti per cento ed evitare così, all'intero paese, il buio totale o parziale. (4-06704)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione e della sanità.* — Per sapere — in relazione al fatto che i neo-laureati in medicina e chirurgia presso la sezione staccata di Novara dell'Università di Torino, hanno portato a conoscenza delle autorità amministrative, accademiche ospedaliere la grave situazione creatasi nell'ospedale Maggiore di Novara, ove, per il protrarsi presso l'ateneo torinese delle sedute di esami di abilitazione iniziate in ritardo rispetto alle altre Università, nessuno dei neo-laureati a Torino nelle ultime sessioni estive e autunnali, sarà in grado di poter produrre la documentazione completa in tempo utile, essendo la data di scadenza della presentazione delle domande il 31 gennaio 1979 per poter partecipare al concorso per la ammissione al tirocinio pratico presso gli enti ospedalieri per il periodo 1° marzo 1979-31 agosto 1979 — se non ritengano di dare una adeguata soluzione al problema, tenendo conto del parere espresso il 14 dicembre 1978 dal Consiglio di facoltà e impedendo che si creino macroscopiche sperequazioni tra i laureati presso l'Università di Torino e quelli degli altri atenei. (4-06705)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere notizie sulla costruzione di un nuovo ufficio postale nel comune di Gravelona Toce, in provincia di Novara, la cui necessità diverrebbe impellente con l'apertura della sede INPS, vista l'esiguità dell'ufficio tutt'oggi esistente nel suddetto abitato. (4-06706)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere notizie sugli impegni assunti dal-

la giunta comunale di Gravelona Toce, in provincia di Novara, per la nuova sede INPS per il Verbanco-Cusio-Ossola la cui istituzione era stata annunciata come imminente. (4-06707)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è vero che la malattia del portatore titolare di Luserna Alta in provincia di Torino, ha messo in crisi per alcuni giorni il servizio di distribuzione della posta in questa frazione, in quanto il disservizio è stato determinato dalla improvvisa « indisposizione » dei sostituti che l'Amministrazione postale ha provveduto tempestivamente a mandare;

per sapere i provvedimenti che l'amministrazione intende predisporre per provvedere al servizio postale, quando i sostituti, sia pure per ragioni legittime di malattia, non si presentano a sostituire i titolari portatore soprattutto dei nostri paesi di collina e di montagna. (4-06708)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza di un esposto inviato alla RAI da tutti i sindaci della media ed alta Valle di Lanzo, affinché vengano chiarite le cause che non permettono agli abitanti dei comuni situati lungo la Stura (Pessinetto, Mezzenile e Ceres) o nell'altra Valle, di ricevere bene le trasmissioni televisive, in quanto i programmi della televisione sono sempre e costantemente disturbati da interferenze e dai segnali irradiati delle reti televisive private;

per chiedere che venga risolto il problema in quanto gli abitanti pagano il canone. (4-06709)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se risponda a verità che la città indicata come sede dell'istituendo tribunale militare d'appello sia Verona;

per conoscere altresì i motivi della preferenza accordata a tale città invece di Torino, che è sede tra l'altro del Comando militare della regione nord-ovest.

(4-06710)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.* — Per sapere quanto è perdurata la situazione di disagio e la soppressione del servizio dei mezzi pubblici di linea dopo Ceppomorelli, in provincia di Novara, iniziata il 12 gennaio 1978 per pericolo caduta valanghe, dal chilometro 20 al chilometro 30 della strada statale n. 549 di Macugnaga, come risultava dal cartello esposto dall'ANAS a Piedimulera;

per sapere il perché la strada risultava percorribile per gli automobilisti, per i servizi di emergenza, e per chiunque transitasse a suo rischio o pericolo e non per gli insegnanti e gli alunni della scuola media statale di Macugnaga, di Pestarena, che giornalmente scendevano presso la scuola media di Vanzone, gli allievi della scuola alberghiera di Macugnaga, gli studenti delle scuole superiori che si dovevano recare a Domodossola, gli insegnanti delle scuole elementari, impiegati postali ed operai che lavorano nelle fabbriche di Fondovalle;

per sapere infine se per quest'anno si interverrà a porre fine ad un problema così grave per il pericolo che si ripete ogni anno quando nevicata ed il transito nella strada statale è impossibile.

(4-06711)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri dei trasporti, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere le ragioni per le quali ai lavoratori dell'ENEL, ente nazionale che produce e distribuisce energia elettrica anche per la trazione elettrica e per gli usi diversi delle ferrovie dello Stato non vengono concesse agevolazioni e riduzioni tariffarie per viaggi, analogamente a quanto usufruiscono, invece, gli ex operai ed ex impiegati delle ferrovie dello Stato e del

Consorzio elettrico del Buthier che prima della nazionalizzazione dell'energia elettrica, presidiavano e facevano funzionare le centrali delle ferrovie dello Stato. Come è noto, essi lavoratori (impiegati ed operai) sono poi passati istituzionalmente all'ENEL, assieme alle centrali elettriche delle ferrovie dello Stato;

per sapere se sia il caso di estendere le suddette agevolazioni e riduzioni tariffarie di viaggi a tutti indistintamente i lavoratori dell'ENEL, compresi i pensionati, che hanno prodotto e producono energia elettrica per le ferrovie dello Stato.

(4-06712)

**COSTAMAGNA.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'agricoltura e foreste, dei beni culturali e ambientali e del turismo e spettacolo.* — Per sapere — con riferimento a quanto è stato segnalato durante la trasmissione televisiva *Portobello* della RAI-TV di venerdì 22 dicembre 1978 — quali provvedimenti il Governo intende assumere per difendere il viale dei cipressi di Bolgheri nel comune di Castagneto Carducci (Livorno), viale che dalla strada nazionale Aurelia si sviluppa perpendicolarmente ad essa per cinque chilometri fino alla chiesetta di San Guido.

I cipressi di questo viale, noti in tutto il mondo per essere stati ricordati da Giosuè Carducci nelle sue poesie, sono radicati su terreno privato ai margini del suddetto viale, il cui sedime stradale appartiene alla provincia di Livorno. Quindi o sedici di questi cipressi sono attualmente infestati, come pure altri cipressi radicati nella zona di Firenze, dal parassita *Corineum cardinale* che li danneggia nel fusto e nella chioma. In località si teme fortemente che questo parassita possa propagarsi e contagiare gli altri numerosi cipressi di questo lungo viale, danneggiandoli irrimediabilmente. Sembrerebbe che le truppe americane di passaggio ed in sosta nella zona durante l'ultimo conflitto mondiale abbiano importato questo parassita da oltre oceano nel legno di cipresso tarlato delle loro casset-

te di munizioni. Questi cipressi meritano, pertanto, di essere tutelati sia sotto il profilo giuridico, sia sotto quello finanziario, nonché coltivati e ben difesi. È necessario, pertanto, che *in loco* venga prontamente inviato un ispettore ministeriale per vedere chiaro negli inevitabili conflitti di competenza, per assumere i provvedimenti del caso atti alla conservazione di questi cipressi mediante appropriate disinfezioni (eventualmente sperimentando una diversa gamma di prodotti e non senza mai trascurare una vigilanza sul comportamento e sviluppo di questo parassita) ed oculte potature o sfrondate da eseguirsi a perfetta regola d'arte, e per far intervenire, se del caso, eventualmente la FAO od altri organismi internazionali con lo scopo unico della salvaguardia e della tutela del meraviglioso paesaggio toscano di Bolgheri. (4-06713)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e della sanità.* — Per sapere se sono a conoscenza della diversità di trattamento mutualistico e pensionistico in atto nei settori impiegatizi rispettivamente dell'industria, delle amministrazioni provinciali e del pubblico impiego, per cui un impiegato del settore industriale che cessa di lavorare all'età di quarantotto anni dopo ventitré anni di servizio non ha diritto, per una differenza di sette anni, cioè perché non ha raggiunto il cinquantacinquesimo anno di età, né all'assistenza mutualistica, né alla pensione di vecchiaia.

La cosa è, invece, ben diversa per gli impiegati delle amministrazioni provinciali e per gli impiegati del pubblico impiego i quali, ove vogliano dimettersi dopo solo diciannove anni, sei mesi ed un giorno di servizio, hanno diritto all'assistenza mutualistica ed alla pensione, indipendentemente dalla circostanza che abbiano compiuto o meno il cinquantacinquesimo anno di età.

L'interrogante chiede di conoscere come il Governo intende prontamente intervenire per evitare che nel mondo del lavoro si verifichi questa evidente disparità di trattamento. (4-06714)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere — viste le periodiche interruzioni della linea ferroviaria da Genova a Livorno nei tratti in cui la stessa costeggia il mare (Lavagna, Sestri Levante, ecc.) — se sia il caso di programmare ed orariare permanentemente da Torino e da Genova per Roma e viceversa due coppie di treni rapidi ovvero espressi giornalieri con carrozze dirette per l'istadamento di Voghera-Piacenza-Parma-Bologna-Firenze-Livorno (ovvero Parma-Aulla-Sarzana-Pisa). (4-06715)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti.* — Per conoscere:

i provvedimenti d'emergenza e di carattere permanente che il Governo intende assumere per evitare che ad ogni mareggiata sulla riviera ligure di levante venga dai marosi interrotta a Lavagna la linea ferroviaria elettrificata a doppio binario da Genova a Livorno ed a Roma;

le ragioni del ritardo per cui non si è ancora dato inizio alla costruzione del sistema di dieci pennelli perpendicolari alla spiaggia su un fronte di due chilometri e mezzo per difendere l'arenile di Lavagna, per proteggere la linea ferroviaria suddetta e la via Aurelia.

Come è noto con la costruzione del porto turistico di Lavagna è stato avulso del materiale all'arenile locale ed i lavori del porticciolo di Lavagna, modificando le correnti marine, hanno favorito e favoriscono che la furia dei marosi si scarichi sulla via Aurelia e sui binari ferroviari. È necessario pertanto che il Governo faccia ricorso alla costruzione dei dieci pennelli dianzi illustrati, nonché provveda a costruire una seconda diga foranea di rinforzo davanti a Lavagna nonché a potenziare le fragili protezioni costiere dei binari, collocandovi sul bagnasciuga notevoli quantità di frangiflutti di calcestruzzo pietrificato, a forma di ancora e di fungo, come egregiamente ha fatto di recente l'impresa italiana Condotte Acqua di Roma sulla costa atlantica portoghese. (4-06716)

ACCAME. — *Al Ministro dei trasporti.*  
— Per conoscere quali provvedimenti intenda prendere per sanare la situazione del tratto di ferrovia prospiciente Lavagna continuamente flagellato dai marosi in seguito al mutato assetto idrologico conseguente la costruzione del porto turistico; per conoscere in particolare se ritenga necessario prevedere la costruzione di 4 pannelli ortogonali alla spiaggia della lunghezza di metri 200 con tre isole rompi-flutti che vengono ritenuti necessari per salvare il tratto di costa da ulteriori deterioramenti. (4-06717)

RENDE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere l'entità delle richieste di finanziamento prodotte per nuovi investimenti, per singola regione del Mezzogiorno ed in relazione a tali dati si chiede di sapere quali i motivi che hanno indotto l'IBM a decidere di costruire a Santa Palomba, nel comprensorio industriale di Roma-Latina, uno stabilimento che produrrà macchine elettroniche per la elaborazione dei dati, in considerazione del fatto che tale stabilimento poteva trovare più idonea collocazione a Gioia Tauro o in altre regioni più meridionali e più esposte a crisi drammatiche dell'occupazione. (4-06718)

ACCAME. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se è al corrente della grave situazione che si è verificata a Mazara del Vallo, per quanto concerne l'attività di pesca e i rapporti italo-tunisini in relazione agli accordi internazionali per la pesca e in particolare:

1) delle esigenze di deciso potenziamento del personale e dei mezzi della capitaneria di porto in relazione alle possibilità di controllo sulle operazioni di pesca con specifico riferimento:

a) al regime sanzionatorio per le violazioni relative all'imbarco di personale estero che eventualmente non possieda i requisiti di legge;

b) al numero reale dei permessi concessi, in relazione al numero di chi esercita di fatto l'attività;

c) al tipo di licenze concesse in relazione alla effettiva attività svolta;

d) al personale che imbarca sui pescherecci e alle relative autorizzazioni anche in relazione alle assicurazioni sociali previste;

e) alle condizioni di sicurezza in mare dei pescherecci e delle apparecchiature da pesca;

2) della situazione del personale ancora detenuto nelle prigioni tunisine e libiche per reati di pesca.

Per conoscere inoltre in che modo intenda sanare la situazione di fatto che si è venuta a creare con l'immigrazione tunisina sempre più numerosa in suolo italiano. (4-06719)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere se è al corrente della grave situazione relativa ai cavalieri di Vittorio Veneto e se non ritiene opportuno promuovere una adeguata azione per rivalutare l'assegno vitalizio di questa categoria di cittadini ai quali tanto deve il Paese. (4-06720)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e del turismo e spettacolo.* — Per sapere - dopo che all'aeroporto di Biella-Cerrione è stata riconosciuta la qualifica di « aeroporto turistico internazionale » - se si può per esso prospettare lo sviluppo dell'aviazione per affari con aerei sia privati che da noleggio;

per sapere altresì, dato il buon livello delle infrastrutture esistenti ed anche delle decisamente buone condizioni atmosferiche prevalenti, se non sarebbe opportuno che su tale campo venisse trasferita anche l'attività attualmente svolta a Vercelli, dove l'aeroporto è a ridosso della città e la pista è su fondo erboso naturale;

per chiedere se non è necessario portare le infrastrutture dell'aeroporto di Cerrione ad un livello più adeguato al ruolo

che potrà assumere, compiendo gli investimenti per il prolungamento della pista a 1200 metri e per un nuovo impianto di illuminazione di bordo e testate, con un impegno di spesa di circa mezzo miliardo.  
(4-06721)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - dato che il tribunale di Verbania dispone solo di quattro preture: Verbania, Domodossola, Arona e Omegna, e poiché è impensabile allo stato attuale sopporre la soppressione della pretura di Verbania, restando facile prevedere la sparizione delle altre tre - se il decreto-delega che prevede anche l'istituzione di nuove sedi giudiziarie, una appunto anche nel circondario di Verbania, preveda il potenziamento della pretura di Domodossola, centro di grosso traffico internazionale e posto di frontiera nel cui mandamento gravitano numerosi comuni montani.  
(4-06722)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere - in riferimento al fatto che la nuova emittente televisiva locale che da qualche giorno ha iniziato le trasmissioni a Vercelli, disturba la ricezione dei canali nazionali tanto che in taluni punti della città, la ricezione non è più possibile - se non intenda premere sulla RAI-TV perché garantisca il servizio televisivo, non solo quello di Stato, ma anche delle altre TV private, che, sempre per talune zone della città, da quando Video Vercelli ha iniziato le trasmissioni, sono letteralmente sparite alla visibilità dei vercellesi.  
(4-06723)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se è a conoscenza che poche settimane fa sono state fatte due inedite scoperte nelle chiese di San Guglielmo e di San Bernardino in Chieri (Torino): uno stupefacente rinvenimento di un organo costruito nel 1867, appartenente con certezza

alla maturità costruttiva del famoso artigiano bergamasco Giacomo Vigezzi-Bossi; ed un secondo organo è a San Bernardino, forse risalente alla fine '700 e probabile opera del napoletano Grisanti;

per sapere di fronte a queste scoperte di due gioielli, se non intenda il Governo di fare intervenire la soprintendenza dei monumenti del Piemonte per salvare questi preziosi organi dalla distruzione.  
(4-06724)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza che i pendolari che viaggiano abitualmente sulla linea ferroviaria Torino-Torre Pellice, servendosi del treno che parte da Torino-Porta Nuova alle 12,40 sono un po' perplessi: il treno che parte puntualmente, in ritardo, ferma alla stazione di Sangone per una decina di minuti (è noto, infatti, che Sangone è un nodo ferroviario di vitale importanza...), poi torna indietro per una cinquantina di metri e, finalmente, riparte;

per sapere se è vero che il treno suddetto ha bisogno di prendere la rincorsa per partire, in quanto è circolata la voce che il macchinista porta il locomotore a tiro del gabbiotto degli addetti agli scambi per fare un po' di conversazione.  
(4-06725)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se sono vere le voci circolate a Crodo in provincia di Novara dove, dopo che il comune di Crodo da tempo ha dato disposizioni per la sistemazione di vari rii, per prevenire i danni di eventuali calamità naturali, il pericolo vero per il centro di Crodo è costituito dalla centrale Francesco Pesenti;

per sapere se è vero che questa centrale, che sfrutta un salto di metri 40 pari a 4 atmosfere e 10.000 metri cubi di invaso e dove la condotta forzata in galleria è perfetta, anche se sfrutta tubi chiodati di recupero uniti tra loro mediante

bulloni nel tratto scoperto la condotta è fatta con tubi di recupero con saldatura elettro-voltaica e all'uscita dello scarico manca l'argine.

Occorre un muro di arginatura per poter imbrigliare l'acqua in caso di rottura e quindi c'è pericolo di smottamento alla vecchia miniera, a causa della mancata arginatura, essendo la concessione data per sfruttare lo stillicidio delle acque e non per la deviazione delle acque del Rio Alfensa, dove si dice che nel 1834 il suo percorso straripando andò a sconvolgere Piazza Pretura. (4-06726)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere - nel sottolineare che la vita quotidiana dei giorni feriali che deve affrontare un pendolare non è una cosa fra le più allegre, soprattutto quando avviene lungo la direttrice Traversella-Castellamonte-Rivarolo-Torino, dove decine di persone viaggiano tutti i giorni su questa linea automobilistica - se è ancora in funzione quell'unico autobus, per chi si deve trovare sul posto di lavoro alle 8,30; per chi lavora a Torino parte da Traversella alle 6,10 del mattino e dopo Castellamonte cominciano i guai: alla fermata di fronte alla stazione ferroviaria (ottenuta solo un anno fa dopo anni di attesa) salgono almeno 20 persone, non trovano già più posti a sedere e dalle altre tre fermate, di Sant'Antonio e di Ozegno, salgono altri 15 passeggeri, giungendo l'autobus stracarico a Rivarolo; tutti a terra, per Torino si cambia su un autobus articolato *La Biscarca* già più che per metà occupato da passeggeri saliti a Rivarolo, autobus che sulla fiancata reca la scritta « acquistato con il contributo della regione Piemonte ».

Per sapere il perché la Satti o la regione Piemonte tradisce quanto afferma sugli orari affissi in pubblico che promettono una corsa Traversella-Torino, diretta: effettivamente da quando le autolinee del Canavese sono state assorbite dalla Satti, Castellamonte e tutte le vallate che ad essa fanno capo, sono sempre state snobbate da questa azienda; per chiedere l'in-

tervento energico sulla regione Piemonte per far cessare questo disservizio, che crea disagi enormi alla popolazione.

(4-06727)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei trasporti e turismo e spettacolo.* — Per sapere se sia il caso d'invitare, fintantoché si è ancora in tempo dato che si è in fase di una prima elaborazione degli orari della ricostruenda linea ferroviaria Cuneo-Vievol-Breil-sur-Roja-Ventimiglia, la direzione generale delle ferrovie dello Stato a progettare una ristrutturazione dei futuri orari di questi convogli ferroviari migliore della prima stesura.

Da quanto è stato pubblicato sull'edizione di Cuneo della *Gazzetta del Popolo* di Torino del 29 dicembre 1978, sembrerebbe che la direzione generale delle ferrovie dello Stato voglia modificare gli orari viaggiatori della linea ferroviaria Torino-Fossano-Altare-Savona-Albenga-Ventimiglia (composti di tre o di quattro carrozze, data la forte acclività del tratto di linea tra Vievola e Breil) i convogli verranno attestati nella stazione di Imperia Oneglia. E tutto ciò per alleggerire la manovra dei convogli nella stazione di Ventimiglia che, come è noto, è il *terminal* ferroviario della rete sud-est delle ferrovie francesi della SNCF.

Con questa ristrutturazione oraria, rimarrebbe, pertanto, scoperto, ovvero disimpegnato con un disagevolissimo servizio ferroviario, il tronco Albenga-Imperia Oneglia lungo 26 chilometri, punendo così, senza che ne abbiano colpa alcuna, gli utenti ed i cittadini di ben cinque importanti centri della Riviera di ponente, Alassio, Laignueglia, Andora, Cervo San Bartolomeo e Diano Marina, quasi che gli abitanti di queste località siano cittadini italiani di terza o di quarta classe. È prevedibile come relevantissimo sarà il danno che verrà a subirne il turismo locale se non si provvederà ad impedire subito una riforma di tal genere degli orari ferroviari della zona.

L'interrogante chiede, pertanto, che venga riconsiderata attentamente questa pro-

gettata futura elaborazione degli orari ferroviari della zona da parte della direzione generale delle ferrovie dello Stato. Si invita anche il Ministro dei trasporti a previamente accertare se la stazione di Ventimiglia possa nelle ore diurne, comprese fino verso le 17,30 accettare la sosta sul suo piazzale di convogli per Torino e per Cuneo, nonché ad interessarsi per disporre eventualmente l'allargamento del parco binari del piazzale della stazione di San Remo, accordandosi con lo stesso comune di San Remo che, per la nuova porzione di terreno di fronte alla stazione, strappata recentemente al mare con imponenti lavori di spostamento di terra, sarà ben lieto di cedere alle ferrovie dello Stato una superficie di terreno utile per essere equipaggiata di almeno cinque binari di sosta, sui quali potranno attestarsi parte dei convogli della linea Cuneo-Vievola-Breil-Ventimiglia e parte dei convogli della linea Torino-Fossano-Savona-Imperia-Ventimiglia. (4-06728)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se non ritenga nel comportamento dell'Enel di Chieri in provincia di Torino, nelle persone del direttore responsabile, di zona e del suo capotecnico, nei riguardi degli utenti fratelli Bosco della frazione Airali di Chieri, di ravvisare una violazione della legge nella fattispecie dell'eccesso di potere e disparità di trattamento;

per sapere pure, come possono giustificare i summenzionati funzionari, il fatto che il vicino di casa, abitante nello stesso fabbricato, ha ottenuto un allacciamento provvisorio mentre i fratelli Bosco, ultrasessantenni e tra essi un invalido di guerra, sono lasciati da ben 18 mesi sprezzantemente al buio con fredda determinazione;

per sapere, inoltre, se è a conoscenza che in data 9 maggio 1977 l'Enel ha inviato un telegramma ai fratelli Bosco comunicando che dal 12 maggio (tre giorni dopo) avrebbe tolto la corrente per ragioni di pubblica incolumità, ma che

avrebbe ripristinato la fornitura se i Bosco avessero accettato le condizioni precedentemente indicate loro da parte dell'ente e se si spiega questo concetto di pubblica utilità adottato dall'ente che viene salvaguardato per il solo ed unico fatto della sottoscrizione di condizioni unilateralmente imposte e sulle quali il cittadino non ha la minima possibilità di incidere;

per sapere, anche, se è possibile che uno Stato democratico tolleri una presa di posizione così assolutistica da parte di enti e di persone che devono essere al servizio del cittadino, come stabilisce la qualifica di ente pubblico e lo statuto che sono assegnati all'Enel;

per sapere, infine, se sia giustificabile la spesa che l'ente dovrà sostenere con pubblico denaro in seguito alla vertenza per risarcimento danni che sicuramente ne seguirà, dal momento che i fratelli Bosco sono stati costretti a ridimensionare l'azienda disfandosi della quasi totalità del patrimonio zootecnico. (4-06729)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se risponda al vero che la pretura di Omegna in provincia di Novara sarebbe in via di soppressione, costituendo il che, un altro duro colpo che si aggiungerebbe a quelli già inferti alcuni anni or sono con la soppressione dell'ufficio delle imposte dirette e dell'ufficio del registro, oltre alla caserma dei vigili del fuoco ed a quella della polstrada;

per chiedere se non ritenga opportuno soprassedere alla decisione della soppressione della pretura, che aggraverebbe ulteriormente i disagi dei cittadini, specie di quelli delle vallate, costretti a lunghi tragitti e a perdite di tempo non indifferenti per sbrigare i loro atti. (4-06730)

**COSTAMAGNA.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dei lavori pubblici.* — Per sapere — in riferimento all'avvenuto inizio dei lavori di sistemazione della sponda destra del Ses-

sera ad Azoglio, frazione di Crevacuore, in provincia di Vercelli, alla stregua di un progetto che non rispetta le esigenze degli abitanti: infatti sistemando la sponda non si può evitare che alla prossima piena altri terreni vengano travolti, con ulteriore danno per i piccoli proprietari, in quanto il fiume Sessera lentamente ha già mangiato decine di migliaia di metri quadrati di terra e limitarsi a sistemare una sponda potrebbe significare spogliarsi apparentemente delle proprie responsabilità senza però fare qualcosa di utile per la soluzione del problema — se non ritengano opportuno seguire i suggerimenti degli abitanti di Azoglio che chiedono di spostare lievemente a monte il corso del fiume; e per sapere, di fronte alla protesta contro l'ENEL per la precaria efficienza della rete elettrica che crea scompensi enormi con frigoriferi e televisori che non funzionano regolarmente, i neon che non si accendono e le lampadine normali che devono essere sostituite con altre di voltaggio superiore, se non si ravvisi la necessità di iniziare al più presto i lavori, per assicurare un servizio efficiente. (4-06731)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se il compartimento ANAS di Torino conosce le strade di loro competenza in provincia di Vercelli, soprattutto la Vercelli-Casale (Statale n. 31 del Monferrato), in condizioni di fondo assolutamente colpevoli;

per sapere, dopo che i cantonieri hanno piantato i cartelli con le solite scritte: strada allagata oppure strada dissestata, se non sarebbe bastato scavare con un badile, ai lati, uno scolo ed evitare così l'allagamento della strada;

per sapere il perché da anni questa situazione si trascina in un modo colpevole in quanto i dirigenti ANAS non sono mai stati invitati a percorrere il tratto bivio Prarolo-cavalcavia autostrada Santhià-Genova, tratto dove esiste un vero attentato alla vita di chi la deve percorrere, già rattoppato a freddo almeno una dozzina di volte in modo assolutamente de-

solante, quando con la stessa spesa si poteva rifare il fondo stradale a caldo completandolo di segnaletica e di paracarri oggi inesistenti;

per sapere se non ritenga il Governo di dare una risposta su quanto esposto nei fatti e sulla esigenza di effettuare finalmente i lavori di rifacimento completi e pronti e non nei soliti rattoppi che alla prima pioggia lasciano il fondo peggio di prima. (4-06732)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sia a conoscenza che nella chiesa Madonna della Neve in Rocca Pietra in provincia di Vercelli, dopo i restauri al tetto; il consolidamento delle mura, il rifacimento del pavimento e la dotazione dei banchi, lavoro non indifferente che ha comportato notevoli spese, sono emerse tracce di affreschi che meritano di essere riscoperti, trattandosi forse di opere quattrocentesche pregaudenziane, come del grande Gaudenzio Ferrari o della sua scuola;

per chiedere l'intervento del sovrintendente alle gallerie del Piemonte stanziando un congruo contributo finanziario per questo coraggioso salvataggio artistico. (4-06733)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere se siano a conoscenza dell'amaro commento degli abitanti residenti presso il passaggio a livello della « canavesana », sito in località Sant'Antonio di Castellamonte, che taglia in due la statale per Torino: « fin quando non ci sarà un morto non prenderanno provvedimenti »;

per sapere se siano a conoscenza della lunga serie di incidenti stradali quasi tutti scaturiti dall'assenza di un'adeguata segnaletica dello spartitraffico, in quanto originariamente, da ambo le direzioni, lo spartitraffico era fornito di un segnale luminoso, poi quello sito verso Ozegna venne rotto in un incidente, anche perché la strada in quel punto si restringe note-

volmente; e da allora, e sono diversi mesi, il segnale luminoso non è stato più ripristinato;

per sapere se è vero il motivo della disputa fra Satti e ANAS, ognuna delle quali scarica sull'altra la competenza del ripristino dei danni e per chiedere l'intervento del Governo per far cessare questa ridicola disputa che si trascina da anni, malgrado la costituzione dell'ente regione, il quale « attende il morto ».

(4-06734)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per avere notizie in ordine alla ventilata soppressione della pretura di Lanzo Torinese, il cui ufficio giudiziario figurerebbe tra le ventitrè preture piemontesi che si intende chiudere per ovviare alla carenza di personale in altri centri dove il lavoro ha raggiunto livelli di guardia;

per chiedere di accelerare la decisione definitiva in quanto la prospettiva di chiusura della pretura di Lanzo preoccupa non poco gli abitanti della vallata, i quali, se il provvedimento diventasse esecutivo, ricadrebbero sotto la giurisdizione della pretura di Ciriè, già sovraccarica di pendenze giudiziarie e con migliaia di procedimenti legali all'anno. (4-06735)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per avere notizie in ordine all'istituzione di un ufficio postale a Pomaretto in provincia di Torino, dopo che anni fa si era parlato che in poco tempo anche a Pomaretto si sarebbe aperto un ufficio postale a beneficio soprattutto dei pensionati, non più obbligati a rivolgersi all'ufficio di Perosa Argentina. (4-06736)

**PUCI ERNESTO.** — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere i motivi per cui nel comune di Nocera Tirinese, unico centro urbano di un vasto comprensorio montano in provincia di Catanzaro, non si riesce a captare i programmi del 2° canale TV.

L'interrogante ritiene che, qualora sussistino difficoltà tecniche insuperabili per risolvere detto problema, il canone di abbonamento per i cittadini del comune in questione debba essere ridotto del 50 per cento. (4-06737)

**GRASSUCCI E D'ALESSIO.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e dell'interno.* — Per sapere —

premesso che con decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, articolo 54, lettera D), vengono attribuite ai comuni le funzioni amministrative relative alla fissazione, sulla base dei criteri stabiliti dalla Regione, degli orari di apertura e chiusura degli impianti stradali di distribuzione di carburanti;

considerato che il giorno 20 ottobre 1978 è stato pubblicato sul *Bollettino Ufficiale* della regione Lazio il regolamento 29 settembre 1978 n. 5 relativo alla determinazione, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, dei criteri regionali in materia di disciplina degli orari di apertura e chiusura degli impianti stradali di distribuzione carburanti;

visto che numerosi comuni della Regione Lazio hanno già applicato con ordinanza il richiamato regolamento regionale; tenuto conto che i gestori degli impianti attendono da mesi questa applicazione, costretti come sono a lavorare 60 ore settimanali —

quali iniziative intendono adottare per garantire la applicazione dei nuovi orari per i distributori di carburante da parte dei comuni di Frosinone, Viterbo e Latina. (4-06738)

**ZANONE.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che:

l'istituto professionale di Stato per il commercio di Reggio Calabria, sorto nel 1959, fu allestito in un'abitazione privata, costituita da quattro appartamenti situati su tre piani diversi composti da ambienti di 12-15 metri quadrati di super-

ficie, che non avrebbero potuto contenere più di 10-12 allievi, mentre ne contengono dai 25 ai 30, costretti a convivere in uno spazio così limitato per molte ore al giorno;

il medico provinciale nel 1975 dichiarò l'edificio inagibile ad uso scolastico (in alcuni locali si sono verificate infiltrazioni di acqua ed i servizi igienici sono infestati da topi di fogna);

la situazione già tanto drammatica è venuta ad aggravarsi ulteriormente quando anche gli uffici di segreteria, ospitati finora in altro stabile, sono stati spostati, a seguito di sentenza di sfratto del pretore di Reggio Calabria, nella già tanto angusta ed inidonea sede scolastica;

manifestazioni e incontri con autorità amministrative e scolastiche non hanno approdato ad alcun risultato concreto — quali provvedimenti si intendano adottare per assicurare la sopravvivenza ed il regolare funzionamento dell'istituto professionale predetto.

L'interrogante chiede inoltre di conoscere quali interventi urgenti si intendano disporre, al fine di porre rimedio in tempi brevi ad una situazione non ulteriormente tollerabile, tenendo presente che risulterebbero disponibili i locali costruiti come sede della federazione fascista e della GIL. (4-06739)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* — Per conoscere se non ritengano opportuno per accelerare le operazioni di recupero delle salme delle persone decedute nella sciagura aerea di Punta Raisi, utilizzare, oltre al personale sommozzatore delle Forze armate, anche personale sommozzatore della polizia, che fra l'altro, ha efficacemente collaborato nel 1971 per il recupero delle salme dell'*Hercules* precipitato al largo della Meloria, tenendo presente in particolare che il personale del Centro nautico e sommozzatori della pubblica sicurezza della Spezia, si è messo spontaneamente a disposizione del comando la stessa sera della sciagura (23 dicembre 1978), anche rinunciando a fruire di permessi e licenze in occasio-

ne delle festività. Risulta che la collaborazione offerta non sia stata accettata.

(4-06740)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se è al corrente che gli impianti dell'Aeronautica militare (I Regione aerea) sistemati sul fiume Magra (comune di Vezzano Ligure) relativi all'attraversamento del fiume di un oleodotto per trasporto di benzina in alta Italia, hanno provocato gravi danni alla vallata e in particolare:

con lo sbarramento hanno creato una diga con un battente d'acqua di oltre tre metri che ha causato l'asportazione dei terreni circostanti ed inoltre hanno ostacolato il deflusso di sabbia e ghiaia a valle;

con la rottura delle tubazioni hanno causato la fuoriuscita della benzina che ha inquinato le acque.

Per sapere se è al corrente inoltre che il genio civile di La Spezia ha richiesto l'abbassamento della diga stessa onde permettere il regolare deflusso delle acque e se, in conseguenza, non intende prendere tempestive misure affinché vengano svolti lavori tecnicamente idonei che evitino il verificarsi di ulteriori danni e ulteriori spese a vuoto dello Stato. (4-06741)

URSO GIACINTO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere in base a quali criteri si è deciso — d'intesa con la Regione Puglia — di sopprimere con data 1° gennaio 1980, secondo il piano di riassetto tecnico-economico delle ferrovie in concessione, le tratte ferroviarie Maglie-Otranto (18 chilometri) e Gallipoli-Casertano (22 chilometri), che comunque rimangono valide a fini portuali e delle produzioni agricole.

L'interrogante intende ancora conoscere l'atteggiamento tenuto in proposito dal rappresentante regionale, appositamente convocato, presso il Ministero e quali sono le cosiddette misure alternative di trasporto ai tratti da sopprimere, considerata — tra l'altro — la marginalità geografica della provincia di Lecce. (4-06742)

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

URSO GIACINTO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere quale è stato il presunto danno economico provocato dall'interruzione di energia elettrica su parti del territorio nazionale, avvenuta in più riprese nel dicembre 1978. (4-06743)

URSO GIACINTO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se risponde a verità che la SIP per il potenziamento dei servizi sta per assumere quattromila unità e in caso affermativo con quali criteri sarà disposta l'eventuale chiamata. (4-06744)

URSO GIACINTO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere se è informato e se risponde a verità che nell'impianto industriale dell'Italsider di Taranto vi sono apparati che emettono raggi pericolosi a ciclo continuo, che possono provocare danni alla comunità umana e all'ambiente. (4-06745)

URSO GIACINTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se risponde a verità che è allo studio una ripartizione della tredicesima mensilità in rate quadrimestrali sì da impedire la messa in giro di oltre cinquemila miliardi in un'unica soluzione con inevitabili conseguenze negative anche sul piano dei consumi e dei prezzi.

L'interrogante chiede ancora di sapere se gli organi competenti hanno mai valutato la possibilità di inglobare nello stipendio mensile l'importo corrispondente alla tredicesima mensilità e — in certi casi — alle mensilità oltre la tredicesima consolidando così i relativi importi nei tradizionali dodici mesi dell'anno. (4-06746)

BARTOLINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra intestata al signor Mosca Proietti Fausto nato a Spoleto (Peru-

gia) l'11 giugno 1913 e residente a Spoleto, via dei Filosofi, 12-D. Alla pratica è stato assegnato il n. 1327710 di posizione. (4-06747)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri dei trasporti e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere i motivi per cui le ferrovie dello Stato, così sembrerebbe, hanno programmato di iniziare nel prossimo settembre 1979 il servizio viaggiatori sulla ricostruita linea ferroviaria Cuneo-Breil-sur-Roya-Ventimiglia con le scomode automotrici leggere a nafta ALn 668 che costringono gli utenti (non va assolutamente dimenticato come sia prevedibile che la ricostruita linea sarà subito collaudata da una notevole folla di turisti internazionali anche di oltre Oceano) ad immobilizzarsi sui sedili con le ginocchia quasi fin sotto il mento ed a preoccuparsi di non dare fastidio al viaggiatore che si trova seduto di fronte, senza avere in tal modo la possibilità di ammirare, per queste costrizioni fisiche, il paesaggio turistico;

per sapere se sia il caso, invece, di programmare altri tipi di convogli, formati da carrozze ferroviarie Eurofima ovvero Grand Comfort, ovvero di vecchio tipo, ma pur sempre comode, Serie ABz 52 000, ABz 53 000, trainati da locomotive DE 345 delle ferrovie dello Stato.

per sapere se sia il caso, allo scopo di evitare che il servizio viaggiatori venga disimpegnato dalle scomode automotrici ALn 668 e di risolvere i problemi di cambio treno e di sosta a Cuneo, a Limone Piemonte ed a Ventimiglia, di progettare subito, fin da questo momento, l'elettrificazione a corrente continua 3 kV del tronco Limone Piemonte-Breil-sur-Roya-Ventimiglia. Come è noto, si sono spesi e si stanno spendendo parecchi miliardi di lire del contribuente italiano per riattivare la suddetta linea disastata nel 1944; si sono attesi molti anni per vederne la ricostruzione da tutti desiderata, ed ora, inspiegabilmente, si propone all'utenza un servizio assai poco confortevole che, indubbiamente, disattenderà, speranze ed at-

tese della zona e del turismo internazionale. Alla luce di tali considerazioni, è necessario, in via subordinata almeno, che le ferrovie dello Stato italiane attrezzino in modo più confortevole, installandovi anche un piccolo bar, l'interno di una dozzina di queste automotrici ALn 668, assegnandole, così trasformate, al servizio di questa linea. Diversamente, si può pensare che si voglia in maniera evidente (e sarebbe veramente utile conoscere in quale ambiente è nata questa iniziativa) affossare sul nascere la ricostruita linea Cuneo-Nizza-Ventimiglia. Non va dimenticato che prima del 1940 correvano sulla Cuneo-Nizza e sulla Cuneo-Breil-sur-Roja-Ventimiglia coppie di diretti internazionali (222 e 225) composti da splendide carrozze viaggiatori francesi PLM ABz Serie 330 e 3400, svizzere SBB, CFF e BLS serie 2600, unitamente a carrozze ristorante della CIWL, serie 2870 e 3400. (4-06748)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro per le regioni e ai Ministri della sanità, dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia il caso d'invitare il comune di Torino a prontamente istituire una corsia d'emergenza sul sedime stradale del suo cavalcavia di corso Bramante, le cui rampe d'accesso sono state, or è qualche anno, ampiamente allargate. Dato che a Torino il cavalcavia ferroviario di corso Bramante e lo stesso corso rappresentano per la parte sud-ovest ed ovest della città un itinerario obbligato per le autoambulanze che s'avviano all'ospedale delle Molinette, è avvenuto che, mancando la corsia d'emergenza, l'autoambulanza è rimasta il più delle volte bloccata in mezzo all'intenso traffico veicolare con il doloroso carico dell'ammalato o del ferito o dell'infortunato. Qualcuno, colpito da infarto o gravissimo, è già deceduto sull'autoambulanza per questa forzata attesa, in quanto la stessa non poteva avere via libera e la precedenza.

E, quindi, necessario restringere i marciapiedi pedonali laterali di questo cavalcavia e delle relative rampe d'accesso perché essi sono troppo larghi, e predispor-

re con lo spazio guadagnato, una corsia d'emergenza riservata unicamente alle autoambulanze. (4-06749)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se è a conoscenza della grave e penosa situazione nella quale è ridotta la Conservatoria dei registri immobiliari di Ivrea a causa della urgente necessità di assegnazione di personale in quanto su un organico previsto di 9 persone, pari alle migliaia di formalità eseguite, l'attuale organico è formato da 5 persone (personale direttivo 1 unità; personale di concetto nessuno; personale esecutivo 5 unità).

Nell'attuale situazione la Conservatoria dei registri immobiliari di Ivrea non può espletare i servizi di istituto di indubbia importanza tenendo presente che: ha competenza su 160 comuni del Canavese;

dal 1976 al 1978 3 impiegati si sono ritirati dall'impiego per pensionamento senza che si fosse provveduto a sostituirli;

a seguito dell'ultimo concorso nazionale per segretario delle ipoteche nessuno degli idonei è stato assegnato all'ufficio di Ivrea.

L'interrogante sollecita il Ministero competente a provvedere onde risolvere con urgenza tale grave situazione augurandosi che vengano tralasciate le risposte evasive alle quali ormai siamo usi. (4-06750)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e di grazia e giustizia.* — Per sapere se è vero che il pretore, che si occupa del fatto verificatosi alla Teksid di Torino il 31 agosto scorso, quando una gigantesca colata di acciaio fuso piovve su quattro operai uccidendone due, ha inviato altri avvisi di procedimento con nuove accuse a sei dirigenti Teksid per violazione alle norme antinfortunistiche, sapendo che l'azienda era insicura;

per sapere pure se risponde a verità che il magistrato ha accertato che pri-

ma dell'infortunio mortale altri operai rimasero ustionati;

per sapere infine, se è vero che l'azienda ha elevato i bordi delle siviere e chiuso contemporaneamente l'apposito sistema di sicurezza con dei mattoni per aumentarne la portata; ha superato il limite di sicurezza con le stesse indicazioni dell'ufficio tecnico aziendale; non ha adottato misure di protezione sufficienti nella zona di colata, sottoponendo l'acciaio fuso ad un trattamento non idoneo nelle fasi della fusione, della desolfarizzazione e della colata, e provocando il ribollimento.

(4-06751)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza che la stazione di Torino Porta Nuova, dopo i lavori eseguiti nel 1953 ha profondamente modificato l'aspetto, con un ambiente diventato più grigio e anonimo;

per chiedere l'intervento della direzione compartimentale delle ferrovie dello Stato al fine di ridare colore alla stazione, facendone una stazione « diversa », creando artificialmente una luce diffusa dietro la grande vetrata colorata per ravvivare almeno l'atrio che ora appare squalido e buio.

(4-06752)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza del disagio a Chiomonte, in alta Valle di Susa, dove da circa una settimana non viene distribuita la posta, e dove le scorse settimane, essendo in malattia il portalettere, venne mandato un sostituto il quale, in seguito a una caduta, ha dovuto interrompere a sua volta il servizio;

per sapere se non intenda chiedere urgentemente alla direzione provinciale delle poste di inviare un aiuto al titolare dell'ufficio postale di Chiomonte, essendo la situazione peggiorata in questi ultimi giorni con il maltempo, dovendo la po-

sta essere recapitata oltre che nel capoluogo, anche alla frazione Ramat ed al Pian del Frais.

(4-06753)

ARNAUD. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se corrisponde al vero la notizia apparsa su alcuni quotidiani secondo cui a partire dal gennaio del corrente anno i beneficiari di mutui ipotecari e di prestiti dovranno pagare la quota IVA del 14 per cento sugli interessi;

in caso affermativo si chiede di conoscere i motivi e le norme attraverso le quali si pensa di imporre un ennesimo balzello a danno di tanti piccoli e medi risparmiatori secondo una linea di austerità che scarica sempre ed esclusivamente sulle categorie popolari e di ceti intermedi la scure del prelievo fiscale;

in caso affermativo, ancora si chiede di conoscere come è conciliabile questa dissennata e ingiusta politica fiscale con la verbalmente e solennemente proclamata volontà politica del Governo di tutelare e incoraggiare il risparmio personale e familiare e di facilitare la ripresa del settore delle costruzioni per abitazione da troppi anni in crisi e causa non ultima del malessere e della protesta sociale del paese.

(4-06754)

COSTAMAGNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello interno, della difesa, delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* — Per sapere se sia il caso di accertare se le antenne, i ripetitori e le apparecchiature tutte della RAI-TV collocate dall'ente radiotelevisivo italiano sui monti tutt'attorno a Palermo, abbiano interferito ovvero possano interferire negativamente, a causa di uno sconosciuto gioco di onde di rifrazione, sul funzionamento dei radar, paralizzandoli e falsandoli totalmente, dell'aeroporto di Punta Raisi di Palermo. La cosa è di per sé talmente evidente che si impone subito un rigoroso accertamento

tecnico per evitare che in futuro succedano altre sciagure aeree analoghe a quella tragicissima del 23 dicembre 1978 in cui precipitò in mare durante l'atterraggio un DC 9 dell'Alitalia. (4-06755)

**QUARANTA.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere quale concreta ed immediata iniziativa intende adottare al fine di dirimere le numerose controversie sorte tra le sedi di agenzie del Banco di Napoli e i distretti scolastici in ordine al mancato recepimento da parte dell'istituto di credito dello schema di convenzione adottato dal Ministero della pubblica istruzione necessario alla accensione di un conto per la gestione del servizio di cassa dei distretti scolastici.

Il rifiuto opposto dall'istituto predetto e il diniego del provveditorato agli studi ad accogliere le richieste di modificare proposte dal Banco di Napoli, per il tramite del distretto scolastico, pongono questi ultimi enti nella impossibilità di agire. (4-06756)

**RENDE.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se, in relazione ai gravi danni provocati dalle recenti mareggiate alle coste del litorale tirrenico calabrese, particolarmente Amantea (Cosenza), non ritiene necessario disporre la concessione di sussidi straordinari ai pescatori della zona, che già da due mesi non sono in condizione di esercitare la loro attività. (4-06757)

**ROBERTI, PALOMBY ADRIANA E BONFIGLIO.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale e al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere i motivi del ritardo fraposto dal Ministero dell'industria alla ratifica della delibera del CIP relativa agli interventi per la costituzione della nuova società industriale che dovrebbe riassumere, in provincia di Napoli, i lavoratori già dipendenti della Interfan di Napoli, oggi a

cassa integrazione per la cessazione della attività dell'Interfan medesima, la cui attività produttiva è stata stranamente trasferita ad altro stabilimento consimile in una provincia del nord Italia, in patente contrasto con la politica meridionalistica, tanto conclamata dal Governo, dai partiti della maggioranza e dalle organizzazioni sindacali degli imprenditori e della triplice.

Il suddetto ritardo e l'incertezza circa la propria sorte futura hanno determinato i lavoratori dell'Interfan ad indire un'assemblea permanente nei locali dello stabilimento, anche per protestare contro lo inaudito comportamento aziendale e degli organi competenti, che da ben quattro mesi non corrispondono ai dipendenti suddetti l'importo della cassa integrazione guadagni. (4-06758)

**ACCAME, LABRIOLA, DI VAGNO E ACHILLI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — in relazione:

ai provvedimenti recentemente presi dalle forze aeree degli Stati Uniti, in seguito all'incidente aereo verificatosi nel Kentucky, di mettere a terra l'intera flotta di *Hercules* (700 esemplari) in seguito all'avaria del cosiddetto « indurimento dei comandi » che ha provocato quella sciagura;

inoltre, alle notizie di stampa apparse su alcuni quotidiani secondo cui dalla perizia del professor Dini dell'università di Pisa, risulterebbe che tale difetto costituzionale degli aerei possa essere stato tra le cause del sinistro del Monte Serra in cui il 3 marzo 1977 persero la vita 38 cadetti dell'accademia navale, il loro ufficiale accompagnatore e 5 membri dell'equipaggio;

infine, al fatto che l'aereo *Vega 10* era partito in volo con l'autopilota inefficiente e con « timone che va in sovracontrollo », avaria che si manifesta con un indurimento dei comandi e che lo stesso aereo aveva subito in passato due fermi per avaria all'autopilota che procuravano definamenti dell'aereo e violente imbarcate; l'avaria benché approfonditamente

studiata rimase di natura sconosciuta (e non chiarita risulta neppure oggi) e fu attribuita a cattivo funzionamento degli amplificatori costruiti con componenti elettromeccanici obsoleti e di scarso affidamento; l'aereo era stato in precedenza cannibalizzato nel marzo 1975 e nell'agosto 1976 essendo deficitario l'approvvigionamento delle parti di ricambio per due periodi di circa 4 mesi invece dei 25-30 giorni prescritti; il prelievo di numerose parti di ricambio fu autorizzato in deroga alle norme sulla cannibalizzazione che prevedono l'asportazione, al massimo, di sei particolari -

se, alla luce dei predetti elementi e di altri eventualmente in possesso dell'amministrazione militare, ritenga possa far compiere: una indagine tecnica onde accertare la reale natura degli inconvenienti costruttivi dell'aereo e in particolare dell'autopilota che possono ancora mettere in forse la sicurezza degli aerei stessi; un complemento d'inchiesta sulle cause della sciagura del Monte Serra, cause che difficilmente, alla luce di quanto ora si conosce, possono attribuirsi esclusivamente ad errore del pilota. (4-06759)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

notizie sulla precaria situazione delle scuole medie di Macugnaga, di Vanzone e di San Carlo in provincia di Novara, dove, a oltre un mese dall'inizio dell'anno scolastico, mancavano i professori;

se questo sia dovuto alla carenza di normative e all'intempestività d'attuazione delle disposizioni legislative riguardanti il nuovo anno scolastico;

cosa vale iniziare la scuola dieci o più giorni prima quando ogni anno bisogna attendere il mese di novembre e oltre per avere tutti i professori.

(4-06760)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per segnalare che a Cannobio, sul lago Maggiore, chi stando sul

ponte del Cannobino, quello della strada statale, guarda verso Lignago, vede che le acque del torrente compiono un'ansa irrazionale che tra l'altro costituisce un pericolo, già altre volte segnalato, per l'argine di destra e per una spalla del ponte;

per sapere se si ritiene che ora sarebbe la stagione ideale per dragare il letto del torrente da Lignago alla foce allo scopo di far percorrere alle acque un rettilineo in luogo delle due anse ed allontanare i pericoli suddetti. (4-06761)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per far presente che sono bastati due giorni di maltempo per ridurre nei giorni scorsi la strada statale n. 33, che corre tra Domodossola e Villadossola, in un autentico e solito colabrodo, dove il manto stradale, riasfaltato questa primavera, è già simile ad un formaggio groviera e gli automobilisti sono nuovamente costretti a *slalom* e *gimkane* impossibili.

Per sapere se ritenga incomprensibile come questi inconvenienti vengono puntualmente a colpire questo frequentatissimo rettilineo, ogni inverno, in quanto quando si provvede alla riasfaltatura del lungo tratto si fa un lavoro tanto superficiale che alle prime intemperie si rivela inutile.

Per sapere se questa volta sarà la volta buona per rimettere a posto seriamente l'unica strada importante della Valle dell'Ossola. (4-06762)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza di un fatto inconcepibile: in pieno 1979 si debbono infatti ancora impiegare circa quattro ore per l'andata ed il ritorno in corriera da Varallo a Vercelli. E che, non potendo prendere l'ultima corriera per Varallo, in partenza alle 17,45 da Vercelli, si debba partire in treno, alle 18,53, per arrivare, dopo mezz'ora di sosta a Santhià, percorrendo 20 chilometri in più, verso le 21, a Varallo. E che se non si

arriva prima delle 18,31 a Novara, cosa impossibile per chi deve trattenersi a Vercelli per impegni, si sia costretti a sostare a Novara per prendere l'ultimo treno delle 20,51, che giunge a Varallo alle 22,24. E che non esista, infine, nemmeno più il servizio di autocorriera Varallo-Borghesio-Biella e ritorno (una corsa al mattino ed una alla sera), comodo ed indispensabile per collegare quotidianamente questi importanti centri.

Per chiedere al Governo di affrontare il vitale problema soprattutto dell'ammmodernamento delle comunicazioni tra Vercelli e Varallo, facendo pressioni sulla « benedetta » Regione Piemonte, che, malgrado la sua non più recente costituzione, in tema di trasporti è negligente.

(4-06763)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — dopo che un ponte, che costituiva, tra l'altro, una antica e irripetibile opera d'arte (Ponte di Voj), già lesionato nel 1977, è crollato a Fobello in Valsesia, mentre sarebbe stato sufficiente un modestissimo ma urgentissimo intervento — come possano giustificarsi tanto ritardo e tanta inerzia da parte degli enti responsabili.

Per sapere pure, dopo che il muro di Fobello-centro, costruito solo tre anni orsono, è crollato nelle due ore di alluvione del 7 agosto 1978, se il disastro può essere imputato alla mancanza di fondazione e, anche, all'assenza di armature di ferro (semplice calcestruzzo invece che cemento armato).

(4-06764)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se sia a conoscenza dello stato di pericolosità delle strade statali n. 232 (Cascina Donna-Trivero) e n. 142 (Biella-Laghi), che rappresenta attualmente grave pregiudizio circa l'incolumità del transito nel tratto che attraversa soprattutto il territorio del comune di Cossato (Vercelli).

Per chiedere un intervento sull'ANAS perché affronti con la massima urgenza una serie di lavori:

1) dalla frazione Castellengo al ponte sul torrente Cervo mancano i segnali limite;

2) il *guard-rail* che precede il ponte sul Cervo è occultato dalle erbacce, non tagliate, che hanno raggiunto l'altezza di metri 1,50;

3) il ponte Cervo con una ringhiera metallica insicura ha fatto verificare alcuni sinistri stradali, uno dei quali mortale;

4) il cordolo dell'aiuola spartitraffico immediatamente dopo il passaggio a livello della linea ferroviaria Biella-Novara è ridotto in frantumi, che invadono la carreggiata, causando pericolo per la circolazione;

5) al chilometro 14,300 e seguenti, sul lato sinistro, si verificano frane con detriti invadenti la sede viaria e le vie di scarico delle acque, che di conseguenza invadono la carreggiata nei mesi freddi, producendo una vera e propria lastra di ghiaccio, con grave pregiudizio alla regolarità dei veicoli e con numerosi sinistri, uno dei quali mortale. Il lato destro della strada non risulta protetto da alcun riparo, soprattutto nei punti a strapiombo sul torrente Strona;

6) la segnaletica verticale è inefficiente per la mancanza di manutenzione;

7) il servizio antineve è insoddisfatto al traffico soprattutto per i turisti domenicali che si recano a Biella;

8) in località Lorazzo è stato divelto un tratto di *guard-rail* in prossimità di una curva molto pericolosa;

9) in località Volpe il piano viabile risulta ricoperto da una patina ghiacciata che pregiudica la sicurezza del transito;

10) da due anni giace presso l'ANAS di Torino una domanda del comune di Cossato per l'installazione di un impianto semaforico lungo la statale n. 142.

Per sapere, infine, se ritenga di intervenire sulla Regione Piemonte per far conoscere gli ulteriori sviluppi sulla situazione della superstrada di nuova realizzazione che, se effettuata senza l'avvenuta

costruzione del tratto sino alla strada provinciale Cossato-Castelletto-Cervo, comporterebbe un grave disagio per la viabilità interna di Cossato. (4-06765)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — dopo che per alcuni giorni l'illuminazione pubblica di Pinerolo (Torino) veniva a cessare alle 22,30 in punto, restando illuminati soltanto pochi settori centrali della città — notizie sulle cause e sulla durata di questa interruzione per presumibile guasto agli impianti dell'ENEL o per eccessiva richiesta di energia;

per chiedere se ritenga opportuno che il ripristino dell'illuminazione pubblica avvenga al più presto in quanto non è piacevole trovarsi di notte nella città di Pinerolo buia, dato che soltanto i malviventi possono essere soddisfatti di questo imprevisto aiuto. (4-06766)

**COSTAMAGNA.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sia a conoscenza del reclamo per disservizio sulla linea Ivrea-Aosta inviata al capo compartimento ferroviario nel dicembre 1978 da dei viaggiatori, abbonati e non, che giornalmente percorrono in treno — andata e ritorno — tratti sul percorso suddetto, protestando formalmente per i continui, ripetuti, sistematici ritardi che si verificano ormai quotidianamente, tanto che essi sono diventati una regola.

Per sapere se ritenga di intervenire per far cessare tale situazione che crea disagio e reca pregiudizio al normale svolgimento dell'attività lavorativa procurando scompensi e danni non solo morali.

Per chiedere un intervento del Governo sulla Regione Piemonte perché si decida ad istituire dei mezzi di trasporto con orari compatibili con gli orari dei turisti (come sulla linea Ivrea-Torino), prendendo atto che l'ultimo treno della sera per rientrare ad Ivrea passa a Chatillon alle ore 20; non basta la legge sulla mobilità dei lavoratori se poi i servizi pubblici di trasporto non adeguano gli orari alle nuove esigenze. (4-06767)

**TRABUCCHI.** — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se intenda proprio far nulla a favore di quei cittadini del Vietnam che affrontano gravissimi pericoli e spesso la morte, fuggendo per mare pur di lasciare le loro terre, dove si è imposto un regime intollerabile, che esclude un vivere civile anche a livello molto elementare e priva il popolo del bene essenziale della libertà.

L'interrogante fa rilevare come la popolazione vietnamita sia una popolazione di un alto grado di civiltà, di nobili tradizioni e di un livello culturale e scientifico assai apprezzabile. Le statistiche parlano di una percentuale di cattolici che si aggira sul dieci per cento.

L'interrogante fa rilevare la disparità di comportamento tra quello che è stato il modo di agire del governo francese, di pronta e solidale espressione di simpatia e di offerta di aiuto a quei profughi infelici, e il totale assenteismo del Governo italiano.

Perché, se, a suo tempo, si è fatto tanto e giustamente a favore dei profughi cileni, sollecitando e valorizzando anche iniziative locali da parte di amministrazioni comunali, non si fa proprio nulla, né si dice una parola, né si compie un gesto, né si provvede per una offerta di ospitalità, anche per un numero limitato di profughi del Vietnam, nelle nostre istituzioni caritative, e nelle stesse nostre famiglie, spesso tanto comprensive e generose ?!

L'interrogante vorrebbe poi riferirsi a un recente articolo pubblicato sul giornale *Il Tempo* dallo stesso ministro Forlani, dove si afferma che, anche grazie a valutazioni più equilibrate da parte del partito comunista italiano, la nostra politica estera ha registrato alcuni aspetti positivi.

Ma perché allora ci si trattiene di far eco in alto al senso spontaneo di solidarietà e di simpatia che è esploso, si potrebbe dire, nei giorni passati per i fuggiaschi del Vietnam in mezzo al popolo italiano ?

Nel citato articolo del ministro Forlani si afferma che « la politica estera del-

l'Italia altre consistenza ed incisività potrebbe avere se fosse la proiezione esterna di un paese non dilaniato dal terrorismo, ordinato, sicuro nelle sue istituzioni democratiche, adeguato nella forza degli apparati militari e di sicurezza». Tutto vero. Ma guai a noi se facessimo assegnamento, per dire la nostra parola al mondo, soltanto sulla forza dei nostri apparati militari. Il nostro Ministro deve anzi tutto sentire l'orgoglio di essere il rappresentante di quel popolo italiano che, per le sue tradizioni di altissima civiltà, per il suo generoso senso di giustizia, per la sua sentita fratellanza verso tutti i popoli, non ha bisogno di imparare nulla da nessuno. Anche la parola di questa « grande proletaria » che è l'Italia può avere il suo peso. Ma bisogna dirla, alta e forte e con profonda convinzione, una tale parola!

(4-06768)

PANNELLA, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA E MELLINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi del trasferimento del sergente maggiore dell'Aeronautica militare Umberto De Maio dall'aeroporto di Grazzanise (9° Stormo, gruppo STO, Servizio TLC, Sezione CDA) al Centro di controllo del traffico aereo di Monte Venda (Padova).

Gli interroganti chiedono in particolare di sapere se nell'ambito delle autonome valutazioni delle esigenze di servizio e delle disponibilità del personale da parte dell'Amministrazione sia stato considerato il grave danno arrecato al sergente De Maio che risiede con moglie e figlio ormai stabilmente da molti anni a Salerno.

Gli interroganti chiedono quindi di sapere se il ministro, alla luce di queste considerazioni, non ritenga di dover rivedere la decisione di trasferimento.

(4-06769)

ANTONI. — *Ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per conoscere perché non si sono ancora utilizzati i sommozzatori della Polizia nelle operazioni di ricerca e

di recupero delle vittime della sciagura aerea di Punta Raisi, tenuto conto che trattasi di operatori subacquei di altissimo livello tecnico, già sperimentati in centinaia di interventi positivi ed in particolare in occasione della disgrazia aerea della Meloria quando, in collaborazione con la Marina militare e le altre Forze armate, riportarono in superficie moltissime salme inabissate nello stesso tipo di fondali ed alla medesima profondità.

Se ritengono che l'impiego dei sommozzatori della polizia, considerati i limiti operativi dell'uomo a quelle profondità, possa contribuire ad accelerare le operazioni subacquee già intraprese e portate avanti con capacità e sacrificio dai sommozzatori della Marina militare e dell'Arma dei carabinieri.

L'interrogante è del parere che l'utilizzo in questa circostanza di tutti i mezzi e uomini di cui lo Stato dispone possa essere accolto positivamente dall'opinione pubblica fortemente scossa da una tragedia così grave.

(4-06770)

FRASCA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

in base a quale norma di legge il provveditore agli studi di Reggio Calabria ha disposto di utilizzare per supplenze nelle scuole elementari normali il personale docente specializzato dell'Istituto sordomuti di Gallina di quella città, statizzato con la legge 21 ottobre 1978, n. 641;

se ritiene illegale e quindi arbitrario il volere servirsi, per le supplenze nelle scuole elementari normali, di personale docente specializzato ed in organico in una scuola speciale che ha una propria graduatoria, e non utilizzare, invece, il personale docente delle scuole normali regolarmente disponibile nella graduatoria provinciale;

se, inoltre, è a conoscenza che, alla data odierna, il personale non docente del medesimo istituto deve ancora percepire dal Provveditorato suddetto gli emolumenti spettantigli per i mesi di novembre e dicembre, oltre ai ratei della tredicesima mensilità;

se, altresì, è a conoscenza che gli alunni, inviati a casa per le vacanze natalizie, a tutt'oggi non sono stati chiamati per continuare la scuola nel medesimo istituto;

se, infine — come si mormora in città — il medesimo provveditore agli studi, anziché preoccuparsi del funzionamento del suddetto Istituto, ha adottato tale assurdo provvedimento per ritorsione nei confronti del personale docente e non docente del medesimo istituto, perché più volte tale personale si è recato nel decorso mese di dicembre presso il Provveditorato per protestare per il mancato pagamento degli stipendi e della tredicesima mensilità, nonostante le disposizioni grafiche emanate precedentemente dal Ministero della pubblica istruzione. (4-06771)

FORTE, BIAMONTE E AMARANTE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

nella quasi totalità dei cantieri edili della città di Salerno e della intera provincia continuano a verificarsi inadempienze da parte padronale rispetto alla prevenzione antinfortunistica per cui si susseguono gli incidenti sul lavoro con conseguenze spesso mortali;

in altra occasione e con analogo strumento ispettivo parlamentare si sollecitava un adeguato intervento presso gli organi preposti alla prevenzione ed alla tutela della integrità fisica e psichica del lavoratore sul posto di lavoro, interrogazione peraltro rimasta senza risposta;

delle inchieste aperte su altri infortuni mortali avvenuti anche di recente nei cantieri edili nulla si è saputo —

quali concrete, immediate e precise iniziative saranno prese ai vari livelli e per le specifiche competenze per accertare le eventuali responsabilità relative all'ennesimo infortunio sul lavoro accaduto il giorno 8 gennaio 1979 a Salerno, alla via Ligea, nel cantiere edile « STAC » che ha causato la morte dell'operaio Vincenzo Nicolao che lascia la moglie e tre figli in tenera età ed il ferimento gravissimo dell'al-

tro operaio Nicola Cilento tutt'ora ricoverato in gravi condizioni all'ospedale di Salerno. (4-06772)

FORTE, BIAMONTE E AMARANTE. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se rispondono a verità le notizie di stampa: *Il Mattino* (Cronaca regionale) del 10 gennaio 1979, secondo le quali il comandante della nave *Stabia I*, affondata a poche centinaia di metri dall'ingresso del porto di Salerno alcuni giorni or sono, abbia lanciato l'S.O.S. alle 20,20 e non « poco prima delle 21 » così come affermato dal comandante della capitaneria di porto di Salerno in dichiarazioni rilasciate subito dopo il naufragio;

per sapere se è a conoscenza delle dichiarazioni rilasciate al suddetto giornale dal capitano spagnolo Rogelio Gorices Galindo, comandante della nave *Puenta Castrelos* che confermerebbe che lo *Stabia I* chiedeva aiuto fin dalle ore 20,20 e se il succitato comandante spagnolo è stato interrogato dalle autorità giudiziarie;

per sapere, altresì, se risponde al vero la notizia fornita forse dalla stessa capitaneria di Salerno, che il servizio rice-trasmittente della capitaneria medesima nelle ore notturne resterebbe impresenziato per cui nessun agente sarebbe di fatto preposto all'ascolto delle possibili richieste di intervento in mare. Se ciò dovesse rispondere a verità quali iniziative concrete ed immediate intenderebbe prendere per sanare una così grave e precaria situazione per un porto di prima categoria ove si svolge un traffico di non secondaria importanza;

per sapere ancora quali motivi hanno impedito alla locale capitaneria di organizzare unitamente alle autorità prefettizie e comunali un immediato servizio di assistenza ai familiari delle vittime che da diversi giorni sono costretti a sostare nel porto di Salerno in attesa del recupero delle salme dei propri congiunti. Sembra che la sola iniziativa, almeno per i primi tre giorni, sia stata quella di far attendere in un freddo stanzone le suddette persone vietando loro, altresì, l'uso del telefono. (4-06773)

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che da circa un anno il comune di Salerno, l'ANAS, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e il Demanio marittimo hanno promosso uno studio geologico e geotecnico al fine di accertare la piena stabilità della zona sulla quale è in costruzione la strada di collegamento del porto di Salerno con la circumvallazione di proprietà della stessa ANAS e con l'autostrada A-3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria — se la detta indagine è stata completata e, in caso affermativo, se le risultanze emerse indicano la possibilità di continuazione e completamento dei lavori di costruzione della strada di collegamento nonché l'utilizzo della medesima strada per il traffico, anche pesante, da e per il porto, senza alcun pericolo per la stabilità della zona. (4-06774)

AMARANTE, BIAMONTE E FORTE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per sapere — premesso che la Cassa per il Mezzogiorno ha finanziato, anni addietro, la costruzione della strada di collegamento del porto di Salerno con la strada di circumvallazione di proprietà ANAS e con l'autostrada A-3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria —:

1) l'entità della somma prevista, di quella finora erogata, nonché di quella ancora eventualmente da erogare al consorzio ASI di Salerno per la progettazione dell'opera;

2) la spesa inizialmente prevista per l'esecuzione dell'opera, le somme finora erogate e quelle ancora occorrenti per il completamento dell'opera medesima;

3) la data inizialmente fissata per l'ultimazione dei lavori e la data attualmente prevedibile per la detta effettiva ultimazione.

Per sapere inoltre:

a) quali risultati sono emersi dallo studio geologico e geotecnico promosso dal Comune di Salerno, dall'ANAS, dall'azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e dal demanio marittimo ai fini della

verifica della piena stabilità della zona montuosa sulla quale è in costruzione la suddetta strada di collegamento e sulla quale già gravita la linea ferroviaria Salerno-Napoli, l'autostrada Salerno-Napoli e la strada statale n. 18;

b) di quale grado risulta la pendenza, minima e massima, e nei singoli tratti, compreso il viadotto, della suddetta strada di collegamento e se su di essa potrà svolgersi, effettivamente e senza alcun pericolo, il traffico, anche pesante e particolare (lunghe tronchi di alberi, rottami di ferro, ecc.) da e per il porto di Salerno. (4-06775)

TRABUCCHI E STEGAGNINI. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se è a conoscenza dei ripetuti casi di discriminazione in atto nei confronti di medici rifiutatisi di praticare aborti, per non contraddire alla loro coscienza, usufruendo di un diritto (almeno quello!) consentito dalla legge oggi vigente.

Sembra logico che coloro i quali non rispettano il valore supremo della vita umana, siano anche portati a non avere rispetto della libertà di pensiero, e di decisioni autonome di singoli cittadini su problemi riguardanti il loro convincimento. Ma è intollerabile che pubblici amministratori si facciano forti del loro mandato per condizionare il libero comportamento di propri amministrati e sovrappongano la loro faziosità a quanto è ammesso dalla legge.

Gli interroganti ricordano con quale senso di riprovazione, da parte soprattutto dei colleghi medici, fossero considerati coloro che (prima della legge permissiva attuale) praticavano l'aborto a scopo di lucro personale. Oggi si vorrebbe, con analogo bassezza morale, indurre i medici a praticare l'aborto asservendoli alle proprie ideologie, e facendo pressioni sulla loro libertà di comportamento, giovandosi del prestigio della loro qualità di amministratori.

Risulta agli interroganti che due medici, di recente, sono stati addirittura depo-

sti dai loro incarichi perché si trattava di « obiettori di coscienza ». A Mentana (Roma) il dottor Celestino Chiofi è stato allontanato dal Consultorio comunale, senza che nella notifica risultasse la vera motivazione.

A Chiavari (La Spezia) il ginecologo, dottor Diego Dighero, assunto per concorso presso quell'ospedale l'11 dicembre 1978, si è visto rifiutare il posto il giorno 15 successivo, perché, avuta la lettera di assunzione, aveva presentato la sua dichiarazione di « obiettore di coscienza ». Anche in questo caso la vera motivazione è stata occultata all'interessato, ma essa è stata resa nota da tre altri medici dell'ospedale.

Gli interroganti chiedono quali disposizioni il Ministro intenda adottare per impedire il ripetersi di tali abusi e per far reintegrare nei loro legittimi incarichi i medici oggetto della grave prevaricazione sopra ricordata. (4-06776)

TRABUCCHI E STEGAGNINI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere se corrisponde a verità la notizia, denunciata dal *World Wildlife Found*, dell'imminente costruzione di una strada « forestale » destinata a raggiungere l'Alta Valle di Tovel, incrementandovi così il traffico motorizzato.

Tale costruzione rappresenterebbe, a giudizio dei tecnici, un pericolo di inquinamento per il lago, famoso per il fenomeno di arrossamento delle sue acque, e per l'intero parco naturale del gruppo Brenta-Adamello: parco che, anche se da anni costituito, non ha ottenuto fino ad oggi quelle molteplici cure che ne valorizzano i grandi pregi.

Gli interroganti fanno presente la necessità che il lago e la vallata siano salvaguardati in modo efficiente, con la chiusura della zona al grande traffico, l'allontanamento delle abitazioni dal lago, la rinuncia alla costruzione della strada forestale, e la pratica realizzazione di ciò che possa potenziare un prezioso parco naturale. (4-06777)

RUSSO FERDINANDO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quali provvedimenti ritenga adottare ed entro quali tempi al fine di bloccare la fuga dei correntisti postali che negli ultimi mesi avrebbero disdetto i propri conti presso l'amministrazione postale in seguito ai ritardi registrati nelle operazioni di accreditamento ed addebito.

L'interrogante, in particolare, considerata l'importanza che riveste per il bilancio delle poste e telecomunicazioni il servizio banco-posta, chiede di conoscere a quante ammontano le disdette registrate nell'ultimo trimestre del 1978; e quali siano le cause accertate dall'amministrazione per i lamentati disservizi. (4-06778)

PRETI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quando verranno rifinanziati i lavori di costruzione del cavalcavia dell'abitato di Monastir, comune di oltre 4.000 abitanti, in provincia di Cagliari, lungo la strada statale « Carlo Felice » a circa 20 chilometri dal capoluogo.

I lavori del cavalcavia, appaltati nel 1965 a fronte di un progetto di circa 500 milioni di lire all'impresa CESTIP di Torino, iniziarono male e dopo molteplici difficoltà, nel 1968, tra l'ANAS e l'impresa si concordò la rescissione del contratto di appalto.

Oggi, a dieci anni di distanza, l'unica traccia di quei lavori sono alcuni basamenti di calcestruzzo.

Stante la gravissima situazione di pericolo nella quale si svolge il traffico lungo la perimetrazione urbana, che è interessata, proprio in quel tratto, dallo innesto della strada provinciale per il comune di Senorbi e più a nord, dalla strada statale Centrale Sarsa 128, l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministero dei lavori pubblici e l'ANAS hanno posto la soluzione del problema con l'urgenza del caso, inserendo i lavori fra quelli da realizzare con i programmi di finanziamento;

se, nel caso augurabile di rifinanziamento dell'opera, verrà completato il cavalcavia a suo tempo iniziato o se prevedibilmente ne verrà realizzato uno *ex novo* che tenga conto delle nuove esigenze del traffico e della mutata situazione urbanistica di un centro abitato in continua espansione. (4-06779)

PRETI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere se non ritenga opportuno prendere provvedimenti in merito alla situazione venutasi a creare in seguito al fatto che 24 miliardi della legge n. 1101 per le zone tessili, assegnati alla manifattura lane Gaetano Marzotto e Figli di Valdagnò, sono stati bloccati a causa della chiusura da parte del gruppo Marzotto dei due stabilimenti di Gres e Mezzacorona in provincia di Trento.

Tutto questo reca più che altro un danno enorme alle aziende artigianali e alle piccole industrie che gravitano attorno a quel grosso complesso. (4-06780)

QUERCI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza di quanto risulta all'interrogante, che all'Officina impianti elettrici (Stazione Termini) del Compartimento delle ferrovie dello Stato di Roma, a fronte di lavori di smontaggio, montaggio e trasporto di motori di trazione di ascensori e montacarichi dalla sala macchine al magazzino e viceversa — che sarebbero effettuati da dipendenti delle ferrovie dello Stato — verrebbero invece emessi mandati di pagamento a favore di ditte appaltatrici: tra le altre la ditta Manet Riva Giuseppe totalmente estranee ai lavori afferenti di mandati di pagamento.

L'interrogante chiede che venga svolta una attenta indagine e rimane in attesa di conoscere quali provvedimenti il Ministro intenda prendere a tale proposito. (4-06781)

SCALIA. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per conoscere le ragioni in base alle quali viene operata una tratte-

nuta del 10 per cento sulla indennità operativa agli ufficiali e sottufficiali in servizio permanente effettivo.

Come è noto la misura base dell'indennità operativa è fissata dalla tabella 1 allegata alla legge 5 maggio 1976, n. 187, articolo 1 primo comma pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 112 del 10 maggio 1976.

L'articolo 2 della predetta legge prevede che agli ufficiali e sottufficiali delle tre Forze armate in servizio presso i Comandi, gli Enti, i reparti e le unità di campagna, tale misura è elevata al 125 per cento. Per il personale celibe o vedovo, senza carico di famiglia, la misura base è però ridotta del 10 per cento.

L'interrogante chiede di conoscere per quali motivi venga operata una tale discriminazione nei confronti del personale celibe o vedovo e se i Ministri non ritengano di fare cessare tale stato di cose, anche per evitare legittime contestazioni di carattere giuridico e costituzionale, con riferimento al principio dell'assoluta parità di tutti i cittadini. (4-06782)

BONIFAZI, LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA, TRIVA E BELARDI MERLO ERIASE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere —

premessi che con suo decreto del 23 dicembre 1978, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 29 dello stesso mese ha incluso la « Società di esecutori di Pie Disposizioni » di Siena nell'elenco n. 14 fra le IPAB da non trasferire ai comuni;

considerato che tale società, mentre amministra un grande ospedale psichiatrico e ingenti patrimoni immobiliari, agricoli, azionari, gestisce una sola scuola materna; e che, di conseguenza, non esistono in alcun modo per essa le condizioni previste dal sesto comma dell'articolo 25 del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, in quanto le sue attività non rivestono precipuo carattere educativo religioso —

sulla base di quali considerazioni, dati di fatto e procedure l'apposita com-

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

missione nazionale ha avanzato la proposta di esclusione dal trasferimento;

e per sapere se non intenda revocare il decreto ricordato o adottare altro provvedimento che consenta di cancellare una decisione totalmente contraria alla norma di legge. (4-06783)

FRANCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere, in ordine a precedente interrogazione (4-05970) di cui alla risposta in data 5 dicembre 1978, protocollo 2341:

la località e il giorno in cui avvenne l'incidente citato dal Ministro della difesa e le modalità del disastro;

i nomi dei due ufficiali e dei due sottufficiali periti nell'incidente;

se fu data notizia alla stampa e, in caso positivo, quale fu la versione ufficiale dell'accaduto;

le conclusioni cui è pervenuta la Commissione di inchiesta e se alla stessa pervenne memoria dell'Ufficio informazioni. (4-06784)

FRANCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri delle finanze e del tesoro.* — Per conoscere l'ammontare delle pensioni liquidate nominativamente agli ex membri del Governo e a quelli in carica dipendenti dello Stato (ministri e sottosegretari) in ordine all'articolo 2 della legge 8 aprile 1952, n. 212.

L'interrogante chiede di conoscere, nome per nome, la posizione dell'ex membro, o membro del Governo in carica, comprensiva del servizio reso, sia in qualità di ministro o sottosegretario, sia come dipendente dello Stato e di Enti pubblici. (4-06785)

FRANCHI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali al comandante Mario Sambri di Torino, dipendente di Azienda di navigazione aerea, non è stata concessa ancora la pensione

(fascicolo n. 13/3168.NA. Direzione generale Istituto previdenza sociale, fondo speciale personale volo). (4-06786)

FRANCHI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dell'agricoltura e foreste, del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per conoscere:

come sia stata risolta la vertenza fra la VI Sezione del Consiglio di Stato e il TAR di Firenze, per cui il Consiglio di Stato, in merito al ricorso n. 706/74 proposto da De Rensis Michelangelo di Pisa contro il Consorzio di bonifica dei fiumi e fossi di Pisa per il riconoscimento alla pensione vitalizia, ha dichiarato la propria incompetenza rimandando ogni decisione all'autorità amministrativa e questa (TAR della Toscana), a sua volta, respingendo le argomentazioni del Consiglio di Stato, ha rimandato allo stesso la pratica;

a quale decisione sia pervenuta la Pretura di Pisa in merito alla citazione che, in data 14 gennaio 1978, lo stesso De Rensis Michelangelo ha presentato perché l'Ufficio fiumi e fossi di Pisa gli corrisponda il trattamento di quiescenza. (4-06787)

QUARANTA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere — premesso che il titolare dell'Ufficio imposte dirette di Sala Consilina (Salerno) è stato assente per molti mesi causa una grave malattia — quali provvedimenti intende prendere a carico del responsabile dell'Ufficio che per tutto tale periodo non ha provveduto a disporre nessun accertamento fiscale. (4-06788)

CATTANEI. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere quali urgenti, ma anche definitive, iniziative si intendano intraprendere ad evitare che in occasione delle ricorrenti mareggiate, la linea ferroviaria nel tratto tra Chiavari e Sestri Levante (provincia di Genova) ed in particolare a Lavagna, sia erosa dal mare, con conseguente interruzione del traffico.

La situazione si trascina e si deteriora ormai da anni, senza che nessuna efficace opera sia stata realizzata.

Si chiede altresì di voler accertare, una volta per tutte, se il problema è stato aggravato dalla costruzione del porto turistico di Lavagna ed in caso affermativo, a chi debbono esser attribuite le relative responsabilità e quali conseguenti provvedimenti si intendano adottare. (4-06789)

CATTANEI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere quali concreti ed urgenti interventi l'ANAS abbia deliberato (ed in caso negativo, quali intenda decidere) per render funzionale il traforo di Velva, in corso di realizzazione, sulla strada statale che collega Casarza Ligure (Genova) con l'alta Val di Vara (La Spezia).

Il traforo che ha comportato una rilevante spesa, rischia di non assolvere alla sua funzione, se contemporaneamente non sarà ammodernato il tracciato della strada da Casarza Ligure all'ingresso del traforo medesimo e quello dallo sbocco a Varese Ligure. (4-06790)

CATTANEI. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere a quale stadio si trovino le trattative con l'ANAS per la liberalizzazione del pedaggio del traforo Bargagli - Ferriere in provincia di Genova, traforo costruito e gestito da una società facente capo alla Società Autostrade.

Secondo gli impegni più volte assunti dal Ministero dei lavori pubblici, la retrocessione della citata arteria all'Anas avrebbe dovuto realizzarsi mesi e mesi fa.

Le ricorrenti notizie pubblicate da quotidiani di informazioni, sulla prossima « liberalizzazione », senza che ad esso siano seguiti provvedimenti concreti; le notizie, sempre di organi di stampa, secondo cui ciò dipenderebbe da resistenze dell'impresa a partecipazione statale, alimentano ogni giorno di più sfiducia e dannose delusioni. (4-06791)

CATTANEI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza dello stato precario ed ormai intollerabile della strada statale n. 586 che collega Chiavari (Genova) con la Val d'Aveto e quindi attraverso il passo del Tomarolo con la provincia di Piacenza. Da anni, da quando cioè l'arteria da provinciale è stata classificata statale, nessun intervento né di ordinaria né di straordinaria amministrazione per la rettifica di curve e di ammodernamento del tracciato attuale (che risale quasi ad un secolo fa) è stato realizzato, cosicché è diventata una impresa ardua raggiungere dalla Riviera di Levante le popolose località della Val d'Aveto.

Si chiede altresì se non si ritenga opportuno e necessario progettare e realizzare un nuovo e più moderno tracciato rispetto a quello esistente. (4-06792)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri delle finanze, dei trasporti e delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere se sia il caso, allo scopo di facilitare il lavoro ai vettori (autotrasportatori, conducenti, corrieri eccetera) di prontamente chiarire che nei casi in cui l'oggetto vettoriato sia una lettera privata ovvero un plico di poco conto contenenti documenti di uso privato, è sufficiente che, in luogo della bolletta di accompagnamento, venga a cura del vettore sovrastampato, anche mediante timbro, sulla busta o sull'involucro la seguente dicitura: Esente da bolletta di accompagnamento perché trattasi di lettera o di plico ad uso privato su dichiarazione del mittente. (4-06793)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se sia il caso di prevedere per la corrispondenza espresso, di cui viene richiesta la consegna al destinatario entro dodici ore dall'impostazione per le località fuori provincia ed entro sei ore per le località comprese nello stesso capoluogo di provincia o nello stesso comune, una nuova tariffa « superespresso », con l'im-

pegno da parte dell'amministrazione delle poste che il servizio richiesto venga disimpegnato nei termini di tempo suindicati. (4-06794)

PAVONE. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro.* — Per sapere se ritengano utile e moralmente doveroso, nel quadro dei provvedimenti in corso per il risanamento delle gestioni dell'INPS e la modifica di corrispondenti norme, riesaminare anche la materia della mutualità pensioni per le casalinghe di cui alla legge 5 marzo 1963, n. 389 ed al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 25 aprile 1964, n. 665, nel senso di aggiornarne le finalità e renderne effettivi i contenuti, sia attraverso l'onesta rivalutazione dei contributi sia attraverso il deciso riconoscimento del suo carattere sociale, a cui la collettività non può disinteressarsi, al fine di creare per questa via una alternativa alla pensione sociale più corrispondente alla dignità del lavoro casalingo e meno onerosa per l'erario.

Ciò in considerazione dell'elevato apporto anche economico che l'attività della donna dedita ai lavori domestici arreca alla collettività stessa sotto forma di rilevante risparmio di spesa pubblica nei settori della scuola, socio-assistenziale e sanitari; per non parlare del mancato aggravio della spesa medesima naturalmente derivante dalla presenza della donna nelle attività lavorative esterne, in relazione alle legittime assenze retribuite connesse con le vicende della maternità. (4-06795)

CALABRÒ. — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere:

come mai il film *Prova d'orchestra* prodotto dalla rete 1 della RAI-TV italiana da oltre tre mesi è bloccato, mentre ne è consentita la visione soltanto a circoli o gruppi di gradimento della RAI-TV, con esclusione di tutti gli altri cittadini italiani;

se ritengano di intervenire per sollecitare la distribuzione del film onde impedire ogni speculazione politica ed economica ed inoltre per evitare che, in conseguenza di altri rinvii, il film perda la sua attualità dato il rapporto che ha con il contesto politico generale. (4-06796)

CALABRÒ. — *Ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per conoscere, nell'imminenza dell'attuazione per le auto della polizia del nuovo sistema acustico d'allarme bitonale, se si ritenga di estenderlo a tutti i servizi di polizia (carabinieri, finanza, guardia forestale) o antincendi (vigili del fuoco) nonché di autoambulanze, onde evitare confusione e perplessità a pedoni, motociclisti e automobilisti nella già congestionata circolazione stradale;

se sia il caso di meglio disciplinare l'uso dei dispositivi acustici di allarme di tutti i mezzi « civetta » in dotazione delle diverse forze di polizia, poiché sembra che tale uso non sia previsto dall'articolo 578 del regolamento di esecuzione del testo unico delle norme di circolazione stradale (15 giugno 1959, n. 393) tuttora in vigore;

come viene tutelato il cittadino, pedone o automotociclista, in caso di incidente o sinistro dovuto a dette auto civetta le quali, non avendo alcun riconoscimento visibile che sono macchine della polizia, possono anche non essere ritenute tali o addirittura ritenute di uso illecito. In particolare, si tratta di sapere se il cittadino è obbligato a rispettare i segnali acustici di allarme di tali mezzi di polizia camuffati. (4-06797)

CALABRÒ. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere come mai nella città e nella provincia di Roma non si è dato corso da parte di molti presidi delle scuole all'insegnamento di un'ora alla settimana dell'educazione alimentare, per la cui materia sotto l'egida del Ministero della pubblica istruzione sono stati tenuti dei corsi dalla professoressa Anna Maria

Paolucci, incaricata stabilizzata di scienze della alimentazione all'università di Roma. Tale insegnamento risulta essere stato predisposto obbligatoriamente dal Ministero.

Per conoscere altresì l'elenco degli istituti che non hanno adempiuto a tale disposizione, divisi per ordine e grado.

(4-06798)

**CALABRÒ.** — *Ai Ministri dell'interno, del turismo e spettacolo e delle finanze.* — Per conoscere:

perché le autorità di pubblica sicurezza — in particolare quelle di Roma — non fanno rispettare l'articolo 3 della legge 16 giugno 1939, n. 1111 che vieta agli affittacamere di fornire alloggio per un periodo inferiore ai sette giorni;

come avvengono i controlli da parte degli organi di pubblica sicurezza in ordine a tale articolo 3 della legge, controlli che risulta non vengano ormai più effettuati (almeno a Roma) e che invece dovrebbero effettuarsi e tra l'altro abbastanza facilmente riscontrando il foglio o il registro delle presenze dei clienti, dove deve appunto essere segnato il nominativo di ogni persona alloggiata con la data di arrivo e di partenza. Tra la data di arrivo e di partenza vi dovrebbe essere sempre un arco di tempo di giorni sette, come minimo;

perché l'articolo 5 della sopracitata legge e relativo alla categoria degli affittacamere non viene rispettato, specialmente a Roma. In particolare non viene annotata la categoria sul documento di presa d'atto della autorità di pubblica sicurezza. A tale proposito perché non viene data disposizione agli enti provinciali del turismo, con apposita circolare ministeriale concertata tra i tre Ministeri a margine indicati, di obbligare gli affittacamere ad esporre in modo ben visibile la categoria assegnata e i prezzi segnalati allo Ente provinciale turismo e per periodi settimanali, quindicinali e mensili, esclusi naturalmente quelli giornalieri perché vietati dalla legge n. 1111.

L'interrogante chiede altresì di sapere: perché l'articolo 6 (e parte del 7) della legge n. 1111, inerenti all'assegnazione della categoria, non vengono dagli Enti provinciali turismo rispettati con maggiore scrupolosità. Infatti da più parti si lamenta che gli Enti provinciali turismo si limitano a prendere atto della categoria indicata dall'affittacamere, senza fare una verifica di controllo se tale categoria risponde ai requisiti di idoneità delle tre categorie previste dalla legge. Non solo, ma il controllo non viene mai esercitato annualmente, quando cioè l'affittacamere riconferma categoria e prezzi;

perché gli enti provinciali turismo non rispettano l'articolo 8 della legge già citata e cioè non comunicano agli affittacamere la conferma della categoria mediante lettera raccomandata con avviso di ricevimento;

in particolare, cosa intenda attuare il Ministero delle finanze per il controllo dell'IVA e dell'IRPEF per gli affittacamere i cui introiti sfuggono facilmente agli accertamenti fiscali in quanto non vincolati da tariffe stabilite. (4-06799)

**FORTUNATO E GIURA LONGO.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere — alla luce dei gravi incidenti verificatisi sulla superstrada sinnica in provincia di Potenza (ultimo in ordine di tempo quello dell'11 gennaio 1979 nel quale hanno perso la vita i coniugi Capuano e sono rimaste ferite altre 3 persone), incidenti dovuti in gran parte a cedimenti della sede stradale, a crolli o ad altri inconvenienti presenti —:

se esistano responsabilità di progettazione o di esecuzione dell'opera;

perché a distanza di appena un anno dal collaudo e dall'entrata in funzione la strada presenta diversi cedimenti sia sulla sede sia nelle opere di protezione;

se e come il Ministro intenda approfondire il problema;

quali rimedi si propongano per rendere viabile e sicura l'unica arteria a scorrimento veloce che unisce diverse zone interne della Basilicata;

se i soccorsi siano stati tempestivi e adeguati come l'ultimo incidente richiedeva; a che conclusione sono giunte le indagini della magistratura;

più in generale, quale politica di difesa dei territori bagnati dal Sinni e dal Frida esista o si voglia mettere in atto.

(4-06800)

MATTEOTTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se corrisponda a verità il fatto che l'azienda autonoma dei monopoli di Stato dispone di una rete di distribuzione cosiddetta primaria organizzata in magazzini di vendita che vengono appaltati con una meticolosa analisi dei costi;

che l'azienda ha trovato a suo tempo conveniente trasformare in magazzini di vendita anche i propri uffici di vendita per vantaggi economici obiettivamente riscontrati;

che il costo attuale di questo servizio raggiunge a stento l'1 per cento del totale delle vendite;

che quanti gestiscono i magazzini vendita hanno al loro attivo quasi cento anni di lavoro all'azienda;

che i gestori sono vincolati da un capitolato d'oneri in base alla legge 22 dicembre 1957, n. 1293 e svolgono il loro lavoro completamente alle dipendenze dell'azienda, la quale esercita su di loro la direzione e il controllo coi suoi ispettori compartimentali;

che i gestori, a differenza dei dipendenti diretti legati ad un rigido orario, sono disponibili in qualsiasi momento, compresi i giorni festivi, per cui il servizio risulta espletato a tempo continuo.

In base all'articolo 20 del capitolato d'appalto, articolo 23, articolo 43 e seguito l'interrogante chiede per quali motivi nello studio sulla ristrutturazione dell'azienda si pone in discussione la rete di distribuzione primaria; perché si programmano nuovi servizi, quali la consegna a domicilio dei generi alle rivendite senza considerare di usufruire unicamente della rete di distribuzione che si ha disponibile.

(4-06801)

PAZZAGLIA. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza:

che il Comitato provinciale dell'INPS di Nuoro in base alla obiettiva situazione di fatto determinata dalla conformazione orografica della provincia che impedisce il regolare accesso al comune capoluogo data la constatata difficoltà dei collegamenti, specie per gli abitanti della zona di Lanusei, aveva presentato alla apposita commissione consiliare per il piano di decentramento della provincia di Nuoro un adeguato studio per la creazione di sedi periferiche dell'istituto;

che questo studio per il decentramento dei servizi previdenziali, di cui la realizzazione della sede zonale di Lanusei appariva suffragata dalla essenziale ed improcrastinabile esigenza delle popolazioni interessate, ha avuto il parere negativo dalla apposita commissione consiliare per il piano di decentramento della provincia di Nuoro.

Si chiede, quindi, di conoscere quali siano state le motivazioni addotte dalla predetta commissione consiliare e se si ritenga di dover intervenire al fine di ottenere la revisione del parere negativo espresso che viene a ledere, soprattutto, gli interessi delle popolazioni non agevolando nei contatti con i servizi dell'istituto che, attraverso la capillarità di sedi decentrate, meglio e con maggiore rapidità ed efficienza potrebbe rispondere alle esigenze dei suoi assistiti. (4-06802)

FRANCHI. — *Ai Ministri della difesa e dei trasporti.* — Per conoscere - premesso:

che da diversi mesi è stato installato presso l'aeroporto di Tessera (Venezia) un moderno radar di avvicinamento, in sostituzione del meno efficiente apparato GCA;

che detto radar, nonostante le attese e le esigenze del traffico aereo, non è ancora entrato in funzione, mentre il GCA è stato soppresso -:

se risponde a verità che il mancato funzionamento del radar sia dovuto a divergenze sorte tra l'aeronautica militare e la società che gestisce l'aeroporto, in ordine al completamento dell'impianto (sembra si tratti della posa di un semplice cavo di collegamento);

quali provvedimenti intenda adottare il Governo al fine di rimuovere gli ostacoli e provvedere alla immediata messa in esercizio del radar, mezzo quanto mai necessario, soprattutto nei periodi di nebbia, per facilitare l'opera dei controllori di torre e garantire la sicurezza dei voli. (4-06803)

MORINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se si può ritenere equo e legittimo l'atteggiamento dell'INPS nei confronti del signor Remo Rustichelli, collocato in pensione ai sensi della legge 24 maggio 1970, n. 336, con decorrenza dal 1° ottobre 1978, quale bidello in servizio presso la scuola media statale « Alberto Pio » di Carpi.

Non avendo il Rustichelli maturato la anzianità minima per il diritto a pensione direttamente dal Ministero della pubblica istruzione, per lo stesso si deve procedere da parte dell'INPS alla costituzione della posizione assicurativa.

All'uopo infatti il provveditorato agli studi di Modena in data 14 dicembre 1978 ha trasmesso all'INPS di Modena, reparto contributi, il prescritto modello L. 322. A.

A parere dell'interrogante l'applicazione al caso sopradetto, trattandosi di un dipendente pubblico senza ombra di dubbio, della deliberazione adottata dal consiglio d'amministrazione INPS nella seduta del 1° dicembre 1978 a seguito della sentenza Corte di cassazione n. 424 del 21 settembre 1978 è senz'altro grossolana ed eccessiva. (4-06804)

BOZZI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere le ragioni che hanno impedito all'Italia di dare puntuale attuazione (entro il 1° gennaio 1979) alla sesta direttiva CEE in tema di IVA.

L'interrogante fa presente che tale colpevole comportamento può condurre al deferimento dell'Italia alla Corte del Lussemburgo e trarre seco un costo per il nostro paese di oltre 150 miliardi anche a titolo di multa.

L'interrogante chiede di conoscere se l'Italia potrà adempiere entro breve termine detto dovere comunitario evitando le conseguenze prospettate. (4-06805)

BAGHINO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se è a conoscenza degli interventi intimidatori compiuti da funzionari della questura di Novara, i quali hanno avvicinato i familiari di giovani simpatizzanti o iscritti al Fronte della Gioventù, esortandoli, testualmente, « a non lasciare uscire di casa il figlio perché in pericolo di morte », suscitando allarmismo ingiustificato, salvo che la questura di Novara non ricorra a simili metodi valutabili come forma di intimidazione e di persecuzione contro i giovani della Destra novarese, ritenendosi incapace di controllare la situazione locale.

Pertanto, l'interrogante chiede di sapere se intenda richiamare i responsabili di questa iniziativa al fatto che il loro preciso dovere e compito è quello di garantire l'ordine pubblico e di tutelare il cittadino, e non già quello d'intimidire, allarmare, di fatto, impedire ai giovani di espletare anche la loro attività politica. (4-06806)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, considerato lo sviluppo strutturale della Libera università abruzzese degli studi « G. D'Annunzio » di Chieti e la rilevante funzione socio-culturale che essa svolge in una vasta zona dell'Italia centrale, ritenga di dovere adeguare alle nuove esigenze dell'ateneo il contributo erogato annualmente. (4-06807)

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — a conoscenza di quanto rappresentato nella risposta del Ministro dei trasporti V.18.VII.464 del 3 gennaio 1979, quanto esposto nell'interrogazione a risposta scritta dell'interrogante n. 4-05857, e cioè che è infondata la argomentazione per cui il treno 647 non possa essere ricevuto alle ore 14,43 sul primo binario della stazione di Fossano (Cuneo), in quanto il relativo marciapiede non è sufficientemente lungo — se intende esperire più accurate indagini in quanto risulta invece, che il marciapiede è sufficientemente lungo per accogliere sul primo binario l'espresso 647, sempreché l'arrivo del suddetto convoglio sia presenziato dal capo stazione di Fossano e la relativa manovra di arresto sia ben pilotata. (4-06808)

\* \* \*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri della difesa e di grazia e giustizia, per conoscere quali notizie e quali valutazioni siano in grado di fornire in relazione all'episodio oggetto del processo a carico del soldato Francesco Zampieri avanti al Tribunale militare territoriale di Torino conclusosi con la condanna dell'imputato alla pena di un anno e quattro mesi di reclusione militare per rifiuto di obbedienza ed insubordinazione con ingiurie a superiore ufficiale.

« Gli interroganti chiedono di conoscere se risponda a verità che il suddetto militare si era rifiutato di appoggiare il cibo sul *plateau* giustificandosi con il fatto che questo era sporco e rifiutandosi di considerarlo pulito secondo la decisione al riguardo adottata dal tenente Rinaldi, esprimendo altresì la sua riluttanza con una frase in dialetto bresciano che evocava l'incommestibilità degli escrementi, ritenuta da due ufficiali di altre regioni polemicamente contrapposta a loro supposte abitudini al riguardo.

« Chiedono altresì di conoscere se non ritengano i Ministri interrogati che questo ennesimo episodio suggerisce ulteriori elementi di meditazione in ordine alla necessità di provvedere realmente alla riforma dei codici e della giustizia militare.

(3-03390) « PANNELLA, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dei beni culturali ed ambientali, per conoscere i motivi per i quali il Ministero dei beni culturali ed ambientali, cui la legge 8 agosto 1977, n. 546, impone di provvedere, con programmi organici di intervento, alle spese per il ripristino ed il restauro del patrimonio monumentale, archeologico, storico, artistico, librario ed archivistico nelle zone

terremotate del Friuli-Venezia Giulia, nonché ad ogni occorrenza connessa agli interventi nelle predette zone, abbia utilizzato finora soltanto 5 miliardi sui 40 iscritti nello stato di previsione di spesa del Ministero stesso per gli esercizi finanziari 1977 e 1978.

« Gli interroganti chiedono di sapere se sussistano inadempienze da parte della Sovrintendenza di Trieste — che assolve i propri compiti istituzionali con un numero irrisorio di tecnici, mentre abbisognerebbe di un centinaio di dipendenti, organico già previsto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 805 del 1975 e dall'articolo 15 della legge citata — o da parte degli organi ministeriali centrali.

« Gli interroganti, inoltre, mentre non possono non osservare che la causa principale dei ritardi nella ricostruzione di tutta la città di Venzone, ancora coperta di macerie, e dei centri storici degli altri paesi terremotati, è imputabile alla gravissima carenza di personale tecnico, chiedono di conoscere i motivi per i quali, finora, il Governo abbia ommesso di presentare al Parlamento le relazioni semestrali sullo *status* della ricostruzione del Friuli, disattendendo il preciso dettato dell'articolo 35 della legge n. 546 del 1977.

(3-03391) « SCOVACRICCHI, SANTUZZ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere quali concreti provvedimenti il Governo ha preso o intende prendere, interpretando la profonda solidarietà del popolo italiano, a favore delle migliaia di vietnamiti, costretti a fuggire dalla loro patria, che vivono nuove tragiche ore nell'attesa di assistenza e di ospitalità da parte dei popoli liberi.

(3-03392) « SQUERI ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i Ministri dell'interno, della difesa e di grazia e giustizia, per sapere quanto è stato

accertato dagli organi responsabili in relazione all'episodio accaduto a Badalucco (Genova) in cui Giancarlo Rebaudo, allontanatosi illegalmente dal soggiorno obbligato, è stato ucciso da un sottufficiale dell'Arma dei carabinieri con un colpo di pistola alla testa. In particolare gli interroganti chiedono di sapere se il Rebaudo fosse armato.

« Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere la dinamica dei fatti che hanno portato al ferimento a Roma del giovane Alberto di Cori da parte di un carabiniere che lo aveva sorpreso a dipingere scritte nei pressi dell'abitazione del Presidente del Consiglio Giulio Andreotti.

« In relazione ai fatti soprammenzionati gli interroganti chiedono di sapere se i ministri ritengano legittimo l'uso delle armi per fermare malviventi o per impedire la scrittura sui muri cittadini e se tali indicazioni siano state in qualche modo impartite alle forze dell'ordine.

(3-03393) « DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI, PANNELLA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, per sapere se siano a conoscenza che su alcuni giornali (vedere *Rivoluzione burocratica* del novembre 1978, n. 11 e il settimanale *Oggi* del 9 dicembre 1978, n. 49) è stato messo in rilievo che l'ENPAS, pur essendo stato condannato dalla Corte suprema di cassazione (sentenza n. 4127 del 2 giugno 1978) per non aver computato nella liquidazione la tredicesima mensilità, avvalendosi del cavillo giuridico che la sentenza fa testo soltanto nei confronti dei ricorrenti, pretende che tutti i suoi innumerevoli amministrati gli facciano causa singolarmente per poter concedere ciò che a loro compete per diritto;

per sapere pure se è vero che l'ENPAS avrebbe giustificato il suo "immorale" comportamento a causa di una richiesta e non mai ottenuta autorizzazione da parte dei Ministri tutelanti del lavoro e del tesoro;

per chiedere, dato che nella nostra Italia non è stato ancora nominato il "difensore civico" per i cittadini posti in balia di uno Stato inadempiente e di enti lasciati a disporre a loro arbitrio, se non ritenga il Governo far concedere a tutti indistintamente gli aventi "diritto", senza fare impiantare loro causa e sostenere spese per fare valere i propri legittimi diritti, al fine di ottenere quanto già sancito dalla Corte suprema di Cassazione.

(3-03394)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle finanze, per sapere in che modo si intenda provvedere (riapertura dei termini, sanatoria od altro) nei confronti dei numerosi contribuenti che per la nessuna conoscenza avuta dell'articolo 44 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 636, non presentarono la "istanza per fissazione di udienza" e si vedono ora respinti dalle Commissioni tributarie i loro ricorsi, pur tempestivamente proposti, contro gli accertamenti degli uffici finanziari, con la conseguente iscrizione a ruolo dei redditi accertati. L'aspetto più grave ed evidente è quello che ad essere così gravemente colpiti sono stati i più modesti contribuenti, solitamente non assistiti da consulenti fiscali o da commercialisti.

(3-03395)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro del tesoro, per sapere — dopo che il senatore Urbano Aletti si è dimesso dalla presidenza del Comitato direttivo degli agenti di cambio della Borsa di Milano e da quella dell'Unione dei comitati direttivi delle borse italiane per protestare contro la nomina di Bruno Pazzi a Commissario della Consob — se sia vero che il signor Pazzi è una persona di competenza professionale indiscutibile, praticamente conosciuto nel mondo degli affari, con una lunga e fortunata esperienza manageriale (ha lavorato all'Eridania, se-

guendo la SIS di Asti, azienda poi andata non in crisi), e se è vero che il Pazzi è vice presidente dell'AGIS, associazione italiana dello spettacolo, e gestore di un cinema-teatro a Roma;

per sapere pure se è vero, quanto afferma la *Gazzetta del Popolo* di Torino, che all'indomani della sua nomina a commissario della Consob, il signor Pazzi pare abbia spiegato di essere stato scelto "amico degli amici di Andreotti";

per sapere infine se la nomina del signor Pazzi nasconda la volontà del Governo di "trascurare" il mercato borsistico, con la nomina di un uomo, re del palcoscenico al principato della "corbeille", supervisore e "medico", come membro della Consob, di quel grande malato che è la Borsa.

(3-03396)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro degli affari esteri, per conoscere — dopo l'appello dei vescovi italiani di aprire le porte ai profughi del Vietnam e dopo che la Presidenza nazionale dell'azione cattolica ha chiesto al Governo di aprire le frontiere a quanti chiedono rifugio — se il Governo italiano ritiene di spezzare l'indifferenza di quasi tutto il mondo verso il dramma di un popolo che ha conosciuto la "democrazia popolare comunista";

per chiedere al Governo di predisporre quanto necessario per ospitare i profughi vietnamiti, come atto di solidarietà verso un popolo che ha lungamente e duramente sofferto;

per sapere dove sono, oggi, cosa fanno, oggi, tutti coloro, partiti e sindacati, che negli anni scorsi furono infaticabili e fanatici organizzatori delle marce della pace, di contestazione contro l'imperialismo americano in oriente e dove, oggi, sono tutti quei borghesi di ogni età, con i portafogli a destra, e la firma facile sotto gli appelli degli intellettuali di sinistra e cosa intende fare, oggi, il Governo per sollecitare partiti e sindacati ad

aprire le porte ai fratelli del Vietnam intendendo fare onore alla civiltà del nostro paese.

(3-03397)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle finanze, dei lavori pubblici e delle poste e telecomunicazioni, per sapere — dopo aver letto la lettera di un certo L. Learpa alla *Stampa Sera* di Torino "chi paga il bollo?", il quale, durante una cena tra amici, ha avuto la rivelazione che era "l'unico" a pagare il bollo della macchina, mentre gli altri si limitano a spedire a tempo debito un conto corrente di poche centinaia di lire all'ACI e correggono la loro ricevuta per la somma giusta — se non intendano sollecitare la direzione dell'ACI affinché pretenda dai suoi impiegati di almeno segnalare a chi di dovere i nominativi degli autori di tale imbroglio, anche se fossero troppi ed anche se costasse troppo fatica ed anche se qualcuno sostenesse che non è tecnicamente possibile;

per sapere inoltre il loro pensiero sugli impiegati delle poste che riceverebbero questi conti correnti palesemente falsi.

(3-03398)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, per sapere se risponda a verità che il maggior numero di incidenti e di morti sulle strade è l'effetto del decreto che il 6 dicembre 1977 ha elevato i limiti di velocità dei veicoli industriali da 60 a 100 e da 80 a 130 chilometri-orari secondo la portata, oltre o al di sotto delle 80 tonnellate. Nei primi tre mesi di questo anno, infatti, gli incidenti sono aumentati del 9 per cento e i morti di ben il 12 per cento rispetto allo stesso periodo del 1977.

« Per sapere se non intendano provvedere con urgenza alla revisione di tali limiti di velocità e di disporre che quelli nuovi siano rigorosamente ed effettivamente fatti osservare, come ha richiesto

l'Unione nazionale consumatori, in quanto non si può ulteriormente pretendere di far pagare alla collettività un altissimo tributo di sangue per tutelare gli interessi del trasporto merci.

(3-03399)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere - dopo che i sindacati autonomi dello SNALS hanno annunciato che faranno ricorso alla Corte di giustizia di Bruxelles per denunciare "la violazione della Costituzione da parte del Presidente Andreotti, se questi proseguirà nell'ostracismo nei nostri confronti", e preannunciato che dal 20 gennaio 1979 daranno vita al blocco degli scrutini, astenendosi dal lavoro negli organi collegiali e promuovendo assemblee permanenti nelle scuole - se non ritenga di riconoscere un potere contrattuale al sindacato autonomo, ricevendo i dirigenti di tale sindacato.

(3-03400)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della sanità, per sapere - in riferimento al fatto che il Presidente della Repubblica, pur avendo promulgato la legge di riforma sanitaria, ha tuttavia preso l'iniziativa di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di assicurare la tempestiva e adeguata copertura finanziaria - quanto costerà la riforma sanitaria, in quanto oggi come oggi la spesa sanitaria è un *rebus* per tutti: chi dice 10 mila miliardi, chi 13 mila, e in realtà la vera spesa non la conosce nessuno;

per sapere inoltre i risultati dell'indagine effettuata dal Ministero della sanità regione per regione.

(3-03401)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della difesa, per sapere - dopo

che il Governo ha presentato un apposito disegno di legge, che reca il numero 2467, che tuttavia non ha ancora iniziato il suo *iter* in Commissione alla Camera e che provvede alla rivalutazione parziale dell'assegno per i cavalieri di Vittorio Veneto da 60 mila a 100 mila lire annue a decorrere dal 1° novembre 1978 - se non ritiene il Governo di fare uno "strappo alla regola" non avendo mai proceduto finora attraverso l'arma di un decreto-legge; ciò per evitare un pressante sollecito per una rapida discussione e approvazione, vista la finalità di offrire un'ultima testimonianza di solidarietà della nazione a uomini che hanno compiuto un alto dovere per la comunità nazionale;

per sapere infine se non ritenga il Governo, dato che i destinatari sono ormai ridotti ad una minoranza esigua ("i ragazzi del 99" compiranno 80 anni questo anno) e nella stragrande maggioranza sono ormai impossibilitati di provvedere autonomamente a se stessi, di aumentare l'infimo assegno vitalizio annuo almeno alle 300.000 annue.

(3-03402)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere -

con riferimento alla lettera indirizzata dal Presidente della Repubblica al Presidente del Consiglio, pubblicata sul quotidiano *la Repubblica* del 27 dicembre 1978, avente per oggetto osservazioni in tema di conseguenze finanziarie per l'entrata in vigore della riforma sanitaria;

premessi che tale pubblicazione si ritiene che contraddica a quelle norme di correttezza e riservatezza che debbono essere sempre rispettate ogni qualvolta il Capo dello Stato indirizza sue missive, quali che siano gli argomenti trattati, al Presidente del Consiglio, senza, per altro, che esse possano essere scambiate per "messaggi";

premessi ancora che, nel caso, non si ipotizza neanche lontanamente che ispiratore della pubblicazione possa essere

stato l'autore o il destinatario della lettera stessa —

se è stato individuato chi, con scarso gusto, ha passato al quotidiano *la Repubblica* la copia della lettera scritta dal Capo dello Stato e quali passi siano stati fatti per invitare il responsabile al dovere della riservatezza, trattandosi di materia — quale è lo scambio di lettere tra il Presidente della Repubblica e il Capo del Governo — che non dovrebbe consentire il cosiddetto colpo giornalistico a sensazione.

(3-03403)

« SPONZIELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro di grazia e giustizia per conoscere la valutazione del Governo di fronte alla decisione presa dal Consiglio superiore della magistratura, che ha confermato anche per quest'anno la "cerimonia" della inaugurazione dell'anno giudiziario sulla base di canoni stereotipi ed anacronistici. Anche per il 1979, difatti, il rituale prevede la relazione del Procuratore generale, mentre non sono stati invitati né i Presidenti dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati e del Senato, né i rappresentanti degli ordini forensi.

« Gli interroganti sottolineano la gravità di un comportamento siffatto in un momento in cui i problemi della giustizia vengono di fatto ritenuti secondari, nonostante le conclamate affermazioni in contrario del Governo, tanto che lo stanziamento di bilancio ha raggiunto quest'anno il limite più basso che si sia mai avuto nella storia del nostro Paese, con lo 0,76 per cento del bilancio dello Stato, utilizzando per di più le somme assolutamente insufficienti in modo inadeguato e disorganico.

(3-03404) « DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro di grazia e giustizia per sapere

se risponde a verità quanto denunciato in una risoluzione del Consiglio dell'ordine degli avvocati e procuratori di Roma con riferimento al mancato completamento della città giudiziaria di Roma.

« In detta risoluzione si afferma che la amministrazione comunale di Roma continua ad ignorare, per quanto di sua competenza, la necessità e l'urgenza di realizzare la costruzione del quarto palazzo a piazzale Clodio.

« Inoltre, pare che siano state formulate proposte di "ristrutturazione" di tutti gli uffici giudiziari di Roma nelle caserme di viale Giulio Cesare, al fine di destinare gli uffici di piazzale Clodio a sede dell'Università di Roma.

« In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere quali iniziative intende adottare il Governo per risolvere i più gravi disagi che si aggiungerebbero a quelli già esistenti per i cittadini romani oltre che per gli operatori della giustizia.

(3-03405) « DE CATALDO, MELLINI, GALLI MARIA LUISA, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno per conoscere se risponde a verità che nella notte tra il 4 e il 5 gennaio 1978, agenti della Questura di Roma, intervenuti in via Lamarmora, ove si stava perpetrando un furto, abbiano fatto uso delle armi, in circostanze che tale uso non legittimavano, provocando la morte di uno dei due autori del reato, tale Bernardo Nicolino.

« Chiedono, di conseguenza, gli interroganti di sapere sino a quando si intende proseguire in una politica di ordine pubblico, che passa dall'insufficiente addestramento del personale ad una interpretazione delle vigenti disposizioni di legge, da parte di funzionari ed agenti, che causa tragiche morti ed un divario, fra breve incolmabile, tra istituzioni e cittadini, che, dello Stato, vedono ogni giorno di più il volto violento e sopraffattore.

(3-03406) « DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno, della difesa, del tesoro e del bilancio e programmazione economica per sapere se risponde a verità la notizia pubblicata da *Il Messaggero* del 5 gennaio 1979 circa l'acquisto da parte del Ministero dell'interno e del comando generale dell'arma dei carabinieri di quattro elicotteri *Agusta 109 A* con arredamento cosiddetto "vip", che dovrebbero servire per il trasporto di personalità politiche.

« Gli interroganti chiedono di conoscere, se la notizia risultasse confermata, chi ha disposto l'acquisto di tali veicoli che costerebbero al contribuente circa quattro miliardi e che rappresenterebbero una scandalosa contraddizione con le proclamate volontà di riduzione della spesa pubblica e di moralizzazione dell'amministrazione.

« Per queste ragioni gli interroganti chiedono di sapere se i Ministri interessati non ritengano di dover disdire il contratto d'acquisto per meglio impiegare questi fondi per i compiti d'istituto della polizia e dei carabinieri.

(3-03407) « DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri per sapere:

a) se risponde a verità che all'incontro tra il Presidente del Consiglio e i ministri delle partecipazioni statali e dell'industria, nel quale sono state prese le deliberazioni conclusive, circa le nomine negli enti pubblici, abbia partecipato l'onorevole Donat-Cattin, vicesegretario della DC;

b) qualora la notizia sia vera, a quale titolo e per adempiere quale funzione l'onorevole Donat-Cattin abbia partecipato a tale riunione.

(3-03408) « DI GIULIO, POCETTI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del tesoro per conoscere i motivi per i quali non sono stati ancora cor-

risposti sin dalla loro istituzione i buoni del tesoro complementari dell'indennità di contingenza ad una larga fascia di pensionati, in particolare a quelli della CPDEL (Cassa previdenza dipendenti enti locali).

« Tale inadempienza contribuisce ad alimentare lo stato di sfiducia nei confronti della pubblica amministrazione da parte della stragrande maggioranza della categoria dei pensionati, tanto più che per i dipendenti in servizio la corresponsione procede con sufficiente regolarità.

(3-03409)

« BALZAMO, COLUCCI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri per conoscere i motivi per i quali nella cerimonia di inaugurazione dell'anno giudiziario si è data precedenza di posizione al rappresentante del vescovo di Roma, cardinale Poletti, rispetto ai rappresentanti dei Presidenti delle Camere.

« Infatti il Presidente della Repubblica aveva alla sua destra il cardinale Poletti ed alla sua sinistra il Presidente del Consiglio, mentre i Vicepresidenti Scalfaro e Catellani sedevano rispettivamente alla destra del dignitario ecclesiastico e del Presidente Andreotti.

« Gli interroganti rilevano che tale dislocazione cerimoniale non trova alcuna giustificazione nella situazione costituzionale repubblicana, e che — per la verità — nemmeno nel precedente regime monarchico era mai stata seguita.

(3-03410) « PANNELLA, MELLINI, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro degli affari esteri per sapere se risponda a verità la notizia diffusa da autorevoli organi di stampa circa l'invio da parte di Leonid Breznev di una lettera a Giulio Andreotti con la quale si chiede al Governo italiano di non autorizzare la vendita di armamenti alla Cina "perché essi metterebbero a repentaglio la pace nel mondo".

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

« Gli interroganti chiedono di conoscere, se la notizia risultasse confermata, gli intendimenti del Governo in merito a tale richiesta e chiedono inoltre di conoscere l'entità ed il tipo di armamento richiesto dalla Cina all'industria italiana e lo stato delle trattative.

« Gli interroganti chiedono infine di sapere se il Governo italiano non ritenga di dover proporre al Governo sovietico, a partire da una unilaterale ed incondizionata decisione di sospendere la concessione delle autorizzazioni per la vendita di materiale bellico italiano all'estero in presenza di generalizzati focolai di guerra in particolare nei paesi in via di sviluppo, la sospensione delle forniture di armi sovietiche al Vietnam e all'Etiopia che sicuramente ed a breve scadenza rischiano di mettere a repentaglio la pace nel mondo.

(3-03411) « GALLI MARIA LUISA, DE CATALDO, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della difesa, per conoscere in quali termini sia stato concertato con il Ministro della difesa o con altro organo dell'Amministrazione militare, la crociera sulla nave militare *Audace*, dal 5 al 14 gennaio 1979, del Presidente e di alcuni autorevoli membri della Commissione difesa della Camera ed in particolare a quale titolo e per quale finalità sia stato effettuato tale imbarco.

(3-03412) « MELLINI, PANNELLA, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri degli affari esteri e della difesa, per sapere se risponde a verità la notizia apparsa nel quotidiano *Stampa sera* dell'8 gennaio 1979 e su altri quotidiani, secondo cui 100 paracadutisti italiani della Brigata "Folgore" sarebbero "già" nel Kuwait per "seguire le vicende politiche di Teheran" ("pronti ad inter-

venire nel caso... di serie difficoltà dei lavoratori italiani...") e secondo cui si tratterebbe di truppe appartenenti ad un reparto speciale costituito da un anno sul cliché del gruppo GSG 9 tedesco (Teste di cuoio).

« Gli interroganti chiedono di conoscere in base a quale titolo o accordo internazionale tale reparto ha potuto prendere stanza nel Kuwait, quale autorità abbia disposto tale invio, quale sia l'autorità che potrebbe disporre l'intervento nell'Iran e se tale intervento non rappresenterebbe un atto di guerra o altrimenti a quale titolo sarebbe ipotizzabile l'intervento stesso.

« Chiedono inoltre di conoscere se rispondono a verità le voci riportate dalla stampa circa l'impiego di aerei militari *Hercules* per il rimpatrio di civili italiani nell'Iran e circa gravi inconvenienti tecnici relativi a tale impiego (mancata installazione di serbatoi addizionali, ecc.).

« Chiedono infine di conoscere se possa veramente escludersi che l'impiego di tali apparecchi non sia stato disposto per dimostrare che il loro acquisto, nelle note circostanze che hanno dato luogo allo scandalo Lockheed, non sia stato del tutto inutile e finalizzato esclusivamente al conseguimento delle note tangenti.

(3-03413) « MELLINI, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per conoscere quali urgenti iniziative siano state assunte a favore dei pescatori di Bagnara Calabria, danneggiati dalla mareggiata del 2 gennaio 1978;

per conoscere, altresì, quando sarà realizzata la costruzione del porticciuolo rifugio per i pescatori, ripetutamente assicurata in passato, anche in risposta a precedenti interrogazioni, porticciuolo la cui mancata realizzazione è di serio pregiudizio per le attività della laboriosa popolazione di Bagnara e dello stesso sviluppo di quell'importante centro.

(3-03414) « VALENSISE, TRIPODI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per conoscere quali urgentissime iniziative intenda adottare per risolvere l'annoso problema della nuova sede dell'Istituto tecnico commerciale e per geometri di Gioia Tauro la cui realizzazione, avviata fin dal 1967, non è stata ancora ultimata, mentre nel più completo abbandono sono le opere realizzate nel rustico con la spesa di centinaia di milioni;

per conoscere, altresì, quali siano le misure urgenti adottate o da adottare per affrontare la delicata situazione degli studenti e del corpo docente e dei non docenti del detto Istituto tecnico privi di una sede agibile dallo scorso novembre, essendo stata dichiarata inidonea l'attuale sede provvisoria, con gravissimo pregiudizio per la regolarità degli studi degli oltre 600 alunni e con legittimo allarme da parte delle famiglie, ormai da tempo in agitazione di fronte ad una insostenibile quanto scandalosa situazione di trascuratezza e di inefficienza da parte degli organi competenti.

(3-03415) « VALENSISE, TRIPODI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per conoscere quali immediati provvedimenti abbia adottato o intenda adottare a favore della popolazione del rione Chianalea di Scilla, flagellato dalla mareggiata del 2 gennaio 1978 che ha arrecato notevoli danni a molte imbarcazioni di pescatori e alle loro abitazioni;

per conoscere, altresì, se si ritenga indifferibile il completamento del molo di ponente del porticciolo di Scilla, da rafforzarsi anche attraverso l'elevazione dell'esistente muraglione, in modo da proteggere, con l'abitato del rione Chianalea, le imbarcazioni attualmente esposte alla traversia da ponente e da ponente e settentrione, con pregiudizio per le attrezzature di quei pescatori e per le loro stesse possibilità di vita.

(3-03416) « VALENSISE, TRIPODI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere le

modalità della vile aggressione avvenuta il 9 gennaio 1979 al collettivo delle casalinghe mentre stava effettuando una trasmissione a radio-donna, nel corso della quale sono state ferite cinque donne, alcune molto gravemente; se gli esecutori ed i mandanti sono stati individuati; quali iniziative sono state intraprese per sradicare le fonti della violenza e per garantire a tutti i cittadini il diritto alla vita ed alla libera espressione delle pubbliche opinioni.

(3-03419) « MAGNANI NOYA MARIA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere i motivi che hanno indotto, polizia e magistratura a operare una perquisizione nella sede della federazione del MSI-destra nazionale di via Mancini a Milano il giorno 23 dicembre 1978 dopo che un gruppo di ultrà di sinistra ha aggredito alcuni giovani del Fronte della gioventù con un nutrito lancio di pietre che ha provocato danni alle autovetture in sosta, e ha costretto gli agenti a intervenire con l'uso di candelotti lacrimogeni.

« Gli interroganti chiedono altresì di conoscere per quale motivo di ordine pubblico, tutte le volte che ultrà di sinistra aggrediscono nei pressi di via Mancini ragazzi di destra o addirittura tentano di assalire la sede della federazione del MSI-destra nazionale la polizia interviene, come nel caso sopra denunciato, operando fermi nei confronti di giovani del Fronte della gioventù o addirittura perquisizioni nella sede della federazione stessa.

« Chiedono altresì al Ministro se non ritiene di intervenire onde far cessare, per ragioni di giustizia, tale comportamento determinato dall'atteggiamento a dir poco ostile e parziale di alcuni funzionari della Digos di Milano.

(3-03420) « BOLLATI, SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per conoscere — premesso che: a norma dell'articolo 72 del decreto del Presidente della Repubblica 26 mag-

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

gio 1976, n. 411, al termine del triennio decorrente dal 30 dicembre 1975 scade il contratto di lavoro dei dipendenti degli enti pubblici;

a norma dell'articolo 27 della legge 20 marzo 1975, n. 70, sul riordinamento degli enti pubblici e del rapporto di lavoro del personale dipendente, il Presidente del Consiglio dei ministri deve provvedere, non oltre il novantesimo giorno precedente la scadenza del termine triennale, a nominare con proprio decreto la delegazione degli enti su designazione dei presidenti degli enti rappresentati -

le ragioni per le quali a tutt'oggi, in relazione alle ricordate norme, non abbia provveduto a nominare le delegazioni degli enti e neppure a sollecitare le designazioni da parte dei presidenti o commissari degli enti stessi, nonché per conoscere quali urgenti iniziative il Governo intenda assumere in considerazione dello stato di viva agitazione dei lavoratori dipendenti dagli enti pubblici prodotto dalla denunciata situazione di inadempienza governativa.

(3-03421) « VALENSISE, BOLLATI, FRANCHI, SERVELLO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri della sanità, dell'interno e il Ministro per le Regioni, per conoscere se, allo scopo di migliorare il servizio sanitario italiano ospedaliero e delle cliniche, non intendano porre allo studio i provvedimenti necessari per promuovere regionalmente l'istituzione di singole Commissioni di nove membri, composte ciascuna singolarmente di tre senatori, di tre deputati e di tre delegati regionali che ispezionino minutamente ogni ospedale, ogni ambulatorio, ogni clinica, anche privata, ed ogni centro medico situati nel rispettivo territorio regionale, allo scopo preciso di riferire al Governo sul funzionamento degli ospedali e delle cliniche italiane e di individuare, così gli eventuali disservizi per poi prontamente eliminarli.

« È necessario che la popolazione italiana ricavi la netta sensazione che l'av-

vio della riforma sanitaria sta per avvenire veramente in questo campo una radicale trasformazione e che si fa sul serio.

(3-03422)

« COSTAMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro del tesoro, per conoscere se, come, e in che tempi intenda procedere alla normalizzazione dei Consigli di amministrazione delle Casse di risparmio;

se non ritenga che i continui rinvii delle nomine con la conseguente indeterminatezza che essi provocano nella conduzione delle Casse in attesa delle decisioni del Governo non provochi danni rilevanti negli assetti interni di questi istituti e nella gestione del Credito;

in particolare gli interroganti chiedono che con assoluta urgenza il Governo definisca il problema delle nomine del presidente e del vicepresidente della Cassa di risparmio delle province lombarde (CARI-PLO), che è estremamente delicato rinviare ulteriormente anche per le condizioni in cui versa la più importante Cassa di risparmio d'Italia che ha bisogno di una guida certa ed efficiente, valido interlocutore per tutti i problemi esterni ed interni di cui la Cassa è travagliata.

(3-03423) « GUNNELLA, GALASSO, SANTAGATI, CIAMPAGLIA, COLUCCI, BERNARDINI, RUBBI EMILIO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno consentito a gruppi armati fascisti per più giorni di scorazzare impunemente per la città, facendo aggressioni e attentati, tra cui quello alla libreria Feltrinelli che da anni è vittima dello squadristo fino al tragico episodio di Radio città futura senza un'adeguata azione preventiva e repressiva delle forze dell'ordine. A Roma, cioè, si è riformato uno squadristo armato senza che esso, così come quello di opposto segno, sia stato prevenuto e controllato in tempo.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

« L'interrogante intende anche sapere a che punto, è il processo di ammodernamento, di dotazione di mezzi di intervento e di strumenti di protezione che sono il modo migliore per consentire alle forze dell'ordine di colpire la criminalità politica e comune e non le leggi eccezionali o i provvedimenti lesivi della libertà di stampa.

(3-03424)

« CICCHITTO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dei trasporti e della marina mercantile, per sapere come intendano affrontare il problema dell'importante linea ferroviaria internazionale e nazionale Ventimiglia-Genova-Roma nella tratta di Lavagna continuamente devastata dalle mareggiate in conseguenza della costruzione di un porticciolo turistico privato.

« In particolare gli interroganti di fronte:

ai gravi danni arrecati all'economia e al prestigio delle nostre ferrovie dalle continue interruzioni della linea suddetta;

all'inerzia degli organi responsabili per cui ad oltre due anni dalla prima distribuzione non è stato preso alcun provvedimento atto ad avviare una soluzione sicura e definitiva del problema;

allo scarico di responsabilità da un Ministero all'altro, chiedono di sapere:

se i Ministri dei trasporti e della marina mercantile non ritengano di assumersi la responsabilità primaria del coordinamento a livello ministeriale che è indispensabile per l'approntamento e la realizzazione di qualsiasi progetto di risanamento che, per la sicurezza di questa importante linea ferroviaria, del litorale e anche delle vite umane, non può essere affrontato con misure parziali ma in maniera definitiva;

quali progetti e quali finanziamenti il Governo ha predisposto per risolvere il problema;

quali responsabilità sono state accertate a carico degli uffici pubblici che hanno autorizzato la costruzione del portic-

ciolo di Lavagna che è la causa primaria dei gravissimi danni provocati;

quali misure intende adottare nei confronti dei responsabili di questa situazione e dei responsabili dei dannosi ritardi finora registrati.

(3-03425) « CERAVOLO, BINI GIORGIO, GAMBOLATO, RICCI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere quali iniziative abbia preso o intenda prendere il Governo per contribuire ad affrontare e risolvere la drammatica situazione dei profughi vietnamiti, alla disperata ricerca di asilo politico.

« Considerato che l'esodo ha assunto proporzioni tali da non poter essere affrontato dagli stati rivieraschi del Mar della Cina cui esso si dirige, e rilevato che le vicende dell'Indocina hanno sempre mobilitato, da decenni, impegni e risorse di paesi occidentali, l'interrogante ritiene in particolare che sia dovere dell'Italia adoperarsi, nell'ambito del sistema di alleanze cui partecipa, perché le attuali tragiche vicende dei profughi vietnamiti vengano assunte come un problema che l'Occidente deve fattivamente contribuire a risolvere.

(3-03427)

« BORRI ANDREA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere — atteso che:

l'istituto per sordomuti di Gallina in Reggio Calabria, statizzato con legge 21 ottobre 1978, n. 641, già gestito dall'Ente nazionale sordomuti (E.N.S.), è stato chiuso con l'inizio delle vacanze natalizie e alla data odierna non ha ancora riconvocato i piccoli allievi, ponendo in viva agitazione le famiglie per le gravissime conseguenze che ne derivano ai loro figli minorati dell'udito e della parola;

il Ministero della pubblica istruzione avrebbe dovuto disporre sin dall'8 novembre 1978, con riferimento alla legge sopracitata, alla volontà del Parlamento, ed alla

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

legislazione scolastica in atto per gli istituti statali per sordomuti, il riconoscimento immediato dell'Istituto di Gallina quale istituto statale per sordomuti e, quindi, quanto necessario per subentrare all'E.N.S. assicurando la sopravvivenza dell'Istituto medesimo;

invece il Ministero in argomento non ha ancora deciso riguardo alla figura giuridica che dovrà assumere l'Istituto di Gallina, né dato disposizioni circa l'organizzazione e la nomina di un direttore provvisorio, utilizzando al contrario il personale insegnante specializzato dell'Istituto medesimo in supplenze presso pubbliche scuole, facendo con ciò sospettare che non si voglia applicare la legge e assicurare la sopravvivenza dell'Istituto —

quali urgenti provvedimenti si intendano adottare e svolgere per una effettiva riapertura dell'Istituto per sordomuti di Gallina in Reggio Calabria, assicurando l'unitarietà giuridica e funzionale dell'Istituto stesso in conformità a quanto le attuali leggi prevedono per gli istituti statali per sordomuti (Roma, Milano, Palermo) dello stesso ordine e grado di scuole.

(3-03428)

« FRASCA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere — in merito al processo intentato dal governo cecoslovacco nei confronti del dissidente Jaroslav Šabata, portavoce di « Charta '77 » che rischia una dura condanna per le sue idee politiche, fatto questo che nel mondo intero ed in Italia in particolare, ha sollevato sdegno e proteste; proprio nel rispetto di questi giusti sentimenti e preoccupati per la ripresa dei processi politici che violano i diritti dell'uomo — se non ritenga opportuno trasmettere al governo cecoslovacco i sentimenti di protesta e di preoccupazione di così larga parte dell'opinione pubblica del paese.

(3-03430)

« BALZAMO, LEZZI, ZAGARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Governo, per sapere, di fronte alla tra-

gedia che ancora una volta ha colpito il popolo vietnamita costringendolo ad una nuova dolorosa diaspora che offende il più elementare diritto degli uomini e che ha provocato in ogni parte del mondo commozione e sdegno, quale atteggiamento intenda assumere in merito al problema dei profughi per i quali occorre prendere concreti impegni di umana solidarietà da parte dei popoli liberi.

« Gli interroganti, inoltre, chiedono di sapere le ragioni per le quali il Governo non ha ancora ritenuto di dover informare il Parlamento delle numerose richieste di appoggio alle iniziative di assistenza già promosse da altri paesi.

(3-03431)

« BALZAMO, LEZZI, ZAGARI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri dell'interno e di grazia e giustizia per conoscere — in relazione alla impressionante serie di aggressioni, omicidi, attentati, con enorme spargimento di sangue soprattutto tra i giovanissimi, che sta sconvolgendo la città di Roma in questo drammatico inizio del 1979 —:

se e come si intenda prevenire una predicazione di violenza che è all'origine del terrorismo, e che coinvolge soprattutto i giovani;

se non ritengono doveroso ed indilazionabile un drastico intervento diretto a rimuovere le cause che sono all'origine della violenza politica, colpendo, senza distinzione alcuna, quanti sono ad esse direttamente o indirettamente legati; e colpendo soprattutto i mandanti materiali e morali di questa predicazione che genera violenza, lutti e sangue.

(3-03432)

« CERQUETTI, SPONZIELLO, DI NARDO, CALABRÒ ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le ragioni per cui il Governo non abbia tuttora risposto all'appello di numerosi vescovi cattolici, fra cui l'Arcivescovo di Milano, monsignor Colombo, e di numerosissimi missionari in favore di un intervento italiano volto a favorire i

profughi del Vietnam che non hanno ancora trovato ospitalità presso alcuna nazione.

« Per sapere se il Governo intenda favorire l'ospitalità in Italia di una parte di detti profughi.

« L'interrogante fa rilevare come numerosi paesi europei ed africani abbiano già concesso tale forma di aiuto ad un rilevante numero di vietnamiti pur senza che il problema sia stato completamente risolto.

« Fa rilevare altresì come nei confronti degli esuli cileni dopo l'instaurarsi del regime del generale Pinochet il Governo italiano abbia assunto un atteggiamento ben più umanitario organizzando anche viaggi aerei per il trasporto dei profughi.

(3-03433)

« COSTA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro della difesa, per sapere, dopo le polemiche suscitate per il viaggio di alcuni deputati della Commissione difesa sul cacciatorpediniere *Audace*, lanciamissili della Marina militare, partito da La Spezia con destinazione Spagna e ritorno a Napoli previsto per domenica 14 gennaio 1979:

se questa iniziativa, concordata senza darle pubblicità, in termini diplomatici, era a conoscenza degli altri membri della Commissione difesa;

se ritengano normale prendere una nave sotto le feste natalizie, un gruppo di deputati, andare in gita a Barcellona, e costringere i marinai che erano in licenza a rientrare in servizio anticipatamente, in quanto il viaggio serviva per problemi generali della Marina;

se è vera la notizia che altri deputati di altre Commissioni in periodo di ferie parlamentari ispezioneranno il funzionamento dei transatlantici e soggiorneranno in alberghi di proprietà del settore imprenditoriale pubblico, al fine di far conoscere le condizioni della vita a bordo del personale dello Stato sia nel transatlantico e sia nell'albergo pubblico.

(3-03434)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri della sanità, dell'interno e della pubblica istruzione, per sapere — considerato che il consumo della droga nel nostro paese soprattutto da parte dei giovani sta assumendo un ritmo ed una diffusione mostruosamente preoccupanti — se, a prescindere da quelli che saranno i rimedi giuridici, educativi, psicologici e sanitari contro un fenomeno che minaccia di paralizzare e deformare l'attività e l'intelligenza di tanta parte di coloro che dovranno prendere tra più o meno breve tempo, l'Italia in mano, non ritenga il Governo giunto il momento, prima che sia veramente troppo tardi, di "mobilitare" la comunità nazionale contro un pericolo che è senza dubbio il più grave che si sia presentato lungo il cammino della nostra storia risorgimentale ed unitaria.

« Per sapere, pure, se tale "mobilitazione generale" deve poter impegnare ciascuno nell'ambito delle proprie quotidiane attività, e coordinata da un settore governativo, che raccolga ed ottenga l'adesione di tutti i mezzi di comunicazione pubblici e privati per una campagna di prevenzione contro questa piaga che va distruggendo la nostra gioventù e contro la quale si usano sistemi di repressione quasi sempre inutili se non addirittura controproducenti.

« Per sapere se il Governo non ritenga, costi quel che costi di organizzare una campagna pubblica e unitaria contro l'uso della droga e contro le sottili distinzioni tra droga pesante e leggera, ribellandosi a questa capziosa distinzione per chiamare a questa campagna — in tutto simile a una vera e propria crociata — tutte le forze valide del paese, ivi comprese quelle sindacali, scolastiche e imprenditoriali, con la radiotelevisione, il cinema e la stampa "casse di risonanza" per questa straordinaria e vasta azione di recupero e con la scuola, in tutti i suoi ordini e gradi, che recita il suo compito primario, anche se la sua crisi non lascia sperare nel ripristino di determinati valori.

« Per sapere, inoltre, come si è creato di recente un sottosegretario per la condizione femminile, il perché non si sarebbe

considerato utile assai di più creare un portafoglio per la lotta specifica all'uso della droga.

« Per sapere, infine, se non ritengano che una campagna educativa e capillare contribuirebbe al ripristino di determinati valori, mobilitando la pubblicità come via più utile alla divulgazione scientifica per l'estirpazione del male della droga che intacca la salute morale e fisica della nostra gioventù, dando al potere centrale l'onore e l'onere di dare il "la" a questa massiccia azione di educazione e di prevenzione e impegnando le regioni e tutti gli enti locali a dare il proprio contributo.

(3-03435)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri delle partecipazioni statali, dell'interno e del tesoro per sapere — dopo gli ultimi attentati consumati con micidiale spietatezza nei riguardi di carabinieri e agenti di pubblica sicurezza —:

se non ritengano di riproporre il problema di garantire l'incolumità degli uomini chiamati ad assolvere per conto dello Stato un compito tra i più ingrati, per altro con mezzi insufficienti;

se non ritengano idonea soluzione quella di mobilitare la fabbrica dello Stato — l'Alfa Romeo — per la costruzione a ritmo serrato, come se si fosse in guerra, di automobili e mezzi blindati da consegnare a tutti coloro che devono affrontare l'agguato mortale nelle piazze d'Italia.

« Per sapere, pure, se è vero che lo Stato rimette ogni anno nell'Alfa Romeo centinaia di miliardi, se non ritengano questa spesa finalmente benedetta per rimediare ad una disfunzione diventata colpevolmente volontaria.

(3-03436)

« COSTAMAGNA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro dei trasporti per sapere se è a conoscenza che sono terminate le vacanze ma, per chi è andato all'estero ed usa l'aereo, i disagi del viaggio proseguono: molti bagagli infatti non riescono a

seguire il loro proprietario e vagano per qualche giorno ancora senza una meta apparente. E la responsabilità è del personale di terra, non della Compagnia di navigazione. Nelle ultime 72 ore all'aeroporto di Torino-Caselle sono stati denunciati 96 smarrimenti di valigie;

per sapere se le cause della perdita, anche solo temporanea, dei bagagli sono dovute all'errore di una affrettata lettura di sigle e simili (ad esempio: Torino = TRN; Tananarive, Madagascar = TNR), e nel fatto che carico, scarico e trasbordo dei colli sono troppo legati alle etichette ed alla buona volontà di chi le maneggia, etichette che si possono strappare e buona volontà che può non esserci;

per sapere, pure, se vi sono altri motivi, in genere vincolati all'operazione di trasbordo, come a Roma, sotto l'occhio vigile della Società gestione aeroporti: partenze e arrivi concentrati in pochi minuti a causa di ritardi, carenze di personale e scioperi; dirottamenti per maltempo. Nel grande calderone di Fiumicino, tutti questi fattori si sommano e provocano enormi disagi, soprattutto nel Nord dove uno scalo può venire bloccato nel giro di pochi minuti per "avverse condizioni atmosferiche";

per sapere, inoltre, se invece la ragione della scomparsa dei bagagli è l'incuria e la cattiva educazione a viaggiare del passeggero. Chi va al bar o a telefonare ai parenti prima di ritirare la valigia, corre il rischio di farsela portare via dai ladri, molto agevolati dalla pessima abitudine di esporre il bagaglio alla buona fede del prossimo;

per sapere, infine, il perché in Italia chiunque può ritirare una valigia, beninteso anche la propria, senza l'obbligo di mostrare la contromarca. "È antieconomico — dicono all'aeroporto — mettere un addetto". Perché allora in altre Nazioni si fa e il bilancio delle società di gestione non ne è compromesso per avere effettuato un opportuno "occhio al bagaglio".

(3-03437)

« COSTAMAGNA ».

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri del bilancio e programmazione economica, dell'industria, commercio e artigianato, del tesoro e delle partecipazioni statali, per sapere quando il Governo intende presentare in Parlamento il programma finalizzato relativo al settore della chimica, approvato dal CIPI (Comitato interministeriale per il coordinamento della politica industriale).

(3-03438)

« COSTAMAGNA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno, per sapere -

in considerazione del gravissimo attentato fascista avvenuto a Roma il 9 gennaio 1979 che ha colpito, ferendole gravemente, cinque donne mentre partecipavano alla trasmissione dell'emittente radiofonica privata "Radio città futura";

rilevato che l'attentato rivendicato dal commando fascista denominato NAR, non solo si inserisce nella strategia del terrore in atto da tempo nel nostro paese, ma, colpendo in particolare le donne, che il fascismo ha sempre emarginato dalla vita politica e sociale, intende spaventare e fare retrocedere dalla partecipazione democratica proprio quella parte di cittadini che, al di là delle posizioni politiche che esprimono, rappresentano un irrinunciabile momento del processo di rinnovamento dell'Italia -

quali misure sono state adottate per individuare e colpire i responsabili (esecutori e mandanti) di questo attentato e per garantire la partecipazione di tutti i cittadini alla vita democratica del paese.

(3-03440) « LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA, CASSANMAGNAGO CERRETTI MARIA LUISA, MAGNANI NOYA MARIA, AGNELLI SUSANNA, CASTELLINA LUCIANA, GRANATI CARUSO MARIA TERESA, NESPOLO CARLA FEDERICA, SARRI TRABUJO MILENA, BOTTARI ANGELA MARIA, BRANCIFORTI ROSANNA, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro per la ricerca scientifica, il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, per conoscere - circa la realizzazione del Centro di ricerca scientifica e applicata, nel comune di Portici, già programmato dalla società Montedison - quale lo stato di avvio delle opere programmate ed impegnate, ed ormai, per quanto riguarda le attività del Consiglio comunale di Portici e del Consiglio regionale della Campania, giustamente deliberate e che, da contrastanti informazioni della stampa, sembrano procedere in malavoglia se non con evidenti incertezze e remore.

(3-03445)

« DI NARDO ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile e il Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord, circa il grave dissesto, ovvero della semidistruzione, testé verificatasi all'impianto delle recentissime opere portuali di Capri che, benché prospicienti il Golfo di Napoli e, pertanto, abbastanza protette, sono state facilmente svelte dai marosi.

« Se gli organi competenti avevano giustamente collaudato tali opere come idonee a contenere l'impeto del mare quando anche spinto da una consistente forza di vento, tale tuttavia da non potersi considerare un uragano, quali le determinazioni del caso.

« Quali gli interventi tempestivi per il ripristino del porto turistico che, diversamente, reso inagibile, rovinerà altresì il vantaggio dell'economia turistica dell'Isola, nel quale delle conferenti aspettative nel periodo estivo a vantaggio della situazione generale.

(3-03446)

« DI NARDO ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri degli affari esteri e dell'inter-

## VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 15 GENNAIO 1979

no, per sapere se risponde a verità l'accusa lanciata da padre Giacomo Girardi, direttore del Centro missionario PIME di Milano, al Governo italiano in relazione alla insensibilità dimostrata in relazione al problema dei profughi provenienti dal Vietnam. Padre Girardi afferma infatti che il Governo italiano avrebbe ignorato l'appello dell'Alto commissariato dell'ONU per l'accoglimento nei vari Stati dei profughi vietnamiti.

« Gli interroganti chiedono quindi di conoscere quali iniziative abbia preso o intenda prendere il Governo italiano per collaborare adeguatamente all'opera di salvataggio dei profughi vietnamiti e quale risposta sia stata data all'appello delle Nazioni Unite.

(3-03447) « GALLI MARIA LUISA, DE CATALDO, MELLINI, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro della sanità per sapere se risponde a verità che la direttrice del laboratorio radiazioni dell'Istituto superiore di sanità, Gloria Campos Venuti, si è dimessa dall'incarico, in segno di protesta verso l'atteggiamento del Governo ed in particolare del Ministro della sanità, di adesione alla estromissione dell'Istituto superiore di sanità dal controllo sulle centrali nucleari.

« In caso affermativo, gli interroganti chiedono di conoscere la decisione del ministro della sanità sulle surricordate dimissioni oltre al suo giudizio sulla fondatezza delle sue motivazioni.

(3-03448) « DE CATALDO, MELLINI, GALLI MARIA LUISA, PANNELLA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro delle partecipazioni statali, per sapere quali direttive il Governo abbia intenzione di dare agli organi responsabili dell'ENI per rimuovere le cause del clima repressivo e antisindacale instauratosi alla SAM di Carrara ad opera dei dirigenti che, in particolare, danno luogo ad

atti persecutori nei confronti del consiglio di fabbrica al punto da provocarne le dimissioni, dopo manovre discriminatorie ispirate da motivi poco chiari che non hanno in nessun caso ragione aziendale oggettiva.

« Si chiede inoltre di valutare l'urgenza di tale intervento considerata la delicatezza della fase di ristrutturazione della SAM, come di tutte le altre imprese ex EGAM, nel settore marmifero.

(3-03451)

« LABRTOLOLA ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro del commercio con l'estero, per conoscere:

a) il quantitativo annuale di armamenti, munizioni e mezzi bellici in generale, venduto dal nostro ad altri paesi negli ultimi sette anni;

b) il quantitativo di ciascun tipo di armamenti, munizioni e mezzi bellici in generale venduto negli ultimi sette anni paese per paese;

c) il totale della valuta importata in dollari USA e le singole quote paese per paese nello stesso periodo;

d) quali contratti per forniture militari di ogni tipo, ivi compresi quelli per armi, munizioni e altri mezzi bellici, sono attualmente accesi e con quali paesi indicando per ciascuno il tipo di forniture;

e) con quali licenze e con quali controlli si esercita in Italia il commercio con l'estero degli armamenti, delle munizioni e di ogni tipo di mezzi bellici.

(3-03452)

« TROMBADORI ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare i Ministri della difesa e dei trasporti per conoscere:

di quali mezzi di soccorso in mare, e con quale grado di efficienza, dispongano i seguenti aeroporti: Alghero, Cagliari Elmas, Catania Fontanarossa, Genova Sestri, Pantelleria, Napoli Capodichino, Roma Fiumicino, Bari Palese, Ancona Falconara, Venezia Tessera, Brindisi, Lampedusa, Olbia Costa Smeralda, Reggio Calabria, Trapani

Bingi, e gli altri aeroporti anche minori, che prevedano procedure di avvicinamento e di uscita sul mare;

quali provvedimenti abbia adottato il Governo, a seguito della tragica esperienza di Punta Raisi, per garantire il pronto impiego dei mezzi predetti.

(3-03454) «FRANCHI, BAGHINO, MICELI VITO».

«I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei Ministri e i Ministri della difesa, della marina mercantile e dei beni culturali e ambientali per conoscere — premesso:

che da tredici anni giace quasi abbandonata nella laguna di Venezia la nave scuola *Giorgio Cini*, antico veliero costruito nel 1896 in Francia, attrezzato a brigantino-goletta, espressione delle migliori tradizioni marinare;

che la rivista specializzata *Forza 7* (n. 113, luglio 1978, pagina 70) pubblica, sotto il titolo "Salviamo la *Giorgio Cini*", un interessante servizio di Franco Masiero che illustra con dovizia di particolari storici e tecnici e con ampia documentazione fotografica, la vita della *Giorgio Cini*, le sue attuali condizioni, le possibilità di impiego, il presunto costo della nave, lanciando al mondo un messaggio di civiltà per salvare questo eccezionale documento di una tradizione e di un'epoca;

che anche qualificati quotidiani si interessano alla sorte della bella nave, associandosi al messaggio e promuovendo iniziative e comitati;

che la *Giorgio Cini*, rara testimonianza del lavoro e delle capacità di categorie professionali praticamente scomparse in tutto il mondo, è esempio ancor più raro di sopravvivenza della vela quasi a sfida di una società dominata dalle macchine;

che i cantieri navali di Venezia (CNOMV), ai cui moli la neve è ormeggiata presso l'arsenale della città, stanno procedendo con perizia e passione al ripristino delle varie parti, tanto da poter-

si affermare che la *Giorgio Cini* sta rinascendo in tutta la sua bellezza e nella sua necessità di vivere e di navigare;

che vari enti ed esperti discutono sulle più disparate destinazioni da dare alla nave per consentirle di sopravvivere, magari come ristorante, locale notturno, richiamo turistico, viaggi turistici, museo o sede di iniziative culturali, dimenticando che il vecchio brigantino può ancora rispondere alle esigenze del ben più utile e dignitoso servizio di nave scuola per la nostra marina militare o per quella mercantile;

che la *Giorgio Cini* potrebbe in parte colmare la perdita della gloriosa nave scuola *Cristoforo Colombo* ceduta come preda bellica all'Unione Sovietica —:

se il Governo intenda assicurare alla marina militare, con eventuale destinazione alla accademia navale di Livorno, o ad un prestigioso istituto nautico statale della marina mercantile, il famoso brigantino, provvedendo al completamento della sua ristrutturazione;

quali provvedimenti intenda adottare al fine di salvare comunque, con un atto di civiltà ed in una superiore visione culturale, l'unico antico, prezioso veliero esistente nel nostro Paese.

(3-03455) «FRANCHI, PAZZAGLIA, BAGHINO, MICELI VITO».

«I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro della pubblica istruzione, per conoscere:

1) quali siano state le indagini, chi le ha condotte, a quale criterio sia stata ispirata la decisione che le ha concluse, in ordine alla posizione della professoressa Renata Facheris Ranucci, sospesa dal servizio all'ISEF di Napoli con provvedimento del 18 dicembre 1976 e successivamente, a seguito delle indagini suddette, riammessa in servizio;

2) se il Ministro sia a conoscenza che in favore della suddetta insegnante e per la definizione positiva dell'inchiesta a suo carico, si sono avute pressanti racco-

mandazioni negli ambienti ministeriali e dell'ISEF di Napoli, da parte del segretario dell'Unief e vice segretario dello Snals, Carmine Gallotta;

3) se il Ministro sia a conoscenza e, in caso positivo, quali giustificazioni possa dare del fatto o, in caso negativo, quali provvedimenti voglia adottare al riguardo, che la suddetta insegnante, riammessa in servizio all'ISEF di Napoli come docente di attività motorie abbia contemporaneamente conseguito la nomina a preside incaricata della scuola media statale "Salvo D'Acquisto" di Cerveteri, prestando da allora servizio (per così dire) nelle due sedi, il che può rappresentare una brillante esercitazione pratica nel campo delle atti-

vità motorie, scienza di cui la professoressa Facheris è cultrice (i due centri sono a distanza di trecento chilometri l'uno dall'altro) ma non sembra corrispondere alle norme ed alle esigenze pratiche relative alle incompatibilità ed ai compiti dei due uffici.

« Gli interroganti chiedono infine di conoscere quale esito abbia avuto un esposto sottoscritto da sedici insegnanti della scuola inviato il 4 novembre 1978 al Ministro in ordine a numerose e palesi inadempienze ed a manifesti abusi ascrivibili alla preside suddetta.

(3-03456) « MELLINI, GALLI MARIA LUISA, DE CATALDO, PANNELLA ».

\* \* \*

## INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere —

considerato che nella Comunità europea e in varie istanze ad essa connesse, poteri di orientamenti e di decisione non indifferenti risiedono nel Consiglio dei ministri degli Stati membri o in analoghi comitati di rappresentanti governativi;

considerato che la complessa organizzazione di questi poteri esige da parte del nostro — come di ogni altro — Governo, una precisa visione d'insieme degli obiettivi che esso intende perseguire nella Comunità, nonché un preciso ed efficace coordinamento dell'azione di ogni singolo suo ministro o rappresentante nella istanza comunitaria in cui egli opera.

considerato che, specialmente dopo la messa in opera dello SME si apre un periodo di intensa ed importante attività comunitaria diretta non solo a mettere in opera i meccanismi e le politiche monetarie previste dallo SME, ma a rideterminare l'insieme delle politiche finora perseguite dalla Comunità ed a suscitare di nuove.

considerato che la Comunità in generale, e lo SME in particolare, in ragione di loro deficienze istituzionali e politiche nonché degli equilibri di forze ed influenze che vi si possono costituire, può avere sviluppi diversi sia nel senso di una crescente efficacia, solidarietà, giustizia e democraticità della Comunità sia nel senso di una lega di Stati diretta da un direttorio dei governi più forti, nella quale tensioni, ingiustizie ed egoismi nazionali andrebbero inevitabilmente esasperandosi;

considerato che il Governo italiano è interessato a, ed ha il dovere di, promuovere un certo sviluppo delle politiche e delle istituzioni della Comunità tutelando in esse gli interessi italiani;

e nell'auspicare un ampio dibattito parlamentare sulla strategia e sulla tattica politica del Governo italiano nelle

istituzioni comunitarie nelle quali esso è presente —:

quali siano gli obiettivi generali che il Governo persegue;

quali siano le più importanti decisioni che la Comunità dovrà prendere nei prossimi sei mesi e come il Governo si orienta rispetto ad esse, affinché siano il più possibile conformi a quegli obiettivi;

quali siano le principali conseguenze positive o negative per il nostro paese delle più importanti politiche attualmente esistenti e cosa si proponga il Governo di fare per ottenere una loro correzione nel caso che siano negative;

in che modo il Governo intenda realizzare il coordinamento, finora praticamente quasi inesistente, fra le attività dei diversi ministri, e rappresentanti nelle istanze comunitarie;

in che modo il Governo intenda operare per ottenere i necessari consensi degli altri governi intorno a decisioni nelle quali si tenga il debito conto dei punti di vista e delle esigenze da esso sostenute;

cosa il Governo intenda fare per mettere fine alla frequente incapacità dell'amministrazione di dare esecuzione a direttive e regolamenti comunitari anche in casi in cui essi siano diretti a produrre trasferimenti di risorse nel nostro paese.

(2-00486) « SPINELLI, SPAVENTA, ORLANDO, TERRANOVA, MANNUZZU ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'interno e degli affari esteri, per conoscere quale sia l'atteggiamento del Governo in ordine al riconoscimento dello *status* di cittadini italiani dei nativi della Libia e di religione israelita e delle loro famiglie, venuti in Italia anche prima dell'ultimo conflitto, e che hanno fruito della cittadinanza italiana, pur dovendo poi sottostare alle persecuzioni razziali fasciste, mentre oggi sono oggetto nel loro paese d'origine a discriminazioni per le quali sono senz'altro considerati stranieri e "nemici" e per conoscere più in gene-

rale quale sia la politica seguita dal Governo in ordine alla permanenza nel nostro paese di tali persone ed alle condizioni della permanenza stessa.

« In particolare chiedono di conoscere quale sia il nuovo atteggiamento del Ministero dell'interno riguardo a tale problema, cui ha fatto riferimento l'Avvocatura dello Stato producendo appello, dopo essersi rimessa durante il giudizio di primo grado alla giustizia del tribunale, avverso la sentenza emessa nella scorsa primavera dal tribunale di Firenze che accoglieva la domanda del signor Salomon Nahun Sembira, nato a Bengasi il 5 marzo 1916 e residente a Firenze, diretta ad ottenere l'accertamento della spettanza della cittadinanza italiana, sentenza che ha fatto seguito ad altre analoghe di vari tribunali italiani.

« Gli interpellanti fanno presente alcuni sconcertanti aspetti della vicenda di questo cittadino, che possono valere anche per molti altri casi. Venuto in Italia nel 1925, il Sembira ha compiuto gli studi medi a Torino, conseguendo poi il diploma di ragioniere a Bengasi e quindi tornando a Torino per compiere gli studi universitari, subendovi, egli cittadino italiano, le prime persecuzioni razziali cosicché sul diploma di laurea in economia e commercio, conseguito nel 1940, figurava il marchio: "appartenente alla razza ebraica". Il Sembira rimase in Italia per tutta la durata della guerra, subendo il carcere ed i campi di lavoro al pari degli altri suoi correligionari, sfuggendo nella clandestinità alla cattura durante la fase nazista delle persecuzioni. Tornato in Libia nel 1953, vi rimase fino al 1967, epoca in cui la dimora degli israeliti in tale paese divenne impossibile per le note vicende politiche.

« Gli interpellanti chiedono di conoscere inoltre per quali motivi venga negato al suddetto signor Sembira e ad altre persone nella sua condizione, quanto meno la concessione della cittadinanza italiana in considerazione del perdurare della sua residenza nel nostro paese e se non rappresenti un mero espediente defatigatorio quello di richiedere, come è stato fatto

dal Ministero dell'interno nei confronti di tali persone, il certificato del casellario penale libico, quando è noto che gli israeliti in Libia sono considerati stranieri e nemici ed è persino pericoloso insistere per ottenere un qualsiasi certificato che li riguardi e chiedono di sapere perché non si prenda atto che, ove essi non possano essere considerati cittadini italiani, siano da considerare apolidi, visto che in Libia sono considerati stranieri.

« Chiedono infine di conoscere per quale motivo venga persino lesinato alle persone che versano nelle disgraziate condizioni di cui sopra il permesso di soggiorno, con proroghe minime ed accertamenti vessatorii e se tale motivo non consista, al pari di quello per il quale viene negato il diritto alla cittadinanza italiana, nell'intento di compiacere le fobie razziste e l'intolleranza religiosa dell'attuale governo libico e le preoccupazioni dei gruppi economici italiani in rapporti di affari con tale governo, preoccupazione che sarebbe destinata a rivelarsi inutile ed inconcludente come sarebbe certamente squallida e miserabile, non diversamente da quella che spinse il regime fascista sulla strada dell'antisemitismo per compiacere l'alleato nazista.

(2-00487) « MELLINI, DE CATALDO, GALLI MARIA LUISA, PANNELLA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del tesoro, del commercio con l'estero e degli affari esteri, per conoscere, prima del dibattito che dovrà aver luogo alla Camera sulla cosiddetta revisione del Concordato e necessariamente, a parere degli interpellanti, anche sul trattato tra l'Italia e la Santa Sede, quale sia la politica del Governo sul problema del movimento di valuta tra l'Italia e lo Stato della Città del Vaticano e tra questo ed altri paesi per il tramite dello Stato della Città del Vaticano, anche in considerazione delle condizioni di cui godono in Roma ed in Italia taluni enti ecclesiastici, quali le case generalizie degli ordini religiosi, ecc.

« In particolare gli interpellanti intendono conoscere se siano stati compiuti accertamenti atti a stabilire l'entità del movimento di esportazione di valuta e di capitali per il tramite dei vari organismi vaticani e specie dell'IOR (Istituto opere di religione) e se siano stati studiati mezzi atti a reprimere o quanto meno a ridurre tale fenomeno.

« Chiedono di conoscere notizie tranquillanti circa la ventilata apertura di sportelli bancari in territorio italiano dell'IOR nonché informazioni sui sistemi che hanno reso possibile l'esportazione dei capitali rappresentati dal ricavato della vendita da parte della Santa Sede negli anni passati dei pacchetti azionari di varie società italiane, cui ha fatto seguito l'investimento mediante l'acquisto di pacchetti di società straniere.

« Chiedono inoltre di conoscere se il Governo abbia notizie da fornire e valutazioni da esporre circa le conseguenze, sul piano del movimento di valuta, della politica bancaria e degli investimenti azionari, degli ultimi avvenimenti vaticani.

« Infine chiedono di conoscere se il Governo non ritenga che sia il caso di richiedere alla Santa Sede l'adozione di misure, analoghe a quelle imposte da altri paesi ai piccoli Stati inseriti nel loro territorio (come dalla Francia al Principato di Monaco) atte ad impedire speculazioni valutarie e doganali, tenendo presente, tra l'altro, che le cifre dei consumi di generi importati nello Stato della Città del Vaticano in esenzione dalle dogane sono impressionanti e grottesche.

(2-00488) « MELLINI, GALLI MARIA LUISA, PANNELLA, DE CATALDO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro degli affari esteri, per conoscere quali iniziative il Governo italiano abbia assunto o intenda assumere innanzi alle posizioni dei governi francese e tedesco, che, ponendo in discussione gli aspetti agricoli della cooperazione CEE, hanno impedito l'avvio del Sistema monetario europeo.

« Ancora una volta l'inerzia del nostro Governo e la supina accettazione di ogni decisione altrui sono i segni di una politica subalterna, incapace di imporre il benché minimo rispetto di patti solennemente assunti, anche quando abusi ed arroganti ripensamenti condizionano pesantemente lo sviluppo socio-economico del paese e la stessa stabilità della nostra moneta.

« L'atteggiamento fin qui tenuto dal Governo italiano e la mancanza di ogni presa di posizione non preludono, per i prossimi incontri di Guadalupe (5 e 6 gennaio) e di Bruxelles (15 gennaio) ad una azione diretta ad imporre e far valere gli interessi dell'Italia e della Comunità europea in genere.

« Gli interpellanti chiedono di sapere se, anche al di fuori di impegni comunitari e nell'ambito di accordi bilaterali, il Governo non debba esercitare pressioni e interventi in ogni sede diplomatica ed economica, subordinando, ove sia il caso, la prosecuzione della partecipazione a programmi economici comuni, quali la centrale nucleare di Malville e la costruzione dell'*Airbus*, al rispetto, da parte altrui, di precisi impegni e alla tutela correlativa degli interessi del paese.

(2-00489) « DE CATALDO, PANNELLA, GALLI MARIA LUISA, MELLINI ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del tesoro e della riforma della pubblica amministrazione, per conoscere - premesso:

che tuttora, pur in presenza di una sentenza della Corte di cassazione, sezione lavoro, emessa in data 2 giugno 1978, che riconosce al dipendente statale collocato a riposo il diritto a vedere compresa nella liquidazione della buonuscita la tredicesima mensilità, l'ENPAS persiste nel suo atteggiamento dilatorio, rinviando tale corresponsione all'emissione di una sentenza di primo grado contro la quale, previa anche suggerimento dell'Avvocatura dello Stato, non produce gravame;

che pertanto per ottenere il riconoscimento di tale sacrosanto diritto il personale statale è costretto ad adire l'autorità giudiziaria con inutile ed oneroso dispendio di spesa e perdita di tempo;

che il comportamento del citato ente previdenziale, oltre a creare malumore nella categoria degli statali, procura grave danno all'ente medesimo, costretto, di volta in volta, con sentenza di condanna al pagamento delle spese di giudizio e degli interessi ed intasa altresì la già caotica macchina giudiziaria di un elevato contenzioso civile;

che tale situazione assurda e grottesca non è più procrastinabile, ma costituisce un vero affronto alla categoria dei pubblici dipendenti ai quali, per un risanamento dello Stato, occorre dare prestigio e maggiore sicurezza nell'avvenire —

quali provvedimenti intendano adottare, con procedura d'urgenza, perché sia eliminata questa assurda ed ingiusta procedura e venga computata al dipendente statale collocato a riposo una liquidazione comprensiva anche della tredicesima mensilità come, in effetti, si verifica nella globalità degli altri rapporti di lavoro.

(2-00490)

« COLUCCI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del tesoro, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale e del bilancio e programmazione economica, per conoscere:

se sia stata finalmente concertata dai ministri interpellati la tanto a lungo sollecitata decisione in ordine ai problemi delle industrie chimiche del gruppo SIR-Rumianca, decisione che, prendendo atto dagli indirizzi errati del passato e delle scelte determinate da interessi particolaristici o di partito colpisca i responsabili tuttora alla dirigenza di Istituti di credito, Enti pubblici e organi dello Stato e nel contempo assicuri, con un programma e quindi con un obiettivo finale di trasformazione, di ristrutturazione e di riconversione, che garantiscano livelli di occupazione non inferiori a quelli attua-

li, ma sufficientemente ampia attività produttiva negli stabilimenti;

se siano informati che negli ambienti giornalisti e politici sardi i ritardi nelle decisioni del Governo vengono attribuiti alla volontà di far dare annunci di soluzioni ad organi di partito per ragioni di propaganda in vista delle prossime elezioni regionali;

se corrisponda a verità la notizia della costituzione della SIR-Finanziaria (nuova *holding* del gruppo SIR-Rumianca) promossa dal principale creditore e cioè dall'IMI, anticipando qualunque decisione governativa.

« Gli interpellanti fanno presente la situazione di tensione esistente in stabilimenti quali quelli della SIR-Rumianca in Sardegna e nei territori ove risiedono i dipendenti che non concede ulteriore tempo per studiare soluzioni definitive che debbono pertanto essere adottate immediatamente e rendano delittuosi i differimenti per interessi propagandistici di partiti della maggioranza.

« Di fronte alla incapacità o impossibilità del Governo di decidere, in via definitiva, con immediatezza, gli interpellanti ritengono indispensabile che si provveda a garantire la continuità della produzione e dell'attività di vendita dei prodotti con strumenti di gestione limpidi e tecnicamente validi.

(2-00491) « PAZZAGLIA, BOLLATI, ROMUALDI, SANTAGATI, SERVELLO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del bilancio e programmazione economica, dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali e del tesoro per sapere — premesso che:

a) nel corso del dibattito aperto sulla bozza di programma finalizzato per il settore chimico un vasto schieramento sociale e una grande maggioranza parlamentare hanno indicato unitariamente indirizzi di risanamento, di rilancio e di riconversione tali da garantire l'avvio di una soluzione positiva della grave crisi produttiva, finanziaria e gestionale del settore;

b) la recente legge n. 787 prevede precise modalità per l'intervento del sistema bancario e creditizio nel risanamento finanziario delle imprese;

c) le conseguenze più drammatiche della crisi del settore chimico si rovesciano sulle regioni meridionali ed in particolare sulla Sardegna, sulla Sicilia, sulla Basilicata e sulla Calabria —:

1) quando intendano presentare al Parlamento, secondo le indicazioni della legge n. 675, il testo del programma finalizzato approvato dal CIPI;

2) se tale testo preveda:

a) i parametri quantitativi delle produzioni chimiche di base e la ripartizione delle produzioni da attuarsi con accordo tra i diversi gruppi come condizione per la concessione dei benefici della legge n. 675;

b) l'indicazione dei tempi e dei modi di uno sviluppo contestuale ed equilibrato della chimica secondaria e fine come garanzia per la modernizzazione del settore, per la costituzione delle aree integrate e per la salvaguardia e l'espansione dell'occupazione;

c) la quantificazione delle risorse necessarie per la realizzazione del programma;

d) le indicazioni sull'assetto gestionale del settore con particolare riferimento ai gruppi SIR e Liquigas;

3) con quali tempi e quali modalità intendano addivenire alle « delibere in deroga » che secondo le decisioni del CIRC sono necessarie per applicare la legge n. 787 ai gruppi di rilevante interesse nazionale e in particolari condizioni di crisi, consentendo così alle banche, con la eventuale partecipazione di terzi, di assumere la gestione transitoria in vista di nuove, definitive soluzioni;

4) quali soluzioni il Governo sosterrà in caso di mancato intervento delle banche, tenendo conto dell'elaborazione parlamentare che ha prefigurato la possibilità di una amministrazione controllata speciale;

5) come intendano garantire la necessaria continuità produttiva e la neces-

saria presenza sul mercato delle diverse aziende dei gruppi in crisi senza peraltro favorire la continuazione di gestioni avventurose e fallimentari per le quali si dovranno accertare le varie, pesanti responsabilità;

6) quale assetto si preveda di indicare come obiettivo strategico, tenendo conto della necessità, fermi restando i limiti della legge bancaria e l'esigenza di garantire che le responsabilità imprenditoriali corrispondano realmente alle quote di capitale conferite, di comunicare subito al Parlamento:

a) se vi siano gruppi privati concretamente e immediatamente interessati all'attuazione e alla gestione di un piano di risanamento complessivo e quali siano le loro proposte in merito ai conferimenti finanziari e alla salvaguardia dei livelli occupazionali e delle capacità produttive dell'industria nazionale;

b) se si ritenga necessario e utile un intervento dell'industria pubblica, in posizione preminente o di compartecipazione, e se si è già provveduto a chiedere all'ente di Stato le opportune indicazioni tecniche come base di una meditata valutazione;

c) se non si ritenga indispensabile che tutte le iniziative di privatizzazione e di scorporo debbano far parte di un piano organico preventivamente concordato nella sua globalità tra tutti i centri decisionali interessati.

(2-00492) « NAPOLITANO, BARCA LUCIANO, DI GIULIO, MARGHERI, MACCIOTTA, MIANA, CACCIARI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere — di fronte alla grave recrudescenza del fenomeno dei sequestri di persona in Sardegna che coincide sia con una parziale ma rilevante smobilitazione della organizzazione di prevenzione di tali delitti in particolare e, persino dei delitti in generale, sia con l'apparire nell'isola di organizzazioni armate della estrema sinistra, nonché con il perdurare della latitanza di persone pe-

ricolose (due di queste sono latitanti da circa sette anni ed una da ben dieci anni) — se ritenga:

di dover informare il Parlamento sulla gravità e pericolosità delle organizzazioni criminali della estrema sinistra operanti in Sardegna che rivendicano pubblicamente, con comunicati (vedasi ad esempio il sequestro Rosas), non resi noti dalla stampa, le loro operazioni delittuose, nonché sui loro collegamenti e sulle loro origini;

se ritenga informare il Parlamento sui più recenti sequestri, sulle modeste condizioni economiche di taluni sequestrati, sulla probabilità di uccisione di taluno i cui familiari non hanno potuto pagare il riscatto richiesto e ne hanno potuto pagare soltanto parte modesta a costo di enormi sacrifici e se non ritenga quindi trarre conseguenze di indirizzo politico, amministrativo e legislativo in relazione ad avvenimenti che dimostrano che il continuo gravissimo pericolo incombente su larga parte della popolazione sarda è stroncabile anche con la concreta dimostrazione, scaturente dalla impossibilità di guadagno, o di spendita del denaro, della inutilità di tale crimine al fine di lucro per il quale viene organizzato;

se ritenga, a migliore illustrazione del fenomeno e degli ambienti impegnati nel crimine, dai quali è assoldata la manovalanza fra i pastori, porre in evidenza le floride condizioni economiche e la non certo modestissima estrazione sociale di taluni responsabili di gravi delitti come il sequestro Murru, il sequestro e l'omicidio di Puccio Carta e, in particolare, di qualche latitante;

se ritenga di dovere operare con immediatezza e nelle opportune direzioni perché venga garantita la puntuale applicazione della legge e vengano date, a tal fine, con disposizioni che ne assicurino la permanenza, agli organi della amministrazione della giustizia e della pubblica sicurezza, strutture, direzioni, personale e mezzi tecnici adeguati alla particolarità della situazione, alla difficoltà delle indagini ed alla esigenza di ricerca dei colpe-

voli senza ritardi, senza soste e senza rallentamenti di sorta;

se ritenga nel quadro di quanto precede di dare o ridare in particolare ai reparti della polizia e dei carabinieri il massimo dell'efficienza, una distribuzione più frequente (specie nelle zone di montagna) ed assicurare una vigilanza costante delle campagne e delle strade, e di affrontare, finalmente, d'intesa con la Regione la integrale riforma della polizia rurale, primo filtro della delinquenza;

se ritenga, sempre nel quadro di quanto precede, riesaminare il problema degli organici per gli uffici istruzione penale dei tribunali e per le procure della Repubblica sarda pericolosamente sacrificati in favore di nuovi compiti della magistratura, quali sezioni del lavoro, tribunale dei minorenni, sezioni e giudici di sorveglianza.

(2-00493) « PAZZAGLIA, FRANCHI, TRIPODI, TRANTINO, LO PORTO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri delle partecipazioni statali, dei trasporti e dei lavori pubblici, per conoscere — premesso che le recenti dichiarazioni del presidente della Fincantieri sulla mancanza di finanziamenti per il completamento del bacino di carenaggio in corso di costruzione all'arsenale triestino San Marco hanno destato viva preoccupazione a Trieste.

Un'opera da lungo tempo attesa, già ridimensionata per comprimerne il costo, indispensabile comunque per l'attività di riparazione del cantiere e per lo stesso svolgimento dell'attività portuale, viene nuovamente messa in forse creando giuste proteste e risentimenti, in una città che è stata colpita duramente negli anni passati da una politica sbagliata e da impegni non mantenuti —

se le informazioni date dalla Fincantieri siano esatte, e se la finanziaria non intenda sottrarsi ai suoi impegni già presi e per conoscere quali provvedimenti si intendano comunque adottare con la massima urgenza per impedire che i lavori del bacino si blocchino nuovamente con

grave pregiudizio delle prospettive dell'A.T.S.M., spreco di pubblico denaro e danno grave per le attività produttive triestine e per gli interessi nazionali.

(2-00494) « CUFFARO, BARACETTI, MIGLIORINI, COLOMBA GIULIO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro dell'interno, per conoscere:

quali provvedimenti intendano adottare dopo la lunga serie di episodi di violenza fascista avvenuti a Roma a iniziare da domenica 7 dicembre 1978, culminati con l'attentato alla libreria Feltrinelli in via Emanuele Orlando, con il pestaggio di alcuni passanti, con gli attentati a vari cinema della città. Solo per un caso, si è evitato che questa lunga sequela di attentati culminasse nell'omicidio;

in particolare, quali provvedimenti si intendano adottare dopo il grave attentato perpetrato contro l'emittente Radio città futura il 9 gennaio 1979, che ha visto il ferimento di quattro donne, collaboratrici della radio.

« Si sottolinea come questa nuova serie di attentati abbia il dichiarato obiettivo di far riesplodere un clima di tensione e di provocazione in una città già in passato colpita dalla piaga dello squadristo fascista.

« Se non ritengano che sia urgente procedere all'individuazione di mandanti ed esecutori degli attentati insieme alla chiusura delle sedi fasciste che continuano a costituire centri permanenti di agitazione e provocazione;

se non ritengano di dover accertare le responsabilità del questore di Roma per il suo operato che non ha minimamente prevenuto e evitato che si pervenisse nuovamente a questa serie di attentati nella città e che non ha predisposto un particolare controllo delle iniziative degli squadristi che si organizzano intorno al MSI-destra nazionale;

infine, quali provvedimenti si intendano adottare per qualificare l'operato del Governo nella prevenzione di una possibile spirale provocatoria di attentati fa-

scisti che potrebbero gettare Roma nuovamente in un clima di paura e di tensione.

(2-00495) « CASTELLINA LUCIANA, MAGRI, MILANI ELISEO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere — in relazione alla gravissima catena di aggressioni e di violenze messe in atto nelle ultime settimane a Roma, da parte di organizzazioni eversive fasciste, che hanno culminato nel-

la sanguinosa e ignobile aggressione alle 5 donne che, nella sede della Radio città futura trasmettevano un dibattito sulla condizione femminile —:

quali sono i risultati delle indagini, relative non solo agli ultimi ma anche ai precedenti episodi avvenuti per tutto il corso del 1978, ad opera delle stesse organizzazioni;

i motivi per i quali non si è ancora proceduto alla definitiva chiusura delle sedi, bene individuate, dalle quali ormai da anni si organizzano e partono le azioni fasciste nella città di Roma;

quali misure si intendono adottare per sollecitare l'opera della magistratura romana per la rapida conclusione delle numerosissime azioni giudiziarie in corso a carico di esponenti delle organizzazioni fasciste di Roma, giacenti presso il tribunale;

quali provvedimenti si intendono adottare per garantire, anche attraverso l'utilizzazione più adeguata e finalizzata delle forze di polizia, l'incolumità dei cittadini e il libero svolgersi della vita politica e sociale nella capitale del Paese.

(2-00496) « POCETTI, CIAI TRIVELLI ANNA MARIA, CANULLO, GIANNANTONI, VETERE, TREZZINI, VACCARO MELUCCO ALESSANDRA, PRATESI, TROMBADORI, TOZZETTI, OTTAVIANO, D'ALESSIO, VECCHIETTI, COCCIA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere il suo parere sui sanguinosi incidenti avvenuti in questi giorni a

Roma e in particolare sui fatti di Centocelle — dove un giovane è stato ucciso da un agente in borghese con una revolverata alla testa — e nel quartiere di Montesacro, dove alcuni giovani di destra, che si trovavano fra tanti altri tranquillamente a parlare di fronte a un bar, sono stati oggetto di una sparatoria, con la conseguente uccisione di un altro ragazzo e il ferimento di altri due. E questo mentre — nella perdurante assenza di ogni scorta di polizia o suo sollecito intervento — numerose sezioni del MSI-destra nazionale sono state assaltate, incendiate o distrutte da ordigni esplosivi e anche contro auto e abitazioni di elementi di destra sono stati compiuti vari attentati.

« Gli interpellanti fanno notare che, mentre tutte le manifestazioni previste dal MSI-destra nazionale per onorare la memoria dei tre giovani assassinati l'anno scorso di fronte alla sezione del MSI-destra nazionale di via Acca Larentia sono state reiteratamente vietate, cortei non autorizzati, sono stati di fatto permessi.

« In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere quali indagini siano state avviate sui fatti di Centocelle — specie con riferimento alla presenza in zona di agenti speciali in borghese e di quell'agente che ha sparato ed ucciso — e su quelli di Montesacro, che hanno ripetuto l'eccidio di via Acca Larentia.

(2-00497) « PAZZAGLIA, ALMIRANTE, ROMUALDI, SERVELLO, BAGHINO, BOLLATI, DEL DONNO, FRANCHI, GUARRA, LO PORTO, MICELI VITO, RAUTI, SANTAGATI, TRANTINO, TREMAGLIA, TRIPODI, VALENSISE ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere le sue determinazioni in ordine alla gravissima situazione d'ordine pubblico evidenziatasi nei correnti giorni a Roma, dove — d'altronde — già da mesi si può constatare una sconcertante carenza al riguardo, al punto da trasformare la capitale in un vero e proprio epicentro della violenza politica e del terrorismo,

oltre che della criminalità comune. Tale inefficienza non può non ritenersi voluta, in particolare, nei più recenti episodi che hanno teso e tendono a coinvolgere il MSI-destra nazionale in una rinnovata trama di "opposti estremismi", ormai degradantisi a livello di scontro di bande armate e di guerriglia urbana.

« Alla legittima richiesta del MSI-destra nazionale romano e del Fronte della gioventù di ricordare con adeguata cerimonia i tre giovani assassinati l'anno scorso davanti alla sede missina di via Acca Larentia, e sulla cui morte non è stata a tutt'oggi neanche avviata una inchiesta, si è infatti risposto con una serie di divieti, dinieghi e proibizioni che — anche nella forma e nella tempestività — sono stati reiterati nell'intento di esasperare situazioni e stati di animo, specie nel mondo giovanile. Anche l'improvvisa comparsa di gruppi terroristici etichettantisi di "destra" o apertamente "fascisti" si inquadra e si comprende nel contesto di questa strategia della tensione e della provocazione. I suoi trasparenti obiettivi, sono: il rinsaldamento di una maggioranza ormai chiaramente in crisi; la ripresa della tematica aggregante dell'antifascismo, che di tale maggioranza vorrebbe rappresentare il fulcro e perfino la superiore giustificazione "storica"; l'evidente supporto alla ritornante richiesta del PCI del suo ingresso nel Governo; l'almeno temporaneo superamento della grave crisi esplosa nella sinistra, per effetto anche di tanti avvenimenti esteri, a cominciare dai fatti della Cambogia.

« Posto quanto sopra gli interpellanti chiedono al Presidente del Consiglio dei ministri di far conoscere con la massima urgenza quali provvedimenti il Governo intenda adottare per fronteggiare la situazione e chiarire i suoi torbidi retroscena individuando mandanti e provocatori.

(2-00498) « ALMIRANTE, ROMUALDI, PAZZAGLIA, BAGHINO, BOLLATI, DEL DONNO, FRANCHI, GUARRA, LO PORTO, MICELI VITO, RAUTI, SANTAGATI, SERVELLO, TRANTINO, TREMAGLIA, TRIPODI, VALENSISE ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e di grazia e giustizia, per sapere — premesso che sino dal 29 agosto 1978 ha presentato una interrogazione (3-02972) con la quale chiedeva ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici, quali iniziative intendessero assumere tempestivamente per porre fine all'ormai consueta sospensione del traffico ferroviario nella zona di Lavagna ad ogni mareggiata, a causa dei gravissimi eventi verificatisi in questi giorni nella stessa zona di Lavagna, dovuti al maltempo, che hanno provocato due morti e degli infortunati, sospensioni prolungate del traffico, con conseguente esasperante disagio di migliaia di viaggiatori e ingenti danni ai materiali fissi e rotabili — naturalmente tenendo presente la importanza internazionale della linea che è fondamentale per i collegamenti con la Francia, e quindi valutando la impostazione della politica dei trasporti, a mezzo rotaia, anche in riferimento al traffico riguardante i pendolari:

a) quali sono i progetti — per altro ancora non seguiti dalle gare di appalto — che si intende realizzare — nella zona del "Gruppo del sale" e dello "Scoglio del cigno";

b) se è vero che le soluzioni prospettate non trovano concomitanza di parere tra i tecnici, tra i quali vi sarebbe

chi afferma che le opere progettate non risolveranno nulla e quindi verranno sperperati dei miliardi;

c) se è stata promossa una inchiesta al fine di accertare responsabilità in merito ai morti ed ai feriti, nonché alla mancata esecuzione dei lavori, evidentemente indispensabili ad evitare danni e sospensioni del traffico;

d) quali sono le ragioni che possono spiegare l'aggravarsi della situazione; quale incidenza può avere avuto, ad esempio la costruzione del porto "Cala dei genovesi" di Lavagna;

e) se si intende — oltre alla linea ferroviaria direttamente interessata — prendere in considerazione la pericolosità — durante tutte le mareggiate — della galleria Sant'Anna sulla via Aurelia, e delle gallerie del treno esistenti nella zona, che risultano — anche per frane precedenti — assai fragili.

Come è noto le recenti mareggiate hanno completamente distrutto la ferrovia (ragione per cui attualmente il traffico si svolge con provvidenze di assoluta emergenza) e hanno provocato ingentissimi danni su tutto il litorale ligure, quindi entro quanto tempo i dicasteri competenti ritengono di iniziare e di completare le opere definitive.

(2-00499)

« BAGHINO ».

**MOZIONE**

« La Camera,

considerato:

che i recenti ultimi delitti — riven-  
dicati dalle Brigate rosse e da altre forma-  
zioni terroristiche — verificatisi a Torino  
hanno destato profondo allarme in tutta  
la città ed altresì, più generalmente, in  
Piemonte ed in Italia;

che Torino è stato il centro più  
colpito dal terrorismo, ed è stato il cen-  
tro che ha dato il più alto contributo di  
sangue ad un'eversione, che si ammanta  
di socialità, per tentare di nascondere la  
propria efferatezza;

che sono rimasti vittime del terro-  
rismo — negli ultimi dodici mesi — non  
soltanto appartenenti alla pubblica sicu-  
rezza (che pur hanno pagato con la morte  
del maresciallo Berardi, dell'appuntato Co-  
tugno, degli agenti Salvatore Lanza e Sal-  
vatore Porceddu il prezzo più alto in ter-  
mini umani e quantitativi) ma anche li-  
beri professionisti quali l'avvocato Fulvio  
Croce, giornalisti quali Carlo Casalegno,  
dirigenti industriali quali Piero Coggiola;

che appare inutile nascondere che  
la città di Torino — tradizionalmente ope-  
rosa e serena — pur manifestando un en-  
comiabile desiderio di resistere al terro-  
rismo — comunque camuffato — mostra  
evidenti segni di crescente rabbia e disa-  
gio ed, a tratti, anche di sconforto e che  
l'opinione pubblica, in forma autonoma  
ed attraverso i giornali, chiede non sol-  
tanto maggiore protezione e tranquillità  
ma anche strumenti più efficienti nella  
lotta alla criminalità politica che alterna  
delitti accuratamente studiati e preordina-  
ti ad altri frutto di apparente improvvi-  
sazione ma non meno crudeli;

rilevato che il mondo politico, quel-  
lo del lavoro, la gente semplice, gl'im-  
prenditori come gli studenti, i commer-  
cianti come i dipendenti dello Stato (ma-  
gistrati, carabinieri, militi di pubblica si-  
curezza, ecc.) si domandano non sol-  
tanto il perché di tanti delitti ma anche  
le ragioni di tanta disfunzione nei servizi

di tutela del cittadino e nell'esercizio stes-  
so di quella tutela che lo Stato affida ai  
suoi organi periferici;

considerato:

che la città di Torino — e presu-  
mibilmente l'Italia intera — si chiedono  
non soltanto "perché Torino" ma anche  
come abbiano o non abbiano funzionato  
gli organi dello Stato — quelli con funzio-  
ne di attività preventiva e quegli altri con  
funzione repressiva — nei confronti del  
terrorismo;

che occorre accertare perché gli  
organi inquirenti e di polizia non abbia-  
no ottenuto risultati concreti nella lotta  
al terrorismo, perché nonostante le prove  
di insufficienti organici non si siano as-  
sunti provvedimenti da parte ministeriale  
e dei comandi romani di polizia, perché  
il brigatista Piancone — finito nelle mani  
della giustizia — debba il suo arresto sol-  
tanto all'eroico coraggio della sua vittima,  
perché si sia spacciata — recentemente —  
per grossa vittoria della polizia contro il  
terrorismo l'arresto di un gruppo di gio-  
vani che terroristi non erano, come ha ri-  
conosciuto la Magistratura, perché vi sia  
rilevante insoddisfazione e razionale preoc-  
cupazione fra gli agenti di pubblica sicu-  
rezza che non manifestano tanto paura fi-  
sica quanto malessere per la gestione e  
l'esercizio della difesa dei cittadini e della  
personale incolumità di tutti, agenti in-  
clusi;

che i dati riportati dai due quoti-  
diani torinesi circa la sorveglianza diurna  
e notturna della città da parte di pattug-  
lie sono impressionanti: "otto anni fa  
contro il terrorismo c'erano trenta volan-  
ti di giorno e dieci di notte: oggi ne  
abbiamo in tutto quattordici" ha riferi-  
to un agente in un colloquio con il Capo  
della polizia Parlato (e la circostanza ri-  
sulta essere stata indicata otto mesi fa al  
Ministro degli interni dell'epoca Cossiga);

rilevato che la necessità di un ap-  
profondimento del fenomeno del terrori-  
smo a Torino non può e non deve limi-  
tarsi ad una analisi delle radici e del ma-  
nifestarsi dello stesso terrorismo nel capo-  
luogo piemontese — che contengono aspet-

ti non molto diversi da quelli emersi in altre regioni d'Italia — quanto alla volontà di indagare per accertare le ragioni della particolare virulenza del fenomeno (con riferimento sia ai morti che ai feriti in gran parte azzoppati) a Torino in relazione soprattutto alle carenze ed alle necessità di difesa (ad opera dei carabinieri, della pubblica sicurezza, dagli organi inquirenti) del cittadino, inclusi gli appartenenti ai corpi armati dello Stato, nei confronti del terrorismo;

considerato:

che appare insufficiente l'azione fin qui svolta dal Governo volta ad accertare carenze, lacune, debolezze, errori, od insufficienze (anche materiali: di uomini, di attrezzature, di mezzi) nel comportamento — non certo soddisfacente — dei vari organi dello Stato, centrali e periferici, nella lotta al terrorismo nel capoluogo piemontese;

che appare inquietante rileggere talune circostanze, precise, emerse dalle indagini, o manifestate da una molteplicità di agenti e di graduati, e riportate su *La Stampa*, *La Stampa Sera*, *La Gazzetta del Popolo* dei giorni 17 e 18 dicembre 1978 per avere un quadro della situazione di sconforto con cui si lavora contro il terrorismo nel capoluogo piemontese (che ha sofferto, in un solo anno, cento attentati, 22 feriti e 10 morti!);

che è sufficiente fare un confronto fra i risultati ottenuti, in Piemonte, nella lotta contro la delinquenza comune (ad

esempio in tema di sequestri di persona a scopo di estorsione laddove si sono ottenuti innegabili risultati positivi assicurando alla giustizia — a differenza di quanto avvenuto altrove — la grandissima maggioranza dei responsabili di feroci crimini) con gli scarsi risultati ottenuti nella lotta all'eversione violenta

impegna il Governo:

ad una maggiore attività volta ad eliminare le cause, con particolare riferimento alla situazione locale torinese, dell'estensione e della profondità del terrorismo a Torino; nonché ad intensificare ogni sforzo contro l'ulteriore radicarsi ed il diffondersi dello stesso fenomeno;

a rimuovere — con particolare riferimento al capoluogo piemontese — le deficienze organiche ed occasionali, negli organismi di difesa istituzionale e civile, della società con particolare riferimento alle strutture della polizia, alle insufficienze di personale e di mezzi tecnici, all'utilizzazione di uomini, ad eventuali errori e carenze nell'organizzazione della difesa preventiva e nella repressione del terrorismo;

a eliminare eventuali ostacoli di natura finanziaria, tecnica, militare e politica — che abbiano impedito un'organica tutela della vita e della integrità dei cittadini e dei beni pubblici, esposti a Torino — come non mai, all'aggressione da parte del terrorismo.

(1-00070)

« BOZZI, COSTA, ZANONE ».