

RESOCONTO STENOGRAFICO

28.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 27 SETTEMBRE 1979

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	1957	Interpellanze e interrogazioni sulla situazione degli aeroporti italiani e sulla recente sciagura aerea di Cagliari (Svolgimento):	
Disegno di legge (Autorizzazione di relazione orale)	1996	PRESIDENTE	1958
Proposte di legge:		BIONDI (PLI)	1976
(Annunzio)	1957, 1995	CATALANO (PDUP)	1972
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	1957, 1996	CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti	1964
Interrogazioni e mozioni (Annunzio)	1996	CONTU (DC)	1973
		FORTE (PSI)	1959, 1967
		MELLINI (PR)	1974

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 27 SETTEMBRE 1979

	PAG.		PAG.
NONNE (PSI)	1971	CICCARDINI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1985
OLCESE (PRI)	1977	CITTERIO (DC)	1987
PANI (PCI)	1961, 1968	FERRARI MARTE (PSI)	1989
PAZZAGLIA (MSI-DN)	1970	IANNIELLO, <i>Sottosegretario di Stato per le finanze</i>	1990, 1991, 1993
Interpellanza sulla ricerca di uranio nelle Alpi marittime francesi (Svolgimento):		MELEGA (PR)	1986
PRESIDENTE	1978	VAGLI MAURA (PCI)	1994
BAGHINO (MSI-DN)	1978, 1982	Convalida di deputati	1996
BASLINI, <i>Sottosegretario di Stato per gli affari esteri</i>	1980	Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	1958
Interrogazioni (Svolgimento):		Ordine del giorno della prossima seduta	1997
PRESIDENTE	1983	Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	1997
BELLOCCHIO (PCI)	1991, 1992	ERRATA CORRIGE	1997
BETTINI (PCI)	1987		
BIONDI (PLI)	1989		
CASALINO (PCI)	1988		

La seduta comincia alle 16,30.

ABBATE, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Bernardi Guido, Bocchi, Federico, Marzotto Caotorta, Monteleone, Morazzoni, Pani, Patria e Pernice 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:

SANTI ed altri: « Norme per la definizione delle strutture e dei compiti degli enti pubblici operanti nel settore dell'edilizia residenziale pubblica » (617);

BERTANI ELETTA ed altri: « Soppressione dell'Ente nazionale di previdenza ed assistenza delle ostetriche (ENPAO) ed equiparazione dei trattamenti previdenziali ed assistenziali a quelli in vigore nell'INPS » (618);

STEGAGNINI ed altri: « Ricostruzione della carriera ai militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e del Corpo forestale dello Stato, provenienti dai sottufficiali delle forze armate e delle forze partigiane » (619);

STEGAGNINI ed altri: « Integrazione alla legge 3 novembre 1952, n. 1789, e successive modificazioni, concernenti la po-

sizione di ufficiali che rivestono determinate cariche » (620).

Saranno stampate e distribuite.

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:

I Commissione (Affari costituzionali):

PANNELLA ed altri: « Tutela dei diritti dei cittadini della Repubblica di lingua diversa da quella italiana e delle minoranze linguistiche » (107) (*con parere della II, della III, della V, della VII, della VIII e della XIV Commissione*);

VIII Commissione (Istruzione):

ACHILLI ed altri: « Aumento del contributo annuo disposto a favore dell'Ente autonomo esposizione triennale internazionale delle arti decorative e industriali moderne e dell'architettura moderna, Triennale di Milano » (11) (*con parere della V Commissione*);

XIII Commissione (Lavoro):

CRESCO ed altri: « Norme per la riscossione unificata e per l'adeguamento dei contributi previdenziali » (215) (*con parere della I, della IV, della V, della VI, della X e della XI Commissione*);

LAFORGIA ed altri: « Norme sulla corresponsione degli assegni familiari agli artigiani » (274) (*con parere della I, della IV, della V e della XII Commissione*).

**Trasmissione
dalla Corte dei conti.**

PRESIDENTE. Informo la Camera che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dello Istituto nazionale di fisica nucleare, per gli esercizi 1976, 1977 e 1978 (doc. XV, n. 9/1976-1977-1978).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulla situazione degli aeroporti italiani e sulla recente sciagura aerea di Cagliari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere quali iniziative intenda prendere, allo scopo di ovviare al penoso stato in cui versano gli aeroporti italiani, che - con preoccupanti asincronie - si deteriora ulteriormente ogni volta che si approssimano periodi di flusso turistico, quasi a testimoniare, in questo modo, l'incapacità a reggere intensi movimenti di traffico o, forse, l'esistenza di nuclei corporativi che si mettono maggiormente in movimento in tali circostanze, secondo una pratica già ampiamente applicata dai signorotti dell'alto medioevo, nei luoghi di transito, all'epoca delle fiere, delle feste religiose e delle cerimonie nuziali.

« Chiedono, gli interpellanti innanzitutto, una relazione sul frazionamento istituzionale dei poteri aeroportuali, riguardo:

- a) ai servizi di assistenza volo;
- b) ai servizi di assistenza di terra all'atterraggio e decollo;
- c) ai servizi di manutenzione e custodia dei velivoli;

d) ai servizi di trasporto merci e posta e ai servizi per i bagagli dei passeggeri;

e) ai servizi per il ristoro e la cura dei passeggeri;

f) ai servizi di sicurezza;

g) ai servizi di collegamento con le città;

h) finanziamento e costi e ricavi dei vari servizi.

« Chiedono, inoltre, gli interpellanti se non si ritenga di proporre con una legge, l'unificazione di competenze, con una struttura ben definita, dotata di un unico responsabile per ogni aeroporto; e di una gestione finanziaria che colleghi i servizi resi e la loro qualità ai finanziamenti, vuoi a carico degli utenti e vuoi a carico della collettività; nonché di una gestione nazionale che coordini e pianifichi i vari aeroporti, con precise competenze e poteri, anche in relazione a situazioni di emergenza quali si sono conosciute in passato. (2-00005) « FORTE, CANEPA, SANTI ERMIDO »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere le cause del tragico incidente aereo avvenuto in Sardegna la notte del 14 settembre 1979; in particolare gli interpellanti chiedono di sapere se al momento dell'incidente le condizioni meteorologiche erano tali da consentire la piena agibilità dell'aeroporto di Cagliari-Elmas ed inoltre se le attrezzature di sicurezza previste per l'atterraggio, le radar e radio assistenze, al momento del disastro erano in perfette condizioni di efficienza; gli interpellanti chiedono di conoscere infine quali misure, nel quadro del potenziamento complessivo del sistema dei collegamenti della Sardegna con la penisola, sono state assunte o ci si propone di assumere tempestivamente al fine di determinare le condizioni di maggior sicurezza possibile negli scali aerei dell'isola. (2-00073) « PANI, MACCIOTTA, MACIS »;

e delle seguenti interrogazioni degli onorevoli Pazzaglia, Baghino e Parlato, al ministro dei trasporti, « per conoscere qua-

li siano le cause accertate della sciagura aerea avvenuta a tarda notte fra il 13 e 14 settembre 1979 sulla linea Alghero-Cagliari, in conseguenza della quale sono morte tutte le persone trasportate e i componenti dell'equipaggio;

per conoscere in particolare se la sciagura possa essere collegata in qualche modo al mancato funzionamento di un impianto di assistenza al volo notturno nell'aeroporto di Cagliari.

Per conoscere, di fronte al ripetersi di tali sciagure e salva la effettuazione di una inchiesta parlamentare, dettagliate notizie sulla situazione degli aeroporti e sulla gestione dei mezzi aerei da parte dell'Alitalia e dell'ATI » (3-00358);

Accame e Nonne, al ministro dei trasporti, « per conoscere, in relazione alla sciagura aerea di Elmas, quali accertamenti sono stati fatti sulle cause del sinistro » (3-00359);

Milani, Catalano e Cafiero, al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai ministri dei trasporti e della difesa, « per sapere — premesso che nella notte del 14 settembre alle ore 1,00 un aereo DC 9 dell'ATI (Alitalia) in volo da Alghero per Roma, via Cagliari, al momento dell'atterraggio a Cagliari, aeroporto di Elmas, è andato a schiantarsi a terra in località Capoterra e che nel tragico incidente hanno perso la vita 31 passeggeri, compresi i quattro membri dell'equipaggio — se è vero che da più giorni era stato lamentato un guasto delle apparecchiature per il controllo da terra (sistema LS) nella fase di atterraggio degli aerei; per sapere, se ciò corrisponde al vero, per quali ragioni non sono stati sospesi i voli notturni e chi sono i responsabili » (3-00362);

Contu e Garzia, al ministro dei trasporti, « per conoscere le cause che hanno determinato l'irreparabile disastro aereo accaduto a pochi chilometri da Cagliari sconvolgendo l'opinione pubblica e in particolare modo i cittadini sardi, per i quali il mezzo di trasporto aereo sta diventando una necessità non altrimenti sostituibile.

Si chiede inoltre quali provvedimenti siano stati adottati al fine di garantire una continua assistenza durante il volo onde evitare la percorrenza di rotte non previste nei piani ed impedire che in condizioni particolarmente difficili sia consentita la viabilità del mezzo aereo.

Gli interroganti chiedono altresì, viste le lungaggini nei tempi d'attuazione del progettato ammodernamento delle strutture aeroportuali e l'ampliamento dell'aerostazione di Cagliari-Elmas, quali iniziative intende porre in essere perché i lavori suddetti vengano eseguiti nei tempi più brevi possibili » (3-00383);

Mellini, Melega, Ajello, Boato, Bonino Emma, Cicciomessere, Crivellini, De Cataldo, Faccio Adele, Galli Maria Luisa, Macciocchi Maria Antonietta, Pannella, Pinto, Roccella, Sciascia, Teodori e Aglietta Maria Adelaide, al ministro dei trasporti, « per conoscere i particolari della sciagura aerea verificatasi in Sardegna il 15 settembre 1979, nella quale hanno trovato la morte 31 persone.

In particolare gli interroganti chiedono di conoscere quali siano, secondo i primi accertamenti, le cause del sinistro e le eventuali responsabilità al riguardo » (3-00394);

Bozzi e Biondi, al ministro dei trasporti, « per conoscere l'esito degli accertamenti amministrativi relativi al grave recente disastro verificatosi a un DC-9 dell'ATI in fase di atterraggio sull'aeroporto di Elmas.

Gli interroganti chiedono inoltre di conoscere quali più generali provvidenze siano in atto o in previsione per dare sicurezza a tutti gli aeroporti nazionali » (3-00395).

Queste interpellanze ed interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Forte ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

FORTE. Questa interpellanza riguarda un argomento che, dopo la sua presentazione, è diventato attuale, tragicamente attuale: si riferisce infatti all'opportunità di

dotare ogni aeroporto di una struttura ben definita con a capo un solo responsabile, e di avere una gestione nazionale che coordini i vari aeroporti, nonché una gestione finanziaria unitaria per aeroporto, che colleghi i servizi aerei e la loro qualità ai finanziamenti. Non voglio svolgere nel dettaglio il contenuto dell'interpellanza che è scritta; sottolineo solo dei punti tragicamente attuali, innanzi tutto per quanto riguarda l'oggi inesistente servizio nazionale.

Il servizio nazionale dovrebbe evitare anche sciagure che si possono verificare perché il comportamento dei piloti, che certamente hanno quasi sempre un alto grado di addestramento e professionalità, a volte non è posto in essere secondo le regole prescritte o secondo le migliori misure di sicurezza. Tra i suoi possibili compiti, questo servizio dovrebbe avere (ne cito uno particolarmente importante), quello di osservare le « scatole nere » degli aerei e non solo in caso di sciagure, *ex post*, ma anche indipendentemente dalle medesime per eseguire controlli di comportamento che possono avere ogni tipo di interpretazione, in materia di disattenzioni, difetto del fattore umano in certi casi, atteggiamenti volontari oggettivamente rischiosi che possono essere assunti in buona fede, ma che una competente autorità può ritenere doveroso richiamare, per il loro rischio oggettivo (si hanno tragici ammaestramenti in questo campo).

Altro problema che questo servizio nazionale dovrebbe risolvere, è quello della coesistenza attuale tra personale civile e militare, retribuito in modo diverso, con, di conseguenza, continue interruzioni e disaffezioni al servizio. Oltre questi argomenti, questa autorità dovrebbe pianificare l'ubicazione dei vari aeroporti; la funzione dei medesimi; provvedere ai servizi di emergenza in caso di disordini, infortuni, prolungate agitazioni di personale; provvedere a quanto si fa, ad esempio, nelle reti ferroviarie nei periodi di congestione per fattori stagionali di vario genere, che possono consistere nello smistare il traffico da un luogo all'altro curando vari tipi di servizi.

È evidente come i grossi finanziamenti che si intenda disporre per i maggiori aeroporti intercontinentali italiani (mi riferisco particolarmente a quelli di Roma e della Malpensa, ma anche alla problematica di Linate e di altri), potrebbero essere visti molto meglio se vi fosse una gestione unitaria nazionale.

In relazione a questo, vorrei brevemente sottolineare il secondo concetto per poi trattare il terzo; oggi non è ben chiaro in che modo i mezzi finanziari, per i vari servizi resi dagli aeroporti, siano collegati ai servizi medesimi e quindi anche in che misura vi debba essere un contributo collettivo — è una ragione di finanza pubblica — perché non si possono far pagare i servizi oppure perché questi sono gestiti in modo considerato ottimale e comunque non riescono, per varie ragioni, a coprire i costi. Quindi, senza questa gestione unitaria, si rischia di sprecare delle risorse così come si potrebbero sprecare per il mancato coordinamento tra il sistema aeroportuale del trasporto aereo e il sistema ferroviario. Basti solo pensare all'incongruenza della mancanza di una linea metropolitana tra Roma e Fiumicino e di una linea metropolitana tra Milano, Linate e Malpensa, quando esistono dei tronchi, in alcuni casi, di linee come le ferrovie nord di Milano che arrivano sino a Novara o una metropolitana milanese che si ferma ai bordi dell'aeroporto di Milano o una metropolitana di Roma che si ferma ai bordi dell'aeroporto di Fiumicino.

Quindi, questi coordinamenti potrebbero essere attuati, perché l'Italia — questo è un rilievo generale che si può fare anche in questa sede — dispone quasi in misura maggiore più di ogni altro paese di imprese pubbliche ed ha anche il *record* della mancanza di coordinamento tra le imprese e gli enti pubblici.

Credo che tutti gli aeroporti si possano definire pubblici, che quasi tutte le compagnie aeree si possano definire pubbliche, che quasi tutte le ferrovie che ho menzionato — metropolitane o di superficie — si possano definire pubbliche, eppure tutto ciò non è coordinato. Non riteniamo che ci debba essere sempre un

servizio di imprese pubbliche o che questo sia sempre il migliore modo per svolgere la funzione, ma è evidentemente assurdo, quando già esistono gli strumenti, non coordinarli, perché in questo modo si determina un grosso spreco sociale e una grossa irrazionalità.

L'ultimo punto riguarda questa molteplicità di utenti e di gerenti che coesistono sullo spazio di un aeroporto: dalle compagnie che trasportano i bagagli, alle compagnie che vendono i biglietti aerei, propri o altrui, alle compagnie che gestiscono male, molto male — credo che chiunque sia qui presente lo sappia per sua esperienza — con prezzi esosi i servizi di ristorante e bar...

MILANI. Sono ladri!

BIONDI. È una violenza privata!

FORTE. ...realizzando vere e proprie forme di sfruttamento monopolistico per il quale sarebbe opportuno conoscere almeno la destinazione dei proventi.

Mentre non è accettabile che manchi l'autorità nazionale di cui parliamo o che l'autorità preposta abbia come oggi dei poteri così limitati, nello stesso tempo non è accettabile che in un aeroporto ci sia il caos per la coesistenza di enti diversi ed è ancora meno accettabile che ci siano forme di sfruttamento di ogni specie, perché alcuni di questi enti approfittando della superficie sulla quale svolgono in esclusiva la loro attività, adottano politiche di estorsione con prezzi che sono assurdi rispetto ai prezzi dei biglietti aerei o dei servizi di altra natura.

Vorrei includere tra queste forme di sfruttamento anche quelle delle compagnie autorizzate di trasporto viaggiatori o taxi, tra cui l'anomalia assurda dell'esistenza a Roma di una compagnia autorizzata di taxi che applica un tipo di tariffa veramente straordinaria. Questa tariffa consiste nel raddoppio del prezzo non solo nel tratto fino al comune di Roma, ma anche nel tratto all'interno della città, sicché questa compagnia ha lo strano privilegio per cui un taxi della stessa men-

tre esegue il suo trasporto nel comune di Roma prende il doppio di ciò che percepisce un'altra compagnia che nello stesso comune esegue servizi di trasporto e questa è chiaramente una forma di sfruttamento monopolistico. Tutti questi esempi sottolineano l'esigenza di una gestione unitaria e, al tempo stesso, anche di una chiarezza economica. Se, per vari motivi, si vogliono realizzare delle sovrattasse, che queste, almeno, vadano ad alleggerire i costi che la collettività deve sopportare per questo servizio che, spesso, anziché essere tale, è un disservizio, a volte tragico.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

PANI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, di fronte all'ultima tragedia aerea, di fronte ai 31 morti del 14 settembre a Cagliari, il nostro animo non può che essere ancora profondamente turbato. Abbiamo espresso ed esprimiamo di nuovo tutto il nostro cordoglio ai familiari delle vittime, ma ciò evidentemente non basta. Occorre fare di più; occorre — per quel che ci compete — che ogni sforzo d'ora in avanti sia compiuto, non solo per accertare le cause dell'incidente, ma soprattutto per creare condizioni nelle quali si possa dire che è stato fatto tutto ciò che era ed è umanamente possibile per evitare il ripetersi di simili tragedie.

È per queste ragioni che non possiamo sfuggire alla domanda se da parte delle autorità competenti sia stato fatto tutto il possibile, o comunque il minimo indispensabile, per dotare il nostro sistema aeroportuale — e in questo caso lo aeroporto di Cagliari-Elmas — degli strumenti più moderni che la scienza e la tecnica mettono a disposizione dell'uomo per garantire la sicurezza del volo.

Purtroppo questo di Cagliari non è il primo incidente grave. Nel 1966 a Napoli, nel 1970 a Catania, nel 1973 a Palermo, a Bari e a Torino, nel 1978 ancora a Palermo si sono verificati incidenti gra-

vissimi, con numerose vittime; tutti in date recenti, come si vede. Anche se non disponiamo dei risultati delle diverse inchieste (e a questo proposito il nostro gruppo insiste perché tutti gli atti delle inchieste siano resi pubblici e comunque comunicati al Parlamento), è tuttavia possibile svolgere qualche considerazione e formulare qualche domanda, alla quale mi auguro che l'onorevole rappresentante del Governo possa e voglia rispondere.

Già in sede di Commissione trasporti il ministro ha fornito sull'incidente di Cagliari alcune informazioni, di fronte alle quali siamo rimasti assai perplessi e sbalorditi. È inevitabile che mi riferisca a queste informazioni ufficiali, sperando che in questa sede possano essere chiariti almeno alcuni dubbi e perplessità. Non è stato chiarito, ad esempio, nelle dichiarazioni ufficiali, quali fossero le condizioni meteorologiche al momento della partenza dell'aeromobile da Alghero, e soprattutto quelle esistenti su Cagliari al momento in cui l'aeromobile si trovava sul punto nel quale doveva compiere le prescritte operazioni per l'atterraggio. La questione non è da poco: risulta infatti che il pilota, dopo essere stato autorizzato ad effettuare la prevista procedura per l'avvicinamento strumentale, attestato sul radiofaro a media frequenza di Cagliari-Elmas, preferì non procedere sul predetto radiofaro. Chiedersi il perché non costituisce una domanda retorica; si tratta infatti di un radiofaro non direzionale — in sigla *NDB* — ad onde medie di ridotta precisione, sensibile alle perturbazioni meteorologiche.

È singolare, signor Presidente, che sia nel caso dell'incidente di Cagliari, sia nel caso degli altri incidenti aerei che ho citato, al momento del disastro ci si trovasse in condizioni meteorologiche perturbate o in condizioni di ridotta visibilità, ed il pilota sia stato costretto, o comunque indotto, a tentare l'atterraggio a vista in condizioni marginali, senza servirsi del radiofaro. In tutti questi casi, l'aeroporto era sprovvisto di radiofaro direzionale ad altissima frequenza, il cosiddetto *VOR*, ma disponeva solo di radiofari del

tipo *NDB*, che sono considerati antiquatissimi e notoriamente non attendibili in determinate condizioni meteorologiche. Inoltre, ancora in tutti questi casi, l'aeroporto era permanentemente sprovvisto — o temporaneamente sprovvisto — dell'*ILS*, il noto sistema per l'atterraggio strumentale. Sempre, in ognuno dei casi cui mi riferisco, il pilota aveva dichiarato di essere in vista dell'aeroporto, o a contatto visivo con il terreno o con il mare. Si tratta di semplice coincidenza? Ecco una domanda.

Non si tratta davvero di suscitare allarmismi ingiustificati, si tratta invece di sapere se le attuali radioassistenze siano adeguate o se non debbano essere immediatamente sostituite con radioassistenze più moderne ed efficienti.

Ora, dire, come è stato ufficialmente detto, che l'aeroporto di Elmas era in condizioni di agibilità e di sicurezza è per lo meno superficiale o, comunque, fare una affermazione generica, perché la sicurezza di un aeroporto è data dalla qualità delle informazioni disponibili per il pilota per la determinazione della propria posizione e per procedere a tutte le manovre necessarie. Noi siamo convinti, signor rappresentante del Governo, che la presenza di un semplice e antiquato *NDB* a bassa frequenza e di un servizio *radar* consultivo — queste erano le condizioni in quel momento dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, la notte del 14 settembre, cioè la mancanza di indicazione strumentale positiva e di un vero e proprio servizio di guida e di controllo — non danno, come i fatti e purtroppo i morti dimostrano, reali garanzie di sicurezza. Si può obiettare che la sicurezza è data dalla osservanza delle procedure, e, nel caso specifico, sembra che ciò non sia avvenuto. Ma se le procedure sono basate su radioassistenze antiquate e poco attendibili, come sono tutte quelle degli aeroporti meridionali, la tendenza inevitabile dei piloti sarà quella di trascurarle e di agire in condizioni certamente pericolose.

Credo anche che non debba passare sotto silenzio il fatto che il sistema *ILS*

non funzionava, anche se è stato detto che ciò non poteva determinare condizioni di inagibilità dell'aeroporto, perché l'*ILS* è uno strumento di cui ci si serve solo nella parte finale dell'atterraggio. Ora il sistema *ILS* è perfettamente attendibile e dà piene garanzie di sicurezza a ben oltre 20 chilometri — ripeto, 20 chilometri — dal punto di atterraggio, e l'aeromobile tragicamente caduto a Capoterra è arrivato ad una distanza dall'aeroporto inferiore a 20 chilometri.

Se è vero questo, allora la mancanza dell'*ILS* non è un piccolo dettaglio trascurabile, e non può essere assolutamente considerato influente nella tragedia. Inoltre, occorre anche dire che l'*ILS* di Cagliari è uno dei più antiquati d'Italia e, quindi, soggetto, come gli altri dello stesso tipo, a prolungati periodi di inefficienza. Eppure il rapporto Lino del 1972 ne raccomandava la rapida sostituzione! I 7 anni trascorsi inutilmente sono una responsabilità umana, una responsabilità che il Governo non può scrollarsi facilmente di dosso, con affermazioni che rimandano al futuro (nel caso di Cagliari al 1981) interventi atti a migliorare l'efficienza dell'intera rete del traffico aereo italiano. Tale miglioramento era necessario da almeno 15 anni ed è stato ufficialmente e motivatamente richiesto fin dal 1972, con il famoso rapporto Lino. Chi può dire oggi che è stato fatto tutto quello che era umanamente possibile per evitare che accadessero disastri aerei? Certamente non il Governo, che aveva il dovere di provvedere. Riteniamo perciò che si debba riprendere subito in mano tutta la materia delle condizioni dei nostri aeroporti e del loro grado di sicurezza, assieme al problema della riforma degli organismi di direzione dell'aviazione civile. Ancor oggi richiamiamo il Governo al rispetto degli impegni assunti e sanciti legislativamente, alla presentazione — cioè — del piano degli aeroporti ed alla indispensabile riforma dell'attuale organizzazione dell'aviazione civile. Il Governo, sotto questo aspetto, ha la grave responsabilità di tenere in vita un sistema che non soltanto in occasione di tragedie è stato dimostrato es-

sere assai inadeguato, disordinato ed inefficiente e che pertanto richiede misure urgenti di riforma e di riordino, anche sotto il profilo dell'eliminazione di complicate sovrapposizioni di competenza.

Vorrei infine porre qualche ulteriore interrogativo, sperando di ottenere qualche rassicurante risposta. Vorrei sapere cioè se, dopo il tragico susseguirsi di incidenti aerei di rilevante gravità non si ritenga di stabilire condizioni di minore discrezionalità per le compagnie aeree nella definizione dei minimi meteorologici per l'agibilità degli aeroporti e la loro elevazione per gli aeroporti sprovvisti di sistemi di radioassistenza di precisione. Vorrei sapere se non si ritenga di sostituire tutti i radiofari del tipo *NDB* rimanenti in Italia con i sistemi *VOR* o *VORD-ME*, come è già stato fatto nel nord Italia, e di rimuovere tutti i vecchi apparati *ILS* ancora in funzione; se non si consideri necessario ed urgente dare inizio allo studio relativo alla sostituzione dell'intero sistema *ILS* con i nuovi apparati *MLS*, che sono sistemi di atterraggio a microonde, più efficienti, più precisi e — sembra — anche meno costosi, come dimostra tra l'altro uno studio dell'università di Cagliari; se infine non si ritenga di limitare — in attesa che venga completato questo lavoro di miglioramento delle condizioni del sistema aeroportuale — la discrezionalità dei piloti nell'effettuazione di procedure di avvicinamento in condizioni meteorologiche intermedie o marginali, quando ci si trovi in assenza di radioassistenze di precisione. Mi attendo, mi auguro, che a queste domande il Governo sappia dare qualche risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze testé svolte ed alle interrogazioni all'ordine del giorno.

Risponderà altresì alla seguente interrogazione, non iscritta all'ordine del giorno, che verte sullo stesso argomento:

MAMMI, DEL PENNINO, ROBALDO, BOGI, BANDIERA E OLCESE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere, in relazione

alla sciagura aerea avvenuta il 14 settembre 1979 a Cagliari, quali accertamenti sono stati eseguiti sulle cause del disastro e quali provvedimenti si intendono adottare per garantire una maggiore sicurezza di volo non solo nell'aeroporto di Elmas, ma altresì negli altri aeroporti nazionali.

(3-00454)

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Comincerò, nel rispondere alle interpellanze ed alle interrogazioni presentate al Governo su questa materia, dal tema più attuale e doloroso, quello dell'incidente avvenuto a Cagliari il 14 settembre scorso. Un aereo proveniente da Alghero, come loro sanno, e indirizzato verso l'aerovia Alghero-Cagliari, si è schiantato a circa 20 chilometri a sud-est di Cagliari. Tale aereo aveva seguito la rotta dell'aerovia fino alla località Rame, a nord di Cagliari; da lì avrebbe dovuto seguire l'aerovia che passa per Capo Carbonara, dove sarebbe stato servito da un radiofaro ad altissima frequenza, con distanziometro, che ha caratteristiche tecniche estremamente apprezzabili; chiedeva invece di prendere una via secondaria, diciamo così, che passa sopra l'aeroporto militare di Decimomannu, e si metteva in contatto con il radar onnidirezionale di Decimomannu, che l'avrebbe dovuto condurre in volo di avvicinamento fino alla zona dell'aeroporto, dove sarebbe entrato in carico per il radiofaro di tale aeroporto, essendo l'ILS non utilizzabile, come comunicato da NOTAM (e di ciò era a conoscenza il pilota).

Non possiamo dire per quale motivo il pilota abbia voluto scegliere questa seconda alternativa. La situazione meteorologica — preciso anche questo particolare su cui alcuni interroganti hanno formulato uno specifico quesito — non era tranquilla, ma neppure delle più difficili. C'era una ristretta area di nubi in sviluppo verticale sul canale di Sicilia che, dall'isola di Malta, si estendeva fino alla Sardegna. Le cause delle manifestazioni temporalesche erano da attribuirsi alla presenza di una depressione a quote medie ed alte, alla concomitanza di una sensibile azio-

ne convettiva per il riscaldamento degli strati superficiali. I bollettini meteorologici davano, alle 22,30: calma di vento, visibilità sette, temporali recenti, un ottavo di cumulamenti a 600 metri, tre ottavi di cumuli nubi a 690 metri, cinque ottavi di alti cumuli a 2.400 metri. Alle 23,20, poco prima dell'incidente, il bollettino dava la seguente situazione: calma di vento, visibilità otto chilometri, pioggia recente, tre ottavi di cumulamenti a 600 metri, cinque ottavi di alti cumuli a 2.400 metri; una situazione, questa, da non considerarsi proibitiva.

L'incidente non appare causato, in linea diretta, da condizioni meteorologiche avverse, ma piuttosto dallo spostamento di rotta dell'aereo. Infatti il velivolo, superato Decimomannu, prendeva una rotta verso il sud invece di iniziare la virata, secondo le procedure per quel tipo di atterraggio, che doveva far compiere all'aereo un doppio giro sull'aeroporto fino ad arrivare alla quota di allineamento con la pista n. 32. L'aeromobile prendeva, a questo punto, una rotta in direzione sud-ovest. Avvisato di questo dal radiofaro di Decimomannu, il velivolo si apprestava a compiere la virata, quando si schiantava contro la montagna a 25 chilometri a sud-ovest di Cagliari.

Devo precisare che l'altezza prevista per il sorvolo di quella zona era di 5 mila piedi, pari a 1.800 metri circa, mentre l'aereo si trovava ad appena 600 piedi e in una zona sulla quale non si sarebbe dovuto trovare. Questi i fatti che sono alla base dell'incidente.

Innanzitutto devo rispondere ad una obiezione generale, sollevatami dall'onorevole Pani, ma che è sollevata da tutti gli interroganti, cioè se la situazione delle attrezzature abbia in qualche modo determinato l'incidente aereo. Si può affermare che nessuna delle situazioni delle attrezzature abbia direttamente causato l'incidente. Il velivolo aveva a disposizione diversi sistemi e diverse procedure per poter arrivare fino all'aeroporto di Cagliari. Voglio qui ricordare che le varie procedure di avvicinamento all'aeroporto non sono dettate soltanto da pro-

cessi tecnici e che quindi non si può parlare di un atterraggio più o meno sicuro a seconda delle varie assistenze che si possono mettere in atto che sono sempre, è bene ricordarlo, plurime e alternative. Rispettando le dovute procedure, l'atterraggio è sempre sicuro e, se al limite si dovessero guastare tutti gli strumenti, la procedura impone al pilota di ritornare alla base di provenienza.

A questo punto occorre vedere se vi è stata un'attenzione adeguata nel compimento di queste procedure e se quindi tutto si sia verificato secondo i normali canoni di navigazione.

Ritengo non sia il caso di entrare nella discussione tra la tesi generale di chi pensa che migliori attrezzature aeroportuali avrebbero potuto evitare l'incidente e la tesi di coloro che vogliono attribuire questi incidenti alla fatalità e al fattore umano. Dirò subito che nella civiltà moderna e tecnologica la fatalità non esiste; quando alcune cose accadono è perché qualcosa non ha funzionato, ed è appunto questo che occorre analizzare. È bene ricordare che, anche se l'impianto ILS non funzionava appieno, in quanto non guidava in quel momento l'avvicinamento dell'aereo, bensì semplicemente la sua linea di atterraggio, le attrezzature presenti nell'aeroporto erano sufficienti a garantire la sicurezza del DC-9, se si fossero rispettate le procedure che ciascuna di queste attrezzature prevede in fase di atterraggio.

Non dobbiamo quindi limitarci ad una mera discussione tra i sostenitori di una casualità dovuta alle attrezzature aeroportuali e i sostenitori invece di una casualità dovuta al fattore umano o alla fatalità. Noi dobbiamo dire che c'è la necessità — e vedremo poi in quale maniera — di attrezzarci per studiare ed analizzare tutti questi fenomeni, e non solo nel caso di incidenti, ma nel caso anche in cui vi sia una mancanza del rispetto delle procedure, per vedere quali sono « a monte » le cause che determinano l'insorgere di motivi di pericolosità o di insicurezza.

Detto questo, debbo anche rifarmi all'intervento dell'onorevole Forte, che ha fatto riferimento a problemi generali ri-

guardanti il quadro nel quale si svolge il servizio di aviazione civile in Italia. Devo innanzitutto rilevare che vi sono degli elementi che abbiamo ereditato, e che in qualche modo si sono formati strada facendo, che non permettono una analisi completa di quello che avviene oggi nella aviazione civile in Italia. Noi abbiamo una aviazione civile che si è formata per distacco dalla Difesa e che non ha mai assunto una parità di dignità e di attrezzatura rispetto a quelle dell'aeronautica militare. Abbiamo servizi che non sono gestiti dall'aviazione civile: penso al servizio antincendi, che è gestito dal Ministero dell'interno; penso al servizio del controllo del volo, che è gestito dall'aeronautica militare; penso ai vari servizi di gestione degli aeroporti, che sono gestiti da società concessionarie; penso all'azione di supplenza, rispetto ai compiti dell'aviazione civile che sono propri della società di bandiera, esercitata dalle società concessionarie di linee e dalle società concessionarie di gestione.

Effettivamente, non c'è unità di gestione, non solo in sede aeroportuale, ma neppure in sede nazionale. Questo comporta problemi, sia in riferimento alla provvisione di attrezzature tecniche (la discussione, per esempio, fra le competenze riguardanti le opere a terra, da farsi su zone demaniali o su zone liberate dal demanio; se la competenza sia del Ministero della difesa o del Ministero dei trasporti), sia in ordine alla direzione e al coordinamento degli investimenti in questo settore: queste ed altre sono le difficoltà che si riscontrano oggi nell'ambito dell'aviazione civile.

Com'è noto, oggi siamo ad un punto di svolta a questo proposito, perché è pronto un progetto di ristrutturazione dell'aviazione civile e, contemporaneamente a questo, è all'ordine del giorno del Consiglio dei ministri anche un provvedimento riguardante la dirigenza dell'aviazione civile; è inoltre in preparazione un progetto di legge che dia unità alla direzione dell'aviazione civile, in cui oggi i dirigenti sono dei pari grado senza un coordinamento effettivo; c'è infine il problema

della smilitarizzazione del controllo aereo, che comporterà dei gravi problemi di rapporto tra il nuovo ente da creare e il vecchio ente, cui resterà una parte del controllo aereo.

Sono questi, come si vede chiaramente, una serie di problemi molto gravi, a fronte dei quali il Governo ha preparato soluzioni che sono sollecitate da pressioni sindacali o da accadimenti come quello di cui stiamo parlando; questi provvedimenti hanno però il difetto di essere ciascuno completo per la sua parte, ma di non rappresentare una soluzione globale.

Mi sembra quindi di poter dare un apprezzamento estremamente positivo alla opinione dell'onorevole Forte, quando dice che è necessario un solo responsabile, non solo a livello aeroportuale ma anche a livello nazionale, per quanto riguarda la aviazione civile. Mi pare che egli proponga una « grande » aviazione civile che non debba dipendere da diverse autorità; ma non vedo come in questo momento ciò si possa raggiungere se non con una svolta, non tanto nei provvedimenti che il Governo ha preparato, quanto piuttosto nel quadro generale in cui questi provvedimenti si devono collocare, cioè nell'intento di dare effettivamente all'aviazione civile un ruolo adeguato nel paese.

Una osservazione ora a proposito delle scatole nere e della possibilità di interpellarle anche quando non si siano verificati disastri. È un argomento molto delicato, che però va affrontato con chiarezza.

Non sarebbe dignitoso da parte nostra nasconderci le difficoltà che ci sono con le organizzazioni sindacali, ma non sarebbe neppure rispettoso di queste organizzazioni sindacali se non dicessimo che in fondo uno dei problemi centrali in questo momento è quello di un possibile degrado delle nostre capacità tecniche, che sono altissime sul piano tecnologico e su quello umano. Potrebbe esservi un inizio di degrado di questo nostro patrimonio tecnologico e tecnico se non ricorressimo a forme più concrete di analisi di quello che avviene normalmente nel rispetto delle procedure.

Debbo dire, posso dire — il ministro l'ha detto in Commissione e quindi mi sento di poterlo ripetere qui — che ci sono stati anche casi in cui l'incidente è stato sfiorato per poco. In questi casi noi avremmo dovuto poter esaminare le procedure seguite per poter analizzare le cause della loro non esatta applicazione.

Si tratta della possibilità di usare il sistema dei *records*, dei *boxes*, della registrazione; se fosse possibile anche della registrazione delle intenzioni...

MELLINI. Potrebbe provvedervi il SID!

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Mellini, stiamo parlando della sicurezza del volo, non si tratta di spiare fiscalmente. Ho parlato di intenzioni, perché nel disastro di cui ci stiamo occupando disponiamo di una comunicazione del pilota che comunicava di stare apprestandosi alla virata. Purtroppo non conosciamo la sua vera intenzione, non sappiamo quale fosse la sua intima convinzione. Di qui la opportunità di una procedura per la registrazione di queste convinzioni che riguardano non solo la sicurezza del pilota, ma anche quella di molte altre persone. Mi sembra che parlare di SID sia umoristico da parte sua.

BIONDI. In un tema che non lo merita.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo si tratti di un problema da trattare con tutto il rispetto necessario per coloro che lavorano in questo settore, ma anche con tutta l'attenzione per le questioni di sicurezza ad esso connesse.

Non credo — ripeto — alla fatalità. Se anche il pilota fosse stato costretto — parlo di costrizione — a seguire procedure non proprie, ciò si è verificato o per mancanza di informazioni, o perché le informazioni non sono arrivate correttamente o per un condizionamento precedente dovuto forse ad addestramento, a stati di salute, che non gli permetteva di recepire

nel senso esatto le informazioni. Tutto questo deve essere in qualche modo riscontrabile e analizzabile, anche in riferimento ad altri casi in cui l'incidente non si è verificato. Questo non tanto per un fatto fiscale nei confronti dell'operatore, ma per una possibilità di analisi statistica, matematica delle procedure e per il loro miglioramento. Questo è un dato di fatto. Aggiungo che per realizzare questo bisogna arrivare alla soluzione che prospettava l'onorevole Forte.

L'aviazione civile ha fatto un buon lavoro per quanto riguarda il miglioramento degli aspetti tecnici e delle attrezzature. Pur non avendo una struttura di grande Ministero è riuscita a portare avanti i lavori previsti dalla legge n. 825. Aggiungo, per rispondere all'onorevole Pani, che il miglioramento realizzato anche nell'aeroporto di Cagliari, dal rapporto Lino ad oggi, è consistente ed importante. Debbo però dire che l'aviazione civile non è oggi in grado di svolgere un effettivo controllo sulle società concessionarie, sulla loro capacità di gestione e sui loro modi di usare la concessione; non è in grado, inoltre, di svolgere un effettivo controllo sul modo con cui vengono accettate le procedure.

Abbiamo allo studio e stiamo per presentare un disegno di legge tendente a permetterci di assumere a contratto piloti che diversamente, con gli stipendi dei funzionari pubblici, non sarebbero disponibili per il nostro servizio di ispezione di volo. Questo ruolo oggi è praticamente vuoto, per cui non siamo in grado di controllare il *training*, la situazione di fatto, e in particolare, la capacità tecnica dei piloti e degli aerei.

Voi sapete anche in quali difficoltà si trovi il registro aeronautico e l'impaccio in cui ci troviamo di fronte alla necessità di risolvere i problemi del controllo aereo. La volontà politica del Governo è nel senso di accedere alla richiesta di smilitarizzazione, la quale però incontra una difficoltà concreta, che consiste nel decidere quale parte del controllo debba andare all'aviazione civile.

Quanto sto per dire non è il parere definitivo del Governo, ma in realtà, se dovesse essere trasferita all'aviazione civile solo la parte operativa finale, lasciando al Ministero della difesa tutto il sistema della manutenzione, della programmazione, della ricerca e dello sviluppo del controllo aereo, si risolverebbero forse i problemi retributivi e sindacali di un piccolo gruppo di controllori, ma non si risolverebbe il grosso problema del rapporto globale tra controllo e aviazione civile. E il problema è grosso perché può provocare momenti di tensione psicologica: nell'episodio di Cagliari, il *radar* di Decimomannu ha comunicato al pilota che era fuori rotta e il pilota ha risposto dicendo che sapeva di trovarsi in quella posizione. Mi chiedo — ed è una domanda legittima — se il colloquio si sarebbe svolto negli stessi termini (lascio ciascuno di voi giudicare) se i due interlocutori si fossero trovati sulla stessa linea gerarchica e fossero stati inquadrati nella stessa organizzazione. O non si può pensare che il colloquio sia avvenuto in quei termini anche perché si svolgeva tra i rappresentanti di due organizzazioni diverse, l'una indipendente dall'altra? È una domanda che dobbiamo porci seriamente, nel momento in cui affrontiamo il problema della smilitarizzazione del controllo aereo e dell'ambito in cui intendiamo collocarla.

Credo pertanto che il suggerimento dell'onorevole Forte, di giungere alla realizzazione di un grande organismo unitario, che abbia i poteri necessari per organizzare tutto il servizio aereo in Italia, sia estremamente interessante, in quanto proprio la mancanza di un quadro generale di riferimento potrebbe accelerare gli elementi di degradazione di un patrimonio tecnico, tecnologico ed umano che è oggi ancora di altissimo livello, nonostante questi incidenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Forte ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza.

FORTE. L'onorevole rappresentante del Governo mi ha in un certo senso dato

fin troppo ragione. Ha però anche affermato che il disegno di legge in preparazione non risolve il problema da me delineato nell'interpellanza, anche se personalmente il sottosegretario è d'accordo con me nel dire che quella indicata dal sottoscritto sia l'unica soluzione idonea, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista della sicurezza.

Stando così le cose, non posso dichiararmi soddisfatto, se non sul piano umano e intellettuale (per il fatto che il rappresentante del Governo sia d'accordo con me). Non può però soddisfarmi la linea del Governo che ci è stata indicata, visto che lo stesso sottosegretario dice che essa non è idonea a raggiungere lo scopo.

Mi rendo conto delle grosse difficoltà esistenti, anche di ordine organizzativo e sindacale (anche se si tratta di sindacati particolari), a proposito dell'altro tema che avevo sollevato (e che mi sembra di capire sia considerato estremamente importante), in merito al controllo del comportamento dei piloti tramite un servizio unificato con poteri centrali. In sostanza, però, ci viene detto che la legislazione che si sta impostando rischia di risolversi semplicemente nella sistemazione di alcuni problemi di ordine retributivo, senza giungere al nocciolo della questione, che consiste nel fatto che si devono realizzare controlli sul comportamento dei piloti anche *ex ante*; dopo di che, in caso di constatazione di violazioni delle procedure (e il rappresentante del Governo ci ha detto che possono essere verificati anche certi elementi intenzionali), dovrebbero esserci degli ordini e non solo, diciamo così dei suggerimenti di una — se si può dire — autorità parallela, anziché superiore. Abbiamo sentito che anche in questo campo non c'è una soluzione in vista. Debbo quindi dire — non essendo un tecnico — che, per quanto riguarda la specifica sciagura, non so giudicare se sia esatto ciò che è stato affermato; ma se, per quel che posso capire, la spiegazione che viene data dell'incidente è esatta, è tanto più conturbante il fatto che si senta questa risposta, cioè che, sì, sarebbe necessario questo metodo di controllo delle scatole

nere, sarebbe necessaria questa autorità, però non pare che essa possa emergere bene.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. No, deve emergere prestissimo.

FORTE. Ma non si è sentito dire che c'è un disegno di legge, un atto. Cioè lei auspica, come faccio io; solo che io faccio il deputato e posso auspicare; interpello. Il problema è di sapere dal Governo se intende emanare, se emanerà un provvedimento legislativo, se abbiamo — diciamo così — questa soluzione in vista. È questo che sto chiedendo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza.

PANI. Debbo dichiararmi insoddisfatto, perché le risposte che sono state date, sia in merito alla questione specifica della tragedia di Cagliari, sia in merito al problema più generale, sono molto deludenti.

Intanto non ho sentito una parola — forse mi è sfuggita — da parte del sottosegretario relativamente alla esigenza di rendere finalmente pubbliche le risultanze dell'inchiesta. Questo è il punto dal quale non possiamo più prescindere. Noi abbiamo ormai bisogno di valutazioni che non siano di parte, come sono quelle del Governo, ma che siano presumibilmente oggettive e scientifiche.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Guardi che le inchieste non sono fatte dal Governo, ma da commissioni tecniche.

PANI. Certamente, ma gli atti il Governo li conosce, li conoscerà. In ogni caso si tratta di vedere quali vie occorre seguire perché questi atti vengano comunicati al Parlamento e, crediamo, resi pubblici. Questo è un primo motivo di insoddisfazione.

Relativamente poi all'incidente, desidero osservare che, per esempio, parlando

delle condizioni meteorologiche, il Governo si è limitato a fornire dati che sono antecedenti a quelli del momento in cui è accaduto l'incidente. Il Governo arriva fino alle 23,20, mentre l'incidente è avvenuto alle 0,50. Dalle notizie di cui disponiamo risulta che a quell'ora su Cagliari e sulla zona imperversava un violentissimo temporale. Le condizioni del tempo, quindi, sembra non fossero particolarmente favorevoli. Si dice che vi erano tre ottavi di cumuli a 600 metri. Bisognerebbe conoscere il bollettino delle 0,50 (se esiste, come credo che esista), per sapere quale era la percentuale di cumuli al momento dell'incidente. Inoltre, il pilota era fuori rotta. Questo è scontato. Sul perché bisognerebbe tentare di ragionare. Ma, in ogni modo, il radar di Decimomannu ha avvisato il pilota che era fuori rotta, ed il pilota ha detto che se ne rendeva conto, che lo sapeva. Non si comprende però come mai non abbia avvisato che era ad una quota inferiore a quella nella quale avrebbe dovuto essere, cioè era a 600 metri e non almeno a 1000 metri.

Il sottosegretario poi ha detto, facendo delle considerazioni anche interessanti, che relativamente al problema del rispetto delle procedure, si dà il caso che il pilota sia costretto a non rispettarle. Si dice: quando si seguono le procedure le cose vanno bene. Ma se un pilota è costretto a non rispettarle, occorrerebbe capire il perché. Se queste procedure sono basate su una strumentazione che non è attendibile, e — ripeto — a me risulta che in quel momento la strumentazione esistente a Cagliari, il radiofaro di quel tipo, non era attendibile...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi scusi, ma lei mi fa dire cose che non ho detto. Quando dicevo che il pilota può essere costretto a non rispettare le procedure, lo affermavo sia per un rispetto della professionalità dei piloti in genere, sia per un rispetto del caso di cui stiamo parlando, perché penso che nessun pilota faccia gratuitamente delle deviazioni dalle procedure. Ma non ho detto che il pilota in questo caso sia stato costretto

ad andare al di fuori delle procedure perché la strumentazione era insufficiente.

PANI. Ne prendo atto, ma anch'io non sto dicendo che il pilota è stato costretto...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Laddove la strumentazione fosse stata a quel punto insufficiente, il pilota sapeva che poteva tornare indietro.

PANI. Se lei mi consente, neanch'io sto sostenendo che in questo caso il pilota sia stato costretto; stiamo semplicemente parlando di casi in cui il pilota è costretto a non rispettare le procedure. Usare la parola « costretto » mi sembra fare un'affermazione abbastanza stringente, piena di implicazioni, per cui mi chiedo, e chiedo, perché il pilota è « costretto »; evidentemente perché la strumentazione disponibile o i dati che riceve non sono forse attendibili.

Si tratta, naturalmente, di interrogativi, perché se sapessi dare la risposta il ragionamento potrebbe essere diverso. Ma credo che il problema esista, così come esiste il problema generale che l'attuale attrezzatura complessiva di sicurezza dei nostri aeroporti non è sufficiente ed adeguata. Questo lo si sa da molti anni; da un'indagine conoscitiva svolta dalle Commissioni trasporti e difesa risulta che esistono ancora imballate molte attrezzature di sicurezza che non sono state installate, senza che se ne possa comprendere il motivo. Si dice — mi riferisco ad opinioni di esperti, perché io non lo sono — che attrezzature *radar*, se fossero ovunque installate e se fosse creato un sistema complesso, necessario nel nostro paese, garantirebbero comunque condizioni certamente migliori di quelle attuali.

Per quanto riguarda i problemi più generali, il rappresentante del Governo ha fatto riferimento a problemi esistenti, a difficoltà, a questioni complesse. Sono problemi che esistono da decenni, per cui ci sembra che tanto tempo prezioso non sia stato finora ben utilizzato e per questo ritengo che l'aver fatto riferimento soltanto a provvedimenti legislativi che riguar-

dano punti specifici sia stato abbastanza insufficiente. Non mi sembra che sia apparsa, almeno in questa sede, una precisa volontà del Governo di cercare di affrontare in modo serio e concreto alcuni nodi che si chiamano direzione dell'aviazione civile, piano degli aeroporti, riorganizzazione del settore del traffico aereo.

Vorrei infine fare un ultimo richiamo alla situazione dell'aeroporto di Cagliari, che implica anche una questione più generale concernente i collegamenti con la Sardegna. Il sottosegretario ha fatto riferimento ad alcuni miglioramenti che sarebbero stati realizzati in questi anni. È stato realizzato un impianto di illuminazione campale, ma « campale », come testimoniano gli ospedali campali, è qualcosa che serve a necessità di carattere militare, non di carattere civile. Ma vi sono altre cose che non sono state fatte, ci sono tante inefficienze, e chi viaggia spesso verso Cagliari si rende conto che questi miglioramenti non sono per lo meno visibili e che, in ogni caso, tutta l'attrezzatura di sicurezza abbisogna di essere rapidamente sostituita. L'urgenza, come dicevo, è ancora maggiore se si tiene conto che l'aeroporto di Cagliari è quello dove percentualmente passano più passeggeri rispetto a tutti gli altri scali italiani. Ciò, ovviamente per una ragione particolare, consistente nell'insularità della Sardegna e nel fatto, quindi, che tutti coloro che, sardi o non sardi, abbiano una relazione con l'isola debbono servirsi o dell'aeroporto o della nave, mancando logicamente delle possibili alternative.

Esiste perciò il problema più generale del rafforzamento dei collegamenti con la Sardegna e della loro maggiore sicurezza. È questa un'esigenza che dovrà essere affrontata il più rapidamente possibile, anche perché è stata posta da questioni di natura diversa da quella di cui stiamo oggi discutendo in questa sede. Per quanto ci riguarda, abbiamo già esposto in una proposta di legge una nostra idea, un nostro progetto che va in questa direzione. Da parte del Governo non abbiamo ancora sentito proposte che vadano in questa direzione. Ci impegniamo a fare

in modo che, anche da parte del Governo, al più presto vi siano delle risposte serie e sicure.

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche degli interroganti.

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

PAZZAGLIA. L'interrogazione alla quale testé ha risposto l'onorevole sottosegretario per i trasporti Ciccardini, si articola su tre richieste fondamentali: le modalità del tragico incidente aereo nel quale sono morti tutti i componenti dell'equipaggio e tutti i passeggeri; l'influenza, in qualunque modo, del mancato funzionamento di qualcuno degli impianti esistenti a terra, e dettagliate notizie sulla situazione degli aeroporti e sulla gestione dei mezzi aerei da parte dell'Alitalia e dell'Ati. Sul terzo punto credo che la lealtà dell'onorevole sottosegretario lo porti ad ammettere di non aver dato alcuna risposta.

CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Credo di averne data una importante!

PAZZAGLIA. Sulla situazione generale di tutti gli aeroporti e sulla gestione dei mezzi non mi pare che lei sia stato, come le veniva richiesto, esauriente, anche se ha dato una risposta importante; non c'è dubbio. Sugli altri due punti, che possono essere trattati insieme, il sottosegretario ha dato sostanzialmente la versione che già conosciamo: la causa di tutto è nel fatto che l'aereo è stato portato fuori rotta dal comandante, il quale era stato persino avvertito dall'impianto radar di Decimomannu; avrebbe dichiarato di esserne perfettamente a conoscenza e di proseguire fuori della rotta per la manovra di avvicinamento all'aeroporto di Elmas.

A questo punto debbo porle una domanda, giacché alla domanda proposta dall'onorevole Pani, che io ripropongo, non è stata data alcuna risposta. Fu possibile segnalare al pilota che era fuori dall'aerovia, ma non fu possibile segnalargli che

era molto al di sotto dei limiti di sicurezza, cioè molto al di sotto dei 5 mila piedi (penso che fosse anche al di sotto dei 2 mila piedi, da quanto ella ha riferito)? Era possibile e non fu fatto?

Se fosse stato fatto, lei ci avrebbe detto che gli fu segnalata non solo la sua deviazione dall'aerovia, ma anche il fatto di trovarsi al di sotto dell'altezza di sicurezza. Se non fu fatto e poteva essere fatto, ci troviamo di fronte a responsabilità di una gravità eccezionale. Se, invece, non poteva essere fatto, evidentemente gli impianti di controllo a terra, onorevole sottosegretario, non sono di tipo tale da consentire un controllo perfetto dell'aeromobile. Qualunque delle due risposte ella mi possa dare, le conclusioni portano comunque ad attribuire responsabilità, o di ordine organizzativo o di ordine operativo, a terze persone, diverse dal pilota.

Io credo, onorevole sottosegretario, che ci sia l'influenza della insufficienza, se non della inefficienza, degli impianti a terra. L'inefficienza dell'ILS — ella ci ha detto — alla distanza di 20 chilometri non era influente per quanto è avvenuto. Ma io riflettevo sulla situazione nella quale viene a trovarsi un pilota quando si accosta ad un aeroporto diverso da quello di Cagliari. È una vecchia riflessione che mi riporta a quel tragico incidente di Punta Raisi. Il pilota sa sempre quando si trova di fronte ad una situazione di insicurezza e può commettere degli errori che gli derivano dalla maggiore tensione che quello stesso stato di insicurezza gli procura. Inoltre (e questa può essere una spiegazione per giustificare l'uscita del velivolo dall'aerovia) l'insufficienza o l'imperfezione di certi strumenti possono spingere un pilota a fare da sé piuttosto che a farsi guidare dagli strumenti a terra dei quali egli non si fida. Questa può essere una spiegazione. Quindi ritorniamo alle responsabilità di altri, cioè alla responsabilità di non dotare sufficientemente tutta la zona di controllo della manovra aeroportuale di Cagliari di impianti adeguati e sufficienti.

Io tutte le settimane vado in Sardegna e, per combinazione, questa settima-

na sono andato, per ragioni di partito, anche ad Alghero in aereo. Ritornando a Cagliari, ho fatto di notte la stessa strada che fece quell'aereo in quella tragica notte: ebbene, ho constatato che le manovre sono del tutto diverse da quelle che si facevano in passato. Ora, infatti, non si scende verso l'aeroporto di Elmas nello stesso modo nel quale si scendeva nel periodo precedente all'incidente: si scende completamente sul mare, dal lato del golfo di Cagliari.

Da qualunque parte si giunga, da Olbia o da Alghero, la manovra di avvicinamento dell'aereo — mi si perdoni se non uso un linguaggio appropriato — che prima veniva completata in altre zone dell'isola, ora viene fatta tutta sul golfo di Cagliari. L'aereo inizia la propria discesa sul golfo di Cagliari, compiendo manovre ad « otto », come suol dirsi. Questo ci conferma che alcune misure sono state adottate e che prima, forse, nonostante le disposizioni, non venivano fatte quelle manovre che dovevano essere eseguite.

Certamente lei non ha responsabilità nel cattivo funzionamento del servizio aereo, essendo sottosegretario da poco tempo, ma a quei ministri che lo sono stati per molto tempo deve essere addebitato il cattivo funzionamento dei servizi aerei in Italia.

PRESIDENTE. L'onorevole Nonne, co-firmatario dell'interrogazione Accame, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

NONNE. Debbo dichiararmi anch'io insoddisfatto rispetto a quanto richiesto nell'interrogazione che ha come primo firmatario l'onorevole Accame. Per molte delle ragioni che sono state qui espresse, in particolare nella replica dell'onorevole Forte e di altri interpellanti ed interroganti, non starò a ripetere ciò che è già stato detto, ma vorrei porre alcuni problemi, sottolineando — per dar maggior forza ad alcune delle cose già dette — le dichiarazioni di intenzioni da parte del Governo e la mancanza di provvedimenti immediati davanti ad una tragedia quale quella cui recente-

mente abbiamo assistito. Sono queste le cose che spingono a dichiararmi insoddisfatto ed a fare qualche considerazione di carattere particolare.

Anche questa sera volerò a Cagliari verso le ore 0,50, attraverso la linea diretta Cagliari-Roma, non attraverso quella Alghero-Cagliari, la quale — lo dico incidentalmente — in genere comporta ritardi che si cumulano anche nel corso della notte. Si è quindi soggetti alla necessità di rientrare quasi sempre, con questo aereo; e non solo noi deputati, ma anche tutti gli altri viaggiatori che si recano a Roma per varie ragioni: questo aereo infatti, meglio degli altri, consente il più proficuo sfruttamento della giornata romana. Per uno come me che viaggia spesso in aereo, tutto diventa abitudine; ma l'altro giorno viaggiavo con un ragazzo che volava — diceva — per la seconda volta dopo cinque anni e ad ogni scossone o vuoto d'aria (si era avuta da poco la notizia dell'incidente), chiedeva a me cosa succedesse. Mi sostituivo all'equipaggio nel cercare di rassicurare questo ragazzo: ho detto questo per sottolineare l'esistenza di una psicosi che si è creata, a mio parere, con un minimo di giustificazione. Altri hanno detto che negli incidenti aerei si nota un comune denominatore: le modalità sono quasi sempre le stesse. E, onorevole rappresentante del Governo, noterò un'altra cosa dolorosa: la maggior parte degli incidenti (per i quali per altro, i controlli sulla scatola nera e sugli impianti a terra, intervengono solo successivamente e mai preventivamente) avviene negli aeroporti del meridione.

Certamente qui non riaprirò il tema meridionale che ogni deputato del Mezzogiorno suole cogliere, quando se ne presenta l'occasione; ma è un fatto che, soprattutto in rapporto al traffico, il numero degli incidenti è più elevato nel meridione. Farò due considerazioni, dunque. La somiglianza delle modalità ci porta a dedurre che anche le cause sono molto spesso affini: quindi bisogna battere sull'incidenza del fattore umano, nel merito del quale non voglio assolutamente entrare e sul quale sono d'accordo con l'ono-

revole rappresentante del Governo. Il fatto che le modalità siano le stesse ci porta a considerare dunque che anche le cause sono le stesse e che esiste nel nostro paese un'area geografica che ha una maggiore frequenza di incidenti. Si è portati a considerare che esiste, all'interno della grande disfunzione della politica degli aeroporti e dell'aviazione civile nel nostro paese, una area che da questo punto di vista risulta più mortificata di altre.

Onorevoli colleghi, la nebbia non esiste solo al nord, anche se lì è molto più frequente. È un problema di frequenza, e altrettanto si può dire per il tempo cattivo. In materia delicata come il traffico aereo, tuttavia, non ci possiamo affidare alla frequenza. Anche un solo giorno di maltempo o nebbia deve essere considerato pure per aeroporti secondari, anche se poi non sempre sono secondari. È stato ricordato che, ad esempio, per mancanza di alternative l'aeroporto di Cagliari non può ritenersi secondario, considerato il traffico con la penisola. Anche per gli aeroporti minori, una sola giornata di difficoltà giustifica la presenza di attrezzature di sicurezza, analoghe a quella degli aeroporti più esposti.

Possiamo risparmiare su tutto, ma non su quello che mette a repentaglio la vita dei cittadini.

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

CATALANO. Sono insoddisfatto della risposta del Governo per le ragioni che sono state esposte dai colleghi che sono intervenuti in precedenza — in particolare mi riferisco a quanto diceva il collega Pani — ed inoltre per una considerazione conseguente alla sua esposizione, che credo ci debba preoccupare come parlamentari, oltre che come viaggiatori. Lei ha fatto un quadro da cui emergono una estrema insufficienza e pericoli cui è esposto il traffico aereo; c'è un problema — questo lei non l'ha detto — di ubicazione degli aeroporti, c'è un problema di organizzazione generale per evi-

tare la frantumazione e la frammentazione delle società che gestiscono i vari servizi, ma c'è un problema anche di strumentazione.

Infatti, anche l'episodio che lei riferiva, cioè quello del colloquio tra il pilota — nel caso specifico — e l'aeroporto sta a significare che ci sono comandanti di aerei che si fidano delle informazioni che hanno da terra in alcuni aeroporti e in altri no, non per la mancanza di professionalità di chi sta a terra ma in relazione alla attrezzature di uno specifico aeroporto.

Vorrei in ultimo aggiungere una considerazione su una questione sulla quale lei non si è soffermato: nel quadro generale del traffico aereo vi è il problema relativo al controllo automatico delle vie aeree che attualmente — a quanto ci risulta — è previsto solo per la linea Roma-Milano, e non in modo del tutto completo per la mancata entrata in funzione del ripetitore di La Spezia; mentre altre attrezzature di controllo automatico che dovevano riguardare per esempio Brindisi e la stessa Cagliari sono del tutto in alto mare.

Anche questo mi pare un elemento che va ad aggiungersi alla situazione abbastanza complessa e drammatica dei nostri aeroporti, proprio per rispondere a quello che lei affermava, cioè al fatto che oggi con la tecnologia moderna niente è fatale in cielo e che ci sono delle responsabilità precise.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Corriamo il pericolo di una fuga in avanti. Ci sarà sempre la possibilità di avere strumentazioni più perfette per i nostri aeroporti, ma vorrei dire che dal rapporto Lino ad oggi quelle di Cagliari sono state molto migliorate. Però vorrei dire che anche con strumentazioni imperfette o parzialmente funzionanti il sistema di atterraggio è sempre garantito nella massima sicurezza, altrimenti non si atterra. Quindi, cerchiamo di affrontare il problema nei termini esatti.

CATALANO. Questo non è stato detto.

PRESIDENTE. Onorevole Catalano, non faccia dialoghi e prosegua. Questa dichiarazione era già stata fatta dal sottosegretario; adesso prosegua nella sua esposizione.

CATALANO. Mi permetto di obiettarle che per quello che riguarda il disastro di Punta Raisi questo è stato assolutamente accertato come non vero, così come...

STAITI di CUDDIA delle CHIUSE. Anche perché non è sufficiente che ci siano ma prima o poi devono essere usate.

CATALANO. ...per lo stesso caso che stiamo esaminando.

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

CONTU. Non posso, in coscienza, dichiararmi del tutto soddisfatto delle risposte del rappresentante del Governo, anche se desidero dare atto al Governo della tempestività con cui ha risposto alle diverse interpellanze e interrogazioni che sono state presentate; interpellanze e interrogazioni che mi pare sottolineino la esigenza che si faccia piena luce sulla catastrofe aerea, ma soprattutto sottolineino l'urgenza e la necessità che anche quest'ultimo luttuoso avvenimento possa servire di stimolo, di sprone per affrontare tutti insieme — legislativo ed esecutivo — gli annosi ed irrisolti problemi del traffico aereo nel nostro paese e per dare quindi, delle risposte appaganti ad una opinione pubblica che è certamente allarmata e disorientata.

Ma il problema non è soltanto quello della ricerca, sia pure doverosa, delle responsabilità dell'accaduto, quanto quello della predisposizione di tutti quei rimedi e strumenti che, al di là dell'umana fallanza, possano garantire la sicurezza del traffico aereo nel nostro paese.

Perciò noi attendiamo fiduciosi l'esito delle indagini promosse dall'autorità giudiziaria, dal Governo e dalla stessa

compagnia di bandiera. Anzi, a questo proposito, onorevole rappresentante del Governo, vorrei rimarcare l'anomalia della presenza del presidente dell'Alitalia nella commissione di inchiesta della compagnia di bandiera e nella Commissione governativa. Non credo sia una cosa del tutto accettabile. E mentre attendiamo fiduciosi, come dicevo, l'esito di queste indagini, non possiamo esimerci dal richiamare l'attenzione del Governo su alcuni elementi di fatto, che devono essere oggetto di attenta considerazione e che, quindi, non possono essere sottaciuti o sottovalutati.

Tutti abbiamo qui constatato che il sistema *ILS* per l'atterraggio non era in funzione sin dal 5 settembre scorso, anche se esso, secondo quanto ci è stato detto, non era necessario, così come mancava l'apparecchio per il calcolo delle pendenze in fase di atterraggio. Ma soprattutto vi era una scarsa illuminazione della pista, specie se si consideri che nel porto di Cagliari vi è un pontile della Rumianca, della stessa larghezza del corridoio aereo dell'aeroporto, che si estende nel mare e che può sembrare una pista di atterraggio. Può dunque essere accaduto che il pilota si sia confuso ed abbia scambiato per la pista questo pontile, situato proprio vicino all'aeroporto, anche perché l'aereo è caduto proprio in quella zona.

Sono convinto che le varie indagini daranno una risposta a tutti questi interrogativi; pertanto non possiamo che attendere fiduciosi l'esito delle inchieste. Certo, qui avremmo voluto dar atto al Governo della tempestività con cui lavori iniziati diversi anni fa sono stati ultimati; purtroppo non ci è possibile perché quei lavori procedono a rilento.

Un'ultima annotazione: questa sciagura aerea rappresenta per la Sardegna qualcosa di più di un avvenimento doloroso. Infatti, per la sua insularità, la Sardegna non può fare a meno del mezzo di trasporto aereo per i collegamenti con la penisola e con il resto del mondo. L'unica soddisfazione che possiamo esprimere è che questo breve dibattito può

servire per richiamare l'attenzione della Assemblea e del Governo sull'assoluta necessità di porre rimedio alle carenze che sono state qui lamentate, specie per lo aeroporto di Cagliari, che ormai conta circa 800 mila presenze e rappresenta così uno degli aeroporti più importanti della nostra penisola.

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

MELLINI. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, ascoltando le risposte del sottosegretario, ho avuto la impressione di trovarmi in un'aula diversa, di fronte a colleghi diversi, anche se, effettivamente, è solo il Governo diverso, mentre i suoi membri sono sempre gli stessi.

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il sottosegretario è diverso!

MELLINI. Un Governo, dicevo, di fronte al quale, prima del periodo feriale, abbiamo discusso sul decreto-legge relativo agli aeroporti. Allora sentimmo dire da tutti che la situazione degli aeroporti era disastrosa, che vi erano preoccupazioni per la loro sicurezza, che l'urgenza di certi stanziamenti era determinata proprio dalla constatazione che il ritardo di certi lavori avrebbe potuto aggravare o comunque perpetuare una situazione divenuta ormai insostenibile.

Questa sera abbiamo inteso dire dal sottosegretario che in sostanza la sicurezza delle procedure è garantita, il che presuppone, ovviamente, strumenti efficienti e sufficienti. Tutto ciò mi porta a considerare che ci troviamo di fronte ad atteggiamenti assolutamente diversi in relazione a situazioni diverse. Allora vi era da sollecitare un certo tipo di sanatoria da parte del Parlamento — possiamo così definirla — di un decreto-legge, del quale poteva essere discussa la condizione di urgenza e di necessità, oltre che le relative responsabilità; oggi vi è da sottolineare che le responsabilità concernenti lo

incidente del quale ci occupiamo non sono da riportare ad una situazione normativa o di andamento dei meccanismi di funzionamento dell'aeroporto.

Abbiamo inteso — non sono un tecnico, lo sono in ogni caso molto meno degli altri — affermazioni che ritengo ci consentano di formulare talune considerazioni circa la non imputabilità dell'incidente in questione alla fatalità o a comportamenti umani che finiscono per essere sempre il parafulmine di altre responsabilità. Se a un pilota che sceglie una aerovia diversa viene segnalato che non si trova sulla rotta prescritta e risponde che lo sa benissimo, ha probabilmente delle ragioni per farlo e, molto più probabilmente, manifesta un comportamento abituale.

Quel che ci diceva poc'anzi il collega Pazzaglia, che adesso tutto è cambiato, non fa probabilmente riferimento ad una diversa normativa per gli atterraggi, ma piuttosto alla constatazione che adesso si osservano — e prima non lo si faceva — le disposizioni esistenti. L'onorevole sottosegretario ci ha detto che non esistono in pratica strumenti per costringere alla osservanza delle disposizioni stesse. Queste sono in definitiva dei consigli: chi li osserva li osserva, per chi non lo fa non esistono sanzioni o mezzi adeguati per ottenere un diverso comportamento.

Comunque, a parte tale questione delle sanzioni, ritengo ve ne sia un'altra: che, probabilmente, dette disposizioni sono, in realtà, al limite della praticabilità. Come spesso avviene, quando vi sono disposizioni complicate o strane, si reagisce in un certo modo. Abbiamo sentito dal sottosegretario che per atterrare a Cagliari bisogna passare sopra Capo Carbonara. Ciò significa, evidentemente, attraversare l'intera Sardegna per poi fare la rotta della base dell'isola e quindi atterrare ad Elmas. È « stranezza » determinata da che cosa? Lo vedremo successivamente. Comunque, di fronte alla stessa, i piloti avevano preso l'abitudine di usare un sistema che probabilmente li portava a non poter usufruire — anche per le abitudini esistono spiegazioni e responsabilità, che non sono soltanto di chi tali abitudini

pratica ma anche di chi le determina — di quello strumento più sofisticato, utile ed efficiente esistente soltanto sulla rotta di Capo Carbonara, per chi dovesse atterrare sulle piste di Elmas.

Peraltro, la segnalazione intervenuta dall'aeroporto militare di Elmas...

PAZZAGLIA. Di Decimomannu...

MELLINI. Che è un aeroporto il cui traffico aumenta continuamente. Si tratta di uno dei grossi aeroporti militari del Mediterraneo. Sappiamo — lo sanno in particolare i sardi — che cosa significhi, non soltanto per il traffico aereo ma anche per quello terrestre (ci è stato spiegato da quei banchi che qualche bomba sganciata su contadini rappresenta un elemento di particolare « vivacità » delle manovre militari...), la vicinanza di un aeroporto militare di determinate proporzioni ad un aeroporto civile di altrettanto determinate proporzioni, con quella intensità di traffico! È un fatto compatibile, un fatto che ha una sua logica? I comportamenti dei piloti civili non sono forse determinati, anche con riferimento a violazioni di certe prescrizioni, dalla difficoltà e dalla stranezza di queste ultime, determinate in funzione della presenza di un aeroporto militare? Il collegamento dei meccanismi di controllo aereo di questo aeroporto — esclusivamente militare, e quindi con problemi esclusivamente militari — con quelli dell'aeroporto civile è il sistema più adatto a regolare un traffico aereo di quelle proporzioni? Credo che questi problemi vadano posti. Credo anche che la risposta del sottosegretario, che oscilla tra una convinzione secondo cui tutto va bene ed una secondo cui se qualcosa va male ciò dipende dal fatto che non esistono o non sono a portata di mano gli strumenti adeguati, dimostri l'esistenza di certe contraddizioni; ma quello che manca in tale risposta è una considerazione logica che nasce come conseguenza dei dati di fatto che ci sono stati forniti (e che comunque sono insufficienti). Ci è stata fornita anche una descrizione di una situazione generale, che non credo

sia attendibile; ma anche in relazione a queste considerazioni di carattere generale, contraddizioni evidenti emergono rispetto ai fatti che ci sono stati esposti. Credo, ad esempio, che il sottosegretario avrebbe dovuto fornirci una spiegazione sulla frequenza di comportamenti del tipo di quello che viene, in sostanza, addebitato al pilota. Non c'è bisogno di controllare le « scatole nere » degli aerei per sapere se comportamenti di questo tipo, in difformità alle prescrizioni, costituisce un fatto abituale da parte dei piloti degli aerei che percorrono la linea Alghero-Cagliari. Credo che un fatto del genere sia noto un po' a tutti, forse anche ai viaggiatori: potrebbe essere a conoscenza anche del Governo, dovrebbe essere a conoscenza delle autorità che direttamente, sul piano amministrativo, hanno la responsabilità in materia. Quindi in una situazione di questo genere non posso che dichiararmi insoddisfatto.

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

BIONDI. Credo di poter dare atto — non so se sarò l'unico in questo — all'onorevole Ciccardini dell'insolita volontà dimostrata anche in certe interruzioni, tentando di fornire ulteriori chiarimenti nella fase in cui certi rilievi gli apparivano più o meno critici e soprattutto più o meno fondati, e di impostare un approccio più diretto e meno burocratico del solito su questo tema: tema sul quale dichiararsi soddisfatti o insoddisfatti, caro Mellini, è un fatto lievemente burocratico, anche se necessario.

MELLINI. È previsto dal regolamento !

BIONDI. Certo; ma se mi è consentito, una volta tanto, vorrei dire che è difficile, qualunque possa essere la risposta del Governo, potersi dichiarare soddisfatti, in questa circostanza: tanto più che lo stesso Governo ammette — come è giusto, e come del resto già i romani, prima an-

cora che il collega Ciccardini, ammettevano, affermando (in latino, naturalmente, cosa che oggi è praticamente vietata nella scuola) che *in aquilia et levissima culpa venit* — che certe realtà sono così impalpabili, così difficilmente verificabili, in quanto il fattore umano si salda a quello tecnico, che distinguere le realtà di carattere oggettivo da quelle di carattere soggettivo è veramente assai arduo. L'aspetto importante che mi è parso emergere dal dibattito, e che del resto l'onorevole sottosegretario ha sottolineato, riguarda la carenza vorrei dire fisiologica della struttura attuale dell'aviazione civile rispetto alle esigenze di un paese come il nostro e di una civiltà che privilegia l'uso del mezzo aereo, rispetto al passato, in maniera tale da mostrare evidente tale carenza. Dare la colpa ai piloti, vivi o morti, o alle scatole nere è, in questa situazione, anche leggermente ipocrita. Dobbiamo ammettere che noi, che sediamo in Parlamento, tutti insieme, per la quota di responsabilità soggettiva e oggettiva che ci compete — tenendo conto che, secondo la Costituzione, ogni deputato rappresenta il popolo italiano nella sua interezza — abbiamo considerato il rapporto con l'utenza aerea come se si trattasse di un fatto che dovesse puramente e semplicemente evolvere per conto proprio, senza necessità di decisi interventi. L'affermazione importante contenuta nelle parole del sottosegretario Ciccardini è, al di là di questo tragico e luttuoso fatto, quella secondo cui il Governo ha la consapevolezza dell'unicità del problema, della necessità di affrontarlo nella sua globalità: credo che ciò sia importante.

Certo, quello che veniva osservato poco fa...

BAGHINO. È dal 1972 che parliamo di questa inefficienza, del rapporto Lino e delle indagini svolte nella VI legislatura.

BIONDI. Sto facendo considerazioni che non hanno nulla a che fare con accuse generiche. Fin dal 1973 noi tutti — o meglio chi c'era, visto che personalmente

ho un alibi per quel periodo — non siamo riusciti a modificare quelle situazioni, e di questo bisogna farsene carico. Oggi ci troviamo di fronte alla realtà, che è quella di sempre: facciamo le indagini, le inchieste, adottiamo provvedimenti dopo che i fatti si sono verificati. Non dico che si possa modificare una realtà al limite della credibilità per questi eventi, in cui vi è sempre un fattore di imponderabilità; però esiste una situazione che oggi, a detta del sottosegretario, è un po' diversa dal passato.

Vorrei sottolineare l'importanza delle inchieste di carattere amministrativo, interno all'azienda, e giudiziario. Non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di impedire equivale a cagionarlo; e, se anche tutti i passeggeri sono periti nella sciagura, non è escluso che la responsabilità in omissione possa essere attribuita a chi, conoscendo certe cose, ha taciuto. Quindi anche la pubblicità della inchiesta, che qualcuno ha voluto, può essere una pubblicità che non svela, ma rende più favorevole ed agevole la possibilità di eludere le responsabilità. Perciò, mentre si reclama un approfondimento delle responsabilità, vi è anche la richiesta che le indagini vengano svolte in modo che nessuno se ne avvantaggi.

Per quanto riguarda ciò che ha detto il collega che poco fa mi ha preceduto, e di cui ora non ricordo il nome, e cioè che di una commissione di indagine facciano parte i possibili imputati o imputandi in linea eventuale di omissione per non aver compiuto le verifiche al momento opportuno, questo può essere un dato che di fatto elimina una condizione che è di parità. Infatti, vi sono coloro i quali sanno come funziona una commissione di indagine e coloro che sono alla loro prima esperienza; e per questi ultimi è molto più difficile modificare certe realtà al loro interno. Sotto questo profilo il problema della rappresentanza, della tutela e dell'informazione, che è necessaria, deve essere collegato ad una condizione di uguaglianza sotto il profilo delle conoscenze e delle risultanze istruttorie che

altri conoscono in relazione della loro appartenenza ad un determinato ufficio.

Non dico quindi, al termine di questo mio intervento, che sono soddisfatto o meno della risposta fornitami dal sottosegretario; dico solo che ho riscontrato, da parte del Governo, una importante assunzione di responsabilità, non tanto per la tempestività della risposta alle interpellanze e alle interrogazioni, ma per gli atteggiamenti coerenti dell'esecutivo che, rispetto alle esperienze precedenti ed ai tragici risvolti di questa vicenda, rappresentano un dato positivo che io voglio sottolineare.

PRESIDENTE. L'onorevole Olcese, co-firmatario dell'interrogazione Mammì, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

OLCESE. Anch'io mi dichiaro, come altri, parzialmente soddisfatto della risposta del sottosegretario. Come bene ha detto il collega Biondi, la soddisfazione mi pare del tutto fuori luogo. Devo però dare atto al rappresentante del Governo della franchezza con la quale ha risposto alle interrogazioni in modo niente affatto burocratico; franchezza, però, che mi porta lontano da quest'aula, non solo come parlamentare, ma anche come utente del servizio aereo, in quanto ravviso un senso di preoccupazione maggiore di quando sono entrato in quest'aula.

L'onorevole Ciccardini, in sostanza, ci ha avvertito di una cosa: gli investimenti che faremo non sono sufficienti a sanare una situazione che nasce da una carenza di autorità. Esatto onorevole sottosegretario?

CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Esatto. Abbiamo speso qualcosa di più di quanto era necessario.

OLCESE. Purtroppo sappiamo che è più facile attuare gli investimenti che non introdurre meccanismi che costruiscano centri di autorità. Inoltre, questa mi pare una situazione presente in molte aree d'Italia e spiega anche le molte delusioni che

abbiamo ricavato dal processo d'industrializzazione.

C'è però qualcosa di più. Mi è sembrato di capire che vi sono anche autorità contrapposte e problemi di non facile convivenza — uso parole diplomatiche — tra personale di volo e personale di terra, per cui vi è la necessità di ricostituire una autorità che governi su entrambi e governi in un modo più fermo, con poteri di irrogare sanzioni che mi pare attualmente non siano a disposizione delle autorità che reggono questo sistema.

Pertanto, dando atto al Governo di essersi espresso con molta franchezza, ribadisco la mia parziale soddisfazione.

Svolgimento di una interpellanza sulla ricerca di uranio nelle Alpi Marittime francesi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interpellanza:

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quali iniziative intende prendere — o ha già preso — per far sì che il governo francese intervenga opportunamente per impedire che avvenga la ricerca di uranio nella "Valle delle meraviglie", sulle Alpi Marittime, dato che la notizia della concessione alla società COGEMA della realizzazione di tali ricerche ha prodotto la legittima avversione delle popolazioni italiane, stante i pericoli obiettivi che ne deriverebbero non soltanto alla nostra gente ma anche alle popolazioni francesi della "costa azzurra". A ulteriore precisazione va segnalato: 1) che gli scavi porterebbero, prevedibilmente, alla distruzione di singolari e monumentali graffiti preistorici appartenenti — come si legge in un ordine del giorno della giunta dell'amministrazione provinciale di Imperia inviato come protesta al Governo — al comune patrimonio culturale; 2) che proprio la realizzazione delle miniere a cielo aperto renderà ancora più gravi i rischi — come rileva "pro-Natura" — di radiazioni e di inquinamento

delle acque del Roja (che è la maggiore risorsa idrica della provincia di Imperia, con particolare riferimento a Ventimiglia ed a Sanremo) perché i residui degli scavi e i detriti saranno facilmente portati via dalle acque piovane. Secondo le associazioni protezionistiche, il danno che ne deriverebbe alla zona, essenzialmente agricola e turistica, sarebbe gravissimo; 3) che la enorme quantità di materiale da trattare, per ottenere minime quantità di uranio, provocherà uno sconvolgimento totale dell'equilibrio idrogeologico; 4) che a detta dei tecnici, italiani e francesi, le tracce di uranio nella zona della "Valle delle meraviglie" sono minime e che la ricerca e i tentativi di estrazione sono una pura "follia"; 5) che non appena la notizia del progetto di escavazione è stata conosciuta la reazione negativa, protestataria, è stata immediata e generale; non solo le amministrazioni locali hanno manifestato prontamente, ma gli stessi comitati di quartiere si sono riuniti in assemblea per promuovere energiche azioni atte ad impedire tale scempio; l'Unione Intemelica ha indetto una affollatissima assemblea a Ventimiglia, dalla quale è scaturita una mozione circostanziata, che sarà inviata ai Presidenti della Repubblica italiana e francese, affinché i lavori non vengano iniziati, ricordando anche la caratteristica internazionale del bacino del Roja, le cui acque interessano per uso potabile ed agricolo sia la Francia che l'Italia, che fra l'altro sono solidalmente impegnate nella costruzione dell'acquedotto Ventimiglia-Mentone; 6) che già sono in atto manifestazioni varie ed una marcia per dire "no" all'uranio, con la partecipazione di tutti i comuni della zona ».

(2-00006) « BAGHINO, TREMAGLIA, FRANCHI ».

L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgerla.

BAGHINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, all'incirca un anno fa si ebbe notizia che il governo francese aveva concesso alla società COGEMA di effettuare delle

ricerche di uranio nella valle del Roja sulle Alpi Marittime. Naturalmente, le popolazioni, non appena conosciuta la notizia, si sono preoccupate delle conseguenze che ne potevano derivare. Fu allora costituito un comitato contro le miniere di uranio nella « Valle delle meraviglie », comitato che ad un certo momento divenne misto perché l'interesse di evitare pericoli di inquinamento era avvertito sia da parte delle popolazioni italiane sia da parte di quelle francesi. Furono immediatamente precisati dal comitato e dalla sezione di « Italia nostra » alla ditta COGEMA i motivi dell'avversione alle ricerche e quindi allo sfruttamento.

Poiché le prospezioni, cioè le ricerche, di questo minerale comportano sondaggi e perforazioni fino a 500 metri di profondità e la provocazione artificiosa di scosse sismiche mediante esplosioni, è naturale che ne derivino distruzioni dei graffiti preistorici che si trovano proprio su quella montagna. Non solo; ma la realizzazione di miniere a cielo aperto dà luogo certamente a radiazioni, a inquinamento e quindi, in particolare, all'inquinamento delle acque del Roja. Poiché il Roja fornisce acqua alle popolazioni dell'Imperiese (particolarmente Ventimiglia e Sanremo), quelle popolazioni si sono allarmate notevolmente, anche perché gli scavi ed i residui di questi lavori e di queste ricerche confluiscono nelle acque del Roja.

Ma vi è anche di più: tutto questo materiale di escavazione, di ricerca, di trattamento che diventa sempre più abbondante (si noterà che la percentuale di minerali è minore di ogni aspettativa) facilmente sconvolgerà l'equilibrio idrogeologico della zona.

Queste lavorazioni derivano da un permesso accordato per due anni per effettuare le ricerche, ma vi è la premessa che, non appena le ricerche stesse rivelassero l'utilità dello sfruttamento, questo sarebbe naturale ed immediato, per cui tutte le conseguenze prospettate diventerebbero certe, almeno subito dopo lo scadere dei due anni di ricerche, se non prima.

La preoccupazione delle popolazioni interessate, la costituzione di un comitato,

l'intervento di « Italia nostra » e della associazione *pro-natura* provocarono, all'incirca nell'aprile scorso, l'interessamento dell'allora ministro degli esteri, onorevole Forlani, che incaricò l'ambasciata italiana di Parigi di invitare le autorità francesi a non avviare nell'alta valle del Roja iniziative pericolose per le popolazioni delle città italiane rivierasche e non, fornendo una documentazione a dimostrazione della concretezza dell'invito stesso.

Risulta che verso il mese di giugno scorso l'ambasciata italiana di Parigi avrebbe inviato al ministro degli esteri la risposta ufficiale del governo francese sui problemi sollevati dal nostro paese; e cioè sulla salute pubblica, sulla alterazione dell'ambiente naturale e sulla distruzione del patrimonio culturale nella valle del Roja.

Secondo informazioni in nostro possesso, il governo francese avrebbe inviato alla sua ambasciata a Roma un *dossier* concernente il problema delle possibili conseguenze inquinanti nella valle del Roja. Dalla documentazione risulterebbero elementi atti a tranquillizzare le autorità e le popolazioni locali circa le modalità con cui si effettueranno le ricerche in questione. L'ambasciata francese si sarebbe dichiarata a disposizione per ulteriori informazioni.

Secondo il governo francese, quindi, si può stare tranquilli; però, in questa risposta ci si limita a parlare di « ricerche ». Nel *dossier* delle autorità francesi sono riportate le dichiarazioni di alcuni tecnici, che sono però gli stessi interessati a che la società COGEMA compia queste ricerche; si assicura la tranquillità per il periodo delle ricerche, e non si parla minimamente delle possibilità di inquinamento e delle conseguenze derivanti dalla realizzazione di miniere a cielo aperto per lo sfruttamento dell'uranio.

La preoccupazione è così rimasta tra le popolazioni della valle e della zona rivierasca compresa tra Imperia e Ventimiglia, oltre che a Mentone, visto che è in costruzione un acquedotto che porterà in quella località francese le acque del Roja.

Questa preoccupazione ha dato luogo ad una specie di *referendum* e sono state raccolte ventimila firme, che testimoniano quale sia l'avversione ad un progetto che rischia di sconvolgere un ambiente naturale degno della più attenta protezione, per tutte le ragioni che ho detto prima e soprattutto per la presenza di graffiti, visto che « il progetto non rispetta le testimonianze storiche e archeologiche del monte Bego e provoca pericolosi inquinamenti chimici e radioattivi delle acque del Roja ».

Il gruppo al quale appartengo ed io personalmente, circa un anno fa, non appena venuti a conoscenza di questa concessione, partecipammo alle riunioni indette da « Italia nostra » e dal comitato *pro-natura*. Io stesso, poi, presentai una interpellanza analoga a questa, che non ebbe risposta a causa della fine anticipata della legislatura. Il mio gruppo — e direi anche il mio partito — si limitò però a questa manifestazione parlamentare, in quanto si dimostri più sensibile di altri, i quali non portarono l'argomento in quest'aula ma lo utilizzarono per la campagna elettorale. Noi non lo facemmo perché la sezione Intemelia di « Italia nostra » (zona Bordighera - Ventimiglia) esprime questo desiderio: « per la buona riuscita della nostra protesta, assai importante per i riflessi che potrà assumere in Francia in merito al problema, è indispensabile che non vi siano politiche di sorta ».

Ecco perché ci siamo limitati alla presentazione della interpellanza ed ecco perché ora, signor sottosegretario, chiediamo se vi siano stati sviluppi e ulteriori interventi dopo il giugno scorso, data alla quale risalgono le informazioni in nostro possesso.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri.

BASLINI, *Sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. In relazione alla interpellanza dell'onorevole Baghino ed altri al Presidente del Consiglio dei ministri cir-

ca le attività francesi di ricerca di minerali di uranio nella « Valle delle meraviglie », sulle Alpi Marittime, risulta al Ministero degli esteri che si è costituito nel comune di Fontan (dipartimento delle Alpi Marittime, Francia) il *Comité de défense de la Vallée de la Roja*, che ha tenuto riunioni, sotto forma di feste campestri, nella valle del Roja (in territorio francese) il 16, il 21 e il 22 aprile di questo anno.

Una manifestazione franco-italiana ha avuto invece luogo nei giorni 23 e 24 giugno scorso sul Col de Raus (Alpi Marittime, Francia), a duemila metri di altitudine, ai piedi della « Cima del Diavolo », uno dei luoghi oggetto della concessione di permesso di ricerca da parte della società francese COGEMA. A questa manifestazione hanno anche aderito la sezione di Ventimiglia dell'associazione nazionale « Italia nostra » e la sezione ligure degli « Amici della terra », la quale ultima ha organizzato per la circostanza una « marcia a due ruote » per raggiungere il luogo della manifestazione.

Risulta, però, che la società francese COGEMA ha presentato nel 1978 una domanda di concessione di due permessi di ricerca di uranio ed altri metalli relativi ad una zona di 110 chilometri quadrati intorno alla « Cima del Diavolo » ed un'altra di 70 chilometri quadrati intorno al monte Giraud; e che detta richiesta è stata sottoposta ad « inchiesta pubblica » a norma della legislazione francese. Tuttavia non risulta che l'*iter* amministrativo cui la richiesta deve essere sottoposta sia ancora stato concluso.

Va precisato che la predetta richiesta di concessione da parte della società francese ha per oggetto solamente, come ha detto l'onorevole Baghino, ricerche ed accertamenti circa la presenza di uranio nelle zone indicate e non lo sfruttamento di minerali dei quali si vuole, appunto, accertare la presenza.

L'eventualità di danni per le popolazioni dei dintorni, per l'ambiente naturale e reperti storico-archeologici, connessi con le attività di ricerca in questione, è stata oggetto di attenta valutazione da parte di

enti tecnico-scientifici italiani, espressamente interpellati dal Ministero degli affari esteri. Pur lasciando aperta la possibilità di valutare ulteriormente le attività della società francese richiedente, ove nuovi elementi lo richiedessero, al momento attuale risulta, secondo il parere espresso dagli enti predetti, che l'esperienza diretta compiuta nel corso di analoghe ricerche consente di escludere l'esistenza di qualsiasi rischio di radiazioni per le popolazioni che utilizzino corsi d'acqua e falde acquifere connesse con i bacini montani interessati dalle ricerche della società francese COGEMA.

Sondaggi effettuati da tecnici italiani negli anni '50 hanno rivelato in quell'area indizi uraniferi di modesta entità legati a rocce sedimentarie arenacee. I valori del minerale in questione furono valutati a mille parti per milione.

Secondo il parere espresso dagli istituti tecnico-scientifici italiani, inoltre, i sistemi di ricerca che la società francese COGEMA intende usare, prevalentemente sondaggi e carotaggi, non comportano danni all'ambiente naturale circostante né pericoli apprezzabili per le incisioni rupestri del monte Bego.

La questione è costantemente seguita attraverso l'attività diplomatica condotta dal Ministero direttamente e dall'ambasciata d'Italia a Parigi, in collaborazione anche con il consolato generale d'Italia a Nizza. Secondo le assicurazioni fornite da parte francese, tanto al Ministero degli esteri, quanto all'ambasciata d'Italia a Parigi, risulta attualmente che l'autorizzazione ad effettuare le ricerche in questione non è ancora stata concessa dalle competenti autorità francesi alla società COGEMA richiedente e che la stessa società, a motivo di contestazione da parte di gruppi ecologici francesi, avrebbe acconsentito alla riduzione del perimetro di zona delle ricerche, escludendo in particolare la Valle delle meraviglie.

Nella eventualità che il permesso di ricerca fosse rilasciato alla società francese, l'attività di ricerca dei minerali uraniferi richiederà alcuni anni di tempo; nella eventualità, invece, che l'attività di

ricerca dei minerali radioattivi dovesse dare risultati sufficienti a giustificare un'attività di sfruttamento, la società COGEMA — secondo precise disposizioni di legge — dovrà sottoporre alle competenti autorità francesi una nuova domanda per ottenere l'autorizzazione allo sfruttamento stesso. Tale nuova ed eventuale richiesta dovrà essere sottoposta, quindi, anche ad un nuovo *iter* amministrativo (comprendente anche la pubblicazione della stessa presso le popolazioni interessate) analogo a quello attualmente in corso per la concessione della autorizzazione alle ricerche.

Il parere dei tecnici italiani è « che la evoluzione dell'esplorazione di queste zone dovrebbe avvenire attraverso sondaggi che consentono di escludere ogni possibilità di arrecare danni agli ambienti, né alle risorse idrologiche, né al patrimonio artistico ».

I pericoli legati all'inquinamento provocato dalla liberazione del Radon 222 (un gas inerte) risultano nei fatti limitati poiché le sue radiazioni sono controllabili e non permangono *in loco* oltre un periodo di 70 ore, mentre i suoi derivati solidi hanno una vita di 30 minuti primi. Tali effetti sono naturalmente avvertiti sul luogo di lavoro nel caso di sfruttamento del minerale, diverso essendo il caso dell'attività di ricerca.

Sono state date da parte francese assicurazioni che i tecnici della società COGEMA si terrebbero in stretto contatto con le autorità comunali, per consentire la piena tranquillità delle popolazioni.

L'attività finora svolta, e tuttora in corso a livello diplomatico, dà prova dell'attenzione con la quale la questione è seguita dal Governo. Appare pertanto superfluo assicurare che, ove fondati e seri motivi dovessero rivelarne in futuro la necessità, ogni azione sarà svolta al fine di tutelare la salute delle popolazioni interessate, l'ambiente naturale e le testimonianze storiche di un antico passato delle località eventualmente coinvolte nell'attività di ricerca.

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

BAGHINO. La mia preoccupazione deriva dall'ultima parte della sua risposta, signor sottosegretario, in cui ella ha detto che, qualora dovessero verificarsi fatti che potrebbero danneggiare le popolazioni o le località interessate, il Governo italiano interverrebbe. Il Governo italiano non svolgerebbe, quindi, un'attività di prevenzione, ma semplicemente un'azione *a posteriori*. In secondo luogo, faccio rilevare che lei ha detto che i tecnici italiani hanno affermato — sia pure con un condizionale molto moderato — che le ricerche dovrebbero essere limitate per non arrecare danno. Ma quale autorevolezza hanno i tecnici italiani per impedire che la COGEMA, in base alla concessione, vada oltre il limite che i nostri tecnici ritengono invalicabile affinché le popolazioni rivierasche italiane non ricevano alcun danno? I tecnici italiani non hanno alcun potere! Infatti, dopo che la COGEMA ha ottenuto la concessione, peraltro in esclusiva, dopo che ha speso oltre 1 miliardo di lire, dopo che le ricerche sono risultate favorevoli, non credo che il governo francese si possa rifiutare di far aprire una miniera a cielo aperto per lo sfruttamento dell'uranio. Se, infatti, non avesse avuto interesse all'uranio sarebbe stato inutile dare la concessione in esclusiva per le ricerche. Inoltre, non credo che la COGEMA, spendendo tutto quel denaro, non si sia garantita, nel caso che vi fosse uranio a sufficienza, di ottenere l'autorizzazione alla miniera a cielo aperto. Se così non fosse, ripeto, la COGEMA non avrebbe impiegato tutto quel capitale nelle ricerche, che peraltro secondo la concessione sono limitate a due anni, anche se per la verità c'è chi dice che si tratti di tre anni. È evidente che dopo due o tre anni di ricerche, se queste risulteranno positive, la COGEMA vorrà trarre vantaggio dall'impiego dei capitali necessari per le ricerche.

Il pericolo che ho denunciato nella mia interpellanza non è, perciò, astratto, perché una volta autorizzata la ricerca nasce, conseguentemente, il pericolo derivante dallo sfruttamento e quindi il danno per le popolazioni italiane. Non si tratta soltanto di un pericolo riguardante le ac-

que, perché si potrebbero anche studiare dei processi, anche costosi, tali da salvare le acque del Roja, ma anche di un pericolo per la situazione idrogeologica, perché l'escavazione di una montagna produce degli indubbi effetti ed altera l'equilibrio della natura.

Tutte le testimonianze storiche, culturali e artistiche che si trovano sul monte Bego non subiranno conseguenze, saranno al sicuro con escavazioni ad oltre 500 metri, come è previsto nella concessione? Permane quindi la preoccupazione, tanto che proprio le associazioni naturalistiche italiane, in accordo con le consorelle francesi, hanno emanato un documento ufficiale, nel quale tra l'altro si dice: « Se le miniere di uranio saranno aperte, una stupenda zona alpina sarà distrutta per sempre e resterà contaminata, sterile e deserta per secoli. Mettere in pericolo la sopravvivenza delle incisioni rupestri preistoriche del monte Bego è cosa talmente dissennata » — io, che non sono molto accurato nella scelta dei vocaboli, avrei detto cretina — « e criminale che supera ogni immaginabile barbarie ». Se vi sono queste associazioni italiane e francesi che si preoccupano fino al punto di redigere un documento ufficiale e di trasmetterlo alle autorità italiane e francesi in questi termini così drastici, evidentemente non ci troviamo di fronte a dei sognatori, ma a chi ha in mano documenti in grado di provare i pericoli che possono sorgere da questa attività di ricerca.

Ecco, dunque, che permane l'allarme. Se, conseguentemente a questa interpellanza, alla risposta data dal rappresentante del Governo e alla mia modestissima replica, il Governo si renderà conto che si deve maggiormente preoccupare di questo problema, facendo studiare — magari dal Consiglio nazionale delle ricerche — i *dossiers* che l'ambasciata francese mette a disposizione dell'Italia, proprio dallo studio di quei *dossiers* sarà possibile capire che il problema va studiato e valutato non sul piano commerciale, non sul piano industriale, ma sul piano diplomatico dei buoni rapporti

italo-francesi per la difesa delle popolazioni dell'una e dell'altra nazione, nonché per la difesa della cultura, che deve interessare tutto il mondo e non può interessare solo una parte delle popolazioni.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni, che trattano argomenti connessi, saranno svolte congiuntamente:

Silvestri, ai ministri dei trasporti e del commercio con l'estero, « per sapere se il Governo è a conoscenza che nel periodo estivo scarseggiano carri ferroviari da utilizzare per trasporti merci per l'estero, che un particolare, grave disagio è stato avvertito dagli imprenditori calzaturieri delle Marche.

L'interrogante chiede di sapere se il Governo ha in animo di approntare contromisure idonee a superare la situazione di difficoltà senza, peraltro, disconoscere le esigenze che il settore turismo, evidentemente, in questo periodo vede notevolmente accresciute » (3-00087);

Melega, Pannella, Bonino Emma, Cicciomessere, Tessari Alessandro, Pinto, Aglietta Maria Adelaide, Roccella, Ajello, Teodori, Faccio Adele, Galli Maria Luisa, Sciascia, Macciocchi Maria Antonietta, Crivellini, De Cataldo, Mellini e Boato, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei trasporti, « per sapere — in merito ai seguenti fatti:

la direzione generale delle ferrovie dello Stato ha recentemente deliberato la soppressione di alcune centinaia di treni viaggiatori locali e intercompartimentali per spostare il personale viaggiante ad essi adibito dal servizio viaggiatori al servizio trasporto merci;

ciò si è reso necessario in conseguenza del blocco triennale delle assunzioni che ha portato a carenze di organico, calcolate intorno alle 20.000 unità;

per far fronte a questa carenza, come prima misura si è rallentato marcatamente il servizio merci, tanto da indurre numerosi clienti a protestare i contratti di trasporto già stipulati;

nel mese di luglio i carri-merci fermi sulla rete avevano raggiunto l'incredibile cifra di 21.000, con gravissimi danni economici per gli utenti;

come seconda misura si è autorizzato il ricorso massiccio allo straordinario che, anche se accolto con favore da molti lavoratori come mezzo per incrementare il proprio reddito, ha tuttavia gravissime conseguenze soprattutto sul piano della sicurezza del trasporto (e, infatti, il numero degli incidenti in rete è aumentato); sono state autorizzate 240 ore di straordinario annue e recentemente, con circolare riservata, si sono autorizzati i responsabili a una specie di "gestione fuori bilancio" delle ore di straordinario per i mesi estivi;

le conseguenze generali di queste decisioni sono state di portare enorme disagio tra gli utenti dei treni soppressi, in particolare quelli sostitutivi di adeguati trasporti urbani, come nel caso della linea romana Tiburtina-La Storta; di instaurare *de facto* una gestione per molti versi anomala delle ferrovie, dei loro fondi e del personale; di abbandonare il principio del costo sociale del trasporto ferroviario per far prevalere un criterio di "profitto" della gestione ferroviaria che non può certo andare a discapito della sicurezza dei viaggiatori o dei lavoratori, o della funzionalità dei servizi; — se quanto asserito è vero, in tal caso, se non ritengono necessario e urgente riaprire i concorsi di assunzione per le Ferrovie dello Stato, solo modo corretto per far fronte alla antisociale e pericolosa situazione creatasi. Gli interroganti chiedono di precisare i criteri di massima a cui deve adeguarsi la direzione delle ferrovie, criteri che non possono essere altri che quelli, in primo luogo, della sicurezza e della efficienza del pubblico servizio, e, in secondo luogo, dell'economicità e della corretta gestione amministrativa dello stesso » (3-00133);

Citterio, al ministro dei trasporti, « per conoscere quali provvedimenti urgenti intenda adottare per eliminare i numerosi e gravi inconvenienti che si ripetono con esasperante frequenza nelle comunicazioni

ferroviarie sulla linea Milano-Lecco-Sondrio e sulla linea Lecco-Bergamo-Brescia.

Si fa presente infatti che il disagio soprattutto dei pendolari è quasi quotidianamente aggravato dai continui ritardi dei treni e dalle pessime condizioni del materiale rotabile.

La situazione estremamente disagiata potrebbe portare all'exasperazione dei numerosissimi utenti e in particolare di coloro che quotidianamente si devono recare a Milano per ragioni di lavoro qualora non venissero adottati urgenti, adeguati provvedimenti » (3-00145);

Bettini, al ministro dei trasporti, « per sapere:

1) i motivi per i quali l'azienda delle ferrovie dello Stato ha nei giorni scorsi soppresso, a tempo indeterminato e senza alcun preavviso, numerosi treni sulla linea Milano-Sondrio e sulla Colico-Chiavenna. Trattasi di provvedimenti che hanno ulteriormente aggravato i disagi degli utenti, in gran parte lavoratori pendolari;

2) con quali interventi intende impegnare le ferrovie dello Stato per giungere al più presto ad un efficiente servizio su tali linee, idoneo alle necessità dell'utenza » (3-00154);

Casalino, al ministro dei trasporti, « per conoscere i motivi per i quali la direzione aziendale delle ferrovie dello Stato abbia deciso di sopprimere alcune coppie di treni e di spostare il personale viaggiante del compartimento di Bari verso il centro-nord, compromettendo ulteriormente il servizio dei trasporti ferroviari in Puglia e nelle regioni limitrofe.

L'interrogante chiede di sapere inoltre se il ministro è a conoscenza che già per il trasporto delle primizie ortofrutticole primaverili verso il nord e i paesi della CEE, in primavera, vi sono stati notevoli ritardi e conseguenti danni economici per i produttori agricoli e per gli operatori economici, derivanti dalle carenze di organico e dalla insufficienza delle strutture ferroviarie, degli impianti fissi e del materiale rotabile, per cui le nuove misure

restrittive per i trasporti ferroviari pugliesi incideranno negativamente non solo sul trasporto della produzione agricola estiva pugliese a cominciare dall'uva da tavola, ma colpiranno anche il flusso turistico verso la Puglia e i suoi porti per il transito oltremare, con grave danno economico non solo per l'economia pugliese, ma anche per la nostra bilancia dei pagamenti con l'estero » (3-00155);

Biondi e Bemporad, al ministro dei trasporti, « per sapere quali provvedimenti siano in corso per ricoprire le numerose vacanze degli organici del personale ferroviario nei compartimenti del nord ed in particolare in quello di Genova. La presente situazione determina infatti grave disagio nei lavoratori e nella utenza » (3-00157);

Ferrari Marte, al ministro dei trasporti, « per conoscere — atteso che:

è noto che la direzione delle ferrovie dello Stato ha, senza consultazione alcuna, né degli enti locali, né delle organizzazioni sindacali categoriali e territoriali, né di quelle economiche e sociali, soppresso a tempo indeterminato la maggior parte delle corse di treni, che interessano gli utenti: pendolari, trasporto merci, turisti, delle linee Colico-Chiavenna, Milano-Lecco-Sondrio, Lecco-Bergamo;

i mezzi sostitutivi « automobilistici » non rispettano né gli orari, né i percorsi;

i provvedimenti hanno determinato grande e concreto malcontento fra i cittadini, operatori economici e turistici delle vaste aree lacuali dell'alto lago di Como, e quelle più decentrate della Valtellina;

vi sono state manifestazioni di sciopero che hanno visto un'ampia partecipazione e consensi di sostegno alla giusta iniziativa;

i provvedimenti hanno evidenziato ancor più la precarietà della rete e del servizio ferroviario nelle e sulle linee considerate fra Bergamo-Milano con Lecco e la Valtellina;

la esigenza di potenziare l'organico, e le attrezzature che tengano conto dei

diritti normativi del personale ferroviario, come della funzionalità del servizio, anche nel periodo estivo —:

perché non si è accettato l'incontro *in loco* fra le parti interessate;

quali urgenti ed organici interventi s'intendono determinare per evitare il ripetersi di tali gravi fatti, che sono solo fonte di profondo malessere e sfiducia nei ceti più diversi delle popolazioni lecchesi, della Valtellina e di chi ha la responsabilità istituzionale locale;

quali sono i lavori già programmati, finanziati ed appaltati per il miglioramento delle strutture ferroviarie nel loro insieme e che interessano l'area lecchese e della Valtellina » (3-00168).

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

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Il complesso delle interrogazioni alle quali devo rispondere coinvolge tutto il problema delle ferrovie dello Stato che, come gli onorevoli colleghi sanno, in questo momento è oggetto di attente cure e di numerosi progetti. Pertanto mi scuso con il Presidente e con i colleghi se mi limiterò agli aspetti più occasionali che hanno dato luogo a queste interrogazioni, senza addentrarmi nel quadro generale, che ci porterebbe in questa sede troppo lontano.

All'onorevole Silvestri devo rispondere che effettivamente il problema delle merci è oggi un problema dolente per le ferrovie dello Stato. Il volume delle merci che le ferrovie trasportano (circa l'8 per cento) è del tutto insufficiente rispetto alla mole, allo sviluppo di esse. Ciò crea, tra l'altro, anche dei problemi, come l'aumento della circolazione dei TIR o come l'aumento delle domande di permesso di circolazione di grossi autocarri sulle nostre autostrade, che sono conseguenza della impossibilità, da parte delle ferrovie dello Stato, di smaltire tutto il volume delle merci.

L'onorevole Melega ha presentato una interrogazione complessa da questo punto di vista. Abbiamo avuto un certo intralcio

nel trasporto ferroviario di persone a causa delle elezioni e dell'inizio delle vacanze. Ciò ha comportato un aggravamento del problema, già grave, del ritardo nel trasporto delle merci, per cui, subito dopo le elezioni, in coincidenza con le vacanze scolastiche, il Ministero ha deciso la soppressione di alcuni treni viaggiatori, sostituendoli con servizi automobilistici per poter smaltire l'ingorgo che si era creato nel campo delle merci.

Ciò è avvenuto — e con questo rispondo all'onorevole Marte Ferrari, il quale sosteneva che ne era derivato un danno per il turismo — non sulle grandi direttrici turistiche, bensì sulle linee locali che erano legate al pendolarismo scolastico.

Rispondendo all'onorevole Casalino, dirò che la sostituzione dei treni viaggiatori con gli autobus non sempre ha permesso di rispettare gli orari ed i percorsi fissati per le ferrovie: non sempre, infatti, essi coincidono. Ciò è stato fatto senza la consultazione delle organizzazioni sindacali; tuttavia, dopo un primo momento di malessere, il servizio automobilistico ha funzionato in maniera abbastanza soddisfacente ed ha permesso alle ferrovie di smaltire con maggiore celerità il trasporto delle merci.

Ciò che ho detto non è sufficiente per rispondere con completezza alla interrogazione dell'onorevole Melega, poiché egli pone altri problemi generali sul trasporto merci. Si tratta di problemi abbastanza gravi e che non possono essere risolti in breve tempo, data proprio la loro complessità, dovuta sia all'aumento del trasporto delle merci in Italia sia all'insufficienza della nostra rete ferroviaria e del nostro materiale rotabile per assolvere a breve termine a questo compito.

Non c'è dubbio, però, che il Governo ha preso coscienza (e l'azienda ferroviaria sta approntando dei piani in questo senso) che il problema del trasporto merci deve diventare centrale nei prossimi anni.

È vero che le decisioni che sono state prese — per altro necessarie — hanno portato situazioni di disagio per i viaggiatori in questo periodo. Non so per la verità, se questo disagio sia particolarmente

te grave per i viaggiatori del tiburtino o de La Storta, ma immagino che sia più o meno lo stesso lamentato dall'onorevole Citterio per i viaggiatori della linea Milano-Lecco-Sondrio e Lecco-Bergamo-Brescia. L'onorevole Citterio parla anche delle condizioni del materiale rotabile. Egli è certamente a conoscenza del piano posto in essere in questi ultimi tempi per ammodernare le strutture e per rifornire di un miglior materiale rotabile queste linee. Ciò che è stato fatto non è ancora sufficiente, ma si è fatto uno sforzo notevole in questo senso: l'onorevole Citterio lo sa bene.

La stessa risposta vale per l'onorevole Bettini, il quale ha lamentato la situazione della linea Milano-Sondrio e di quella Colico-Chiavenna, e per gli onorevoli Ferrari ed Orsini. Sono a disposizione degli onorevoli interroganti i dati relativi alle linee soppresse e a quelle sostituite con servizi automobilistici: si tratta di un aspetto tecnico a loro disposizione, ma che ritengo inutile leggere pedissequamente in questa sede.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola per la replica agli onorevoli interroganti, ricordo loro che l'articolo 132 del regolamento consente non più di cinque minuti per le repliche stesse.

Poiché l'onorevole Silvestri non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interrogazione n. 3-00087.

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

MELEGA. Mi dichiaro nettamente insoddisfatto della risposta dell'onorevole Ciccardini la quale, se data con quell'eleganza di tratto che tanto è piaciuta all'onorevole Biondi...

BIONDI. Mi accontento di poco!

MELEGA. ...non nasconde tuttavia la totale assenza di sostanza.

Se l'onorevole Ciccardini avrà la bontà di rileggere la mia interrogazione e, confrontarla con la sua risposta per sottolineare i punti cui ritiene di aver risposto,

noterà che la maggior parte di essi — soprattutto quelli conclusivi — è stata elusa. Quale era la sostanza di questa mia interrogazione che lei ha voluto definire complessa, mentre io non volevo che chiedere al Governo se i criteri di fondo della conduzione dell'azienda delle ferrovie dello Stato fossero stati o meno profondamente cambiati? Questo infatti è il motivo delle disfunzioni e delle carenze che non possiamo non vedere: alcuni colleghi hanno citato, a titolo di esempio, quelle da Como alla Puglia, oppure a La Storta; questi esempi fanno parte di un generale contesto indicativo del modo in cui si affronta il traffico ferroviario, che a mio parere è allarmante.

Cosa chiedo, senza che il Governo mi risponda? Sono costretto a rileggere la mia domanda sperando che in futuro lo onorevole Ciccardini — o chi per lui — dia una risposta: chiedo se sia stato abbandonato « il principio del costo sociale del trasporto ferroviario per far prevalere un criterio di « profitto » della gestione ferroviaria che non può certo andare a discapito della sicurezza dei viaggiatori e dei lavoratori »; chiedo anche: « se quanto asserito è vero, se non ritengono necessario e urgente riaprire i concorsi di assunzione per le ferrovie dello Stato, solo modo corretto per far fronte alla antisociale e pericolosa situazione creatasi ».

Dove ha risposto, onorevole Ciccardini, a quanto chiedevo?

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Basta leggere il decreto Pandolfi!

MELEGA. No: non voglio leggere il decreto Pandolfi: desidero una risposta dall'onorevole Ciccardini perché questo è il senso delle interrogazioni! Non è sufficiente presentare delle non risposte, come in una trasmissione televisiva! In Parlamento bisogna dare risposte concrete: lei deve dire cosa il Governo intende fare in questo senso; oppure, non dicendolo — come non ha fatto — intende dire che il Governo non si propone di far nulla, e che purtroppo la conclusione...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Come, il Governo non vuol far nulla? C'è la legge che dice che il Governo non può riaprire le assunzioni: abbia pazienza, onorevole Melega!

MELEGA. ...cui siamo arrivati alla Commissione trasporti, vale non solo per i trasporti ferroviari, ma anche per quelli aerei. La conclusione è che il criterio cui si attiene il Governo, è un non criterio di incapacità ed incompetenza, con il quale cerca di placare (solo quando esplodono) conflitti sociali e piccoli focolai di disfunzione od inefficienza, per usare termini eufemistici, invece di affrontare alle radici le vere cause del dissesto del servizio ferroviario, come ho cercato di documentare sia pure « complessamente » nella mia interrogazione.

In occasione di future interrogazioni che sono precise nei particolari, e non complesse, onorevole Ciccardini, mi auguro che il Governo abbia la bontà e la gentilezza di rispondere con precisione.

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

CITTERIO. La mia interrogazione era molto specifica perché riguardava alcune linee locali del territorio lecchese e sondriese ed il suo contenuto era per altro analogo a quello delle interrogazioni presentate dai colleghi Bettini e Marte Ferrari.

Queste linee sono linee locali, sì, ma ad altissima intensità di trasporto di persone, riguardanti sì il pendolarismo, gli studenti, ma anche specialmente i lavoratori. In questo senso il disagio è stato veramente grande anche per alcuni ritardi di tempi, in ordine ai provvedimenti sostitutivi e in ordine anche alle opportune operazioni di preavviso che pure sono molto importanti perché, quando le motivazioni ci sono, evidentemente possono essere acquisite dagli utenti. Quindi, le motivazioni che sono state qui esposte dal sottosegretario sono nella sostanza valide, e do atto dello sforzo che è stato compiuto, ma in certa misura incomplete; per le ragioni di sostanza che ho in-

dicato mi dichiaro parzialmente soddisfatto e rivolgo al Governo un invito affinché in occasioni analoghe si presti molta più attenzione, si rispettino tempi di intervento molto più celeri e si predisponga l'opportuna opera di preavviso.

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

BETTINI. Sono stupito della genericità della risposta del sottosegretario, risposta abilmente evasiva tra le cui righe è tuttavia leggibile in sostanza un riconoscimento di inadeguatezza. I fatti che hanno motivato l'interrogazione non sono isolati e si inquadrano in una cronica inefficienza della linea Milano-Lecco-Sondrio, inefficienza significativa per quanto riguarda la logica complessiva con la quale operano le ferrovie dello Stato, e che penalizza tutta una serie di rami secondari della rete nazionale.

Nel caso specifico è veramente incomprensibile il metodo burocratico, separato dalla realtà sociale, con cui la direzione delle ferrovie dello Stato, nel giugno scorso, ha soppresso a tempo indeterminato la maggior parte delle corse di treni sulla Milano-Lecco-Sondrio e sulla Sondrio-Chiavenna.

Provvedimenti di questo tipo non possono essere presi improvvisamente, dall'alto, soprattutto quando riguardano una realtà come quella della provincia di Sondrio, già profondamente penalizzata in termini di comunicazioni anche stradale. Basti pensare che la soppressione ha aggravato lo stato critico della strada statale n. 36, rendendo praticamente inagibili i mezzi sostitutivi automobilistici. La sospensione dei treni è avvenuta contemporaneamente alla disabilitazione, sulla stessa linea, di parecchie stazioni nei confronti del trasporto merci e al protrarsi di inspiegabili ritardi nei lavori di sistemazione della linea ferroviaria stessa.

Conseguenze molto gravi vi sono state sul turismo e vi è una profonda contraddizione tra questi comportamenti delle ferrovie dello Stato ed i bisogni della provincia di Sondrio; una zona per la quale

da parte della regione Lombardia è stata riconosciuta l'esigenza di un particolare progetto di sviluppo, di recupero della stagnazione.

Ma, entrando più nel merito rispetto al tema dell'interrogazione, va detto che il periodo di soppressione delle corse è stato sostanzialmente sprecato; infatti i lavori non sono stati svolti, l'azienda delle ferrovie dello Stato ha ritardato la consegna dei materiali e vi sono stati quindi sordinamenti. Faccio rilevare che sulla linea Lecco-Colico è inoltre palese tutta la scarsa utilità dei lavori svolti recentemente, in quanto le opere di miglioramento sono già deteriorate. Si è infatti usato il ferro di risulta ed il materiale rotabile impiegato — un materiale cosiddetto vicinale — usura e peggiora la linea; non si è proceduto inoltre all'indispensabile rettifica di alcune curve.

Sulla linea Sondrio-Tirano si è in presenza di una ristrutturazione più apparente che reale. Si sono infatti spesi ben 2 miliardi per mantenere la stessa velocità commerciale. Anche qui non vi è stata rettifica del tracciato. La chiusura della Colico-Chiavenna, motivata dalla necessità di recuperare il personale, non ha dato luogo a tale recupero, particolarmente per quanto attiene al personale di macchina. Quindi, per le ragioni generali che ho esposto e per queste ultime di tipo più specifico, mi dichiaro insoddisfatto della risposta del rappresentante del Governo.

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

CASALINO. Ieri, in Commissione trasporti, il ministro ci ha detto che, forse, sarebbe stato inutile trattare oggi l'argomento in Assemblea, essendo questo superato. Invece le affermazioni del sottosegretario mi inducono a pensare che si persevera nella improvvisazione e nel pressapochismo perché, proprio nel momento in cui in Italia meridionale si ha più bisogno di maggiori e migliori strutture per i trasporti, sia per il commercio delle primizie alimentari, sia per il flus-

so crescente di turisti e di emigranti che nel periodo estivo tornano in famiglia a passarvi qualche giorno, il ministro e la azienda *motu proprio* sacrificano il servizio, senza tener presente il punto di vista più volte ribadito dalle organizzazioni sindacali e dall'assessore regionale ai trasporti della regione Puglia, dottor Colasanto. Mi domando perciò che giudizio si debba dare delle autorità centrali, del Ministero e dell'azienda delle ferrovie, che prendono queste iniziative senza calcolare il danno che può derivare alle popolazioni ed alla stessa economia nazionale.

Si parla tanto a favore del Mezzogiorno, tuttavia dobbiamo assistere a tentativi di modifica del meccanismo di sviluppo per quanto riguarda un settore che rappresenta un'oasi, il settore ortofrutticolo. E proprio durante il periodo estivo, quando abbiamo bisogno di mezzi celeri per trasportare verso il centro Europa le nostre primizie, la nostra uva, le patate, i pomodori, vengono soppressi alcuni treni. Ci siamo sentiti dire che sono stati soppressi i treni secondari proprio per rafforzare la linea dorsale. Ebbene, sono proprio i treni secondari che debbono trasportare le merci alle stazioni principali.

Potrei dire ad esempio che proprio in quel periodo nella tratta ferroviaria secondaria Gallipoli-Nardò, 400 mila vagoni ferroviari carichi di patate da portare verso le stazioni principali sono rimasti fermi oltre 10 giorni per mancanza di mezzi di trazione.

CICCARDINI, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Sono stati aboliti i treni viaggiatori per rafforzare i treni merci.

MELEGA. Sono stati aboliti i ferrovieri, Ciccardini!

CASALINO. Intanto i sindacati avevano proposto una deroga, nel senso che, poiché l'organico dell'azienda non era completo, avrebbero dovuto essere assunti temporaneamente i primi degli idonei dei concorsi già espletati. Ma l'azienda di questo non ha tanto conto. È stata anzi la mancanza di personale ad indur-

re l'azienda a sopprimere alcuni treni. Vero è che la bilancia dei pagamenti è oggi in pareggio, ma è anche vero che abbiamo bisogno di valuta pregiata. E cosa, se non i turisti, gli emigranti e l'esportazione di ortofrutticoli ci può fornire valuta pregiata? Sembra quasi che ci sia qualche demone che fa di tutto per intaccare i nostri interessi.

Vorrei dire al sottosegretario che il Giappone trasporta il 20 per cento delle merci ed il 25 per cento dei passeggeri con il mezzo ferroviario. Le città principali sono collegate da treni che vanno a 205 chilometri l'ora! Noi per venire da Lecce a Roma, con un rapido, impieghiamo 8 ore per 600 chilometri...

La questione da affrontare è quella della riforma dell'azienda. Quando lei, onorevole sottosegretario, ci dice le cose che ha sottolineato questa sera, ci lascia preoccupati e perplessi. Evidentemente, manca la volontà di risolvere i problemi. Dobbiamo, invece, partire proprio dai trasporti per permettere al Mezzogiorno di uscire da una emarginazione secolare; vi sono oggi tutte le condizioni per farlo. Il Presidente del Consiglio viene alla fiera del levante di Bari ed ancora una volta, come da 35 anni a questa parte, si parla della priorità del problema meridionale per il Governo nazionale. Vediamo poi come le misure adottate dal Governo nel settore dei trasporti portino a perpetuare la emarginazione del Mezzogiorno.

Per queste ragioni non sono d'accordo con la risposta che è stata data e mi riservo di presentare una proposta capace di indurla a discutere in ordine alle iniziative da prendere per il compartimento pugliese.

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

BIONDI. La interrogazione presentata dai colleghi Bruno Orsini — ora passato al Governo —, Bemporad e da me, è una sorta di iniziativa interpartitica, assunta sotto l'incalzare degli scioperi, chiamiamoli pure « selvaggi » o quasi, « mansueti » o

che so io, attuati in funzione di una deficienza del personale e, conseguentemente, di un superutilizzo di quello in organico che ha portato la fascia del mondo sindacale che si definisce autonomo ad iniziative che hanno trovato impreparata — diciamo pure — la intera organizzazione ferroviaria. La popolazione ne ha derivato gravissime conseguenze e danni.

BAGHINO. Dalla soppressione di molti treni!

BIONDI. La cosa grave, in quel momento, era che il Ministero si rifiutava di prendere contatti con quel tipo di organizzazione sindacale, forse per non recare dispiacere ad altre organizzazioni che non gradivano questa sorta di *contaminatio*. Di qui la nostra interrogazione. La risposta del rappresentante del Governo attiene ad un problema generale che comprendo facilmente sotto il profilo della complessità, nel senso che la soluzione allo stesso va vista nel quadro delle esigenze di ristrutturazione della azienda, con riferimento alla realtà che è stata anche poco fa evidenziata da altri colleghi.

Mi interessava sottoporre all'attenzione del sottosegretario, perché se ne faccia eco, la esigenza di un rapporto paritario con le varie organizzazioni sindacali. Che non si facciano figli e figliastri!

Le organizzazioni sindacali hanno esigenze collegate certo ad entità rappresentative degne del massimo rispetto. Per altro, non è detto che su determinati temi la organizzazione che quantitativamente ha una minore rappresentatività non abbia la stessa forza ed il diritto — direi proprio perché minoritaria — di farsi sentire con l'attenzione che il Governo deve riservare a chiunque svolga un'attività rispettata e rispettabile.

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

FERRARI MARTE. Per quanto riguarda i problemi posti dalla mia interrogazione, che trovano riferimento in altre

già svolte, ritengo che l'onorevole sottosegretario, nella fatica di dare risposte adeguate e di procedere al coordinamento più volte sollecitato per il settore aereo, non si sia posto di fronte concretamente tutta una serie di questioni diverse tra loro. Per quanto riguarda, ad esempio, la zona evidenziata dalla mia interrogazione (la Valtellina, Lecco, Sondrio, Tirano, Usmate, Bergamo e Milano) i problemi non stanno così come detto. Il giorno 18 settembre, infatti, la linea Colico-Chiavenna è stata totalmente soppressa. Lo è tuttora per motivi — si dice — di ammodernamento, per sostituire una serie di attrezzature necessarie per dare funzionalità alla linea stessa. Dunque, oggi non siamo certo di fronte ad una ripresa del servizio, bensì — ripeto, dal 18 settembre — ad una sospensione totale del servizio di cui sopra. Così per la Lecco-Mandello e per i collegamenti nella zona di Abbadia Lariana. Siamo in presenza di una situazione diversa rispetto...

CICCARDINI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In tutti questi casi il servizio ferroviario è stato sostituito da autoservizi.

FERRARI MARTE. Verremo poi anche al problema degli autoservizi. Quello che cercavo di mettere in evidenza è che, dal punto di vista funzionale, sarebbe stato forse opportuno — mi limito ad usare l'aggettivo « opportuno » — inquadrare i vari problemi nelle specifiche realtà locali, poiché non sembrano poter essere trattati tutti nello stesso modo.

Desidero approfittare di questa occasione per richiamare l'attenzione dell'onorevole sottosegretario Ciccardini sull'esigenza che l'azienda delle ferrovie dello Stato, in questa situazione che vede una sospensione del servizio per diversi mesi, si impegni a ripristinare una condizione di funzionalità che impedisca il ripetersi di provvedimenti come quelli adottati in queste zone e che hanno creato gravi disagi. Si consideri che tali zone hanno spiccato carattere turistico. La regione del lago di

Como, la Valtellina, se non disponessero del polmone rappresentato dal turismo, sarebbero zone depresse, caratterizzate dall'emigrazione, dalla pendolarità del lavoro, che si dirige nelle zone di Milano o di Lecco. In questo senso credo che dovremmo porre una maggiore attenzione, anche in relazione ai rapporti con le istituzioni locali. Sottolineo altresì l'esigenza di una diversa organizzazione del servizio nella zona di Lecco, con lo spostamento dello scalo merci, considerata la necessità di assicurare una maggiore funzionalità. Su questo piano posso dare atto di una certa buona volontà dimostrata assicurando una futura ripresa del servizio. Ma per quanto riguarda gli autoservizi, non posso non sottolineare come in queste zone l'approssimarsi della stagione invernale abbia negative conseguenze sul terreno della viabilità, peggiorando le condizioni del traffico, che su queste strade è già assai intenso. Tutto ciò richiede un'accelerazione dei lavori che sono in corso.

Mi dichiaro quindi parzialmente soddisfatto, più che altro per la dimostrazione di buona volontà e di attenzione rispetto ad un problema che sta veramente a cuore alle popolazioni della zona.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Bellocchio, Esposto e Bernardini, al Governo, « per conoscere quali provvedimenti urgenti s'intendono adottare per impedire che il concorso ENALOTTO e le scommesse TRIS (quelle sui cavalli) siano gestite da privati » (3-00006).

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

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. A seguito della soppressione e messa in liquidazione, per effetto della legge 21 ottobre 1978, n. 641, dell'ENAL, cui era affidata la gestione dell'ENALOTTO, l'amministrazione finanziaria ha sollecitamente avviato gli adempimenti per l'affidamento del relativo concorso ad un altro ente pubblico, e precisamente al Comitato olimpico nazionale italiano (CONI), che già esercita e gestisce il simile concorso

pronostici Totocalcio. Il relativo atto concessivo è già stato firmato e risulta anche registrato dagli organi di controllo. C'è da dire inoltre che l'amministrazione ha chiesto ed ottenuto anche il conforto del parere del Consiglio di Stato.

Per quanto concerne poi le scommesse TRIS sulle corse dei cavalli, il Ministero dell'agricoltura e delle foreste, sotto la cui vigilanza è posto l'UNIRE, ente cui spetta per legge la facoltà di esercitarle, ha comunicato che da parte del predetto ente esistono contatti con la società Sisal Sport Italia e che la questione sarà in ogni caso oggetto di particolare, ulteriore approfondimento.

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

BELLOCCHIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi dichiaro soddisfatto per la prima parte della risposta fornitami dal rappresentante del Governo; non posso però esserlo per quanto riguarda la seconda parte di essa. Non a caso avevo rivolto questa interrogazione all'esecutivo, richiamando la responsabilità collegiale dei dirigenti dell'UNIRE dati i precedenti con cui l'istituto gestisce i patrimoni affidati. Già durante la VII legislatura ci siamo occupati di diverse malefatte poste in essere dal consiglio di amministrazione di questa società, e la risposta che ora ci ha fornito il sottosegretario alle finanze dimostra che non vi è trasparenza alcuna nel modo di gestione di questo istituto.

Quando si dice — considerando che il Ministero delle finanze ha concesso la gestione dell'ENALOTTO ad un ente pubblico — che l'UNIRE vorrebbe affidare le corse TRIS alla società Sisal Sport Italia, che è un ente privato, evidentemente ciò ci lascia perplessi. Invito perciò il sottosegretario Ianniello a farsi portavoce di queste perplessità alla luce degli scandali che ha posto in essere il consiglio di amministrazione dell'UNIRE, per esempio con la compravendita di alcuni immobili nella città di Roma.

Ho voluto citare un caso preciso, affinché si sappia che l'opposizione è vigile

e che non permetterà che si ripeta, per le corse TRIS, quanto già accaduto per gli immobili a Roma.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Bellocchio, Bernardini e Conchiglia Calasso Cristina, al ministro delle finanze, « per conoscere se risponda al vero la notizia pubblicata da vari giornali relativa ad un imminente aumento del prezzo delle sigarette;

se non ritenga, nel caso affermativo, rappresentare esso un solido incentivo al contrabbando che proprio negli ultimi tempi aveva visto restringere i margini di remunerazione del traffico, tenuto conto dei rischi e dei costi personali;

se infine, in considerazione dell'inevitabile aumento in percentuale dell'imposta gravante non convenga attendere il momento in cui il Parlamento sarà chiamato ad armonizzare la propria fiscalizzazione sui tabacchi lavorati a quella comunitaria per la quale il termine di scadenza è ormai trascorso da un anno » (3-00024).

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

IANNIELLO, Sottosegretario di Stato per le finanze. Su questa interrogazione risponderò in maniera estremamente lapidaria, mettendo da parte tutto il rapporto che l'amministrazione dei monopoli di Stato mi aveva fornito, in maniera dettagliata, sull'argomento.

Con l'interrogazione presentata dallo onorevole Bellocchio ed altri, si chiede se siano vere le voci secondo le quali si starebbe per verificare un aumento del prezzo delle sigarette e, nel caso affermativo, se questo non costituisca un incentivo per il contrabbando e infine, sempre in caso affermativo, se non convenga attendere il momento in cui si dovrà armonizzare la fiscalizzazione sui tabacchi con quella della Comunità europea.

La risposta è estremamente semplice ma precisa: attualmente, non è previsto alcun aumento del prezzo delle sigarette;

quindi le altre condizioni ovviamente decadono.

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

BELLOCCHIO. Prendo atto della risposta lapidaria fornitaci dal sottosegretario alle finanze, ma quando si dice « attualmente » si fa intendere che non si esclude *a priori* un eventuale aumento delle tariffe dei tabacchi. Vorrei far presente che abbiamo presentato questa interrogazione nel momento in cui abbiamo appreso dai giornali che erano in atto, nel mese di giugno, pressioni per indurre il precedente Governo ad elevare le tariffe dei tabacchi. Questo perché vi era stata una precisa richiesta da parte dei produttori, i quali volevano che si ritoccasse il prezzo del tabacco.

Mentre prendo atto che attualmente, come testé detto dal rappresentante del Governo, non vi è pericolo di alcun aumento, debbo dire che sarebbe grave se questo « attualmente » venisse eluso.

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non posso certamente prevedere quello che accadrà tra 10 anni.

BELLOCCHIO. Non parlo di 10 anni; dico solo che, dato che dobbiamo apprestare gli strumenti finanziari di politica economica — mi riferisco alla legge finanziaria, alla *Relazione previsionale e programmatica* e al bilancio triennale — non vorrei che questo « attualmente » si riferisse alla data odierna e poi nel momento in cui si preparano questi strumenti economici, venisse avanzata una richiesta di aumento.

Perché noi saremmo contrari a questo aumento? Perché non vi è dubbio che, nel momento in cui venisse accettata la richiesta dell'aumento, questo sarebbe un incentivo al contrabbando, che invece proprio negli ultimi tempi aveva visto ristretti i margini di remunerazione del suo traffico, tenuto conto anche dei rischi e dei costi personali cui si espongono i contrabbandieri. Voglio rilevare che nel 1978

il contrabbando ha prodotto una mancata entrata, per le entrate fiscali del nostro paese, di 650 miliardi, ed ha determinato una esportazione clandestina di capitali, in pagamento della merce che viene introdotta, pari a 300 milioni di dollari.

Pertanto un aumento del prezzo delle sigarette sarebbe discutibile sia sul piano della legittimità sia sul piano politico: sul piano della legittimità, perché l'aumento del costo finale del prodotto non farebbe che aumentare in percentuale — me lo insegna il rappresentante del Governo — l'imposta gravante sui tabacchi che, così come è oggi, è pari al 72,5 per cento del costo del prodotto.

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Questo è un processo alle intenzioni! Allo stato, non è allo studio nessun aumento del prezzo delle sigarette.

BELLOCCHIO. Gliene do atto, ma io svolgo soltanto alcune considerazioni.

Siamo poi in presenza, se questo dovesse verificarsi nel breve termine, di una situazione giuridica che introduce una maggiore tassa. In questo caso, l'aumento andrebbe discusso in Parlamento, dal momento che il nostro paese dal 1° luglio 1978 — ed è trascorso da allora un anno e più — non ha ancora recepito la direttiva comunitaria per armonizzare la nostra legislazione fiscale sui tabacchi.

Quindi, alla luce di queste considerazioni, prendo atto oggi che il Governo afferma che non è allo studio attualmente alcuna misura tendente ad un aumento del prezzo delle sigarette, ma vorrei raccomandare al Governo di evitare qualsiasi misura in questo senso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Garzia e Contu, al ministro delle finanze, « per sapere — ricordata l'interrogazione presentata nella decorsa legislatura — relativamente ai criteri in base ai quali la tassa prevista dalla legge 5 maggio 1976, n. 355, e determinata con decreto del Presidente della Repubblica 12 maggio 1957 non venisse applicata alle merci petrolifere sbarcate in diversi pon-

tili tra i quali quello di Sarroch (Cagliari). Il sottosegretario alle finanze allora in carica ebbe a rispondere in data 29 settembre 1978 precisando che, stante le incertezze applicative, il Ministero aveva chiesto all'avvocatura erariale apposito parere e che, nel frattempo era stato disposto deposito cautelativo a partire dal secondo semestre 1978. Poiché parte della tassa in questione è destinata all'Azienda mezzi meccanici del porto di Cagliari ed è condizione di sopravvivenza economica della stessa (e comunque lo Stato non può rinunciare ad una sua entrata) — se finalmente il Ministero ha acquisito il richiesto parere dell'avvocatura erariale onde possa essere definito un sospeso di estrema gravosità soprattutto per l'Azienda mezzi meccanici di Cagliari, che è in condizioni economiche piuttosto precarie.

L'accertamento o meno dell'applicabilità della tassa pare all'interrogante comunque doveroso ed urgente da parte del ministero delle finanze » (3-00028).

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

Segue l'interrogazione degli onorevoli Vagli Maura e Da Prato, al ministro delle finanze, « per sapere — premesso che diversi comunicati apparsi sulla stampa il mese di maggio hanno dato per certa ed imminente la costruzione della nuova manifattura a Lucca —:

- 1) se ciò risponde a verità;
- 2) e nell'ipotesi positiva, quali sono i tempi della concreta realizzazione;
- 3) nell'ipotesi contraria, quali sono gli ostacoli che a ciò si frappongono » (3-00173).

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

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Questo argomento ha formato oggetto già nella scorsa legislatura di varie interrogazioni presentate da più parti. Già fin da allora è stato precisato da parte del Governo che si erano incontrate notevoli difficoltà, soprattutto per quanto riguarda il reperimento dell'area

sulla quale eventualmente realizzare l'iniziativa ed in modo particolare per quanto riguardava i rapporti con l'amministrazione comunale di Lucca, che aveva in corso una trattativa per la rilevazione dei vecchi locali già di proprietà dei monopoli di Stato.

Allo stato della trattativa tra l'amministrazione dei monopoli di Stato e le autorità comunali di Lucca, può confermarsi che l'amministrazione dei monopoli di Stato si sta concretamente muovendo nel senso auspicato dagli onorevoli interroganti. Recentemente si sono avuti vari incontri tra i rappresentanti dell'amministrazione e le autorità comunali di Lucca per precisare le condizioni alle quali concludere l'operazione che dovrà portare alla costruzione della nuova manifattura di tabacchi.

Dal canto suo, il consiglio comunale di Lucca ha in linea di massima deliberato, da un lato, l'acquisto del complesso immobiliare dell'attuale manifattura al prezzo che sarà stabilito dal competente ufficio tecnico erariale e, dall'altro, la cessione gratuita all'amministrazione dei monopoli di un'area di 120 mila metri quadrati, situata nella zona industriale di Mugnano, sulla quale dovrebbe essere edificato il nuovo stabilimento. Questa determinazione è stata assunta nel mese di dicembre dello scorso anno dall'amministrazione comunale e perfezionata nei primi mesi di quest'anno.

Di recente il consiglio di amministrazione dei monopoli, sulla base di questa determinazione e dopo una serie di intese e sopralluoghi effettuati sul posto da parte dell'amministrazione, nel deliberare il programma triennale di investimenti straordinari per tutta l'azienda — che tra l'altro prevede la creazione di quattro nuovi complessi destinati a manifattura di tabacchi — pur in un quadro di serie difficoltà per il finanziamento completo di detto programma, ha preso atto, in particolare, anche della proposta del comune di Lucca. Dovrà ora procedersi a stabilire in via definitiva le condizioni di natura finanziaria necessarie per predisporre il disegno di legge da presentare al Parlamento per

la cessione dell'area e dei fabbricati esistenti.

A queste notazioni desidero aggiungere una ulteriore considerazione perché i colleghi interroganti abbiano il massimo degli elementi di cognizione. Il piano triennale predisposto dall'amministrazione dei monopoli parte da una previsione di spesa di 75 miliardi e mezzo. Sono disponibili poco più di 54 miliardi. L'iniziativa del comune di Lucca avrebbe dovuto comportare, secondo le previsioni della scorsa legislatura, un investimento di 20 miliardi: quasi la metà di quanto attualmente disponibile. Il consiglio di amministrazione dei monopoli, nella seduta del 10 maggio scorso, ha deliberato di realizzare questa iniziativa; ma siccome tale iniziativa è ricompresa nel piano triennale, è da completare il reperimento dei fondi e ritengo che nell'immediato prossimo saranno predisposti gli appositi provvedimenti legislativi da sottoporre al Parlamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Maura Vagli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatta.

VAGLI MAURA. È vero, come ha detto l'onorevole rappresentante del Governo, che la materia oggetto di questa interrogazione è stata già discussa in questa aula in altra occasione. In quella sede si accennò ai ritardi, addebitandoli in buona sostanza all'amministrazione comunale di Lucca. Chiamiamole pure lentezze incrociate, ma senza dubbio va riconosciuto che la politica del Governo fin qui non è stata di grande aiuto per una sollecita realizzazione di questa manifattura.

Altrettanto chiaro mi pare che alle lavoratrici ed ai lavoratori della manifattura in questione e, più in generale, per la difesa e lo sviluppo dell'occupazione nella provincia di Lucca, poco importa il palleggio delle responsabilità tra l'amministrazione comunale e quella centrale. Quello che è importante è, invece, che nel concreto si ponga mano alla realizzazione di questa opera.

Se mi è consentita una ironia, vorrei rilevare che l'interrogazione aveva, come

contenuto e come esigenza di risposta, elementi politici, non da biblioteca. Voglio dire che la storia di come sono andate le cose in questi anni, essendo io, tra l'altro, cittadina di questa città, è presumibile mi fosse nota. Dico questo per rilevare che, di fronte ad una interrogazione breve, circostanziata, precisa, non si è risposto da parte del Governo con altrettanta puntualità.

Debbo aggiungere che il comune di Lucca ha fatto quanto era di sua competenza. Da mesi il sindaco è delegato dal consiglio comunale a trattare con l'azienda sulla questione del vecchio stabile. Mi pare di avere inteso dal rappresentante del Governo che fino ad oggi nessun accordo è stato raggiunto e sottoscritto e senza un accordo non si può fare alcun passo concreto in questa direzione.

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. Non ho detto questo. Ho detto soltanto che la delibera del consiglio comunale di Lucca risale al 18 dicembre dello scorso anno.

VAGLI MAURA. Per l'appunto, voglio specificare che non si tratti solo di un dialogo fra l'amministrazione di Lucca ed i monopoli.

IANNIELLO, *Sottosegretario di Stato per le finanze*. C'è di più. C'è una delibera del consiglio di amministrazione dei monopoli di Stato del 10 maggio scorso.

VAGLI MAURA. Benissimo: si tratta tuttavia, di cose che avrebbero potuto essere affrontate a tempo debito, secondo impegni che erano stati assunti dal Governo.

Voglio dire che quando si afferma che si sta ancora studiando il problema (perché di questo si parla, quando si afferma che ci si accinge a presentare un nuovo programma triennale ancora da definire, in particolare per i miliardi tuttora mancanti, comprendente le famose quattro manifatture, quella di Bari, quella di Catania, quella dell'Umbria e quella di Lucca),

evidentemente si è del tutto dimenticato che in data 13 ottobre 1977, in quest'aula, un altro Governo (ma io sono dell'avviso che vi deve pur essere certezza di diritto) si impegnò a portare a compimento, nel giro di due o tre anni, queste quattro manifatture, considerate come priorità di un programma già impostato e definito.

Se però, ad ogni nuovo Governo (e niente ci garantisce che questo sia non transitorio) si deve ricominciare tutto daccapo, mi chiedo che cosa succederà fra sei mesi quando questo Governo potrebbe non esserci più. Ricomincerà daccapo la trafila?

Credo che su queste cose si debba riflettere assai seriamente, visto che manca un anno al termine indicato nell'impegno a suo tempo assunto dal Governo.

Spero, quindi, che il rappresentante del Governo riporti le mie considerazioni nelle debite sedi, al fine di imprimere all'iniziativa in oggetto la necessaria speditezza. Al fondo, in verità, manca — come sempre avviene in cose del genere — un piano complessivo di investimenti per la realizzazione delle fabbriche e per l'acquisto e la lavorazione del tabacco. E questo mentre ad ogni campagna elettorale i rappresentanti del Governo e gli esponenti dei partiti di Governo non fanno altro che fornire assicurazioni circa la rapida realizzazione di opere e programmi. Quello che ci preme è che gli impegni siano portati avanti con continuità, senza ricominciare sempre daccapo, e senza facile propaganda.

Nel dichiararmi profondamente insoddisfatta, desidero concludere proponendo all'onorevole Ianniello un incontro con la amministrazione comunale e le forze politiche e sociali di Lucca: non per limitarsi a parlare, ma per definire, senza nessuna intenzione di passare avanti ad altre priorità, le scadenze, i modi ed i tempi reali della realizzazione di questa nuova manifattura. Non vorrei trovarmi tra un anno a dover ripresentare una nuova interrogazione in merito al nuovo Governo che avrò di fronte (se a quel tempo ce ne sarà uno nuovo).

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

Annunzio di proposte di legge.

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

SUSI e SANTI: « Nuove norme concernenti la requisizione di immobili privati per dare temporaneo alloggio ai senza tetto e sanzioni penali per la violazione di norme della legge 27 luglio 1978, numero 392 » (621);

COSTAMAGNA: « Modifica degli articoli 3 e 65 del testo unico delle leggi sull'ordinamento della Corte dei conti, approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214 » (622);

COSTAMAGNA e SOBRERO: « Autorizzazione di spesa straordinaria per il completamento del restauro del castello degli Acaja di Fossano in provincia di Cuneo » (623);

COSTAMAGNA: « Adeguamento della tabella I, quadro E, dell'allegato II al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, recante disciplina delle funzioni dirigenziali nelle amministrazioni dello Stato » (624);

BETTINI ed altri: « Scioglimento del consorzio di bacino imbrifero montano e modificazioni e integrazioni della legge 27 dicembre 1953, n. 959, e del testo unico delle leggi sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e successive modificazioni e integrazioni » (625);

PENNACCHINI ed altri: « Delega legislativa al Governo della Repubblica per la riforma del codice penale militare di pace e dell'ordinamento giudiziario militare » (626).

Saranno stampate e distribuite.

**Assegnazione di una proposta di legge
a Commissione in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, la seguente proposta di legge è deferita alla XIII Commissione permanente (Lavoro) in sede referente:

CABRAS ed altri: « Riapertura dei termini per la regolamentazione delle posizioni assicurative di alcune categorie di lavoratori dipendenti, già prevista dalle leggi 2 aprile 1958, n. 331, 11 giugno 1974, n. 252, 31 marzo 1971, n. 214 e 15 febbraio 1974, n. 36 » (con parere della I, della V e della VII Commissione) (238).

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. La VI Commissione permanente (Finanze e tesoro) nella seduta odierna, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente disegno di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 14 settembre 1979, n. 439, concernente conferimento di fondi al Banco di Napoli, al Banco di Sicilia, al Banco di Sardegna ed al Credito industriale sardo e collocamento di obbligazioni emesse dagli istituti di credito industriale » (574).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Convalida di deputati.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorrendo negli eletti le qua-

lità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

Collegio VIII (Trento-Bolzano):

Virgili Biagio, Riz Roland, Benedikter Johann, Frasnelli Hubert, Piccoli Flaminio, Pisoni Ferruccio, Kessler Bruno;

Collegio XVI (Siena-Arezzo-Grosseto):

Di Giulio Fernando, Calonaci Vasco, Faenzi Ivo, Belardi Merlo Eriase, Pasquini Alessio Giuseppe, Seppia Mauro, Piccinelli Enea, Fornasari Giuseppe, Fiori Giovannino;

Collegio XXI (Campobasso-Isernia):

Marraffini Alfredo, Sedati Giacomo, Vecchiarelli Bruno, Lapenna Girolamo;

Collegio XXVIII (Catania-Messina-Siracusa-Ragusa-Enna):

Bottari Angela Maria, Rizzo Aldo Sebastiano, Barcellona Pietro, Rindone Salvatore, Boggio Luigi, Rossino Giovanni, Bandiera Pasquale, Trantino Vincenzo, Santagati Orazio, Capria Nicola, Amodeo Natale, Andò Salvatore, Gullotti Antonino Pietro, Drago Antonino Ugo, Astone Giuseppe, Urso Salvatore, Foti Luigi Maria, Scalia Vito, Pavone Vincenzo, Azzaro Giuseppe, Perrone Antonino, Lombardo Antonino, Lo Bello Concetto, Russo Giuseppe;

Collegio XXXII (Trieste):

Cuffaro Antonino, Benco Gruber Aurelia, Tombesi Giorgio.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e dichiaro convalidate le suddette elezioni.

**Annunzio di interrogazioni
e di mozioni.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e mozioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

**Ordine del giorno
della prossima seduta.**

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

Martedì 2 ottobre 1979, alle 16:

1. — Interpellanza e interrogazioni.
2. — Discussione delle mozioni e delle interrogazioni sulla crisi del settore cantieristico.

La seduta termina alle 19,30.

**Trasformazione di un documento
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore:

interpellanza Melega n. 2-00008 del 26 giugno 1979 in interrogazione con risposta orale n. 3-00453.

ERRATA CORRIGE

Nel Resoconto stenografico di martedì 7 agosto 1979, a pagina 943, prima colonna, quindicesima riga, deve leggersi « Balzamo ed altri » e non « Cicchitto ed altri » come erroneamente stampato.

Nel Resoconto stenografico di sabato 11 agosto 1979, a pagina 1356, seconda colonna, alle righe trentunesima e trentaduesima deve leggersi « di stamattina emergesse qualche notazione » al posto di « di stamane venisse qualche elemento nuovo ». Nello stesso Resoconto, a pagina 1357, seconda colonna, trentaduesima riga, deve leggersi « e confrontarci, non con durezza » invece che « confrontarci, con durezza », come erroneamente stampato.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI
E MOZIONI ANNUNZiate**

—

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

—

PARLATO E BAGHINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

se sia a conoscenza del convegno svoltosi nel decorso mese di giugno a Londra durante il quale è stata esaminata a fondo la prospettiva di un rilancio della navigazione commerciale a vela, a determinate condizioni, con l'introduzione di particolari, moderne tecnologie e lungo particolari rotte, dinanzi ai prevedibili ulteriori rincari del greggio che renderebbero sempre meno concorrenziale la propulsione a motore nei tempi medi-lunghi;

se si ritenga di approfondire, sia pure come ipotesi sussidiaria ed integrativa, i problemi posti da tale eventuale modalità di trasporto cui in taluni Stati del mondo — Cina ed Indonesia per esempio — tuttora si fa ricorso ma che la stretta energetica potrebbe rendere di nuovo attuale, anche avuto riguardo a tutte le implicazioni che in termini di costi, cantieristica, portualità e personale, rotte e fattibilità operative, un simile indirizzo presupporrebbe;

se al riguardo sia informato sia delle ipotesi formulate dai maggiori esperti mondiali di navigazione a vela — come Lloyd Bergson il quale ha affermato che la navigazione mondiale a vela potrebbe coprire dal 50 al 75 per cento dei trasporti oceanici ma che, ove mai coprisse solo anche il 20 per cento si risparmierebbero cinque miliardi e mezzo di dollari oggi occorrenti per l'acquisto di petrolio, all'anno — sia degli investimenti ed i programmi di ricerca in atto in Giappone (che sta addirittura costruendo una flotta), che in America, Danimarca, Australia, Inghilterra, dove la progetta-

zione esecutiva del naviglio di tal fatta è in fase avanzata, onde trarne spunto per similari iniziative anche in Italia.

(5-00239)

BERNARDI GUIDO. — *Al Ministro della sanità.* — Per avere precise notizie e valutazioni sulla vicenda degli animali (antilopi e zebre) provenienti dal Sud Africa e bloccati per giorni e giorni a Fiumicino, vittime di una guerra di carte e lasciate morire in condizioni disumane.

In particolare l'interrogante desidera sapere se nelle more dell'accertamento — doveroso e necessario — circa la regolarità della spedizione gli animali non potevano essere avviati al Parco di quarantena di Napoli con automezzi del parco stesso dove si sarebbe potuto fare ogni accertamento sanitario in attesa degli accertamenti burocratici.

L'interrogante chiede infine al Ministro una sua valutazione circa la possibilità che dopo tanti giorni di permanenza a Fiumicino con una assistenza sommaria, quel pericolo di infezione che si voleva evitare non si sia in realtà verificato.

(5-00240)

RUBBI ANTONIO, CECCHI, BOTTARELLI, CHIOVINI CECILIA, CODRIGNANI GIANCARLA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere quali passi abbia compiuto o intenda compiere presso l'autorità cilena al fine di consentire alle famiglie dei prigionieri politici barbaramente trucidati a Lonquen di recuperare le spoglie mortali dei loro cari dopo che la Giunta di Pinochet ha crudelmente disatteso l'impegno che pure aveva assunto in questo senso con i familiari dei democratici scomparsi.

Gli interroganti chiedono altresì, se non intenda cogliere questa occasione per esprimere ai dirigenti di Santiago la commozione e lo sdegno degli italiani per questa nuova crudeltà di cui si è macchiata la dittatura fascista cilena.

(5-00241)

FERRARI MARTE, SACCONI E ALBERINI. — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato, e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere:

1) se la grave situazione che interessa gli oltre 10 mila posti di lavoro presso la Società petrolifera MACH non sia il risultato di manovre speculative della proprietà;

2) se non reputino utile la determinazione di interventi per la più rapida normalizzazione della situazione (5-00242)

PELLEGATTA, BAGHINO, PARLATO, FRANCHI E ROMUALDI. — *Ai Ministri dei trasporti e del turismo e spettacolo.* — Per sapere, premesso che nel 1971, l'aero club di Ferrara ha aperto al Lido delle Nazioni un aeroporto turistico accanto al lago ed a due chilometri dal mare, in collaborazione con la società NESCO, proprietaria del terreno ed in rispetto con il piano regolatore del Comune di Comacchio; che l'aeroporto nasceva come turistico al servizio dei sette Lidi (Volano + Nazioni - Pomposa - Scacchi - Porto Garibaldi - Estensi - Spina) e di tutta la costa nel tratto di mare tra Ferrara e Ravenna; che da qualche anno, la proprietà è cambiata, ed il Comune di Comacchio con un vero e proprio colpo di mano, ha nel nuovo piano regolatore cancellato la destinazione aeroportuale, consentendo così alla speculazione edilizia di stendere le proprie mani; che l'Aero club di Ferrara, da alcuni anni, è in lotta con la nuova proprietà che vorrebbe a quanto sembra, smantellare la pista, togliere l'hangar e tutto il resto.

Considerato che: dal punto di vista turistico l'aeroporto è un servizio utile, basti pensare che è l'unico sul litorale da Venezia a Rimini, va potenziato, dotato di dogana per consentire l'arrivo e le partenze ai velivoli stranieri; dal punto di vista ecologico l'aeroporto sorge attorno al lago delle Nazioni, sulla parte destra della strada Acciaiolì, proprio di fronte alla magnifica Valle Nuova, in direzione di Volano; che la speculazione edilizia, in

qualsiasi modo venisse condotta, con l'insediamento di strutture in cemento, finirebbe per « strozzare » questa sponda del lago e per fare da ben magro contraltare alla bellezza delle valli, creando inoltre un pericoloso precedente, che potrebbe dar luogo ben presto, alla più sfrenata speculazione costruttiva, ancora maggiore di quanto non si sia fatto sino ad ora. Sono validi motivi per far riflettere. L'aeroporto, che tanto favore ha incontrato presso il turismo, non solo locale, ma anche straniero e che vive grazie al sacrificio di alcuni appassionati, chiede di essere utile al lancio ed alla valutazione di questa zona; se i Ministri competenti non intendano intervenire presso il Comune di Comacchio, la Provincia di Ferrara e la Regione Emilia-Romagna per far sì che questo aeroporto non solo non sia distrutto ma bensì potenziato e migliorato a tutto vantaggio del turismo e del traffico locale e internazionale. (5-00243)

PARLATO E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

quale sia l'esito del controllo sistematico che sarebbe stato disposto dal servizio sanitario del Ministero dei trasporti in ordine alle condizioni igienico-ambientali delle tredici officine Grandi Riparazioni delle Ferrovie dello Stato e quale l'esito dei lavori affidati ad una Commissione di studio in relazione al denunciato nesso di casualità tra le condizioni igienico-ambientali e le caratteristiche oncogene delle lavorazioni che vi si eseguono e la insorgenza di malattie tumorali, seguite da decessi di alcune decine di lavoratori delle FF.SS. in questi ultimi anni;

nelle more della acquisizione delle risultanze delle indagini e studi in corso quali iniziative siano state disposte ed attuate onde, ove l'indagine confermasse la gravità dei sospetti, fino alla data delle risultanze di studio e della adozione di eventuali provvedimenti di risanamento e di difesa oncologica, non vengano a prodursi ulteriori decessi dovuti alla ipotesi di sussistenza delle anzidette cause cancerogene. (5-00244)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

PARLATO E PIROLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere a chi risalga la responsabilità del completo abbandono in cui giace il complesso del castello aragonese di Baia i cui ambienti assolutamente inutilizzati potrebbero costituire un punto di riferimento essenziale per la valorizzazione turistica, artistica, ambientale e culturale dell'intera zona flegrea.

Gli interroganti chiedono, altresì, se non ritenga di intervenire, anche avuto riguardo all'assoluta inerzia della Regione e di ogni altra competente autorità locale, onde la cittadella aragonese, ed i suoi numerosi e vasti ambienti, vengano restaurati ed utilizzati in una visione organica del territorio che possa trarre dal complesso in questione spinta per un rilancio ad ogni livello delle immense potenzialità che il comprensorio flegreo sarebbe in grado di offrire se non fosse oggetto, a causa delle forze politiche di governo, del più completo e vergognoso abbandono. (4-00932)

PARLATO, RALLO E ABBATANGELO. — *Ai Ministri della pubblica istruzione e dei beni culturali e ambientali.* — Per conoscere:

se sia informato della sorte che avranno, con le prossime piogge autunnali, i dipinti della scuola benedettina (XII secolo) della Basilica paleocristiana di Santa Maria in Foro Claudio presso Ventaroli di Carinola (Caserta); infatti la tettoia della basilica è sfondata e nonostante tutte le sollecitazioni rivolte, da quasi due anni, i lavori non vengono eseguiti, nonostante si tratti di una delle prime basiliche costruite subito dopo l'Editto di Costantino e costituisca nel suo genere un autentico gioiello di arte ed architettura;

se non ritengano, stante quanto sopra, spiegare gli opportuni interventi per

la salvaguardia immediata dei dipinti e della basilica, prima che sia troppo tardi e la provincia di Caserta perda uno dei suoi prestigiosi presidi storico-artistici.

(4-00933)

PELLEGATTA E FRANCHI. — *Ai Ministri della sanità e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere:

se siano state accertate le cause che hanno determinato nella notte tra il 22 ed il 23 settembre, l'inquinamento pressoché totale del lago di Comabbio in provincia di Varese e che ha portato come conseguenza la morte di quasi tutte le specie di pesci (decine di quintali di tinche, lucci, scardole, persici);

se corrisponde al vero che una causa non trascurabile potrebbe essere costituita dall'esistenza di scarichi abusivi o di scarichi industriali non rispondenti alle norme di legge.

Se le responsabilità di quanto sopra siano state accertate e perseguite gli interroganti chiedono quali provvedimenti il Governo intenda adottare per rimediare al grave danno che ne deriva al turismo ed agli appassionati della pratica della pesca, con l'inquinamento quasi totale delle acque di questo lago del Varesotto bello e caratteristico dove per la sua ubicazione e tranquillità da anni è già proibita la navigazione a motore. (4-00934)

SERVELLO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se non ritenga opportuno perfezionare e snellire il servizio dei versamenti in conto corrente postale adottando i seguenti accorgimenti:

1) usare un formato unico universale dei bollettini di versamento stabilendone le misure, il peso, lo spessore e le altre caratteristiche ritenute opportune per le esigenze operative dell'amministrazione;

2) stabilire che i singoli tagliandi del bollettino siano uguali per formato e misura;

3) stabilire che i bollettini siano tutti e quattro tagliandi determinando una media del costo della tassa postale;

4) stampare le diciture alternandole una sul davanti ed una sul retro e ciò per consentire all'utente di poter scrivere sia a macchina che a mano (usando la carta carbone) in una sola volta le quattro parti del bollettino, con un notevole risparmio di tempo e con una maggiore possibilità di evitare errori;

5) consentire, a mezzo legge che i bollettini possano essere liberamente stampati da chiunque ed in particolare da chi si serve di servizi meccanografici senza costringere l'utente a lunghe procedure al fine di ottenere l'autorizzazione alla stampa dei bollettini in proprio e ciò fermo restando l'obbligo del rispetto delle misure, del peso, dello spessore e delle altre caratteristiche ritenute opportune per le esigenze dell'amministrazione.

Le modifiche suggerite si evidenziano utili per:

a) facilitare gli adempimenti dei cittadini utenti;

b) consentire compilazioni più chiare ed omogenee;

c) snellire il servizio reso dall'amministrazione.

Tutto quanto sopra anche e specialmente in relazione alla campagna pubblicitaria impostata dall'amministrazione postale (film e televisione) con cui si invita il cittadino a rispettare un certo decalogo al fine di non intralciare i servizi meccanografici dell'amministrazione.

Considerato, infine, che l'efficienza di una sana amministrazione si rileva dalla sua intrinseca capacità di ben organizzare i servizi per il cittadino contribuente, la pubblica amministrazione ha, è vero, il diritto a richiedere al cittadino l'osservanza di determinati adempimenti ma, in contro-partita, ha, anche e soprattutto, il dovere di facilitare il compito dello stesso curando di non infastidire l'utente con la richiesta dell'uso di procedure lunghe, pesanti ed il più delle volte inutili ed illogiche.

(4-00935)

ACCAME. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere se e quali compagnie di navigazione italiane hanno chiesto autorizzazioni ad imbarcare personale straniero su navi battenti bandiera italiana adducendo la non disponibilità di marittimi nazionali.

Per conoscere inoltre se e quali delle dette richieste sono state accolte, previ quali accertamenti della dichiarata non disponibilità, se il personale straniero è in possesso dei titoli professionali richiesti e quale trattamento economico e normativo è stato ad esso riservato.

(4-00936)

CENI, CACCIA, FARAGUTI, GAITI e MAROLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere, con urgenza — premesso che:

nei mesi di giugno e luglio due delegazioni della Caritas italiana si recarono in Malaysia e in Thailandia per fissare gli abbinamenti con le famiglie di rifugiati disponibili a trasferirsi in Italia e che coincidevano con le offerte di sistemazione raccolte dalla Caritas;

gli abbinamenti sono stati compiuti in seguito all'impegno del Governo italiano preso l'8 maggio 1979 di accogliere i rifugiati del sud-est asiatico per i quali fosse garantita la sistemazione logistica insieme con la possibilità di lavoro;

gli abbinamenti fatti nei campi dalle delegazioni della Caritas riguardano 791 persone: 398 della Malaysia, 356 della Thailandia, 37 di Singapore. Di questi soltanto circa 300 sono arrivati in Italia, tutti gli altri attendono nei campi di raccolta e nei campi di transito, impedendo tra l'altro la partenza anche di rifugiati diretti ad altre destinazioni —

se si è posto rimedio alla lentezza degli arrivi che sembra legata alla ridotta disponibilità di accoglienza nel campo di Latina, dove i rifugiati devono passare per espletare le pratiche di polizia stabilite per ottenere lo status di « rifugiato politico » e per i doverosi controlli sanitari. In caso contrario è evidente che se esistesse una decisa volontà politica,

si potrebbero approntare altri centri per impostare queste pratiche, anche utilizzando strutture sanitarie private che si sono rese disponibili.

Gli interroganti chiedono di sapere per quale motivo le lungaggini di cui si è parlato sopra impediscono, e questo è ancora più grave, di continuare a realizzare ulteriori abbinamenti nei campi, in rapporto alle numerosissime offerte che sono giunte e che continuano a giungere da tutta Italia, sia da famiglie e sia da parrocchie. Infatti, solo attraverso il canale della Caritas sono disponibili più di 2.000 offerte di sistemazione di casa e di lavoro, per altrettanti nuclei familiari: esse equivalgono a circa 5-6.000 rifugiati che potrebbero essere accolti. Ma a questo numero vanno aggiunte le offerte raccolte da tutti i comitati provinciali e dalle regioni che si calcolano a 2.000-3.000. Si tratta di una massa imponente di generosità che cozzano contro resistenze soprattutto di natura politica. Chiedono infine se risulta a verità di una richiesta del vicepresidente della CEI e presidente della Caritas, monsignor Motolese, di incontrarsi con il Presidente del Consiglio dei ministri, richiesta tutt'oggi rimasta inevasa. (4-00937)

AMODEO E COLUCCI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere, premesso:

che molti uffici finanziari periferici registrano una costante deficienza di stampati e moduli indispensabili per gli adempimenti che la legge impone sia ai contribuenti che ai pubblici ufficiali, ed in particolare il Mod. 69 (la scheda introdotta con l'adozione del codice fiscale) ed il Mod. 24 (dichiarazione INVIM);

che nonostante le numerose richieste avanzate dai dirigenti degli uffici periferici a quelli centrali, tale situazione permane;

che detti moduli sono anche forniti da ditte private che, supplendo alla carenza, realizzano affari d'oro;

quali iniziative ed accorgimenti intendano adottare per porre fine a questo stato di disagio e per restituire nei cittadini

maggiore credibilità verso le pubbliche istituzioni eliminando, nel caso in esame, la diffusa convinzione che la penuria dei moduli in questione possa essere facilitata per favorire la speculazione privata.

(4-00938)

GUARRA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere i motivi per i quali l'ANAS non procede alla riapertura al traffico della strada a scorrimento veloce della Valle Tammaro (Benevento-Campobasso) nel tratto che costeggia l'abitato del comune di Morcone, tratto interrotto da circa tre anni ed i cui lavori di riparazione vengono portati avanti con estrema lentezza, che denota una colpevole noncuranza delle necessità dei cittadini interessati alla circolazione su detta strada. (4-00939)

GUARRA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere i motivi per i quali l'INPS non procede al pagamento della pensione di vecchiaia al lavoratore Petrone Luigi, via Mangione n. 21, Corato (Bari), certificato di pensione n. 50034935/VO, nonostante che detta istanza di pensione sia stata accolta fin dal 15 marzo 1979 con decorrenza dal 1° febbraio 1978. (4-00940)

GUARRA. — *Ai Ministri del tesoro, dell'interno e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se siano stati esaminati, e quali siano stati i provvedimenti adottati, i ricorsi inoltrati alla Direzione generale degli Istituti di previdenza - Cassa per le pensioni dipendenti enti locali - ed alla Direzione generale dell'Istituto nazionale assicurazione dipendenti enti locali dall'ex dipendente del comune di Resuttano (Caltanissetta) Cancilla Epifanio collocato a riposo in data 1° luglio 1978. (4-00941)

SERVELLO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se, al fine di rendere più efficiente l'operato degli Uffici

delle imposte e più facile l'adempimento del proprio dovere da parte dei cittadini contribuenti, non ritenga opportuno ed utile modificare la composizione tipografica della dichiarazione dei redditi rendendola oltre che più semplice e razionale anche più intelligibile da parte dei contribuenti e di più rapida ed economica compilazione da parte dei numerosi professionisti i quali devono assolvere svariati adempimenti per più contribuenti contemporaneamente, adempimenti che, per la loro osservanza richiedono costi di lavoro non indifferenti che si ripercuotono sul contribuente.

Per la parte generale si suggeriscono le seguenti migliorie e modifiche:

1) nella sostanza: abolizione della possibilità della dichiarazione cumulativa tra coniugi secondo il principio che ogni soggetto d'imposta deve dichiarare autonomamente i propri redditi;

2) nella forma:

a) moduli delle seguenti misure: H centimetri 35 larghezza centimetri 45 in modo che lo stampato possa essere facilmente contenuto in un carrello di macchina per scrivere doppio;

b) moduli stampati in carta bianca di peso tale da consentire la simultanea copiatura a macchina delle tre copie (originale per l'ufficio - copia per il comune e copia per l'archivio del professionista o del contribuente) con il risultato che le due copie risultino ben chiare e scritte sulle corrispondenti righe;

c) composizione tipografica ben evidenziata e quindi più facilmente intelligibile da chi deve compilare la dichiarazione unica e ciò al fine di eliminare al massimo eventuali errori o dimenticanze da parte del contribuente o del compilatore della dichiarazione unica. Gli spazi che non devono essere compilati possono essere di colore grigio chiaro e non a tinte forti come è il modulo attuale;

d) le righe sulle quali devono essere indicati i componenti positivi e negativi del reddito devono avere una spaziatura tale da consentire che, nella co-

piatura a macchina, le cifre risultanti sulla seconda e terza copia non vengano a risultare spostate rispetto a quelle dell'originale. L'altezza tra riga e riga può essere uguale a quella che attualmente si usa per il Mod. H o il Mod. 750.

In particolare si suggerisce:

1) Frontespizio: riferendosi alla generalità dei casi dovrebbe contenere:

a) al centro in alto: lo stemma della Repubblica italiana e la dicitura «Ministero delle Finanze Mod. 740/anno. Dichiarazione delle persone fisiche Reddito 19.....»;

b) in alto a sinistra il riquadro indicante l'Ufficio imposte;

c) in alto a destra il riquadro indicante la frase «presentata al Comune di il N. . . . »;

d) indicazione del numero di codice fiscale da potersi scrivere facilmente e liberamente a macchina senza che lo stesso venga limitato in piccole caselle come adesso avviene. Tutt'al più per i codici fiscali delle persone fisiche, la spaziatura sia divisa in quattro caselle rettangolari sulle quali scrivere a macchina il cognome, il nome, l'anno, il mese, il giorno di nascita e la sigla identificativa;

e) prospetto su cui indicare il contribuente con tutti i suoi dati anagrafici e la composizione del suo nucleo familiare;

2) sulla facciata interna di sinistra:

a) quadro G relativo ai redditi di impresa minore con in basso, il quadro per la determinazione del reddito ai fini dell'imposta locale sui redditi;

b) per i quadri GI - EI (determinazione forfettaria del reddito) prevedere un unico quadro a se stante da allegare;

3) sulla facciata interna di destra:

a) distinta degli oneri deducibili e della relativa documentazione;

4) sull'ultima facciata:

a) riepilogo dell'IRPEF sulla colonna attualmente usata per il dichiarante su cui indicare redditi e ritenute:

b) sulla colonna attualmente usata per il coniuge riportare il riepilogo ai fini ILOR, barrando la riga relativa al reddito di lavoro dipendente.

Per quanto riguarda la liquidazione delle due imposte predisporre un prospetto ben chiaro e contabilmente decifrabile da parte del compilatore senza che questi sia costretto a numerose ed inutili operazioni che finiscono (come attualmente è lo stampato) a confondere le idee ed a facilitare eventuali errori.

Si propone un prospetto di liquidazione che possa comunque servire anche se non si vuole abolire la dichiarazione congiunta, come regolare procedura contabile di liquidazione.

Per tutti gli altri redditi da dichiarare ai fini della tassazione predisporre quadri separati raggruppando su uno stesso quadro redditi diversi (esempio fabbricati e terreni da compilare su due facciate — redditi di lavoro dipendente — redditi soggetti a tassazione separata, eccetera).

Il contribuente userà i quadri necessari ad indicare la sua posizione tributaria e contributiva.

Tenere sempre presente che ogni singolo quadro possa essere agevolmente battuto a macchina in triplice copia con il risultato che su ogni singola copia le cifre indicate nella prima risultino nella stessa posizione anche sulle due copie.

(4-00942)

BELLOCCHIO E ANTONI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se non ritenga, dopo l'interpretazione restrittiva avallata da alcuni ispettorati compartimentali delle imposte dirette nonché da alcune Commissioni tributarie in ordine alla applicabilità degli interessi semestrali del 6 per cento a tutti i tributi (di nuova istituzione oppure abrogati) che l'Amministrazione si adegui ad esse e ciò al fine di evitare sia malcontento fra i contribuenti che numerosi ricorsi contro il ruolo.

(4-00943)

CASALINO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere, premesso che il signor Pugliese Corrado nato a Gallipoli il 26 febbraio 1916, inabile permanente, figlio del caduto in guerra Pugliese Romualdo, ha inoltrato domanda di pensione di guerra fin dal 22 dicembre 1976 senza avere avuto finora alcuna risposta, quali sono le cause che impediscono di esaminare sollecitamente la pratica per comunicare all'interessato l'esito. (4-00944)

MASTELLA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere, considerate le notizie preoccupanti che continuamente giungono dall'Iran, dove i « tribunali islamici » e le cosiddette « guardie della rivoluzione » amministrano nelle piazze giustizia sommaria senza alcun rispetto dei diritti civili, delle libertà democratiche e della certezza del diritto;

con riferimento alla drammatica situazione del popolo curdo, da sempre in lotta per la libertà, e alla sanguinosa repressione che contro di esso è in atto da parte delle autorità di Teheran (come ha ampiamente documentato la stampa italiana e internazionale anche con servizi fotografici di drammatica eloquenza); considerata l'importanza dell'Iran nel quadro dei rapporti internazionali e con particolare riguardo all'equilibrio nel Golfo Persico;

quali iniziative il Governo italiano ha attuato o è in procinto di assumere per contribuire alla distensione internazionale, alla salvaguardia dei diritti civili, alla tutela della vita umana in un'area geopolitica dalla cui realtà l'Italia non può estraniarsi. (4-00945)

SOSPURI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere, premesso che la situazione delle popolazioni terremotate dell'Umbria (in particolare di Norcia e Cascia) continua ad aggravarsi a causa della lentezza operativa della macchina dei soccorsi e del continuo stato di tensione causato dalle numerose scos-

se di « assestamento » che ancora interessano la zona; che del tutto inesistente si è rivelato l'apparato di doverosa protezione civile in relazione alle caratteristiche del territorio, ricorrentemente colpito da calamità telluriche; che il fenomeno sismico ha causato ad oggi 6 vittime, numerosi feriti e danni per un ammontare di oltre 100 miliardi di lire, di cui 46 riguardanti gli edifici di civile abitazione, mentre continuano a pervenire agli uffici del Genio civile numerose altre richieste di sopralluogo da parte anche di cittadini del Folignate, dello Spoletino e del Ternano; che con l'approssimarsi dell'inverno si moltiplicheranno a dismisura le difficoltà di vita delle popolazioni colpite: 1) quali iniziative abbia intrapreso o intenda intraprendere al fine di giungere ad un immediato e concreto intervento che assicuri ai terremotati una adeguata sistemazione per il prossimo futuro; 2) quali particolari controlli intenda predisporre al fine di evitare che si ripetano le gravi distrazioni dei fondi destinati al soccorso dei terremotati, così come avvenuto per il Friuli; 3) quale urgente piano di ricostruzione intenda approntare al fine di evitare che si ripeta in Umbria quanto già verificatosi nel Belice, dove le popolazioni colpite dal sisma sono ancora costrette a vivere in antighieniche, insufficienti e tuttora provvisorie baracche. (4-00946)

ZOPPETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere se e quando la Commissione per il riconoscimento qualifiche e per le ricompense ai partigiani esaminerà il ricorso, di secondo grado, avverso alla decisione della Commissione unica nazionale di primo grado emessa nella seduta del 12 luglio 1975, verbale n. 1225, presentato dal signor Costa Giovanni, nato a Cornei (Comune di Puos d'Alpago), e domiciliato a Milano;

per sapere inoltre, come intenda intervenire, perché l'iter del ricorso sia percorso senza intralci e perché la Commissione di secondo grado possa esprimersi

in tempi stretti sulla ulteriore documentazione che è stata presentata dal signor Costa per ottenere il riconoscimento della qualifica di partigiano combattente ai sensi della legge 28 marzo 1968, n. 341.

(4-00947)

GUARRA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare in ordine allo strano comportamento dell'INPS sede di Benevento nei confronti dell'assicuratore Landone Isidoro nato a S. Giorgio La Molara il 22 agosto 1926 al quale il suddetto Istituto ingiustificatamente nega il dovuto trattamento pensionistico. Infatti il Landone presenta domanda di pensione in data 30 novembre 1974. L'INPS in data 1° luglio 1975 respinge la domanda con la motivazione: « non può far valere negli ultimi cinque anni n. 52 contributi settimanali » e per quanto riguarda la domanda intesa ad ottenere l'autorizzazione a proseguire l'assicurazione mediante versamenti volontari la domanda viene respinta perché alla data della domanda stessa di pensione risultava iscritto a forma di previdenza sostitutiva.

In data 29 settembre 1975 il Landone presenta ricorso al Comitato provinciale e scaduti i termini senza che sia intervenuta la decisione del Comitato provinciale in data 6 febbraio 1976 presenta ricorso al Comitato regionale. Il 12 gennaio 1978 non avendo ottenuto risposta dal Comitato regionale il Landone presenta ricorso al pretore di Benevento. Nel corso del procedimento ed esattamente in data 25 febbraio 1978 viene comunicato al Landone che il suo ricorso è stato accolto dal Comitato provinciale con la seguente motivazione: « A seguito dell'acquisizione dei nuovi elementi da lei forniti con il ricorso presentato in data 1° luglio 1975 è stato possibile accertare nei suoi confronti la esistenza del requisito contributivo precedentemente denegato per la pensione di invalidità richiesta. Pertanto il Comitato provinciale ha accolto il ricorso. Quanto prima sarà disposta la visita medica per

l'accertamento dell'invalidità denunciata. L'INPS non produce gravame avverso questa decisione del Comitato provinciale e chiama il Landone a visita medica. In data 3 maggio 1979 il pretore di Benevento preso atto che l'INPS ha soddisfatto la pretesa avanzata dal Landone dichiara con sentenza cessata fra le parti la materia del contendere e condanna l'INPS al pagamento della metà delle spese processuali. Detta sentenza viene nei termini imputata dall'INPS ed il giudizio di appello è attualmente in corso. Inopinatamente in data 11 luglio 1979 pendente il giudizio l'INPS invia una lettera all'assicuratore con la quale comunica la revoca dell'autorizzazione ai versamenti volontari poiché: « la concessione in parola è stata determinata da errore di questa Sede ».

L'interrogante chiede come ha potuto il funzionario preposto al servizio interessato, alla pratica oggetto della interrogazione revocare un atto, che ben sapeva non essere stato frutto di un errore, bensì adempimento di una decisione del Comitato provinciale non impugnata dall'Istituto e quindi divenuta definitiva e quando per giunta su di essa vi era stata una decisione dell'autorità giudiziaria ben conosciuta dall'Istituto dato che ha proceduto alla impugnativa. Sembra quindi all'interrogante meritevole di censura chi in dispregio della legge ha compiuto un atto di prevaricazione, dato che non è concesso mutare le posizioni amministrative quando esse sono sottoposte all'esame dell'autorità giudiziaria. (4-00948)

ZOPPETTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali sono i motivi che hanno finora ostacolato l'esame del ricorso n. 73249 presentato dal signor Bossetti Angelo, nato l'8 dicembre 1921 e residente a Spino d'Adda (Cremona) e trasmesso dalla Corte dei conti con elenco n. 3605, per il riesame ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 585 del 28 luglio 1971, ed assunto a protocollo e distinto con il numero di posizione 102516/R-R di cui è stata data comunicazione all'interessato, con lettera della direzione generale delle

pensioni di guerra (ispettorato) il 14 novembre 1975;

per sapere inoltre, cosa intenda fare affinché il ricorso sopracitato possa quanto prima essere esaminato dalle Commissioni preposte e sia data all'interessato definitiva risposta. (4-00949)

ZOPPETTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se e quando verrà definito il ricorso presentato dalla signora Ernestina Vallacchi collaterale di Carlo, teso ad ottenere il diritto a pensione di guerra.

Il ricorso n. 16472/Ri-GE, è stato inoltrato ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 luglio 1971, ed in data 20 ottobre 1977 sono stati chiesti alla Direzione provinciale del tesoro di Milano gli atti in base ai quali è stato emesso il provvedimento impugnato;

inoltre l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative ha inteso prendere perché l'iter del ricorso si concluda in tempi stretti. (4-00950)

ZOPPETTI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quando verrà riesaminato il ricorso, teso ad ottenere diritto a pensione di guerra, iscritto con il n. 557452 e con posizione 852462 presentato dal signor Zappa Enrico, nato il 27 giugno 1917 a Carugate (Milano) e residente a Milano.

Il ricorso è stato giudicato nella seduta del 2 giugno 1977 dalla Corte dei conti, III Sezione giurisdizionale per le pensioni di guerra, ed ha formulato quanto segue: « premesso che il Ministero del tesoro con il primo decreto ha negato il trattamento pensionistico a Zappa Enrico per non classifica dell'infermità "turbe psichiche" e non tempestiva constatazione dell'amputazione coscia sinistra e mancanza di 16 denti e con il secondo ha revocato parzialmente il primo (n. 2113964) concedendo trattamento pensionistico per "turbe psichiche" (VII x 5) e non procedimento per altre infermità, che ai fini di una più informata decisione, si rende opportuno un ulteriore

parere tecnico; e che sia pertanto necessario trasmettere gli atti al Collegio medico legale presso il Ministero della difesa, affinché sottoponga a visita diretta il ricorrente ».

L'interrogante chiede, altresì, di sapere cosa intenda fare affinché il signor Zappa ottenga quanto prima notizie risolutive della sua pratica. (4-00951)

RUBINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se il Ministero ha eseguito analisi e ricerche idonee a determinare la quota di trasporti da e per aeroporti italiani smaltita dal vettore aereo di bandiera e da altri vettori interamente o prevalentemente nazionali sul totale dei traffici merci *cargo sistem.*

L'interrogante desidera altresì conoscere l'incidenza del fattore di cui sopra sulla bilancia dei pagamenti e quindi gli effetti di incremento o decremento delle riserve di valuta idonea ai saldi internazionali. (4-00952)

ZOPPETTI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere:

premesso che in data 29 dicembre 1975 il Ministro delle finanze all'interrogazione n. 4-14981 dette la seguente risposta:

« Il signor Sobacchi Mario, padre del defunto finanziere Ennio, ha proposto ricorso alla Corte dei conti — Sezione III giurisdizionale (Pensioni civili) — avverso il decreto n. 4714 dell'11 settembre 1965 di diniego di pensione privilegiata.

Il fascicolo degli atti è stato quindi trasmesso al predetto organo giurisdizionale dal competente Ufficio del Comando generale della Guardia di finanza nell'ormai lontano 3 febbraio 1966 e si è tuttora in attesa di conoscere l'esito del relativo giudizio.

E peraltro appena il caso di far presente che la Corte dei conti esamina i ricorsi osservando scrupolosamente la data di presentazione degli stessi.

Risulta che in deroga al suddetto criterio gli interessati possono chiedere al Procuratore generale della Corte dei conti

la trattazione anticipata dei ricorsi, sempre che ricorrano le seguenti condizioni:

età avanzata dei ricorrenti;
precarie condizioni di salute.

Tali condizioni debbono risultare da apposito certificato medico, che deve essere allegato alla richiesta di trattazione anticipata »;

quale è il suo fattivo contributo e apporto perché il ricorso presentato dal signor Sobacchi Mario, teso ad ottenere il diritto a pensione privilegiata, sia quanto prima esaminato, e trovi in tempi certamente ragionevoli la sua naturale conclusione, visto che sono ormai passati più di 13 anni da quando nel lontano 22 dicembre 1965 è stato presentato ricorso alle decisioni del Ministero delle finanze.

(4-00953)

ZOPPETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere, quali sono i motivi per cui l'ex combattente della guerra 1915-18, Corrada Giuseppe, nato il 22 ottobre 1899 e residente a Lodivecchio (Milano) non ha ancora ricevuto l'onorificenza di Cavaliere di Vittorio Veneto, nonostante i solleciti inoltrati più volte dal Comune presso l'Ordine di Vittorio Veneto.

Constatato che il signor Corrada Giuseppe è stato chiamato alle armi il 27 giugno 1917 e fu destinato al 2° reggimento Pontieri, presso il deposito di Casale Monferrato è stato inviato in zona di guerra sul Piave e precisamente a Castellazzo, presso la 217ª Compagnia Pontieri comandata dal capitano Cav. Ragusa e inoltre partecipò alla battaglia del Piave dal 15 al 26 giugno 1918 (Basso Piave). Al termine della battaglia fu inviato sul Tonale e successivamente in Libia;

per sapere, quali iniziative ha inteso predisporre, perché la richiesta, più che giustificata del signor Corrada Giuseppe, possa trovare in tempi brevi, giusta soluzione e sia di piena soddisfazione per il valoroso ex combattente. (4-00954)

RUBINO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se non ritenga di intervenire presso le compagnie di na-

vigazione italiane appartenenti alla cosiddetta WINAC (pool di compagnie marittime per le rotte Italia-Nord Atlantico) onde evitare:

a) che gli esportatori italiani debbano pagare per taluni essenziali prodotti agricoli i noli più alti del mondo in particolare rispetto ai contigui e concorrenti porti di imbarco francesi e spagnoli;

b) che gli esportatori italiani siano costretti a valersi dell'armamento cosiddetto conferenziato cioè aderente alla WINAC pena forti ammende allorquando si rivolgano ad armamento libero;

c) che i clienti stranieri dei prodotti italiani subiscano penali nei porti d'arrivo qualora non intendano obbligarsi a servirsi per le loro importazioni esclusivamente dell'armamento WINAC.

L'interrogante chiede altresì di rendere noto:

1) se il Ministero segua con la dovuta assiduità il processo per violazione delle regole di concorrenza aperto dalla CEE contro la WINAC;

2) se il Ministero non intenda porre allo studio, per la formazione corretta dei noli marittimi, un procedimento di determinazione o almeno di controllo da parte del Comitato interministeriale dei prezzi. (4-00955)

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE E LO PORTO. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quali precisazioni intende fornire in merito alle dichiarazioni rilasciate dal signor Filippo Alberto Rapisarda, ex direttore generale della « INIM » e coinvolto nel fallimento delle « VENCHI UNICA » nel contesto di un memoriale pubblicato, in piccola parte dall'*Espresso*, ed integralmente in data 8 settembre 1979 dall'Agenzia ANIPE di Milano.

Poiché in tale memoriale vengono riferite circostanze di inaudita gravità nei confronti di uomini politici e di governo, pubblici amministratori, dirigenti bancari, sindacati ed alti burocrati, come si evince da una parte della conclusione del me-

moriale stesso che così recita testualmente:

« faccio una postilla, là dove parlo di Scotti e cioè dove riferisco del fatto che Scotti mi aveva detto che si poteva cominciare a far lavorare la gente della VENCHI UNICA in quanto lui e Andreotti avevano già parlato con le banche perché accordassero immediatamente il fido, voglio ribadire che questa è la pura verità, tanto che giorni dopo fui mandato, sempre da Scotti, dal direttore generale del Ministero del tesoro perché questi telefonasse alle varie banche e coordinasse tutta l'operazione, cosa che egli fece in mia presenza ».

Gli interroganti, da parte loro, mettono a disposizione del Ministro l'intero testo del memoriale composto di sedici pagine così come pubblicato dall'agenzia in loro possesso. (4-00956)

PARLATO, SANTAGATI E GUARRA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali iniziative si intendano adottare per salvare dal degrado e dalla speculazione le numerose isole esistenti nella laguna di Venezia, soggette a veri e propri colpi di mano quando non ridotte a ricettacolo di rifiuti ed a covi della malavita.

Gli interroganti chiedono di conoscere, inoltre, se risponda al vero che una notevole parte di tali isole sia di proprietà del demanio che se ne va disfaccendo a prezzi irrisori e senza imporre alcun vincolo di destinazione e d'uso e se non ritenga che tali isole vadano complessivamente inserite in un concreto ed urgente progetto di salvaguardia globale che rispetti le caratteristiche uniche del territorio e ne valorizzi le potenzialità ambientali, anche predisponendo misure di salvaguardia sia dalle maree che dall'opera di sciacalli e di speculatori. (4-00957)

PARLATO, RAUTI, PELLEGGATTA E PIROLO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere:

se sia informato delle gravissime disfunzioni dell'Ospedale Capilupi di Capri

che pur è l'unico ospedale dell'isola (che, durante la stagione estiva, ha una popolazione di circa quarantamila persone) ma:

1) dispone di soli cinquantuno posti-letto, dei quali solo ventisei sono effettivi;

2) ha un intero piano chiuso per mancanza di personale medico e paramedico;

3) è del tutto privo di pediatri nonostante i numerosi parti che vi si hanno;

4) dispone di un ortopedico solo il lunedì ed il venerdì sicché nel malaugurato caso di necessità negli altri giorni della settimana occorre farsi trasportare, quando è possibile, a Napoli;

5) pur disponendo di una ambulanza non ha in organico chi la guidi... tanto che ha percorso in tre anni solo 88 chilometri!

6) deve registrare una promiscuità spaventosa di ammalati di vari reparti (medicina interna, ostetricia, ginecologia, chirurgia) nello stesso piano;

7) l'amministrazione dell'ospedale non ha ancora recepito il contratto di lavoro scaduto nel 1978 mentre già si discute del nuovo quando il personale non ha ancora evidentemente nemmeno i benefici del vecchio contratto;

se dinanzi a tale esplosiva situazione, di estremo disagio anche per la cittadinanza di Capri ed Anacapri, oltre che per il personale che giustamente minaccia di scendere in sciopero, non ritenga di intervenire subito e concretamente, al di là di formali, quanto inutili assicurazioni già ripetutamente rese ed inadempite dalle autorità regionali, onde venga attuata la piena funzionalità del presidio ospedaliero in questione. (4-00958)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

MELEGA, BONINO EMMA, BOATO, PINTO E CICCIOMESSERE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere quali provvedimenti intendano sollecitamente prendere, nell'ambito dei poteri di vigilanza e di disciplina sull'operato della magistratura e dei suoi ausiliari:

1) perché anziché procedere nei confronti di quei giornalisti che, null'altro compiendo se non il proprio dovere professionale, abbiano riportato notizie relative a procedimenti penali in corso d'istruttoria non si indaghi sugli eventuali responsabili all'interno delle strutture giudiziarie, della diffusione delle notizie stesse; e conseguentemente, perché non si estendano le imputazioni addebitate ai giornalisti di 15 giornali di cui dà notizia il quotidiano *La Repubblica* di oggi (per l'inchiesta Sir) e ai giornalisti Scalfari e Coppola (per l'inchiesta sui rapporti tra PSI e autonomi), anche ai sicuri responsabili non giornalisti delle indiscrezioni stesse;

2) se intendono, una volta per tutte, condannare esplicitamente ed energicamente simili iniziative, nell'occasione prese dal procuratore generale di Roma, Giovanni De Matteo, iniziative che si configurano come obiettivo tentativo di intimidazione della stampa libera, e quindi come un vero e proprio attentato alla libertà di stampa. (3-00453)

ACCAME. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri del tesoro, del bilancio e programmazione economica, del lavoro e previdenza sociale e della funzione pubblica.* — Per conoscere, in merito alla posizione economica dei pensionati pubblici dipendenti (civili e militari):

1) se il Governo intende recepire l'ordine del giorno votato dal Senato in sede di discussione del decreto-legge 29

maggio 1979, n. 163, che testualmente si riporta;

« Il Senato impegna il Governo perché con effetto dal 1° gennaio 1980, in aderenza al principio stabilito nel primo comma dell'articolo 2 della legge 29 aprile 1976, n. 177, proceda alla rivalutazione delle pensioni indicate nell'articolo 1 della stessa legge n. 177 fissando i criteri per la determinazione degli indici percentuali di variazione necessari per conseguire il progressivo allineamento delle basi pensionabili tra i vecchi ed i nuovi pensionati beneficiari dell'assetto retributivo-funzionale del personale civile e militare dello Stato di cui al presente decreto legge. Senatori: Mancino, Iannelli, Barzacchi, Noci, Conti, Persini, Maffioletti, Gualtieri, Stefani »;

2) se, giuste le richieste già avanzate dalle organizzazioni sindacali al Presidente del Consiglio ed ai Ministri interessati, si intende estendere — da parte del Governo — la trimestralizzazione dell'indennità integrativa speciale alla categoria dei pensionati pubblici dipendenti (civili e militari), precisando le motivazioni nel caso di diniego;

3) quali motivazioni inoltre può addurre il Governo per negare ai pensionati pubblici dipendenti il recupero della somma « una tantum » che verrà concessa al personale in attività di servizio entro il 1979. (3-00455)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le cause dell'allontanamento del capitano Eugenio Dal Forno dalla base di Potenza Picena (Macerata).

Per conoscere in particolare se il suddetto ufficiale sarebbe stato allontanato dalla base per aver introdotto in biblioteca un libro dello scrittore Sciascia.

L'interrogante chiede di conoscere, infine, se non intenda aprire un'inchiesta sulle vicende verificatesi nella suddetta base. (3-00456)

ACCAME. — *Ai Ministri della marina mercantile e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere, in relazione

alla grave crisi che attraversa il settore cantieristico, quali provvedimenti intendono prendere, anche in rapporto al necessario ammodernamento della flotta mercantile e ad eventuali misure protezionistiche.

L'interrogante chiede di conoscere, in particolare, in relazione alla prassi in vigore di concessione delle aree demaniali per la costruzione di nuovi cantieri, che vengono ad aggravare la già critica situazione di quelli esistenti, se non ritengono opportuno che l'assenso a tali costruzioni non possa essere più limitato alle sole decisioni delle capitanerie di porto. (3-00457)

FRANCHI E TREMAGLIA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere se è esatto che la Regione Toscana, approvando la legge regionale circa la costituzione del Parco San Rossore-Migliarino-Massaciuccoli, all'articolo 13 ha sancito il principio che, in difformità di quanto stabilito dalla legge n. 968 del 1978 sulla protezione e la tutela della fauna e la disciplina della caccia nei parchi nazionali, è consentito l'esercizio della caccia e della pesca all'interno della tenuta presidenziale di San Rossore e ciò in contrasto con il principio costituzionale che tutti i cittadini sono eguali dinanzi alla legge; per conoscere altresì cosa si intenda fare perché anche all'interno della tenuta presidenziale di San Rossore venga rispettata la legge della Repubblica italiana. (3-00458)

FRANCHI, PELLEGATTA E BAGHINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere: premesso che sul notiziario dell'Aviazione generale italiana « Volare » — n. 22 del luglio 1979 — si legge quanto segue:

« Cherosene sì, benzina no. Esistono, come ognuno sa, le concessioni rilasciate alle Compagnie petrolifere dal Ministero dei trasporti in base alle quali le compagnie stesse si impegnano a fornire carbo-

lubrificanti negli aeroporti su cui hanno la licenza.

Per carbolubrificanti comunemente si intendono quei prodotti la cui combustione permette ai motori degli aerei di girare e quindi di far volare gli aereoplani.

La concessione della licenza di vendita, e quindi la possibilità di lucrare degli utili, viene data in cambio del servizio che la Compagnia petrolifera si impegna a svolgere su quel dato aeroporto.

Il servizio consiste nella distribuzione di olio, cherosene e benzina, cioè dei prodotti indispensabili a tutti gli aerei che volano in Italia sia ad elica che a reazione.

Finché gli aerei, compresi quelli di linea, andavano a benzina, questo prodotto si trovava in ogni aeroporto. Da quando invece i grossi velivoli usano il cherosene, la benzina sugli aeroporti italiani è praticamente scomparsa.

La ragione è semplice e le compagnie lo dichiarano senza reticenza: il quantitativo limitato di benzina che noi distribuiamo agli aeroporti non è sufficiente a coprire le nostre spese. Non avendo dunque una convenienza economica, noi non forniamo il servizio...

Se effettivamente le Compagnie distribuendo benzina ci perdono, la cosa ci lascia totalmente indifferenti come ci lasciano indifferenti gli utili che queste fanno sul cherosene. Ma se lo Stato pretende da chi vola in aeroplano un certo numero di adempimenti, deve da parte sua darne in cambio altri...

Lo Stato, che pretende da me l'IVA, l'una tantum, le tasse aeroportuali, ecc., si è assicurato, rilasciando le famose licenze, che sugli aeroporti ci fosse benzina per me.

Sta di fatto invece che su molti aeroporti, dove operano Compagnie petrolifere in concessione, la benzina non c'è.

Delle due l'una: o lo Stato non ha imposto alle Compagnie di tenere la benzina a disposizione degli utenti ad elica e quindi, pretendendo la tassa di cui sopra, consuma una truffa, o le Compagnie petrolifere, bellamente fregandosene, non rispettano le convenzioni.

Quello che stupisce è che CIVILAVIA, così ligia alle leggi quando si tratta di rilasciare un brevetto od un disciplinare, per quanto riguarda questo problema non ha mai fatto una piega.

Ora noi dell'Aviazione Generale, e quando dico A. G. intendo anche quelli che con l'aereo lavorano e si guadagnano il pane, ci siamo un po' seccati e ci siamo messi alla ricerca di un pretore volenteroso.

Se le Compagnie petrolifere non rispettano le convenzioni, devono essere perseguite come stabilisce la legge. Se invece lo Stato (Ministro dei trasporti), rilascia concessioni solo per il cherosene, denunceremo a chi di dovere il signor ministro » -;

quali provvedimenti intenda adottare al fine di eliminare il grave inconveniente denunciato dall'« A.O.P.A. » e garantire il regolare e costante rifornimento di benzina a tutti gli aeroporti. (3-00459)

FERRARI MARTE, CRESCO, AMODEO e LIOTTI. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per sapere:

se sono a conoscenza della grave situazione esistente nel nostro paese nei confronti di oltre 400 mila lavoratori-immigrati e che nel loro assieme sono occupati senza le prescritte autorizzazioni degli uffici emigrazione e nella violazione più aperta dei diritti retributivi e previdenziali;

quali interventi sono stati predisposti dagli organi decentrati del Ministero e degli uffici ispettivi degli Enti previdenziali e per le determinazioni di accordi bilaterali con i paesi di origine di questi lavoratori. (3-00460)

FERRARI MARTE. — *Ai Ministri di grazia e giustizia, dei lavori pubblici e del bilancio e programmazione economica.* — Per sapere, atteso che la legge 27 luglio 1978, n. 392, ha al titolo III - Fondo sociale - istituito secondo le norme dell'articolo 75.

a) quali siano le decisioni assunte dalla Commissione interregionale di cui alla legge 16 maggio 1970, n. 281, e le conseguenti proposte del Ministero e del CIPE;

b) se le regioni hanno provveduto, con provvedimento del consiglio regionale entro i previsti 30 giorni, alle definizioni delle modalità di ripartizione fra i comuni;

c) quante sono le domande presentate nelle diverse realtà regionali del nostro paese e quante di esse sono state definite per rispondere non solo al rispetto della legge, ma anche per contribuire alla riduzione delle gravi difficoltà in cui si trovano questi utenti della casa in affitto, spesso pensionati soli con pensioni al minimo. (3-00461)

POTÌ. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per conoscere,

premesso che la categoria degli artigiani del Mezzogiorno d'Italia, e del Salento in particolare, si trova spesso in difficoltà, in quanto risente con immediatezza e più pesantemente delle vicende congiunturali, e che solo tempestivi e adeguati sostegni possono metterla al riparo da crisi, che spesso portano alla cessazione dell'attività;

tenuto conto dell'andamento del mercato e dei prezzi e quindi delle remunerazioni che portano di volta in volta al raggiungimento di possibili punti di equilibrio fra le spinte rivendicative dei lavoratori dipendenti e le esigenze di bilancio delle aziende artigiane, spesso di piccole dimensioni, attraverso la stipulazione di contratti aziendali o zonali, ottenuti anche tramite l'intervento delle organizzazioni sindacali e delle associazioni di categoria;

considerato che è indispensabile e vitale continuare ad assicurare alle aziende artigiane il beneficio degli sgravi degli oneri contributivi, pena la possibile cessazione di ogni attività produttiva di questo specifico settore;

preso atto che l'INPS di Lecce con circolare n. 2/79 del 20 febbraio 1979 si è richiamato all'articolo 4 della legge 5

agosto 1978, n. 502 per subordinare il beneficio degli sgravi previsti dall'articolo 18 della legge n. 1089 del 1968 e successive modifiche ed integrazioni, dall'articolo 23 della legge n. 171 del 1973 e dall'articolo 14 della legge n. 183 del 1976;

considerato che la legge 5 agosto 1978, n. 502 disciplina solo ed esclusivamente i rapporti fra le predette aziende artigiane e gli Istituti gestori delle assicurazioni contro le malattie e non anche quelli con gli enti previdenziali, quale è l'INPS;

preso atto che l'INPS di Lecce, in seguito a ricorso presentato dalla Confederazione nazionale dell'Artigianato, Federazione provinciale di Lecce, in data 21 maggio 1979, comunicava che il Ministero del lavoro e della previdenza sociale intendeva acquisire il parere del Consiglio di Stato in merito all'interpretazione estensiva dell'articolo 4 della legge 5 agosto 1978, n. 502, da esso INPS accolta, e che, nelle more, lo stesso Ministero invitava l'INPS ad ammettere ai benefici degli sgravi contributivi le aziende artigiane, indipendentemente dall'osservanza dei trattamenti minimi previsti dai contratti collettivi nazionali di categoria;

considerato che in data 3 agosto 1979 l'INPS di Lecce comunicava alle aziende artigiane della provincia la conferma della validità delle disposizioni a suo tempo diramate con la circolare n. 2/79 del 20 febbraio 1979, ribaltando la precedente decisione e creando quindi un'insostenibile situazione di disagio per l'intera categoria delle aziende artigiane;

1) se esiste e come realmente si esplicita il parere del Consiglio di Stato sulla estensibilità dell'articolo 4 della legge 5 agosto 1978, n. 502 anche ai rapporti fra le aziende artigiane e gli enti previdenziali e se, in assenza di tale parere, l'INPS è autorizzato ad esigere gli oneri contributivi per intero senza riconoscere il beneficio degli sgravi;

2) se non si ritiene più aderente alla specifica realtà meridionale ammettere ai benefici dello sgravio degli oneri contributivi le aziende artigiane che già da tempo rispettano contratti aziendali o

zonalmente conclusi con il concorso e l'approvazione di organizzazioni sindacali di rilevanza nazionale, piuttosto che coinvolgerle in una normativa di carattere nazionale, che vedrebbe tali aziende artigiane meridionali svantaggiate sia sul piano organizzativo sia sul piano delle disponibilità economiche. (3-00462)

PAZZAGLIA, RUBINACCI, FRANCHI, PIROLO E TRIPODI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere in dettaglio gli interventi disposti a favore delle zone terremotate dell'Umbria; non sono pervenute, al momento, neppure le tende e le *roulottes* necessarie ed ancora meno si è provveduto ad iniziare altri e più validi interventi che eviterebbero alla popolazione di dover ulteriormente vivere nelle tende, mentre inizia la stagione fredda e non sono state messe in atto misure per il riscaldamento. (3-00463)

GRIPPO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere —

premesso che si stanno prolungando *sine die* le procedure, già dimostrate piuttosto travagliate, per l'avvio della fase esecutiva della nuova ferrovia Alifana, il cui progetto di massima dopo aver ottenuto fondi per 63 miliardi dalla legge 86 del 1976, ed essere stato debitamente approvato con decreto ministeriale 15 febbraio 1978 non ha ancora visto lo avvio dei « Progetti Esecutivi, sia degli impianti fissi, sia per il materiale rotabile, corredati di computi metrici e dei preventivi di spesa, della valutazione dell'importo dei recuperi, nonché degli altri elaboratori occorrenti per le gare di appalto da effettuarsi ai sensi della legge 2 febbraio 1973, n. 14 », così come richiesto dallo stesso decreto per la tratta Napoli-Teverola;

sottolineato che il Consorzio trasporti pubblici sotto regime commissariale, dopo oltre un anno dal decreto, ritenne opportuno di bandire nel mese di marzo un pubblico concorso di qualificazione, per la progettazione delle sole opere ci-

vili, e che a tutt'oggi, dopo la nomina di una commissione politica competente ad esprimere i criteri di scelta della ditta affidataria del progetto esecutivo e di una commissione tecnica che ha proceduto alla scelta definitiva, la procedura risulta ancora ferma per il mancato perfezionamento di tutti gli atti necessari ad avviare il lavoro —

quali siano le cause e le eventuali responsabilità del notevole ritardo, nonché se ritiene opportuno di convocare immediatamente presso di sé il commissario straordinario affinché dia corso agli atti formali necessari per procedere all'esecu-

zione del disposto del decreto ministeriale 15 febbraio 1978; ciò affinché non si dia più spazio a manovre politiche o inadempienze tecniche che già hanno ritardato di un anno e mezzo l'avvio della fase esecutiva di una ferrovia che è la più importante nel bacino di traffico napoletano-casertano, in quanto raccoglie pendolari lavoratori, studenti e massaie delle popolate zone di Milano, Secondigliano, Marianella, Piscinola e dei comuni di Marano, Mugnano, Giugliano, Melito, Casavatore, S. Antimo, Cardito, Casandrino, fino ad Aversa ed in futuro fino a S. Maria C.V. ed a Caserta. (3-00464)

* * *

MOZIONI

« La Camera,

considerando che il problema della casa sta raggiungendo punti di altissima drammaticità, in particolare per l'esecuzione dei provvedimenti di sfratto che minaccia 100.000 famiglie;

constatando che la legge n. 93 non è riuscita finora a trovare attuazione e a garantire alle famiglie sfrattate una sistemazione adeguata;

rilevando che anche qualora la legge n. 93 dovesse essere pienamente attuata, gli alloggi risultanti disponibili non permetterebbero di garantire il diritto alla abitazione a tutte le 100.000 famiglie sfrattate che hanno in corso l'esecuzione di sfratto;

rilevando altresì che la situazione di disagio è destinata a prolungarsi nel tempo, in quanto dai dati forniti dai Ministri di grazia e giustizia e dei lavori pubblici sullo stato di attuazione della legge di equo canone (n. 392) risulta che, nei primi mesi di attuazione della legge:

a) sono state iscritte a ruolo 19.000 cause di sfratto;

b) il 5,5 per cento degli inquilini ha ricevuto lettera di disdetta di contratto per necessità del proprietario (articolo 59 dell'equo canone), mettendo così in moto 500.000 pratiche di sfratto;

c) sono considerevolmente aumentate le vendite frazionate che portano quasi sempre a richieste di sfratto;

rilevando ancora che contestualmente a questa situazione di instabilità e precarietà del diritto alla casa l'equo canone, per alcune disposizioni contraddittorie e manchevolezze nella parte normativa di cui più volte numerose parti sociali e numerosi sindaci di grandi città hanno chiesto la modifica, ha contribuito a rafforzare la tendenza, già esistente prima, alla paralisi del mercato dell'affitto e alle distorsioni sempre più pesanti del ciclo edilizio, favorendo e incentivando quelle pratiche speculative quali la costruzione

di seconde case, la terziarizzazione del patrimonio esistente che, oltre a non soddisfare il fabbisogno, godono anche del privilegio del mercato libero;

considerando che la legge n. 457 che doveva favorire la ripresa di una edilizia programmata sconta gravi ritardi e si preannuncia ampiamente insufficiente;

ritenendo, alla luce di queste considerazioni, che questa drammatica situazione non può più essere risolta con provvedimenti d'emergenza,

impegna il Governo:

1) a presentare proposte tendenti alla soluzione dei maggiori problemi emersi nel corso dell'applicazione della legge n. 392 e in particolare:

a) a rendere disponibili, in primo luogo per le famiglie sfrattate ad equo canone, tramite i comuni, gli alloggi risultanti sfitti da oltre 6 mesi, dando disposizioni a tal fine, ai comuni affinché predispongano un'anagrafe delle abitazioni aggiornata ogni 6 mesi;

b) a rivedere i motivi che autorizzano il locatore a richiedere il rilascio dell'alloggio durante il periodo transitorio alla luce delle 500.000 disdette di contratto inviate ad inquilini, sulla base dell'articolo 59 della legge n. 392, nei primi mesi di attuazione;

c) a garantire il rinnovo del contratto alla scadenza quadriennale salvo giusta causa del locatore, per evitare operando nel tempo che vengano a trovarsi contemporaneamente senza alloggio milioni di famiglie o quantomeno una estesa conflittualità;

d) a predisporre misure che scorgano la pratica della cosiddetta "vendita frazionata" attuata principalmente dalle grandi immobiliari che vendono frazionatamente il loro patrimonio affittato, in particolare quello più vecchio dove già hanno realizzato considerevoli guadagni;

e) ad estendere l'equo canone anche agli immobili non adibiti ad uso di abitazione per impedire che si continuino ad affittare case sotto la dizione di "uso ufficio";

2) a rifinanziare il piano decennale (legge n. 457) per l'edilizia residenziale utilizzando a tal fine il maggior introito fiscale di 2 mila miliardi risultante da recenti verifiche ministeriali; vigilando sulle Regioni per il rispetto dei tempi di attuazione e predisponendo una riforma degli IACP nel senso di una loro rapida regionalizzazione e democratizzazione;

3) a garantire che i Ministri del tesoro, dell'industria e del lavoro che, per legge, hanno la sorveglianza degli Istituti previdenziali ed assicurativi, intervengano per esigere il rispetto della legge n. 93;

4) ad assumere provvedimenti urgenti, anche di carattere legislativo, perché la sospensione degli sfratti sia prorogata al 31 dicembre 1979 utilizzando questi mesi per una risoluzione definitiva del problema delle famiglie che sono o rischiano di trovarsi senza casa e ciò nel quadro di una ridefinizione dell'insieme della politica edilizia. A tal fine il Governo dovrà rispondere al Parlamento della concreta attuazione dei provvedimenti varati con una relazione del Presidente del Consiglio da discutere in aula entro il 31 dicembre 1979.

(1-00022) « MILANI, CAFIERO, CASTELLINA LUCIANA, GIANNI, MAGRI, CATALANO ».

« La Camera,

di fronte al collasso delle istituzioni pubbliche, incapaci di rispondere alle esigenze del popolo italiano, sempre più distaccate ed assenti dai gravi drammi che sconvolgono il paese e ormai espropriate dalla partitocrazia; alla paurosa degradazione della società, che avendo perduto il richiamo dei grandi valori morali rischia di travolgere nel proprio dissolvimento gli stessi principi della civiltà; al fallimento di un sistema, che non avendo ideali da ispirare e strumenti per agire, fugge la realtà abbandonando lo Stato al disordine, gli individui all'anarchia, e trasformando l'azione di governo in gioco privato e clientelare di potere; che giunge all'assurdo di dare fiducia ad un Governo a con-

dizione che sia debole e incapace di misurarsi con i problemi del paese;

di fronte al dilagare del terrorismo, della violenza, della spietata catena dei sequestri, che aggrediscono la comunità nazionale, toccando vertici impressionanti e tali da rendere insicura la vita di tutti in ogni momento e in ogni luogo; ad una mafia sempre più aggressiva che decreta ed esegue sentenze di morte, sicura di una impunità che le deriva dalla infiltrazione nei poteri pubblici;

preso atto che la potentissima "industria" della droga vede l'Italia al centro del grande traffico internazionale, senza che lo Stato riesca ad identificarne e colpirne le centrali; che il moltiplicarsi degli spacciatori nei grandi e nei piccoli centri rappresenta la più insidiosa minaccia per la gioventù italiana, ed in particolare per i giovanissimi che pagano ogni giorno un pesante tributo di vite; che il moltiplicarsi della delinquenza comune giovanile è in larga parte dovuto — grazie al fallimento delle leggi e delle istituzioni in materia — alla categoria dei drogati, indotti dagli spacciatori a commettere delitti;

constatato il preoccupante disorientamento di larga parte della gioventù che, priva di ideali e di valori in cui credere, disgustata dal trionfo del malcostume politico e amministrativo eretto a sistema, si trova spinta nella morsa del partito armato o del "paradiso artificiale" della droga;

constatato lo sgomento dei cittadini costretti a subire le più crudeli forme di intimidazione e ad assistere ogni giorno alla degradazione del costume, al capovolgimento dei valori morali, alla derisione delle virtù civiche, anche da parte di enti ed organismi pubblici e in particolar modo dalla RAI-TV;

preso atto della devastazione morale operata dal flagello della corruzione dei pubblici poteri a tutti i livelli, e da decenni di clamorosi scandali non seguiti dalle giuste punizioni;

constatato che il generalizzarsi della mentalità mafiosa in tutte le istituzioni e in tutti gli enti pubblici, distrugge nell'individuo la volontà di far emergere le

capacità ed i meriti per dare spazio alla più confacente mentalità clientelare; che la vita dei cittadini, oltre che dal terrorismo, dalla violenza comune e politica, dalla mafia, dalla mentalità mafiosa, dalla droga, dalla corruzione pubblica, è minacciata sempre più spesso da quelle malattie causate dal malgoverno, prime fra tutte l'urbanesimo miserabile delle metropoli, la mancanza di fognature, di depuratori, di acquedotti, di misure di sicurezza nel lavoro, l'inquinamento in genere;

preso atto della demoralizzazione delle forze dell'ordine, troppe volte lusingate e beffate dai giochi di potere; costrette a contrastare le varie forme di violenza in condizioni di assoluta arretratezza; frustrate dalla ingiustizia di un regime che le colloca ad un livello secondario tra le categorie dei lavoratori; della necessità di creare — all'insegna dell'efficienza — nuovi organismi operativi nel campo della sicurezza pubblica, fuori dai logori schemi istituzionali, e di fare dei servizi di sicurezza — sottratti ad ogni forma di strumentalizzazione — uno dei fondamentali mezzi di difesa della vita dei cittadini;

di fronte ad una classe politica che, dopo avere sostanzialmente distrutto lo Stato, gettato nel caos il potere locale, smembrato il territorio con la polverizzazione degli strumenti operativi politici ed amministrativi, reso quindi sterile ogni intervento pubblico, dopo avere distrutto ogni forma di sicurezza e devastato, per egoismo e miopia, il patrimonio naturale del popolo italiano, continua a perdersi nel vuoto delle parole di fronte al grande dramma della nazione;

preso atto che la fine della prima Repubblica è nella dissoluzione del sistema e nella tragica realtà dei fatti, e che si impone l'avvio di una nuova fase costituente per rifondare lo Stato e dar vita, in termini di giustizia, di libertà, di efficienza, alla seconda Repubblica,

impegna il Governo

a promuovere nel paese, attraverso la mobilitazione di tutti gli apparati, enti ed

istituti pubblici, il più vasto, popolare dibattito sulla revisione costituzionale.

In particolare, preso atto della esigenza generalmente avvertita di affidare le responsabilità alla capacità, alla competenza, alle virtù dell'uomo singolarmente considerato, di ricondurre, cioè, la molteplicità alla unità, al fine di dar vita, al di fuori delle attuali istituzioni in disfacimento, a moderni e rapidi centri di potere operativo, nel rispetto dei diritti civili degli italiani;

constatato che questa formula, adottata nel settore dell'antiterrorismo, ha dato positivi risultati ed ha riscosso il plauso dell'opinione pubblica tanto da indurre il Governo a confermarla dopo il primo anno di esperienza,

impegna il Governo

ad adottare con urgenza le seguenti straordinarie misure:

1) potenziare, con aumento di uomini e mezzi, lo speciale comando antiterrorismo del generale Dalla Chiesa, estendendone i poteri nell'ambito delle forze dell'ordine;

2) istituire uno speciale comando antimafia, dotato di ampi poteri, di mezzi e strutture adeguati, da affidarsi ad un comandante militare o civile particolarmente capace e coraggioso, al fine di sferrare l'attacco alle organizzazioni mafiose, ormai ramificate su tutto il territorio nazionale;

3) istituire uno speciale comando anti-droga, dotato di ampi poteri e di mezzi e strutture adeguati, da affidarsi ad un comandante militare o civile particolarmente capace e coraggioso, al fine di intraprendere una azione repressiva e preventiva su tutto il territorio nazionale per scoprire gli spacciatori e annientare i centri del micidiale traffico; promuovere in tutte le scuole una intensa campagna anti-droga, impegnando tutto il personale docente, al fine di mettere in guardia gli studenti da questo flagello, esortandoli a non frequentare luoghi e individui sospetti e mobilitandoli contro gli spacciatori;

4) istituire uno speciale alto commissariato, dotato di ampi poteri e di

mezzi e strutture adeguati, per la moralizzazione della amministrazione pubblica, con il compito di controllare presso i pubblici uffici il rispetto delle regole di corretta amministrazione, accertando la tempestiva esecuzione delle opere pubbliche legittimamente deliberate e finanziate, reprimendo ogni forma di corruzione pubblica ed ogni forma di inadempienza, insabbiamento o colpevole lentezza delle procedure;

5) istituire uno speciale alto commissariato anti-inquinamento, dotato di ampi poteri e di mezzi e strutture adeguati, per la rigorosa difesa dell'ambiente da ogni forma di inquinamento, e per colpire i trasgressori attraverso una organica azione su tutto il territorio nazionale;

6) intraprendere tutte le iniziative tendenti a tutelare la sicurezza fisica e morale dei cittadini da tutti gli altri mali devastatori che affliggono la società italiana, attraverso l'istituzione di speciali centri operativi affidati a singoli responsabili, fuori dai falliti schemi istituzionali;

7) promuovere, attraverso la RAI-TV, la stampa, il cinema, il teatro, la scuola, gli enti locali, gli enti pubblici di ogni genere, una massiccia e permanente campagna tendente alla esaltazione dei valori di nazione, famiglia, onore, sobrietà dei costumi, piccola proprietà, civiltà contadina, dovere, coraggio, solidarietà, virtù civiche;

8) stabilire la durata degli speciali incarichi nel limite di due anni; stabilire le dipendenze dei medesimi direttamente dalla Presidenza del Consiglio; dare integrale pubblicazione dei decreti di nomina sulla *Gazzetta Ufficiale*.

1-00023) « FRANCHI, PAZZAGLIA, ALMIRANTE, TRIPODI, PIROLO, ABBATANGELO, BAGHINO, CARADONNA, DEL DONNO, GREGGI, GUARRA, LO PORTO, MACALUSO, MARTINAT, MENNITTI, MICELI, PARLATO, PELLEGGI, RALLO, RAUTI, ROMUALDI, RUBINACCI, SANTAGATI, SERVELLO, SOSPIRI, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, TATARELLA, TRANTINO, TREMAGLIA, VALENSISE, ZANFAGNA ».