

RESOCONTO STENOGRAFICO

518.

SEDUTA DI LUNEDÌ 21 GIUGNO 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIA ELETTA MARTINI

INDICE

	PAG		PAG.
Missioni	48455	Proposta di legge costituzionale d'iniziativa del Consiglio regionale della Sardegna:	
Disegni di legge:		(Assegnazione a Commissione in sede referente)	48477
(Annunzio)	48456		
Disegno di legge di conversione:		Interrogazioni e interpellanze:	
(Assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento)	48477	(Annunzio)	48478
(Trasmissione dal Senato)	48477		
Proposte di legge:		Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):	
(Annunzio)	48455	PRESIDENTE	48457, 48460, 48463, 48464, 48466, 48469, 48470, 48471, 48472, 48473, 48476, 48477
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	48477	BARACETTI ARNALDO (PCI)	48471
(Trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento)	48456	DE CATALDO FRANCESCO ANTONIO (PR)	48472
(Trasmissione dal Senato)	48455	GIANNI ALFONSO (PDUP)	48469
		LABRIOLA SILVANO (PSI)	48476
		MACIS FRANCESCO (PCI)	48460, 48466

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

	PAG.		PAG.
MAGNANI NOYA MARIA, <i>Sottosegretario di Stato per la sanità</i>	48475	Presidente del Consiglio dei ministri:	
PAZZAGLIA ALFREDO (MSI-DN) .48472, 48473		(Trasmissione di documenti)	48456
PERNICE GIUSEPPE (PCI)	48460	(Trasmissione di schema di decreto delegato)	48456
SCOVACRICCHI MARTINO, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i>	48464, 48465, 48466, 48472, 48473	Risposte scritte ad interrogazioni:	
		(Annunzio)	48457
Consigli regionali:		Ordine del giorno della seduta di domani	48478
(Trasmissione di documenti)	48457	Ritiro di un documento del sindacato ispettivo	48480
Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:			
(Annunzio)	48456		

La seduta comincia alle 17.

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 16 giugno 1982.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Caruso, Costa, Francanzani e Orsini Bruno sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 18 giugno sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ALINOVİ ed altri: «Modifica dell'articolo 57 della legge 12 maggio 1982, n. 270, concernente la sistemazione del personale docente precario» (3493);

SPINI ed altri: «Istituzione della facoltà di Kinesiologia» (3494).

In data odierna sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PENNACCHINI: «Norme sulla autenticazione e sulla trascrizione degli atti di pro-

prietà relativi alle unità del naviglio da diporto e modificazioni delle norme sulla registrazione degli atti medesimi» (3495);

LOBIANCO ed altri: «Interventi per i danni causati dalla siccità in Basilicata, Puglia, Sardegna e Sicilia» (3496).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissioni dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza le seguenti proposte di legge, approvate da quella IX Commissione permanente:

S. 1805 — Senatori ZAVATTINI ed altri: «Integrazione alla legge 4 aprile 1964, n. 171, modificata dalla legge 22 dicembre 1969, n. 964, concernente la disciplina della vendita delle carni fresche e congelate» (3497);

S. 1677 — Senatori BAUSI ed altri: «Modifica dell'articolo 11 della legge 14 agosto 1971, n. 817, recante disposizioni per il rifinanziamento delle provvidenze per lo sviluppo della proprietà coltivatrice» (3498).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

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

dal ministro degli affari esteri:

«Integrazione alla legge 16 maggio 1977, n. 306, di ratifica ed esecuzione della convenzione universale per il diritto di autore, con protocolli, adottata a Parigi il 24 luglio 1971» (3499);

«Ratifica ed esecuzione delle convenzioni europee sulla notifica e l'ottenimento all'estero di documenti, informazioni e prove in materia amministrativa, adottate a Strasburgo, rispettivamente, il 24 novembre 1977 ed il 15 marzo 1978» (3500);

dal ministro della difesa:

«Assegno speciale della cassa ufficiali dell'esercito» (3501).

Saranno stampati e distribuiti.

Trasferimento di una proposta di legge dalla sede referente alla sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 17 giugno 1982 è stato assegnato alla XIV Commissione permanente (Sanità), in sede legislativa, il disegno di legge: «Integrazioni e modifiche alla legge 2 maggio 1977, n. 192, recante norme igienico-sanitarie per la produzione, il commercio e la vendita dei molluschi eduli lamellibranchi» (3369).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa la seguente proposta di legge, attualmente assegnata in sede referente e vertente su materia identica a quella contenuta nel disegno di legge sopra indicato:

SANDOMENICO ed altri: «Integrazioni e modifiche della legge 2 maggio 1977, n.

192, recante norme igienico-sanitarie per la produzione, commercio e vendita dei molluschi eduli lamellibranchi» (3137).

Annunzio di una domanda di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato MELLINI, per il reato di cui all'articolo 380 del codice penale (patrocinio infedele) (doc. IV, n. 119).

Tale domanda sarà stampata, distribuita e trasmessa alla Giunta competente.

Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri — per conto del garante dell'attuazione della legge 5 agosto 1981, n. 461 — con lettera in data 18 giugno 1982 ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 8, secondo comma, della legge citata, la prima relazione semestrale sullo stato dell'editoria (doc. LXXI, n. 1).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri di uno schema di decreto delegato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri ha trasmesso, a norma dell'articolo 26 della legge 5 agosto 1981, n. 416 (Disciplina delle imprese editrici e provvidenze per l'editoria) lo schema di decreto del Presidente della Repubblica concernente contributi a favore della stampa italiana all'estero.

A norma del quarto comma dell'articolo 143 del regolamento, comunico che il suddetto decreto è stato deferito alla II

Commissione permanente (Interni), la quale dovrà esprimere il proprio parere entro l'11 luglio 1982.

Trasmissione di documenti da consigli regionali.

PRESIDENTE. Nel mese di maggio sono stati trasmessi mozioni, ordini del giorno e voti dai consigli regionali della Toscana, del Trentino-Aldo Adige e dell'Umbria.

Questi documenti sono stati trasmessi alle Commissioni competenti per materia e sono a disposizione dei deputati presso il Servizio Commissioni bicamerali e affari regionali.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

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

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

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

«I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri della difesa e dei trasporti, per conoscere: —

vista la posizione assunta dall'associazione nazionale dei piloti dell'aviazione civile (ANPAC) che — a seguito della grave interferenza rilevata la mattina del 15 maggio dal comandante del DC-9 in volo di linea nel cielo di Ponza lungo la rotta Roma-Palermo — ha minacciato di boicottare le linee lungo le quali non vengono garantite condizioni di assoluta sicurezza;

considerata l'intensità delle esercitazioni militari di addestramento aereo nei cieli della Sardegna e l'elevatissimo e crescente numero di incidenti degli aerei militari;

considerata altresì la frequenza dei casi di sconfinamento da parte dei piloti degli aerei militari dagli spazi loro riservati, a seguito dei quali sono state sfiorate spaventose tragedie come quando nell'estate del 1978 un caccia della RAF precipitò nella spiaggia affollata di Villasimius o come quando, per citare l'ultimo episodio avvenuto lo scorso mese di aprile, il pilota di un aereo di linea dell'ATI ha avvistato lungo la propria rotta un caccia dell'aviazione militare tedesca;

ritenuto che la regolarità e la sicurezza dei trasporti aerei costituiscono per le isole una condizione necessaria ed imprescindibile per poter assicurare i collegamenti con le altre parti dell'Italia e dell'Europa —

se ritengano opportuno intervenire con urgenza al fine di disciplinare rigorosamente l'utilizzazione degli spazi aerei da riservare ai traffici civili e quelli per gli aerei in volo di addestramento militare, e più in generale di regolamentare l'attività delle esercitazioni militari in maniera da evitare il pericolo di interferenze nelle attività rispettive e garantire la sicurezza delle popolazioni, provvedendo in particolare a costituire un efficace sistema di strumentazione *radar* capace di coprire gli spazi sovrastanti le aree interessanti i traffici nazionali, e coordinando a tal fine l'attività degli organismi preposti alla sicurezza del volo» (2-01824)

«MACIS, PANI, MACCIOTTA, BERLINGUER GIOVANNI, COCCO, MANNUZZU».

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e della difesa, per sapere — in relazione alla vicenda classificata come «inconveniente di volo» acca-

duta alle 11,29 del 15 maggio 1982 al DC-9 dell'ATI in servizio fra Milano e Palermo con 110 persone a bordo, mentre sorvolava la zona a nord dell'isola di Ustica, e durante la quale l'aereo è stato sfiorato da un oggetto misterioso e scosso da una forte esplosione —:

1) quali siano gli elementi concreti emersi dalle indagini giudiziarie e dalle inchieste amministrative sulla dinamica dei fatti denunciati dal comandante Murabito, dai passeggeri e dai controllori di volo dell'aeroporto di Punta Raisi, e quali connessioni esistono tra l'accaduto e l'esercitazione aeronavale NATO «*Distant drum '82*» che si stava svolgendo nella zona;

2) per quale motivo sono state e continuano ad essere autorizzate esercitazioni militari al di sotto delle aerovie civili, e, in particolare, al di sotto della aerovia «Ambra 13», atteso che l'esperienza ha dimostrato che le misure di sicurezza adottate non sono sufficienti a garantire la sicurezza e la tranquillità dei voli civili;

3) se non ritengano necessario, tenuto conto dei precedenti incidenti e delle mancate collisioni avvenute nel tratto Ponza-Ustica dell'aerovia «Ambra 13» (mancate collisioni con caccia militari il 4 luglio e il 12 settembre 1981, esplosione di un missile nella notte dell'8 agosto 1981 in prossimità di un DC-9 dell'ATI in servizio postale, incidente dovuto ad una esplosione il 27 giugno 1980 con 81 morti, frequenti violazioni dello spazio aereo civile da parte di aerei militari), proibire tassativamente manovre militari ed esercitazioni di qualsiasi tipo al di sotto di tale aerovia, a cominciare dalla preannunciata esercitazione NATO che dovrebbe cominciare alla fine di questo mese e durare sino al 24 giugno (di cui al NOTAM A190/82);

4) per quale motivo non si è ancora provveduto all'eliminazione del «bucò nero» nel controllo del traffico aereo esistente tra Ponza ed Ustica con l'installazione di un radar nell'isola di Ustica, che

il precedente piano del Ministero della difesa prevedeva doversi installare entro il 1981, e che invece nel successivo piano è slittato al 1985, e se non ritengano, alla luce dell'esperienza, di dovere rendere prioritaria tale installazione;

5) se, alla luce della statistica elaborata dall'associazione nazionale di assistenza al volo, in base alla quale fra l'ottobre 1980 e il settembre 1981 si sarebbero verificate nei cieli italiani ben 39 mancate collisioni e 56 infrazioni alle norme del traffico aereo, non ritengano urgente realizzare un efficace coordinamento delle misure di sicurezza per il volo civile da parte del Ministero della difesa e del Ministero dei trasporti» (2-01828).

«PERNICE, SPATARO, BARCELLONA, BOGGIO, BOTTARI, GIUDICE, OCCHETTO, RINDONE, RIZZO, ROS-SINO».

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e della difesa, per sapere — premesso che:

1) in data 26 maggio 1982 sono state comunicate alla compagnia di bandiera Alitalia le informazioni relative ad esercitazioni militari aeree interessanti lo spazio aereo nazionale per il periodo 31 maggio-24 giugno, e relative alle zone del golfo di Genova, della Sardegna nord-orientale, del Tirreno centrale, del golfo di Taranto e della Sicilia orientale; tali informazioni riguardano le operazioni addestrative dei velivoli dell'aeronautica militare italiana o in forza alla NATO, mentre non risulta che analoghe informazioni siano state rese alla compagnia di bandiera da parte delle forze aero-navali statunitensi, pure impegnate in esercitazioni nello spazio aereo nazionale;

2) notizie riguardanti nuovi gravi episodi sono giunte negli ultimi giorni ad allarmare l'opinione pubblica, in particolare circa il velivolo ATI BM 110 delle 20,30 (diretto da Roma a Cagliari e co-

stretto al rientro nell'aeroporto di partenza a causa dell'intenso traffico militare sulla rotta assegnata), il velivolo Alitalia 1349 delle 20,00, diretto da Alghero a Roma, costretto a scegliere una rotta alternativa per le medesime ragioni, il velivolo Alitalia 864, diretto da Roma a Tunisi e costretto a ritardare di 1 ora e 30 minuti la partenza e a scegliere una rotta alternativa per l'intenso traffico militare in esercitazione —

se le notizie citate rispondono a verità, in particolare circa il mancato preavviso alle compagnie aeree civili di alcune esercitazioni militari compiute da forze aeree alleate;

quali misure abbia disposto la compagnia di bandiera a seguito della comunicazione relativa alle esercitazioni militari, e se risponda a verità la notizia secondo cui l'Alitalia non avrebbe autorizzato i piloti ad individuare rotte alternative, raccomandando semplicemente la «massima attenzione»;

se risponda al vero la notizia che alcune compagnie straniere avrebbero modificato le proprie rotte abituali per evitare lo spazio aereo italiano, ritenuto insicuro;

quali interventi siano stati disposti, in particolare per l'ammodernamento della rete radar, per garantire condizioni effettive di sicurezza al volo civile nello spazio aereo italiano» (2-01850)

«MILANI, GIANNI, CAFIERO, MAGRI, CRUCIANELLI, CATALANO»;

e delle seguenti interrogazioni:

Baracetti, Bocchi, Pernice, Angelini, Cerquetti e Ottaviano, ai ministri dei trasporti e della difesa, «per sapere — in riferimento alla preoccupante vicenda accaduta nella mattinata di sabato 15 maggio all'aereo DC-9 mentre volava nel cielo di Ponza sulla rotta Roma-Palermo —

quali elementi concreti e veritieri sono in possesso dei Ministeri dei trasporti e

della difesa sulla dinamica dei fatti denunciati dai piloti e dai passeggeri dell'aereo e sulle cause e responsabilità dell'accaduto;

se non ritengano, in riferimento ad altri gravi fatti già accaduti su tale rotta — tra cui la tragedia dell'aereo ITAVIA del volo Bologna-Palermo — di assicurare, dopo anni di inconcludenti indagini, misure efficaci e immediate atte a garantire la sicurezza del volo, quali in particolare lo spostamento in aree non pericolose per il traffico aereo delle manovre militari aeronavali italiane ed alleate; l'attuazione di un sistema *radar* efficiente lungo tutta la rotta Roma-Palermo con la istituzione del punto Ustica; un efficace coordinamento delle misure di sicurezza per il volo civile da parte del Ministero della difesa e del Ministero dei trasporti» — (3-06179);

Lo Porto, Macaluso e Pazzaglia, al Governo, «per conoscere le modalità e le circostanze che hanno dato luogo al grave episodio di sabato 15 maggio 1982, quando un aereo di linea ATI in viaggio da Milano a Palermo con 115 passeggeri a bordo è stato sfiorato da un missile, così sfuggendo d'un soffio ad una catastrofe.

Per conoscere se le inchieste disposte hanno permesso di accertare se vi sia una conferma circa le cause del disastro dell'aereo ITAVIA scomparso sul cielo di Ustica, attribuito dai periti ad esplosione esterna, dato che l'ultimo episodio dimostra la totale carenza difensiva cui soggiacciono i nostri spazi aerei e la sordità dei Ministeri competenti di fronte alle ripetute e chiare denunce» (3-06210);

Morazzoni, ai ministri dei trasporti e della difesa, «per sapere, in relazione all'avvenimento segnalato dal pilota del DC-9 sulla rotta Roma-Palermo il giorno 15 maggio 1981:

1) se possano esistere altre cause, oltre a quelle genericamente ipotizzate, in grado di determinare quanto riscontrato sull'aeromobile e se esista la possibilità di

avere un controllo continuo e completo su tutte le presenze nello spazio aereo;

2) quali misure, in concomitanza con manovre aeronavali, si intendono adottare per garantire condizioni di certezza in un nodo di traffico importante per la presenza di aerovie nelle quali l'attività dei voli nazionali ed internazionali è particolarmente densa;

3) quali possibilità esistono di coordinare il controllo civile, la difesa militare e il comando operativo dei velivoli basati sulle portaerei, quali azioni di coordinamento saranno predisposte in occasione delle prossime manovre e quali misure sia possibile prendere per evitare la saturazione delle informazioni *radar* messe a disposizione dal controllore civile durante le esercitazioni militari;

4) se sia possibile ottenere che le esercitazioni militari italiane e alleate vengano svolte il più lontano possibile dalle rotte aeree civili e quali conoscenze preventive e possibilità di intervento abbiano le autorità italiane nelle zone interessate al nostro servizio di controllo del traffico aereo, al di fuori delle acque territoriali, in fatto di localizzazione delle esercitazioni aeronavali alleate, anche per dissipare quei motivi di disagio e di insicurezza psicologica che sono inevitabilmente dovuti ai preoccupanti avvenimenti verificatisi nella zona» (3-06218);

De Cataldo, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dell'interno, della difesa e dei trasporti, «per sapere cosa risulta al Governo circa quanto occorso il 15 maggio scorso a un *DC-9* in servizio di linea fra Milano e Palermo che, mentre sorvolava l'isola di Ustica, ha avuto forti vibrazioni per cause non ancora accertate dai tecnici.

Per sapere quali inchieste sono state avviate ed a quali risultati hanno condotto, soprattutto nell'accertamento della veridicità di quanto dichiarato dai piloti dell'aereo, secondo i quali un missile, non meglio identificato, avrebbe sfiorato l'apparecchio in volo.

Per sapere, altresì, se vi sono connes-

sioni fra questo episodio e l'incidente che, in circostanze analoghe, portò, il 27 giugno 1980, al naufragio di un *DC-9* dell'ITAVIA in volo sulla stessa zona, o se sono state avviate indagini tese ad accertarlo» (3-06233);

Pazzaglia, ai ministri dei trasporti e della difesa, «per conoscere quale ritenga essere la condizione di sicurezza dell'aerovia attraversò la quale si svolge il traffico tra Cagliari e Roma e a quali cause specifiche è stato dovuto il recente ritorno a Roma, via Alghero-Bastia-Toscana, di un aereo in volo fra Roma e Cagliari e che il pilota ha ritenuto di decidere per la presenza di aerei militari sulla rotta» (3-06375).

Lo svolgimento di queste interpellanze ed interrogazioni, che vertono sullo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

Onorevole Macis, intende illustrare la sua interpellanza n. 2-01824?

FRANCESCO MACIS. Rinunzio a svolgerla, e mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Pernice ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-01828.

GIUSEPPE PERNICE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il 15 maggio scorso un altro gravissimo episodio turbava la regolarità e la sicurezza dei voli sui cieli italiani, e metteva giustamente in evidenza, ancora una volta, quanto sia insicuro oggi raggiungere in aereo Palermo.

Sull'aerovia «Ambra 13 Alfa», che collega Ponza con Ustica, e quindi Palermo, subito a sud dell'isola di Ponza, il *DC-9* dell'ATI in servizio tra Milano e Palermo, con 110 persone a bordo, veniva sfiorato da un oggetto misterioso e scosso dall'onda di un'esplosione. È trascorso più di un mese e su questo giallo, come è stato definito dalla stampa, non è stata fatta alcuna chiarezza; tra smentite e conferme, tra accuse e dichiarazioni molto pesanti, si sta ancora una volta cercando

di far trascorrere del tempo per archiviare l'episodio e farlo dimenticare. Il problema è oggi quello di dire una parola chiara su quanto avviene quotidianamente sui nostri cieli, sui pericoli che ogni giorno vengono corsi da quanti utilizzano le rotte aeree. Deve emergere chiara la volontà del Governo di assicurare la più adeguata tutela delle condizioni di sicurezza e di fornire risposte precise agli interrogativi che si sono posti.

È desolante il fatto che il primo dibattito sulla sicurezza del trasporto aereo che si svolge alla Camera non veda la presenza del ministro della difesa e del ministro dei trasporti. Perché gli incidenti aerei più gravi di questi ultimi anni nel nostro paese sono avvenuti a Punta Raisi? Non basta la fatalità o l'errore del pilota a giustificare quello che è avvenuto: ci sono state e ci sono ancora gravi carenze delle attrezzature aeroportuali, che devono essere superate. L'aeroporto di Palermo è, in termini di passeggeri e di merci, uno dei primi aeroporti d'Italia, eppure continua ad essere mantenuto nelle condizioni di un aeroporto di fortuna. Basta guardare l'aerostazione di Punta Raisi, un aeroporto classificato come internazionale, per avere un'immagine di abbandono e di degrado!

Si tratta perciò di adeguare le strutture aeroportuali e l'aerostazione di Punta Raisi alle esigenze imposte dall'aumento del traffico di questi ultimi anni. La regione siciliana ha stanziato a tale scopo la somma di 32 miliardi e lo Stato ha integrato tale somma stanziando altri 10 miliardi. È urgente e necessario che il Ministero dei trasporti metta subito in moto i meccanismi che consentano l'utilizzazione di questi soldi: sono già trascorsi più di otto mesi dal momento in cui si è avuta la disponibilità di queste somme ed ancora non si sa a cosa serviranno, e non è stato predisposto dal Ministero il piano di utilizzazione di tali fondi.

Il secondo problema che noi comunisti poniamo riguarda la sicurezza dell'aerovia «Ambra 13 Alfa». Su tale aerovia è stata segnalata nel corso di questi ultimi

anni, una serie continua di violazioni, di infrazioni, di incidenti, ed è grave che questa aerovia risulti non ancora completamente coperta dalle attrezzature radar. È mai possibile, ad esempio, che di fronte al grave incidente avvenuto il 27 giugno 1980, nel quale persero la vita 81 persone, il ministro della difesa non si sia posto il problema di adeguare subito e di accelerare la costruzione del centro radar per il controllo del traffico aereo nel basso Tirreno, un centro radar che, secondo le previsioni del piano del Ministero della difesa, doveva essere ultimato entro il 1981, ma il cui appalto è stato dato soltanto di recente (circa un mese fa) e la cui ultimazione è prevista entro il 1985? Questo impianto — guarda caso! — sarà l'ultimo da installare tra quelli previsti dal «piano radar» dell'aeronautica militare per la completa copertura di tutto il territorio nazionale, mentre i cieli del basso Tirreno — soprattutto vicino all'isola di Ustica — sono quotidianamente intasati da centinaia di aerei. Rimane il «buco nero» nella copertura radar, con grave pericolo per la navigazione aerea.

È possibile che Civilavia non abbia adottato alcun serio provvedimento di fronte alle centinaia di denunce presentate in questi anni dai controllori di volo di Punta Raisi, che segnalano continue violazioni da parte di aerei militari che non si qualificano alle richieste radar dell'aerovia civile?

L'ultimo episodio è proprio quello avvenuto la settimana scorsa nell'aeroporto civile di Lampedusa, quando un aereo militare si trovò, nella fase di atterraggio, a circa cento metri dal DC-9 che collega Lampedusa a Palermo.

Tutte queste anomalie si sono verificate anche nel dicembre 1979, quando un *Grumman* americano, partito dalla portaerei *Nimitz*, si andava a schiantare contro una villa a Capaci, senza che avesse sino alla fine segnalato il proprio sconfinamento al centro radio di Punta Raisi. Questo grave episodio dimostra come vi siano violazioni costanti dello spazio aereo civile; su di esso è stata presentata un'interrogazione da parte del

gruppo comunista, che fino ad oggi non ha avuto nessuna risposta da parte del Governo.

Ancora più grave risulta il fatto che continuano ad essere regolarmente autorizzate esercitazioni militari al di sotto di questa aerovia civile, adducendo la giustificazione che, comunque, sono rispettate le misure di sicurezza. Questo mi sembra negare l'evidenza dei fatti!

Il DC-9 dell'ITAVIA di cui ho parlato è stato distrutto (queste sono le risultanze della commissione di inchiesta appositamente costituita) da un'esplosione; solo il recupero del relitto potrà chiarire se sia stato colpito da un missile.

Sempre nello stesso luogo, nel settembre 1981, un pilota dell'Alitalia in servizio postale da Roma a Palermo ha denunciato lo scoppio di un missile a pochi chilometri dal proprio aereo. Viaggiava di notte ed il bagliore è stato ben visibile. Il Governo non ha ancora fornito risposta alle interrogazioni presentate anche in quell'occasione. Non è più possibile, signor sottosegretario, che il cielo di Ustica venga definito «il cielo dei misteri»!

Perché, di fronte a questi episodi, si continuano ad effettuare *war games*, in queste zone, con l'impiego di navi, aerei e missili? Perché, in una zona in cui non è possibile il controllo del traffico aereo, si permette che si effettuino quasi di continuo manovre militari? Anche in questi giorni, in un'area sottostante l'aerovia «Ambra 13 Alfa», si stanno effettuando manovre militari!

Noi chiediamo che le esercitazioni militari vengano svolte in un'area ben distante dalle aerovie civili, in un'area ben delimitata, in modo che non sia possibile alcuna interferenza con le aerovie civili stesse. Non basta, come è stato fatto dal Governo, proporre con un disegno di legge l'istituzione di un comitato per la sicurezza dei voli! C'è qualcosa da fare — e subito — per rendere meno insicuri i voli per Palermo e per porre un freno al grave danno per il turismo e per l'economia siciliani.

Per rendersi conto del danno che questa situazione di insicurezza dei voli

per Palermo sta arrecando alla Sicilia basta guardare al calo costante dei passeggeri in questi ultimi due anni, ed in particolare all'indomani di ogni notizia di incidente o di *hair-miss* che riguardano l'aeroporto di Palermo. I turisti preferiscono viaggiare in treno o in nave di fronte alle mancate risposte del Governo su questi gravi problemi di sicurezza aerea.

Ma ci sono alcune questioni che possono essere subito affrontate e risolte. Esse sono: l'immediata utilizzazione dei 42 miliardi disponibili per il potenziamento delle attrezzature aeroportuali, con particolare riguardo alla strumentazione di controllo ed al rifacimento dell'aerostazione di Punta Raisi; la rapida costruzione del centro radar per il controllo del traffico aereo nel basso Tirreno, ad Ustica, che secondo le previsioni dovrebbe essere ultimato nel 1985; il divieto assoluto di effettuare esercitazioni militari al di sotto delle aerovie civili, con precisa delimitazione delle zone di operazione, o, in subordine, almeno lo spostamento della rotta degli aerei civili fuori dalle zone di esercitazione militare; un controllo accurato delle violazioni dello spazio aereo civile da parte di aerei militari e l'individuazione della nazionalità di detti aerei; il potenziamento delle operazioni di controllo degli aerei in volo, per diminuire le troppe infrazioni alle norme che regolano il traffico aereo compiute nel nostro paese.

Signor sottosegretario, l'associazione nazionale di assistenza al volo ha denunciato, fra l'ottobre 1980 ed il settembre 1981, ben 39 mancate collisioni, con differenti gradi di pericolosità, e ben 56 infrazioni, che sono obiettivamente molto al di sopra della media degli altri paesi.

Queste sono misure minime ed urgenti che, al di là della presentazione al Parlamento del disegno di legge per la costituzione di un comitato per la sicurezza dei voli, potrebbero già garantire una certa sicurezza agli utenti ed ai piloti che si avventurano per una rotta, come quella di Palermo, dove i misteri rimangono misteri che non vogliono essere svelati.

PRESIDENTE. L'onorevole Gianni ha facoltà di illustrare l'interpellanza Milani n. 2-01850, di cui è cofirmatario.

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, non intendo qui ritornare sulla lunga serie di incidenti tragicamente verificatisi, oppure su quelli evitati solo per un soffio, che però hanno definitivamente minato la sicurezza del nostro traffico aereo. Voglio perciò limitarmi in questa illustrazione della nostra interpellanza a sollevare alcune questioni, che per altro emergono dall'esame di questi incidenti.

Il primo dato che occorre tornare a sottolineare, anche se purtroppo si tratta di una questione assai nota, riguarda le carenze della copertura radar. In Italia esistono ora due soli radar civili di potenza notevole (cento miglia di raggio utile), uno a Roma e uno a Milano. Ciò vuol dire che, salvo le aree circostanti gli aeroporti, coperte dai radar locali da avvicinamento (al massimo 50 miglia), la grande maggioranza del territorio nazionale è priva di copertura radar: tutto il Meridione, il Tirreno nord-occidentale, l'Adriatico e le province del nord-est. Eppure la rete militare è sviluppata sufficientemente su tutto lo spazio aereo nazionale (non abbastanza, in verità, come è dimostrato dal *Mig* libico schiantatosi sull'Aspromonte). È vero che i radar militari sono difficilmente convertibili ad un doppio uso, ma è anche vero che il radar di Ustica, progettato da anni e che pare pronto — impianto che sarebbe in grado di risolvere gran parte dei problemi del Tirreno centro-meridionale — ancora non è stato installato e che il radar di Milano — che è, come si è detto, uno dei due di rilevante potenza — è collocato in posizione errata, poiché esso copre quasi tutta la Svizzera, ma lascia scoperte vaste zone in Italia.

Un'altra considerazione che vorrei qui richiamare riguarda un gruppo di problemi concernenti le esercitazioni militari, le quali sollevano notevoli interrogativi. Non sempre tutte queste esercitazioni vengono segnalate; ciò avviene raramente per gli aerei dell'aeronautica militare e della NATO, ma avviene assai più spesso

per gli aerei statunitensi della VI flotta, che si muovono un po' dove vogliono. Normalmente le esercitazioni vengono segnalate in anticipo, però non è attendibile la quota fissata per la sicurezza del traffico civile, dati i frequenti sconfinamenti militari. Alcune aree (per esempio, le aree A e B dello schema della *Deterrent force*) sono obiettivamente inadatte ad esercitazioni militari, essendo sorvolate da numerose aerovie civili. Si dovrebbe dunque impedire, in termini assoluti, l'attività di esercitazione in quelle aree.

Inoltre, mentre le esercitazioni con normali bombe a gravità non presentano particolari problemi (a parte quelli relativi agli sconfinamenti degli aerei militari); la questione è ben più seria quando si usano i missili. Se è vero che lo Stato maggiore ha smentito nelle ultime occasioni l'impiego di missili nelle aree dove si segnalavano le interferenze con il traffico civile, è pur vero che l'impiego (che mi risulta non smentito) di aereo-bersagli è estremamente pericoloso, poiché questi mini-aerei a telecomando possono impazzire adottando rotte imprevedibili ed imprevedibili, con i rischi che si possono immaginare se l'esercitazione si svolge in prossimità delle aerovie civili.

Infine, credo si stia generalizzando una mentalità piuttosto sportiva (è un eufemismo, signor Presidente) tra i piloti militari, mentre non è nuova, e purtroppo non è sufficientemente circoscritta, la tendenza a considerare con molta sufficienza i limiti imposti all'aeronavigazione. Sono vistosi gli esempi in Sardegna, dove i velivoli che si sono addestrati nei poligoni spesso, prima di rientrare alla base, si aggirano per scopi turistici — diciamo così — su tutta l'isola, interferendo gravemente con i voli civili.

La terza considerazione che vorrei fare riguarda le gravi carenze, anzi le vere e proprie inadempienze che sono state segnalate a proposito del controllo dello spazio aereo. Dopo la smilitarizzazione dei controllori, i cosiddetti «uomini-radar», si è infatti realizzata l'assurda situazione per cui si hanno due reti di controllo, una civile ed una militare, che non

collaborano tra loro e spesso neppure si scambiano le informazioni. Il decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, concernente l'uso dello spazio aereo in attuazione della delega prevista dalla legge 23 maggio 1980, n. 242, avrebbe dovuto delineare una soluzione per questo problema, secondo criteri e priorità per la stipula di accordi particolari. Oggi, però, a un anno di distanza, ancora non è stato emanato il regolamento per disciplinare la composizione e le modalità di funzionamento dell'organismo centrale di coordinamento (articolo 8 del decreto), né è stato costituito il comitato consultivo presso la Presidenza del Consiglio previsto dall'articolo 10. Come meravigliarsi, allora, dello scarso coordinamento tra le due reti di controllo aereo e dell'incerta delimitazione degli spazi riservati alla navigazione militare e alla navigazione civile?

Un'ultima questione riguarda le commissioni istituite successive agli incidenti e alle denunce. In Italia tali commissioni ministeriali sono composte sempre da persone direttamente interessate (esponenti dell'Aeronautica militare, piloti, componenti del Ministero, controllori, eccetera), ed è lecito avere qualche dubbio relativamente alla obiettività dell'operato di tali commissioni. Per citare un esempio classico, si può ricordare che negli Stati Uniti d'America esiste il *National Safety Transportation Board* — un comitato di cinque cosiddetti «saggi» (parola che va molto di moda nel nostro paese) indipendenti — che conduce le indagini per ogni tipo di incidente nei trasporti, avvalendosi della collaborazione di esperti di fiducia, e che è in grado di esaminare con obiettività vicende anche complesse, in pochi mesi.

A noi pare che la linea seguita, non molto rispettosa della divisione dei poteri, della ricerca della verità e della tutela di condizioni di lavoro estremamente peculiari, si ripercuota nel recente provvedimento, molto sbandierato dal ministro dei trasporti, che istituisce un comitato per la sicurezza del volo, che non a caso verrà costituito presso il Ministero dei

trasporti, e che presenta caratteristiche e modi di funzionamento che assai poco fanno sperare nella sua obiettività, nella sua efficienza e nella sua capacità operativa. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per la difesa ha facoltà di rispondere.

MARTINO SCOVACRICCHI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Faccio presente che tutte le esercitazioni aeronavali nazionali e NATO vengono sempre condotte nel rispetto della normativa nazionale e internazionale vigente, volta ad assicurare la salvaguardia della sicurezza sia dei partecipanti alle esercitazioni sia di eventuali terzi. In particolare, le esercitazioni aeronavali svolte negli spazi aerei controllati o non, esistenti al di sopra delle acque internazionali, vengono programmate ed effettuate nell'ambito e in accordo alle normative internazionali ICAO vigenti. Le esercitazioni militari non interessano di massima spazi aerei impiegati dal traffico civile; comunque sono annunciate ai naviganti da specifici NOTAM, il cui testo viene concordato, sia in ambito nazionale che internazionale, con i competenti organi del Ministero dei trasporti (azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e direzione generale per l'aviazione civile).

Quanto agli episodi cui gli onorevoli interpellanti e interroganti hanno fatto riferimento, si fa presente che il Ministero per la difesa ha disposto immediatamente la costituzione di una commissione d'inchiesta con il compito di indagare, in relazione alle vicende del volo AZ 1122 del 15 maggio scorso, sulle eventuali interferenze derivanti dalle concomitanze di esercitazioni aeronavali in corso nella zona. Anche se tale commissione non ha ancora ultimato i suoi lavori, si può affermare che i dati disponibili fanno escludere una diretta connessione tra le detonazioni avvertite dall'equipaggio (non dai passeggeri) e le vibrazioni dell'aeromobile. Sempre dai dati disponibili è da escludere anche che le supposte detona-

zioni, da considerarsi peraltro «colpi secchi di rilevante entità sonora», come riferito dall'equipaggio, abbiano avuto origine al di fuori del velivolo DC-9; è altresì da escludere categoricamente che le riportate detonazioni siano da addebitarsi allo scoppio di un missile, razzo o ordigni lanciati da navi o velivoli impegnati nelle esercitazioni in corso nella zona sorvolata dal DC-9.

Quel giorno mi trovavo anch'io sulla *Eisenhower* e ho visto partire tutti gli aerei; nessuno di essi era munito di razzi o missili.

FRANCESCO MACIS. Era dall'altra parte della barricata.

MARTINO SCOVACRICCHI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Io ho parlato della portaerei. Né risulta che vi sia stato un rischio di collisione con un velivolo F-15 dell'aeronautica militare statunitense.

In ordine al volo BM 110 del 2 giugno scorso, si precisa che quanto accaduto è da addebitare ad un'iniziativa del comandante del velivolo non suffragata da improvvise cause di forza maggiore. Infatti, sia l'attività della Sesta flotta, sia i limiti geografici del servizio radar di Roma-controllo, erano già noti al comandante dell'aereo prima della partenza da Fiumicino attraverso gli avvisi ai naviganti (NOTAM) e le pubblicazioni informazioni volo.

Inoltre, dalle comunicazioni radio tra il volo BM 110 e Roma-controllo, si evince che la rotta del velivolo non era interessata da traffico non riportato. Due tracce sconosciute avvistate dal radar di Roma erano molto a nord del percorso seguito dal volo BM 110 e, probabilmente, a quote nettamente inferiori, oltre che in allontanamento.

D'altro canto, dalle informazioni cui sopra si è fatto cenno risultava che, a parte l'eventuale copertura radar fornita dalle navi della Sesta flotta, i velivoli implicati nell'esercitazione avrebbero dovuto seguire, ove necessario, le regole ICAO, le quali prevedono precise modalità per l'attraversamento degli spazi

aerei controllati, quindi anche dall'aerovia seguita dal BM 110, al fine di assicurare la separazione preventiva da altro traffico.

Al riguardo occorre considerare che: 1) il comandante dell'aeromobile, era a conoscenza del contenuto del NOTAM e dei limiti del servizio radar prima del decollo; 2) dallo stesso NOTAM egli doveva evincere l'applicazione, da parte dei voli militari, di norme internazionalmente riconosciute idonee ad assicurarne la separazione dal traffico in aerovia; 3) in ogni parte del mondo qualsiasi cittadino munito di brevetto può attraversare le aerovie applicando dette norme, con o senza NOTAM; 4) in ogni parte del mondo i servizi del traffico aereo, con o senza radar, assicurano esclusivamente la separazione tra il traffico controllato, mentre quello che attraversa le aerovie secondo le norme è responsabile di separarsi per proprio conto.

In conclusione, si può affermare che le condizioni che hanno determinato la decisione del comandante del BM 110 sono e saranno sempre presenti in tutto il mondo, ivi compresa nella aerovia G. 23 successivamente prescelta dallo stesso comandante per raggiungere Cagliari.

Alla luce di quanto sopra esposto, il comportamento del comandante del volo non appare logicamente spiegabile.

Per quanto attiene all'ammodernamento della rete radar, si fa presente che l'aeronautica militare, che per legge dovrà cedere all'azienda autonoma dei servizi di assistenza al volo entro l'8 maggio 1983 i rimanenti due dei quattro servizi su cui si articola l'assistenza al volo (servizio delle telecomunicazioni e della meteorologia locale), continuerà a portare a termine i seguenti programmi di installazione radar per il controllo del traffico aereo: Monte Codi (Sardegna) e Monte Stella (Agropoli-Salerno), che riverteranno i dati al centro di controllo di Roma e le cui attivazioni operative sono previste entro il corrente anno (in particolare, la postazione operativa di Monte Stella potrà assicurare la copertura radar nel tratto di aerovia tra Ponza e Ustica);

Poggio della Lecceta (Livorno), che riverserà i dati sia a Roma che a Milano e la cui attivazione operativa è anch'essa prevista entro la fine del corrente anno; Masseria Orimini (Brindisi), che riverserà i dati al centro di Brindisi e la cui attivazione operativa è prevista entro la fine del 1984; Ustica, che riverserà i dati al centro di Roma e la cui attivazione operativa è prevista entro la fine del 1985.

ARNALDO BARACETTI. Quindi c'è tutto il tempo perché si verifichino nuovi e diversi incidenti!

MARTINO SCOVACRICCHI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. I tempi sono dovuti a ragioni tecniche che non consentono di bruciare le tappe.

In merito ai radar per il controllo del traffico aereo, vorrei dire che il radar di Punta Raisi (Palermo) è un radar di avvicinamento; pertanto, anche se è in grado di avvistare tracce nella zona di Ustica, non ha competenza, né capacità, come servizio ATS, per svolgere il controllo del traffico aereo nelle aerovie limitrofe.

Il completamento del piano *radar* nel controllo del traffico aereo consentirà l'avvistamento, nei limiti delle capacità tecniche dei radar stessi, di tutto il traffico aereo generale.

Circa l'eventuale sospensione delle esercitazioni militari, non si ritiene, almeno per ora, di dover adottare provvedimenti al riguardo anche perché, attenendoci ai dati statistici e andando a ritroso negli anni, l'unico caso dimostrabile di interferenza è da attribuire ad un veivolo civile del tipo *Viscount* che, fuoriuscendo dalla propria aerovia, provocò la distruzione di una caccia militare F 86E, precipitando esso stesso nell'urto.

Non sussistono interferenze tra velivoli militari italiani o della NATO e aeromobili civili. Tutte le esercitazioni vengono effettuate dopo adeguate pianificazioni, in stretto coordinamento con le autorità civili preposte al traffico aereo.

Comunque, al fine di ottimizzare la compatibilità dei due tipi di traffico, e anche per consentire un più razionale

impiego dello spazio aereo nazionale, è stato recentemente perfezionato un decreto ministeriale con il quale il ministro della difesa, di concerto con il ministro dei trasporti, ha approvato il regolamento per l'individuazione, la composizione e le modalità di funzionamento degli organismi di coordinamento, in esecuzione di quanto previsto dall'articolo 8 del decreto del Presidente della Repubblica 27 luglio 1981, n. 484, concernente la regolamentazione dello spazio aereo in termini di competenze di gestione e di spartizione fisica.

L'aeronautica militare ha sempre avuto — efficiente ed operante, come è noto — un proprio servizio di sicurezza del volo, che agisce in piena armonia con il paritetico ufficio della sicurezza del volo da anni in esercizio presso il Ministero dei trasporti.

Il Governo, allo scopo di ottimizzare le attività inerenti alla sicurezza del volo in Italia, ha predisposto un disegno di legge per l'istituzione di un apposito comitato per la sicurezza del volo, che è stato approvato dal Consiglio dei ministri l'11 giugno 1982.

PRESIDENTE. L'onorevole Macis ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01824.

FRANCESCO MACIS. Signor Presidente, devo dire, innanzitutto, che credo sia stata fornita risposta anche all'interpellanza n. 2-01858, sebbene questa non sia stata riportata nell'ordine del giorno.

Debbo dire che le risposte del rappresentante del Governo sono non soltanto insoddisfacenti, ma anche estremamente gravi, perché, di fronte ad una serie di episodi — in parte riportati nei documenti di sindacato ispettivo presentati dal nostro gruppo, ai quali oggi si dà risposta, ma anche elencati in precedenti interpellanze ed interrogazioni —, si fornisce una spiegazione che vorrebbe essere tranquillizzante, ma che è invece estremamente inquietante. Perché quei documenti partivano dalla denuncia di una serie di episodi estremamente gravi, che non pos-

sono essere addebitati ad atteggiamenti irrazionali ed inspiegabili dei piloti dell'aviazione civile italiana. Certamente il rappresentante del Governo non ha reso un buon servizio a questi comandanti e piloti dell'aviazione civile, né ha reso un buon servizio alla compagnia di bandiera, né all'azienda di assistenza al volo.

Si tratta di episodi gravi, tra i quali — oltre a quelli più recenti, che sono stati ricordati — spicca quello che il collega Pernice ricordava nell'illustrare le nostre interpellanze relative al DC-9 dell'Itavia, precipitato il 27 ottobre 1980. Non sono state ancora accertate le cause di quell'incidente; ma è fondato, e sempre più si rafforza — non nelle chiacchiere dei bar, ma nelle indagini della magistratura, nelle inchieste che sono state promosse — il dubbio che questo incidente possa essere stato causato da una interferenza con attività addestrative degli aerei militari.

Si allunga sempre di più, d'altra parte, la lista dei mancati incidenti, dei quali viene redatta una statistica da parte dell'associazione nazionale dell'assistenza al volo; e si può dire che episodi di tal genere fanno purtroppo parte dell'esperienza personale dei passeggeri dell'aviazione civile italiana.

Debbo aggiungere, per quanto riguarda la mia isola — la Sardegna — che fatti di tal genere fanno parte anche dell'esperienza di chi non vola. Abbiamo ricordato, nella nostra interpellanza, un incidente avvenuto nell'estate del 1978 in una spiaggia della Sardegna, a Villasimius: un caccia della *RAF* inglese si schiantò su una spiaggia affollata, proprio a poche centinaia di metri dai bagnanti. Ricordo questo episodio — e ne avrei potuto ricordare decine di simili — per un fatto ben preciso: perché l'incidente è avvenuto a poche centinaia di metri da Capo Carbonara, che è un punto di transito obbligato degli aeromobili dell'aviazione civile, perché esiste a Capo Carbonara un punto VOR, che deve essere necessariamente attraversato dagli aeromobili in atterraggio all'aeroporto di Elmas. Quella è dunque un'attività che ha messo in pericolo la

sicurezza delle popolazioni e del traffico aereo civile.

Il ministro si limita a ripetere una spiegazione che ci è già nota, che conosciamo da tempo, secondo la quale l'attività degli aerei militari si svolge a quote diverse da quelle degli aerei civili, per cui non esiste un reale pericolo di collisione; e in ogni caso l'assistenza al volo è assicurata da altri enti.

A questa giustificazione — che, ripeto, è abbastanza nota — si possono muovere due tipi di obiezioni. In primo luogo, il traffico aereo delle compagnie di trasporto civile deve essere esercitato in condizioni di assoluta sicurezza, eliminando qualsiasi elemento di rischio, sia pure minimo. Le risposte che il ministro fornisce sotto questo profilo, sostenendo che episodi come quelli verificatisi potranno sempre ripetersi, sono estremamente gravi; anche perché evidentemente la concezione che delle aerovie civili ha il Ministero della difesa corrisponde, più che a quella delle procedure previste dall'organizzazione internazionale e dai trattati internazionali che garantiscono la sicurezza del volo, a quella delle strade nelle comiche del cinema muto.

Chi chiede di essere trasportato da un vettore dell'aviazione civile non è un ufficiale dell'aeronautica militare, non è un ufficiale delle «Frecce tricolori», per il quale il rischio, l'acrobazia e il coraggio sono elementi di professionalità essenziali. Chi chiede di essere trasportato in un aereo delle compagnie civili vuole volare senza correre rischi superiori a quelli che sono del tutto imprevedibili in ogni e qualsiasi mezzo di trasporto, non certo in condizioni di rischio che, secondo la risposta del ministro, parrebbero essere ineliminabili e sempre presenti.

Ma, a parte tale obiezione di carattere generale, ve n'è un'altra molto più specifica. Secondo le stesse risposte fornite dal rappresentante del Governo, l'attività aerea militare si svolge ancora oggi al di fuori di qualsiasi controllo da parte degli enti che dovrebbero garantire l'assistenza al volo. Io voglio dare qui lettura di un documento impressionante pubblicato

dalla stampa e che riguarda il colloquio avvenuto tra il comandante (quel comandante il cui comportamento viene definito «inspiegabile» dal ministro) e la torre di controllo di Fiumicino.

Ecco cosa dice la torre di controllo di Fiumicino alle ore 22,41: «Dunque, noi come traffico controllato siamo in grado di assicurare la separazione, ma non con questi traffici militari che si vedono di tanto in tanto. Loro sono in contatto con enti appropriati della difesa o di portaeli, e noi non possiamo assicurare alcuna separazione. Però — aggiunge — dovrebbero essere fuori degli spazi aerei controllati, a quote che non dovrebbero interferire con il traffico civile».

Questa è la risposta che dà la torre di controllo di fronte alle preoccupanti domande del comandante del DC-9 del BM 110 del 2 giugno: «Vai, dovrebbe essere a quota diversa; speriamo che non accada niente». Ha fatto quindi bene il comandante del DC-9 a ritornare a Fiumicino e a scegliere poi un'altra rotta. Altro che inspiegabile il suo comportamento! È perfettamente logico, è perfettamente rispondente alle esigenze e agli interessi e della sua compagnia e della sicurezza di chi chiede di essere trasportato serenamente.

Ora però questa situazione, che il ministro descrive come senza rimedio, quasi con toni fatalistici, in realtà può essere corretta perché vi sono gli strumenti di carattere giuridico e di carattere tecnico perché venga immediatamente corretta. Innanzitutto, per quanto riguarda gli strumenti di carattere giuridico, bisogna dire che l'istituzione dell'azienda per l'assistenza al volo — avvenuta con la legge n. 242 del 1980 — ha senso solo se ad essa viene assegnato come scopo fondamentale di assicurare, da un lato, l'assistenza al volo del traffico civile e di prevedere, dall'altro, una duplicazione del tipo di assistenza, una scissione dell'intervento, per quanto riguarda il traffico militare e, rispettivamente, il traffico civile. Diversamente, non si comprenderebbe perché si è creata l'azienda autonoma di assistenza al volo. Questo è lo strumento di controllo

del traffico aereo secondo la procedura della organizzazione dell'aviazione civile internazionale, questa è la giustificazione dell'istituzione della legge, questa è la giustificazione che c'è *in lege*, questo è il compito che viene assegnato alla azienda dal decreto del Presidente della Repubblica n. 484 del 1981. Vero è che questo decreto, nel definire, all'articolo 4, gli spazi aerei di competenza della aeronautica militare fa insorgere, a mio modesto parere, il pericolo di conflitti per quanto si riferisce al traffico sugli aeroporti militari e militari aperti al traffico civile; e meglio sarebbe stato — almeno questa è la mia opinione personale — limitare la competenza dell'aeronautica militare alle rotte, ai corridoi e ai livelli necessari per il traffico aereo operativo militare, lasciando tutto il resto, tutto l'altro traffico, alla competenza dell'azienda. Così non è, onorevole rappresentante del Governo, in base all'articolo 4, per quanto si riferisce agli aeroporti militari e militari aperti al traffico civile. Ma, in ogni caso, l'articolo 8, che lei ha richiamato nella sua replica, prevede proprio la istituzione degli organismi di coordinamento, che già erano nella legge n. 242, mediante la emanazione di un regolamento, per cui lei a distanza di un anno da quel decreto del Presidente della Repubblica annuncia finalmente che è stato raggiunto un accordo tra i ministri competenti. Dobbiamo dire che questo annuncio purtroppo non è rassicurante, viene in ritardo: erano necessari a tal fine gli incidenti e le denunce che sono state fatte non solo in sede parlamentare, ma l'allarme che hanno suscitato nell'opinione pubblica, con gravissimi contraccolpi anche sul piano commerciale per le compagnie che operano il trasporto di linea aerea; ma soprattutto non viene dato in questa sede nessun elemento che valga a chiarire che tipo di coordinamento si stabilisce tra l'azienda autonoma di controllo del traffico civile e gli enti militari.

In realtà abbiamo assistito, dopo gli incidenti di Ustica e quello del BM-110, ad una abdicazione di responsabilità, ad un

rimpallo tra il ministro della difesa e il ministro dei trasporti veramente poco edificante, che potrebbe essere definito in termini assai più aspri.

In realtà non si è ancora data attuazione né alla legge n. 242 né al decreto del Presidente della Repubblica n. 484. E anche questo comportamento legittima il sospetto di quanti ritengono che le manovre della NATO e l'attività che si svolge nell'ambito delle manovre della NATO sfugga persino al controllo dell'aeronautica militare italiana, che molto spesso l'ente di controllo militare niente possa fare, non possa intervenire, non possa assicurare nessun tipo di coordinamento con l'azienda autonoma. Ora, questa situazione è ancora più grave perché esiste una totale mancanza di copertura dei sistemi radar per quanto riguarda tutta l'area delle regioni meridionali e delle isole. È una situazione nota, che viene denunciata innanzitutto da chi deve operare, dalle organizzazioni di categoria dei piloti, dalle organizzazioni sindacali che hanno descritto la situazione degli aeroporti dell'Italia meridionale, delle isole e degli impianti e degli strumenti di sicurezza del volo come «una situazione del terzo mondo». Questa situazione esiste ancora, e i tempi che lei ha indicato per dotare le isole e le regioni meridionali sono del tutto inaccettabili, perché a questi problemi che comportano innanzitutto la garanzia della sicurezza di chi viaggia, di chi viene trasportato, è necessario dare delle risposte in tempi rapidi, in tempi immediati, in tempi che siano credibili. In realtà una rete radar continua nelle aerovie potrebbe essere garantita e assicurata in tempi rapidi se non ci si limitasse ad annunziare, come è stato fatto, dei regolamenti interministeriali a distanza di un anno, ma se si desse vita a misure amministrative immediate e ad interventi congiunti e coordinati fra l'aeronautica militare e l'azienda autonoma di assistenza al volo.

Le risposte fornite dal rappresentante del Governo sono del tutto insoddisfacenti ed inaccettabili sia sotto il profilo del merito sia per la insensibilità dimo-

strata dai ministri competenti, che non sono venuti personalmente a rispondere su un episodio che ha destato generale allarme nell'opinione pubblica.

Inoltre, nell'incaricare il ministro della difesa della risposta a queste interpellanze si è compiuta una precisa scelta. Sono infatti convinto che se alla risposta fosse stato delegato il ministro dei trasporti il taglio stesso delle risposte sarebbe stato differente.

Ciò è tanto più grave perché nel presentare le nostre interpellanze ci eravamo mossi innanzitutto nell'ottica di sollecitare precise ed immediate misure del Governo per un servizio di primario interesse nazionale che contribuisce in modo determinante a delineare l'immagine del nostro paese all'estero ed anche all'interno, in particolare per le isole, per le quali i collegamenti aerei e la loro sicurezza rappresentano una esigenza vitale ed una condizione imprescindibile per il loro sviluppo.

PRESIDENTE. L'onorevole Pernice ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01828.

GIUSEPPE PERNICE. Rinunzio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Gianni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Milani n. 2-01850, di cui è cofirmatario.

ALFONSO GIANNI. Desidero molto brevemente illustrare i motivi della mia insoddisfazione rispetto alla risposta fornita dal Governo, che è stata sintetica nella forma, ma elusiva nella sostanza.

Ha ragione il collega Macis quando rileva che su episodi di questo genere un confronto faccia a faccia con i ministri non guasta. È anche vero, però, che è tutto il meccanismo delle interrogazioni e delle interpellanze ad essere ormai completamente svuotato di significato ed in qualche modo occorrerà provvedere al riguardo. A parte questa considerazione,

la mia insoddisfazione si ricollega ai seguenti motivi.

Il sottosegretario Scovacricchi ci ha illustrato alcuni principî relativi al diritto della navigazione. Va bene, questi principî sono veri, corrispondono alle leggi e ai codici: coloro i quali hanno sensibilità giuridica saranno entusiasti (questo non è naturalmente il mio caso) ma rispetto alla sostanza dei problemi posti non vi è stata una risposta.

Il fatto che qualunque cittadino che abbia il necessario permesso possa volare dove crede all'interno delle condizioni che sono state dette, nulla ci dice rispetto alla sicurezza di coloro che volano con la compagnia di bandiera. Insomma, rimane il problema legato al fatto che l'Italia è l'unico, credo, paese in Europa ove si aggirino oggetti misteriosi non identificati e, a quanto pare — secondo le dichiarazioni che abbiamo udito da parte del rappresentante del Governo — assolutamente non identificabili.

Voglio anche ricordare che rispetto ad incidenti come quello di Ustica che costò la vita a decine e decine di persone, in quest'aula fu un rappresentante del Governo a sollevare il problema della intercettazione di quel veicolo da parte di ordigni non meglio identificati e comunque semoventi all'esterno del veicolo stesso.

Ci troviamo di fronte ad un rincorrersi di tesi, di ipotesi, che il Governo, di volta, in volta, secondo l'aria che tira, o alimenta o cerca di coprire.

Rimane dunque il problema che non si risponde sulla sostanza delle questioni poste e, quindi, appare fondata la battuta lanciata prima da un collega, secondo cui i ritardi teorizzati circa la realizzazione della copertura radar (solo nel 1985 avremo, infatti, un determinato tipo di copertura) fanno ritenere che è meglio utilizzare altri mezzi di trasporto, non solo fino al 1985, ma probabilmente anche dopo.

La seconda considerazione è che, stante questo tipo di situazione, il pilota è costretto ad arrangiarsi. Fortunatamente i piloti dell'Alitalia sono dotati dell'italica arte di arrangiarsi, grazie alla quale pro-

tabilmente sono state evitate altre sciagure. Allora, perché il sottosegretario definisce l'atteggiamento del pilota come non spiegabile? A me invece pare spiegabilissimo. Tant'è vero che mi consta che da parte della compagnia aerea non sia stato preso alcun provvedimento nei confronti di questo pilota. Eppure il variare della pista prefissata comporta un evidente appesantimento nel consumo del carburante, delle modificazioni negli orari; quindi, un mutamento della situazione data e prefissata. Se dunque non vi è stato un intervento, diciamo così, punitivo o correttivo, significa che in qualche modo le ragioni che qui vengono definite come non spiegabili sono state comprese, e che dunque l'iniziativa di questo pilota, come di altri, rientra in un correttivo, se si vuole personale, ma auspicabile, di un meccanismo che non funziona.

Siamo, quindi, nella tradizionale italiana condizione per cui, di fronte all'inadempienza di chi dovrebbe garantire una reale protezione, fortunatamente c'è qualcuno che ci pensa e provvede, anche se personalmente, e quindi episodicamente.

Allora, questo qualcuno non dovrebbe essere considerato come un folle o uno che ha delle manie non comprensibili né giustificabili, ma come chi fa fronte ad una situazione di necessità, rispetto alla quale in altro modo e ben corporosamente bisognerebbe far fronte.

La terza ed ultima considerazione è che le stesse parole del rappresentante del Governo dimostrano quel pesante e grave ritardo di applicazione di dispositivi legislativi da parte del Governo che io già richiamavo nell'illustrazione della mia interpellanza. Da questo punto di vista, quindi, le parole del Governo, lungi dal rassicurarci sul futuro, ci appaiono più che altro un'ammissione di responsabilità: ancora una volta, però, si tratta esclusivamente di una responsabilità negativa.

PRESIDENTE. Passiamo ora alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Baracetti ha facoltà di di-

chiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-06179.

ARNALDO BARACETTI. Aggiungerò poche parole a quelle già dette su questo argomento dai colleghi Pernice e Macis. Vorrei dire, in sintesi, che è veramente inaccettabile la risposta fornita dal Governo. È inaccettabile perché dalla risposta risulterebbe che tutto è regolare e che, in fin dei conti, l'allarme che è stato dato ed i rischi e gli incidenti che si sono verificati sono fatti quasi inesistenti, che, pertanto, i piloti che hanno denunciato queste cose sono dei visionari, così come lo sono anche gli uomini-radar che segnalavano man mano la presenza o l'interferenza di aerei militari, o comunque di aerei sconosciuti, nelle aerovie civili.

E poi, se non si può parlare di interventi di missili nelle aerovie, addirittura si nega qualsiasi interferenza di aerei militari a causa di manovre aeronavali in corso al di sotto delle aerovie.

A questo proposito, dobbiamo sottolineare che nella risposta non vi è neppure un cenno a quanto il ministro Laforio disse, in un'intervista, subito dopo l'incidente, e cioè che probabilmente interferenze (quanto meno) di aerei militari vi erano state e che quindi egli era d'accordo in uno spostamento delle manovre al di fuori delle zone sorvolate dalle aerovie civili. Tutto questo è ignorato, e addirittura in questa sede si è voluta negare qualsiasi interferenza.

Nella risposta si è confermato che la stazione radar di Ustica (qui considerata tanto necessaria!) non entrerà in funzione prima del 1985. Siamo all'incredibile, alla sordità più assoluta! Di fronte a tutte le denunce fatte, il Governo ci dice che non intende nemmeno accelerare i tempi e che quell'impianto, che avrebbe dovuto essere pronto fin dal 1981, non sarà in funzione prima del 1985.

Va poi sottolineata, nella risposta del rappresentante del Governo, una contraddizione che fa dubitare anche della buona fede del Governo stesso. Prima, infatti, il sottosegretario Scovacricchi ha detto che esiste già un'adeguata pianificazione del

coordinamento con le autorità civili preposte al controllo del traffico aereo; poi però si è subito smentito, confermando che a questa bella affermazione non ci crede neppure il Governo. Infatti, ci è stato detto che è stato emanato un decreto interministeriale del ministro della difesa e di quello dei trasporti per l'individuazione della composizione e delle modalità di funzionamento degli organismi di coordinamento, e addirittura che il Consiglio dei ministri ha approvato un disegno di legge istitutivo del comitato per la sicurezza del volo.

Quindi, delle due l'una: o quelle annunciate sono cose inutili, o le affermazioni precedenti circa lo stato ottimale del coordinamento fra Ministero della difesa e Ministero dei trasporti non sono vere.

Noi propendiamo per la seconda ipotesi, e la nostra conclusione è che dalla risposta emerge l'incapacità e la mancanza di volontà politica del Governo di sottoporre al Parlamento ed all'opinione pubblica versioni veritiere, o comunque accettabili, su quanto è accaduto e sta ancora accadendo.

La questione è molto seria, anche perché le misure preannunciate non offrono alcuna garanzia, a nostro avviso, circa interventi urgenti (oltre a quelli di media prospettiva) atti a garantire la sicurezza del volo.

Per queste ragioni, signor Presidente, nel dichiarare la nostra più completa insoddisfazione per la risposta del Governo, preannuncio che il gruppo parlamentare comunista si riserva di adottare ulteriori iniziative, in Assemblea ed in Commissione, affinché su questo problema si vada a fondo, e si responsabilizzi veramente il Governo (e soprattutto il ministro della difesa ed il ministro dei trasporti) circa la necessità di garantire la sicurezza dei voli civili nel nostro paese.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Morazzoni, presentatore dell'interrogazione n. 3-06218, non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole De Cataldo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FRANCESCO ANTONIO DE CATALDO. Sono abbastanza deluso dalla sua risposta, perché, sottosegretario Scovacricchi, ritengo che una vicenda, anzi una serie di vicende estremamente delicate (qualcuna estremamente tragica: non dimentichiamo la tragedia consumatasi in quegli stessi cieli il 27 giugno 1980) siano state risolte in modo abbastanza approssimativo, certamente sotto tono, e mi riferisco alla nomina di una commissione di inchiesta.

Credo che il nostro paese abbia tante commissioni di inchiesta, da non sapere come reperirne i componenti! Certo, come Parlamento, diamo un pessimo esempio, con tutte le Commissioni che di volta in volta nominiamo; né sembrano da meno anche i ministeri ed altri organismi.

Sottosegretario Scovacricchi, dalla sua risposta mi è parso di capire che i comandanti di aerei civili (quelli ancora vivi: ripeto che qualcuno è morto in incidenti di volo ancora non spiegati)...

MARTINO SCOVACRICCHI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Anche perché è sconfinato lui!

FRANCESCO ANTONIO DE CATALDO. Non so se sia sconfinato lui: vorrei conoscere con precisione non soltanto i risultati dei lavori della commissione di inchiesta, ma anche le decisioni della magistratura, in quel caso cui lei si riferisce. Comunque, dalla sua risposta mi pare di comprendere che questi comandanti piloti, ritenute comunemente persone estremamente esperte (per la maggior parte provengono dall'aeronautica militare, con migliaia di ore di volo all'attivo), siano tuttavia considerati dei visionari o, peggio, dei vigliacchi! Invece, i nostri mari, i nostri cieli mi sembrano solcati ed attraversati dai più vari strumenti ed oggetti, alcuni dei quali con la nostra adesione (o forse connivenza, signor sottosegretario), altri — come si conviene ad un paese come il nostro, che non può né deve avere una politica estera e della difesa autonoma — senza che neppure veniamo avvertiti, perché, ripeto, siamo un paese

soggetto, sottomesso, con le conseguenze che da ciò derivano.

Non ho fatto calcoli, non ho consultato statistiche relative a questi ultimi mesi, ma vorrei sapere se ed in quale misura sia calato il numero di passeggeri per l'Alitalia o le altre compagnie nei voli per Cagliari o Palermo. Io sono fatalista, e certo prenderei l'aereo (come ho sempre fatto) per quelle due località, ma chi può farne a meno, credo che affiderà le proprie speranze di sopravvivenza ad altri mezzi e strumenti che non siano gli aerei, perdurando questa situazione!

Carissimo sottosegretario, mi sembra che dal Governo che lei rappresenta in questo momento il problema sia stato ignorato o sottovalutato: e ciò colpevolmente, perché non dovremmo aspettare altre tragedie per intervenire nel modo più tempestivo possibile.

Questi lavoratori dell'aria non ci hanno dato ragione di ritenere che si tratti di gente che inventa le cose, che se le sogna, o, peggio, che ha paura e, di conseguenza, crea dei fantasmi; mi sembra che non sia questo il modo esatto di affrontare e risolvere il problema! Per questo, signor sottosegretario, devo dire che la risposta del Governo non ci può soddisfare in alcun senso.

PRESIDENTE. L'onorevole Pazzaglia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Lo Porto n. 3-06210, di cui è cofirmatario, e per la sua interrogazione n. 3-06375.

ALFREDO PAZZAGLIA. La risposta fornitaci in ordine ai vari episodi non verrà da me esaminata per quanto attiene ai fatti cui il sottosegretario Scovacricchi si è riferito, perché, per poter contestare i singoli fatti ed i singoli episodi, avrei bisogno di un tempo più ampio di quello concesso e di una disponibilità di elementi che soltanto il Governo ha. Mi interessa mettere in evidenza altri aspetti, perché dalla risposta risulta in modo chiaro — questo ci deve interessare maggiormente — che vi è un'assoluta insufficienza di coordinamento tra il controllo civile e

quello militare del traffico aereo. Questo è il punto. Dopodiché i singoli episodi ne sono solo un sintomo, in quanto pericolosa e grave manifestazione dell'insufficienza di coordinamento. Quando si è costituita l'azienda autonoma, non si è provveduto a realizzare ciò che è pur indispensabile: così si fanno le cose da parte dei governi della nostra Repubblica. Voglio dire di più, e cioè che questa mancanza di coordinamento, che a noi viene resa nota solo dai gravi episodi verificatisi, è certamente conosciuta dai piloti con la sfiducia che ne deriva; e quando viene conosciuta dai passeggeri subentra anche in essi una pesante sfiducia nei confronti dell'uso del mezzo aereo e sulla sicurezza del volo. Voglio anche dirle di più, onorevole sottosegretario, collocandomi un pò nell'ottica nella quale si è collocato lei: non ho dubbi, sul fatto che, quando accadono episodi di questo genere, si verificano esagerazioni e reazioni che possiamo considerare eccessive. Può darsi che le esagerazioni derivino dal fatto di voler creare un clima di ostilità verso le esercitazioni della NATO, anzi sono convintissimo di questo; ma proprio perché è necessario evitare questo clima, questa reazione sproporzionata, oppure l'utilizzazione di qualche fatto per mettere in moto una campagna di reazioni sproporzionate, bisogna offrire garanzie. Se non si offrono garanzie, onorevole sottosegretario, da questa polemica non si esce. Una risposta burocratica, quale tanti sottosegretari si prestano a dare in occasioni analoghe, non costituisce uno strumento per dare garanzie, per riportare la fiducia e per eliminare quelle condizioni psicologiche nelle quali si viaggia su certe rotte del nostro territorio.

MARTINO SCOVACRICCHI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. C'è un disegno di legge!

ALFREDO PAZZAGLIA. Lei mi parla di un disegno di legge che ci offrirà certamente l'occasione per discutere questo problema, però non è con questo strumento che si superano immediatamente i

problemi del coordinamento. Misure immediate devono essere adottate per dare garanzie in questa situazione, ferma restando la necessità di una rapida approvazione del disegno di legge governativo o di eventuali proposte di legge che disciplinino questo importante settore del trasporto pubblico.

Vorrei soltanto aggiungere che i ritardi nell'organizzazione del servizio di controllo, quali quelli che emergono dall'indicazione delle date in cui potranno essere realizzati gli impianti radar di cui lei ha parlato, rendono la situazione tutt'altro che migliore di quella esposta con riferimento al momento in cui sono avvenuti i due fatti sui quali oggi si discute.

La rapida approvazione del disegno di legge e la sollecita realizzazione di questi impianti devono essere perseguite fermamente dal Governo: la prego, onorevole sottosegretario, di volere annotare questa mia conclusione finale. Mentre esprimo insoddisfazione per la risposta data alla mia interrogazione, mi rivolgo al Governo perché — per quanto riguarda, ripeto, la realizzazione di questi impianti di controllo — i tempi vengano accelerati e la loro realizzazione venga portata a conclusione nel minor tempo possibile.

PRESIDENTE. Ritengo che i seguenti documenti, che trattano materie connesse a quelle contenute negli atti di sindacato ispettivo iscritti all'ordine del giorno, possano considerarsi esauriti: interpellanza n. 2-01858; interrogazioni nn. 3-06180, 3-06228 e 3-06328.

L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti due interrogazioni:

Labriola, Raffaelli Mario, Seppia, Sacconi, Susi, Accame, Achilli, Lenoci, Trotta, Liotti, Borgoglio, Fiandrotti, Principe, Ferrari Marte, Mondino, Salvatore, Mancini Giacomo e La Ganga, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della sanità, della difesa e del tesoro, «per sapere —

premesso che la società italiana di Croce rossa, come le altre società nazio-

nali, è un'istituzione filantropica, i cui fini umanitari sono rivolti esclusivamente a soccorrere e proteggere le vittime militari e civili nei conflitti bellici, nelle guerre civili e nei moti rivoluzionari interni, oltre a concorrere al perseguimento di altri scopi umanitari;

considerato che dette finalità essenziali sono l'espressione delle quattro convenzioni internazionali di Ginevra del 12 agosto 1949, rese esecutive negli Stati firmatari, e, per quanto riguarda la Repubblica italiana, mediante la legge 27 ottobre 1951, n. 1739;

considerato che l'articolo 26 del capo IV, relativo ai problemi del personale, della convenzione di Ginevra, rivolta a migliorare la sorte dei feriti e dei malati delle forze armate in campagna, sanziona che il personale delle società nazionali della Croce rossa e quello delle altre società volontarie di soccorso, debitamente riconosciute e autorizzate dal loro governo, possono prestare concorso al servizio sanitario ufficiale dei loro eserciti, a condizione che sia adibito esclusivamente a ricercare, raccogliere, trasportare e curare i feriti ed i malati, e sia sottoposto alle leggi ed ai regolamenti militari;

considerato che il predetto articolo 26 prevede il caso di militarizzazione del personale delle società nazionali della Croce rossa e delle altre società volontarie di soccorso, nel caso e per l'uso specifico;

considerato che l'articolo 37 del regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, come modificato con legge 25 luglio 1941, n. 883, e disposizioni complementari, sullo stato giuridico del personale mobilitabile dell'associazione italiana della Croce rossa, tuttora vigente, sanziona che il servizio reso, in tempo di pace, dal personale militare della CRI, "...non potrà essere in nessun caso valutato agli effetti di pensione come prestato allo Stato e ad altri enti pubblici";

considerata la confusione concettuale tra il personale della CRI e quello della sanità militare italiana, organo sanitario

militare ufficiale delle forze armate dello Stato italiano; —

quali decisioni il Governo intenda prendere al fine di regolarizzare la posizione giuridica ed il trattamento di un personale che non può considerarsi né dipendente civile, né militare della CRI, ma, purtroppo, viene assoggettato all'uso di una divisa prettamente militare, con la lieve differenza del distintivo della CRI, con modeste ed inadeguate assicurazioni ai fini pensionistici, e purtuttavia sottoposto ai doveri ed ai regolamenti di disciplina militare, ma privato della garanzia di un organo tutorio al quale sia demandato il soddisfacimento dei propri diritti» (3-06065);

Cirino Pomicino, Segni, Caccia, Stegagnini, Cappelli, Garocchio, De Cinque, Cristofori, Bianchi Fortunato e Fiori Giovannino, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri della sanità, della difesa, del lavoro e previdenza sociale e del tesoro, «per conoscere —

considerata la confusione concettuale esistente tra il personale della CRI e quello della sanità militare italiana, organo sanitario militare ufficiale delle forze armate dello Stato italiano;

considerato che l'articolo 37 del regio decreto 10 febbraio 1936, n. 484, modificato con legge 25 luglio 1941, n. 883, concernente lo stato giuridico del personale mobilitabile dell'associazione italiana della Croce rossa, sanziona che il servizio reso, in tempo di pace, dal personale militare della CRI "...non potrà essere in nessun caso valutato agli effetti di pensione come prestato allo Stato e ad altri enti pubblici";

considerato che l'articolo 26 del capo IV, relativo ai problemi del personale, della convenzione di Ginevra «per migliorare la sorte dei feriti e dei malati delle forze armate in campagna, del 12 agosto 1949», ratificata e resa esecutiva con legge 27 ottobre 1951, n. 1739, sanziona che il personale delle società nazionali della Croce rossa e quello delle altre so-

cietà volontarie di soccorso debitamente riconosciute e autorizzate dal loro governo, possono prestare concorso al servizio sanitario ufficiale dei loro eserciti, a condizione che sia adibito esclusivamente a ricercare, raccogliere, a trasportare e a curare i feriti e i malati e sia sottoposto alle leggi e ai regolamenti militari;

rilevato che il predetto articolo 26 prevede il caso di smilitarizzazione del personale delle società nazionali della Croce rossa e delle altre società volontarie di soccorso, nel caso e per l'uso specifici;

premesso che la società italiana di Croce rossa, alla maniera delle altre società nazionali, è una istituzione filantropica i cui fini umanitari sono rivolti unicamente a soccorrere e a proteggere le vittime militari e civili nei conflitti bellici, nelle guerre civili e moti rivoluzionari interni;

considerato che dette finalità sono l'espressione delle quattro convenzioni internazionali di Ginevra del 12 agosto 1949 —

l'elenco degli ufficiali in servizio con l'indicazione della loro posizione giuridica e la precisazione della posizione assicurativa individuale e quali decisioni intendono prendere al fine di regolarizzare la posizione giuridica di un personale che ora non può considerarsi né dipendente civile, né dipendente militare della CRI anche se assoggettato all'uso di una divisa prettamente militare (unica differenza è il distintivo della Croce rossa) e sottoposto ai doveri e ai regolamenti di disciplina militare e ritenuto, pare, ai fini assicurativi, come personale operaio» (3-06165).

L'onorevole sottosegretario di Stato per la sanità ha facoltà di rispondere.

MARIA MAGNANI NOYA, *Sottosegretario di Stato per la sanità*. L'argomento trattato dalle interrogazioni in questione è piuttosto delicato perché concerne la mancata tutela del personale militare

della Croce rossa italiana, trattenuto in servizio.

Detto personale, per il fatto di essere regolato da legislazione obsoleta e mai adeguata, si trova con lo *status* di appartenente alla categoria del «congedo in servizio temporaneo» senza diritto ad aspettative per malattia, senza diritto a trattamento di quiescenza statale e con il solo trattamento INPS di fine servizio.

Il disagio di tale personale, trattenuto per essere addetto ai servizi a carattere continuativo del corpo della CRI, discende, in particolare, dalla mancata applicazione delle norme di legge emanate nel corso dell'ultimo decennio per la stabilizzazione degli ufficiali e sottufficiali di complemento delle forze armate, in analoga posizione.

La stessa legge n. 382 del 1978 — istitutiva della rappresentanza militare — non ha trovato estensione per il personale militare addetto alla Croce rossa, essendo indirizzata esclusivamente agli appartenenti ad esercito, marina, aeronautica, Arma dei carabinieri e Guardia di finanza.

Poiché il legislatore, nell'emanare tali norme, ha ommesso di menzionare anche il personale del corpo militare della Croce rossa italiana, sono ora necessari alcuni provvedimenti. Da notizie avute proprio questa mattina dal Ministero della difesa posso comunicare che esistono due provvedimenti in corso di elaborazione. Il primo è un decreto ministeriale ed ha già una stesura quasi definitiva; esso riguarda l'ordinamento della Croce rossa. L'altro provvedimento, ancora in fase di elaborazione, si rifà ai poteri conferiti dall'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 31 luglio 1980, n. 613, che attribuisce al ministro della difesa la facoltà di disporre, di concerto con il ministro del tesoro, l'estensione del trattamento giuridico ed economico degli appartenenti alle forze armate anche al personale della Croce rossa, in modo totale o parziale, comunque in quanto applicabile.

Si fa presente che l'utilizzazione del personale militare, in tempo di pace, trova circoscritti limiti nell'ambito del

funzionamento dei servizi essenziali diretti ad assicurare la struttura di mobilitazione del corpo della Croce rossa (che è prevalentemente in congedo e mobilitabile all'occorrenza), nonché l'addestramento del personale in congedo. Compiti, questi, derivanti pur essi dalla normativa internazionale.

Un aspetto particolare, infine, riveste la posizione di taluni militari della Croce rossa italiana dei diversi gradi (quantificabili all'incirca in un paio di decine di elementi) che, nell'osservanza della legislazione antecedente all'avvio della riforma dell'istituzione, sono stati distaccati in concorso all'assolvimento di servizi a carattere civile dell'ente (trasporto infermi, servizi trasfusionali, compiti assistenziali eccetera).

Per tali elementi, il Ministero della difesa ha espresso l'avviso che possa essere previsto il passaggio dall'attuale posizione a quella di dipendenti civili, in sede di scorporo dei servizi della Croce rossa italiana e contestualmente allo scorporo stesso.

Circa il problema dello scorporo, si deve far riferimento all'articolo 70 della legge n. 833 del 1978, che riguarda proprio lo scorporo della Croce rossa e del suo personale.

La documentazione che riguarda questa tematica è stata già trasmessa al consiglio sanitario nazionale per il prescritto parere di competenza.

Il ritardo con il quale si sta procedendo all'attuazione dello scorporo in argomento è stato determinato, in buona parte, dalla complessità delle questioni collegate allo scorporo stesso ed alla necessità di continui contatti fra i rappresentanti sindacali del personale della Croce rossa italiana e gli organi rappresentanti dell'ente.

Ci auguriamo, poiché siamo in una fase abbastanza avanzata nell'attività di scorporo, di poter rapidamente risolvere questo problema, del resto in ossequio al dettato dell'articolo 70 della legge n. 833.

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

SILVANO LABRIOLA. Il gruppo socialista è lieto di dichiararsi soddisfatto della risposta puntuale, precisa, ed anche molto tempestiva, fornita dal Governo su una questione che in apparenza può sembrare di scarso rilievo, ma che nella sostanza investe un problema di principio che si trascina ormai — come ha riconosciuto, il sottosegretario Magnani Noya — da moltissimo tempo. Tutti conosciamo, infatti, le origini della Croce rossa italiana e le storture lamentate, che hanno dato luogo a gravissime conseguenze interne, a causa di un ordinamento che non ha saputo finora adeguarsi, nel suo complesso, ai nuovi compiti cui deve far fronte la Croce rossa, soprattutto con riferimento agli interventi straordinari in caso di calamità. Ma, senza estendere il nostro breve intervento a considerazioni generali, che esulano dal contenuto dell'interrogazione e quindi, giustamente, anche dalla risposta del Governo, nel confermare la nostra piena soddisfazione per la risposta del sottosegretario, ci permettiamo, incoraggiati dalla non usuale concretezza di questa risposta, di sollecitare il Governo sotto un triplice profilo.

In primo luogo, chiediamo al Governo di intervenire affinché siano accelerate le procedure per l'emanazione degli atti normativi, cui ha fatto riferimento l'onorevole Magnani Noya; in secondo luogo, diciamo che, se dovessero esservi problemi residui da risolvere, debbono essere adottate iniziative legislative appropriate, perché noi vogliamo che il personale militare venga a trovarsi in una condizione uguale a quella del personale civile: se ciò implica lo scioglimento, o meno, del corpo militare e l'equiparazione transitoria, ad assorbimento, ai ruoli civili, questo rappresenta un fatto attinente solo al modo di realizzare l'obiettivo che per noi, ripeto — e ci sembra di capire che il Governo è perfettamente d'accordo —, è costituito dall'estensione di tutti i diritti al personale militare. Questo, tra l'altro, è un problema non solo di carattere normativo, ma probabilmente anche di legitti-

mità costituzionale, con riferimento alle situazioni soggettive.

In terzo luogo, voglio raccomandare molto vivamente al sottosegretario Magnani Noya che il Governo sia molto «vicino» all'amministrazione della Croce rossa italiana, perché le esperienze del passato — ed io ho avuto l'altissimo onore di far parte del comitato centrale della Croce rossa — ci hanno insegnato che i tempi dell'amministrazione della Croce rossa sono secolari e non conoscono confini né di spazio né di quantità. Pertanto, poiché il Ministero della sanità è il dicastero più direttamente interessato, intendo ancora una volta sottolineare, in quest'occasione, la necessità che quel Ministero intervenga, controlli, verifichi, stimoli e pungoli l'amministrazione della Croce rossa, affinché questi risultati siano conseguiti in tempi rapidi ed adeguati, anziché con le lungaggini che si sono dovute superare finora per la soluzione della questione.

PRESIDENTE. Poiché non è presente alcuno dei firmatari dell'interrogazione Cirino Pomicino n. 3-06165, s'intende che abbiano rinunciato alla replica.

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

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):

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE DI INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DELLA SARDEGNA: «Modifica dell'articolo 16 dello statuto speciale per la Sardegna, approvato con la legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, concernente la definizione del

numero dei consiglieri regionali» (*approvata, in prima deliberazione, dal Senato della Repubblica*) (3459);

VII Commissione (Difesa):

BOFFARDI: «Modifica dell'articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1970, n. 1079, relativo al conferimento della qualifica di "aiutante" ai marescialli maggiori delle forze armate e corpi di polizia appartenenti al ruolo speciale per mansioni di ufficio» (3335) (*con parere della I, della II e della V Commissione*);

VIII Commissione (Istruzione):

FIANDROTTI: «Estensione agli assistenti senza incarico, entrati nel ruolo degli associati, dei benefici di cui all'articolo 24 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, concernente il riordinamento della docenza universitaria» (3312) (*con parere della I e della V Commissione*);

XIII Commissione (Lavoro):

GRASSUCCI ed altri: «Norme per il riordinamento dei trattamenti pensionistici degli esercenti attività commerciali iscritti negli elenchi per l'invalidità, la vecchiaia e superstiti» (3304) (*con parere della I, della V, della VI e della XII Commissione*);

XIV Commissione (Sanità):

VIZZINI ed altri: «Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 20 dicembre 1979, n. 761, concernente lo stato giuridico del personale delle unità sanitarie locali» (3379) (*con parere della I e della V Commissione*).

Trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione e sua assegnazione a Commissione in sede referente, ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente

disegno di legge, approvato da quel Consesso:

S. 1910 — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 maggio 1982, n. 272, concernente proroga degli incarichi del personale non di ruolo delle unità sanitarie locali» (3502).

A norma del primo comma dell'articolo 96-bis del regolamento, comunico che il suddetto disegno di legge è deferito alla XIV Commissione permanente (Sanità), in sede referente, con il parere della I e della V Commissione.

Il suddetto disegno di legge è, altresì, assegnato alla I Commissione permanente (Affari costituzionali) per il parere all'Assemblea di cui al secondo comma dell'articolo 96-bis.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani: Martedì 22 giugno 1982, alle 16:

1. — Discussione del disegno di legge:

S. 1886 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 26 aprile 1982, n. 184, concernente misure urgenti per garantire l'approvvigionamento idrico delle popolazioni servite dall'acquedotto pugliese (*approvato dal Senato*) (3426).

— Relatore: Arnaud.

2. — Discussione del disegno di legge:

S. 1890 — Conversione in legge, con

modificazioni, del decreto-legge 28 aprile 1982, n. 185, concernente estensione delle garanzie dello Stato per i debiti delle imprese armatoriali sottoposte ad amministrazione straordinaria, anche se sorti prima dell'inizio della procedura (*approvato dal Senato*) (3439).

— Relatore: Napoli.

(*Relazione orale*).

3. — Deliberazione ai sensi dell'articolo 96-bis, terzo comma, del regolamento sul disegno di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 12 giugno 1982, n. 350, recante stanziamenti a favore del Fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, per l'attuazione dell'articolo 5 del decreto-legge 31 luglio 1981, n. 414, convertito, con modificazioni, nella legge 2 ottobre 1981, n. 544 (3476).

— Relatore: Perantuono.

4. Seguito della discussione dei progetti di legge:

Riforma del sistema pensionistico (1296).

CORTI ed altri — Nuove norme per il diritto alla pensione sociale (119).

POCHETTI ed altri — Revisione dei livelli e delle norme sulla pensione sociale di cui all'articolo 26 della legge 30 aprile 1969, n. 153, e successive modificazioni (140).

ALMIRANTE ed altri — Estensione del trattamento di pensione sociale ai cittadini italiani residenti all'estero (155).

CRESCO ed altri — Norme per la riscossione unificata e per l'adeguamento dei contributi previdenziali (215).

COLUCCI ed altri — Modifica dell'articolo 6 della legge 4 luglio 1959, n. 463, che fissa il limite di età per il conseguimento della pensione di vecchiaia per gli artigiani (242).

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

FRANCHI ed altri — Validità dei servizi comunque prestati nelle amministrazioni dello Stato ai fini della assicurazione obbligatoria per la invalidità, vecchiaia e superstiti (263).

LAFORGIA ed altri — Determinazione dei limiti di età per il conseguimento della pensione di vecchiaia per gli artigiani, i coltivatori diretti, mezzadri e coloni e per gli esercenti attività commerciali (273).

GARGANI E VENTRE — Assistenza sanitaria e trattamento pensionistico in favore degli esattori comunali e consorziali delle imposte dirette, con concessione di gestione esattoriale da almeno un decennio (320).

COSTAMAGNA — Istituzione di pensione d'acconto per gli aventi diritto a pensione di vecchiaia, anzianità e anticipata vecchiaia (403).

STEGAGNINI ed altri — Istituzione di pensioni di acconto per gli aventi diritto a pensione di vecchiaia, anzianità e anticipata di vecchiaia (416).

ZOPPI ed altri — Modifiche al trattamento pensionistico erogato dal Fondo speciale di previdenza degli addetti alle abolite imposte di consumo (473).

CITARISTI ed altri — Abbassamento del limite di età per il conseguimento da parte degli artigiani della pensione di vecchiaia (641).

BOFFARDI ed altri — Modifiche al trattamento pensionistico erogato dal Fondo speciale di previdenza degli addetti alle abolite imposte di consumo (646).

BOFFARDI ed altri — Modifica alle leggi 27 luglio 1967, n. 658 e 22 febbraio 1973, n. 27, sulla previdenza marinara (647).

VALENSISE ed altri — Modifiche delle

leggi 3 gennaio 1960, n. 5, e 30 aprile 1969, n. 153, concernenti agevolazioni in materia di trattamento pensionistico degli addetti alle miniere, cave e torbiere (649).

COSTAMAGNA — Perequazione automatica delle pensioni del fondo pensioni dei lavoratori dipendenti (666).

CARELLI ed altri — Riscatto del lavoro svolto all'estero ai fini pensionistici ed assicurativi da cittadini italiani profughi dai paesi africani e ricostituzione nell'assicurazione italiana delle posizioni assicurative trasferite dall'INAS Libico e di quelle sottoposte al regime di sicurezza sociale in Tunisia (747).

LOBIANCO ed altri — Miglioramenti di alcuni trattamenti assicurativi e previdenziali per i coltivatori diretti, coloni e mezzadri (976).

LODI FAUSTINI FUSTINI ed altri — Norme per il riordinamento del sistema pensionistico, per il miglioramento dei trattamenti pensionistici e per la ristrutturazione dell'INPS (1060).

CARLOTTO ed altri — Modifiche della legge 30 aprile 1969, n. 153, concernente disciplina dell'assicurazione di invalidità, di vecchiaia e superstiti dei coltivatori diretti, mezzadri e coloni (1239).

ZANONE ed altri — Nuovo ordinamento del sistema pensionistico (1836).

BOFFARDI ed altri — Nuove norme in materia di trattamento pensionistico integrativo per il personale delle esattorie e ricevitorie (1935).

BOFFARDI ed altri — Estensione dell'assicurazione obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti e contro gli infortuni alle casalinghe (1981).

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

*Relatori: PEZZATI e CRISTOFORI, per la
maggioranza; SOSPIRI, di minoranza.*

La seduta termina alle 18,25.

**Ritiro di un documento
del sindacato ispettivo**

*Il seguente documento è stato ritirato dal
presentatore: interrogazione a risposta*

*orale Battaglia n. 3-06336 del 15 giugno
1982.*

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI**

AVV. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DOTT. MANLIO ROSSI

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Resoconti alle 21,20*

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZiate****INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

REGGIANI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere quali interventi ritenga doveroso effettuare per mettere l'Ente Parco nazionale d'Abruzzo in condizioni di operare, sventando l'eventualità, che si profila sempre più concreta, che esso debba cessare di fatto da ogni attività; e, in particolare, per sapere quali siano le ragioni per le quali il Ministero:

1) non ha erogato nessuno dei finanziamenti annunciati (1 miliardo di contributo straordinario, 1.110 milioni per il 1982, 634 milioni a norma della legge « quadrifoglio »);

2) ha tardato per due anni a nominare il presidente e il consiglio di amministrazione dell'ente;

3) non ha ancora approvato il nuovo regolamento organico del personale adottato nel 1976;

4) non ha adeguatamente sostenuto le iniziative dell'ente tendenti a risolvere i più urgenti problemi ambientali e a promuovere l'opera di restauro ecologico e di risanamento territoriale. (5-03270)

CICCIOMESSERE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le cause e l'entità dell'avaria o incidente che ha coinvolto un sommergibile nucleare degli USA il 19 giugno 1982. In quella data infatti la nave-appoggio *Orion* si è portata da S. Stefano al largo di Capo d'Orso dove, con l'appoggio di unità della marina militare italiana, ha prestato soccorso al citato sommergibile nucleare. Nel corso dell'operazione il personale indossava le speciali tute per la protezione dalla radioattività.

Per sapere infine se le autorità sanitarie hanno provveduto ad analizzare le acque della Sardegna dove si è verificato il citato guasto per verificare l'esistenza eventuale di inquinamento radioattivo.

(5-03271)

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

CICCIOMESSERE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - premesso che:

il signor Antonio Sicchiero, nato ad Adria il 4 gennaio 1961 e residente a Chirignago, è stato riconosciuto inabile permanente al lavoro, con invalidità superiore ai due terzi in quanto affetto da oligofrenia, dalla Commissione sanitaria provinciale per invalidi civili di Venezia il 29 gennaio 1980; in seguito al citato accertamento gli è stato riconosciuto il diritto alla pensione di invalidità civile;

2) il 9 dicembre 1981 il Sicchiero è stato chiamato alle armi e quindi, in seguito all'esibizione dei certificati medici, inviato presso l'ospedale militare di Padova; il personale medico di Padova non ha riconosciuto la infermità del Sicchiero rinviandolo al Corpo;

3) solo grazie al personale intervento del tenente medico di Opicina il Sicchiero è stato sottoposto a visita medica in seconda istanza presso l'ospedale militare di Verona e quindi congedato il 3 giugno 1982 -

quali provvedimenti intende adottare il Ministro nei confronti del personale medico militare di Padova che ha costretto un invalido civile a prestare servizio militare per sei mesi con gravi rischi per la sua integrità fisica, dimostrando così di non essere in possesso delle elementari conoscenze mediche sufficienti per riconoscere l'inabilità al servizio di chi percepisce una pensione per invalidità permanente. (4-15036)

CICCIOMESSERE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere l'entità delle spese pensionistiche a favore del personale militare e civile dell'amministrazione della difesa iscritto nei capitoli dello stato di previsione del Ministero del tesoro, negli anni dal 1975 al 1981. (4-15037)

PEZZATI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali urgenti provvedimenti intenda prendere il Governo di fronte alla minacciata cessazione dell'Opera del vocabolario italiano da parte dell'Accademia della Crusca.

Risulta infatti all'interrogante che a causa del diniego della proroga della convenzione fra CNR e Accademia della Crusca, con il prossimo 30 giugno, data di scadenza della convenzione stessa, l'Opera del vocabolario italiano dovrà cessare, interrompendo così una qualificante impresa scientifica, con gravi conseguenze anche per i lavoratori addetti.

Per questi motivi l'interrogante chiede se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga di intervenire con urgenza con provvedimenti adeguati a risolvere il problema denunciato. (4-15038)

ANDO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere -

considerato che l'attuale ubicazione dei locali della pretura di Erice, eccessivamente distante dalle zone più popolate di quel comune, non si rileva utile per alcuno e cioè né per i cittadini, utenti della giustizia, né per il personale che vi deve accedere quotidianamente o da Trapani o dalla zona ericina sottostante, sostenendo notevoli spese di trasporto e disagi;

ritenuto che gli attuali locali sono inadeguati e insufficienti;

considerato che gli avvocati ericini da anni protestano contro gli inutili trasferimenti di legali e di assistenti ad Erice alto, tenuto conto che gran parte delle cause si riferiscono a cittadini residenti nella zona a valle: Borgo, Erice Mare, Valderice, Bonagia, Sant'Andrea di Bonagia, Custonaci, Busetto Palizzolo, ecc. (dove vive una popolazione di 20 mila abitanti, mentre ad Erice alto la popolazione non supera i mille abitanti) -

quali iniziative intende assumere per assicurare una più idonea sistemazione dei locali della pretura di Erice. (4-15039)

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

PORTATADINO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso:

che sullo stesso argomento sono già state presentate interrogazioni nei due rami del Parlamento;

che da tre anni esiste un incarico ufficiale che il Governo di Somalia ha affidato all'ingegner Luciano Ravaglia, esperto di pianificazione della regione Lombardia, per lo studio del piano regolatore della capitale di Somalia, Mogadiscio;

che la regione Lombardia ha dato fin dall'inizio il suo patrocinio a tale studio;

che gli elaborati relativi alle linee fondamentali di piano sono stati discussi con lo stesso Presidente della Repubblica di Somalia, Syad Barre, durante la sua visita in Italia nel settembre 1978;

che il Ministro della pianificazione nazionale di Somalia ha approvato lo studio di massima, fin dal marzo 1979, in un esame congiunto fra tecnici italiani e tecnici somali svoltosi a Mogadiscio dal 3 al 15 marzo 1979 (missione appoggiata dal Ministero degli affari esteri italiano);

che il progetto è inserito dal 5 agosto 1981 negli accordi di *country-programme*, firmati a Mogadiscio, fra Italia e Somalia;

che lo stesso progetto è stato istruito da tempo dal dipartimento alla cooperazione del nostro Ministero degli affari esteri;

che l'importo relativo, sulla base del progetto, è stato già definito ed inserito negli accordi di cooperazione del 30 settembre 1981 —

se il Ministro è a conoscenza:

che gli elaborati tecnici di studio sarebbero stati richiesti al dipartimento, che aveva già istruito la pratica, nella prima quindicina di novembre 1981, dall'onorevole Palleschi, sottosegretario di Stato per gli affari esteri, per approfondimenti, mentre contemporaneamente veniva data disposizione al dipartimento di sospendere l'iter finale del progetto che avrebbe dovuto essere portato alla definitiva approvazione il 9 dicembre 1981;

che tale fermo del progetto non è stato più revocato e che da tale data il finanziamento è quindi bloccato, né sono stati richiesti chiarimenti di alcun genere al professionista incaricato;

che, a seguito di voci relative a possibili modifiche di incarico, il Governo somalo ribadiva con nota ufficiale i termini dello stesso, definendo « collaterali e non obbligatorie » per il capoprogetto possibili collaborazioni di tipo universitario (nota del Ministro della pianificazione somala, Amhed Habib, al Governo italiano);

che, anche a seguito di tale nota, l'ordine di tenere fermo il progetto non veniva comunque revocato;

che, ciò nonostante, nelle prime settimane di gennaio 1982 sarebbero corsi contatti, suggerimenti e note tra il Ministero degli affari esteri italiano e il Ministro somalo per cambiamenti di incarico;

che addirittura, nella seconda decade di gennaio, nota della nostra ambasciata avrebbe fornito informazioni al Ministero circa tali contatti relativi ad un possibile incarico di piano alle università, « coordinato da un direttore di istituto universitario »;

che l'onorevole Palleschi ha condotto, nei giorni immediatamente successivi al 28 gennaio 1982, una missione a Mogadiscio, nel corso della quale sarebbe stato proposto e discusso il mutamento di incarico da affidare per « un miglioramento culturale » alle università, sotto la guida dell'architetto Paolo Portoghesi.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere:

se tale mutamento di incarico è avvenuto e, in caso affermativo, che cosa è accaduto nell'intervallo tra la riconferma dell'incarico al professionista, il 30 novembre 1981, e la missione italiana del 28 gennaio 1982;

se è compito di un sottosegretario interrompere l'iter di un progetto già istruito da una struttura tecnica dello stesso Ministero degli affari esteri;

se è nei poteri ed a discrezione del sottosegretario avanzare giudizi, attuare

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

scelte di ipotetico valore culturale (e su quale base) e proporre mutamenti di incarichi professionali, essendo chiaro che, se da anni, a seguito di una libera scelta, era in corso un incarico, doveva esistere una precisa volontà e fiducia del committente, volontà ribadita senza mezzi termini anche dopo il fermo del progetto;

se è lecito escludere dalla discussione la parte incaricata;

se è concesso di tenere bloccato un finanziamento già stabilito, con relative perdite per svalutazione, fino ad ottenere tali mutamenti, quando tale progetto riguarda una città di un milione di abitanti, priva di infrastrutture e servizi, con problemi di ogni tipo, premuta dalla spinta dei profughi dell'Ogaden, capitale di un

paese povero di risorse e che necessita di ogni possibile urgente aiuto;

se si ignora, e perché si ignora, che la regione Lombardia, che ha dato il patrocinio al piano, possiede istituti culturali ed università in grado di dare supporto, quando necessario, al piano, senza che scelte e suggerimenti debbano avvenire attraverso il sottosegretario.

Di fronte all'importanza dei problemi che coinvolgono tale progetto e alla delicatezza dei rapporti politici che tale piano esprime fino alla Presidenza della Repubblica di quel paese, l'interrogante chiede se il Ministro intenda richiamare a sé la pratica, sbloccandola urgentemente secondo la volontà espressa da anni dal paese interessato. (4-15040)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

MANCINI GIACOMO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se non ritenga opportuno disporre un serio e rigoroso accertamento sulle condizioni dei detenuti nel carcere speciale di Nuoro che sarebbero sottoposti a duri e ripetuti maltrattamenti.

Notizie allarmanti pubblicate dalla stampa sarda hanno suscitato viva emozione. (3-06379)

CATALANO, GIANNI, CAFIERO, CRUCIANELLI, MAGRI E MILANI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere - in relazione al ferimento del consigliere comunale di Torre del Greco Eugenio Torrese, colpito gravemente da un *commando* camorrista il 19 giugno 1982 -:

1) quali siano i risultati delle prime sommarie indagini, e per quali ragioni gli inquirenti, nonostante l'evidente sospetto di un collegamento diretto tra l'agguato contro il consigliere indipendente di sinistra e la sua attività di denuncia e di lotta contro le cosche camorriste, abbiano rilasciato la stupefacente dichiarazione secondo cui si escluderebbe il movente politico e si indagherebbe in ogni direzione;

2) quali iniziative siano state adottate per la repressione della criminalità organizzata e della camorra nel napoletano dopo che l'oscura vicenda Cirillo, la barbara morte del criminologo neonazista

Semerari e un'impressionante serie di omicidi e di intimidazioni ne avevano nei mesi scorsi evidenziato la nuova e accresciuta aggressività e pericolosità, e le vaste e potenti protezioni. (3-06380)

GIANNI, CAFIERO, MAGRI, CRUCIANELLI, CATALANO E MILANI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere quali elementi siano emersi dalle indagini sull'attentato del 27 aprile 1982 contro il vicepresidente del Banco Ambrosiano Roberto Rosone, nel quale rimase ucciso l'attentatore Danilo Abbruciati, noto esponente della malavita romana, in particolare circa i moventi e i mandanti dell'oscuro episodio. (3-06381)

GIANNI, CAFIERO, CRUCIANELLI, MAGRI, CATALANO E MILANI. — *Ai Ministri dell'interno e degli affari esteri.* — Per sapere - in relazione al ritrovamento del corpo del finanziere Roberto Calvi, morto per strangolamento impiccato ad un ponte del Tamigi nel centro di Londra -:

1) quale sia stata la causa del decesso, e quali siano i primi risultati delle indagini sul soggiorno londinese di Calvi;

2) se sia stata individuata la via di espatrio di Calvi e se, in relazione alla goffa falsificazione del passaporto trovato indosso al finanziere, siano state individuate responsabilità a carico di funzionari o agenti di frontiera per l'espatrio clandestino;

3) quali indagini siano state disposte a seguito del suicidio della segretaria di Roberto Calvi, Teresa Graziella Corrocher. (3-06382)

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere:

1) le risultanze delle indagini predisposte dal Ministro di grazia e giustizia circa le visite presso i carceri di Ascoli Piceno e di Palmi da parte di uomini appartenenti ai servizi segreti, esponenti politici, noti camorristi latitanti al fine di condurre la trattativa, con la mediazione del noto camorrista Cutolo, con le Brigate Rosse per il riscatto Cirillo, alla luce anche degli inquietanti interrogativi derivanti da notizie di stampa secondo cui Cutolo avrebbe lasciato temporaneamente il carcere di Ascoli Piceno per condurre le trattative;

2) la versione del Governo sul contenuto, le somme versate, i nomi dei protagonisti e le parti in causa nella trattativa con le Brigate Rosse, le autorizzazioni a visite o a spostamenti concessi, sul ruolo dei servizi segreti;

3) in particolare se resta confermata la versione fornita in merito da parte del Presidente del Consiglio, se ed in quale misura essa è modificata dalle risultanze delle indagini, o del tutto contraddetta;

4) i nomi degli esponenti del SISMI entrati nella trattativa, da chi essi furono autorizzati, e quale sia la loro posizione attuale in servizio;

5) se esiste un rapporto tra la trattativa per il rilascio dell'assessore Cirillo e l'incredibile fuga dal carcere di Salerno compiuta nei giorni scorsi dal noto camorrista Luigi Di Maio;

6) se il Governo non ritenga opportuna la costituzione di una commissione d'inchiesta sul caso del riscatto Cirillo.

(2-01888) « CATALANO, GIANNI, CRUCIANELLI, MAGRI, CAFIERO, MILANI ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere l'orientamento del Governo in materia di politica carceraria.

In particolare l'interpellante chiede di conoscere se non si consideri opportuno e giusto, alla scadenza del 30 giugno, decidere la non prorogabilità delle gravi e dure misure collegate all'applicazione dell'articolo 90 della legge penitenziaria.

(2-01889)

« MANCINI GIACOMO ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere:

ciò che intende fare il Governo dopo la svalutazione del franco francese e le conseguenti misure assunte in sede di sistema monetario europeo;

gli orientamenti del Governo in materia di relazioni industriali, in particolare dopo la disdetta della scala mobile da parte degli imprenditori privati;

gli elementi del deficit pubblico e i propositi del Governo circa i dati emergenti dalla situazione di cassa.

(2-01890) « BATTAGLIA, AGNELLI, BANDIERA, BIASINI, DEL PENNINO, DUTTO, ERMELLI CUPELLI, GANDOLFI, GUNNELLA, MAMMI, OLCESE, RAVAGLIA, ROBALDO ».

Il sottoscritto chiede di interpellare il Ministro della difesa e il Ministro per la funzione pubblica, per conoscere -

premesso che per l'impellente necessità di ridare produttività alle strutture industriali della Difesa, afflitte da una profonda crisi ed interessate ad un processo di ristrutturazione, sono state operate assunzioni di migliaia di allievi operai (si parla di 15 mila unità), disposte per le vacanze d'organico dei singoli enti e per specifiche professionalità;

premesso che sono state stanziati ingenti somme per allestire corsi di formazione professionale ed indirizzare i gio-

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

vani (assunti con concorsi sulla base delle prerogative previste dalla legge n. 285), alla utilizzazione in officine, arsenali ed altri impianti ».

le ragioni che hanno spinto l'amministrazione ad utilizzare in maniera massiccia i suddetti allievi operai direttamente in mansioni impiegatizie e d'ufficio e non nelle strutture industriali, contravvenendo al divieto contenuto nella legge 13 maggio 1975, n. 157;

come siano stati affrontati i problemi degli arsenali e delle officine nei quali si continua a lamentare una carenza di organici ed una fase di agonia nelle attività;

se con questa procedura si sia voluto seguire un metodo indiretto e surrettizio per l'assunzione di impiegati;

se si sia così alimentata nei nuovi assunti una comprensibile aspettativa a stabilizzarsi nella mansione impiegatizia, disattendendo gli obiettivi della loro destinazione iniziale;

se si siano così prodotti profondi fattori di squilibrio nelle carriere del personale in servizio che si troverà preclusa ogni possibilità per i prossimi dieci anni di aspirare - mediante concorsi - a profili professionali di livello superiore, trovandosi gli organici già ampiamente coperti;

se questo comportamento, stigmatizzato da tutti i rappresentanti del personale nel consiglio d'amministrazione per gli impiegati civili del Ministero della difesa, configuri un'operazione soltanto assistenziale e non collegata ad alcuna finalità funzionale e di corretto governo del personale.

(2-01891)

« DUTTO ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri del bilancio e programmazione economica, del tesoro e delle finanze, per conoscere - in relazione alla disdetta della

scala mobile da parte della Confindustria ed alla crisi della finanza pubblica -:

quale sia il loro giudizio in merito alla questione della scala mobile e alle conseguenze sociali dell'atto unilaterale della Confindustria;

quali iniziative intendano porre in atto per il ritiro della disdetta da parte della Confindustria;

quali indirizzi intendano perseguire per il risanamento della finanza pubblica e per il riequilibrio del *deficit* pubblico.

(2-01892) « GIANNI, MAGRI, CATALANO, CRUCIANELLI, MILANI, CAFIERO ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'interno, per conoscere:

se abbia avuto notizia delle conclusioni a cui è giunta la procura della Repubblica di Padova relativamente alle responsabilità di cinque agenti per le violenze subite dall'arrestato Cesare Di Leonardo;

quali determinazioni intenda assumere a tal proposito; se, in particolare, ritenga ormai indispensabile quella inchiesta amministrativa frettolosamente esclusa in occasione del dibattito svoltosi alla Camera dei deputati il 22 marzo;

se abbia notizie delle violenze subite il 16 maggio dal fermato Franco De Santis nella sede del 3° distretto di polizia di Mestre; se risponda a verità che nei confronti di un agente che aveva denunciato tali violenze siano state esercitate pressioni perché ritirasse il rapporto stesso e che tale agente sia stato trasferito a causa di tale circostanza e contro la sua volontà; se di tutto questo sia stata informata la magistratura competente;

quali determinazioni intenda assumere rispetto alla vicenda appena descritta, che testimonia il permanere di una preoccupante « cultura della violenza » all'interno della polizia di Stato.

(2-01893)

« RODOTÀ, BASSANINI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere - premesso che:

la politica economica del Governo pare essere caratterizzata da una continua ripetizione degli obiettivi da raggiungere e dalla progressiva perdita di controllo degli strumenti atti a raggiungere quegli obiettivi nonché da un susseguirsi di annunci e previsioni per lo più smentiti dai fatti;

il Parlamento e il paese sono stati privati delle informazioni e dei dati necessari per una corretta impostazione e per una significativa valutazione della politica economica, soprattutto nel campo della finanza pubblica, sovente con reiterata violazione degli obblighi prescritti da norme di legge in merito alla presentazione entro precise scadenze dei consuntivi e delle previsioni di cassa sui conti del settore pubblico;

paiono essersi aggravati alcuni squilibri di fondo dell'economia italiana, resi evidenti da un forte aumento della disoccupazione accompagnato dalla persistenza e, con riferimento ad alcuni paesi, dal peggioramento del differenziale di inflazione, da un aumento del rapporto fra disavanzo complessivo e disavanzo corrente del settore pubblico da un lato e prodotto interno lordo dall'altro, dal permanere di un forte disavanzo nelle partite correnti dei conti con l'estero;

paiono aggravarsi le difficoltà di governo dei flussi finanziari, a motivo sia delle esigenze di finanziamento del fabbisogno del settore pubblico, sia del manifestarsi di fenomeni patologici nella struttura finanziaria, prevedibili, ma non prevenuti né controllati;

sono aumentate le rigidità del sistema tributario, a motivo sia di suoi difetti strutturali, sia della persistenza di carenze nella gestione amministrativa, soprattutto nel campo delle imposte personali, la cui esazione nella misura dovuta pare avvenire solo a carico del lavoro dipendente -

se e in che cosa intenda modificare le valutazioni sulla situazione economica e sulle sue prospettive e sulle linee programmatiche di politica economica espresse in precedenza dal Governo, in particolare all'atto della presentazione del bilancio dello Stato e della legge finanziaria per il 1982 e a che cosa si debbano eventuali differenze fra la valutazione presente e quelle passate;

se sia in grado, alla fine del mese di giugno del 1982, di fornire dati attendibili sul previsto disavanzo del settore pubblico nel 1982 e su quello prevedibile per il 1983 e per quale ragione tali dati differiscano, con scarti compresi fra il 30 e il 40 per cento, da quelli reiteratamente annunciati sino a non più di due mesi fa dal Governo, in contrasto con valutazioni assai più vicine ai dati odierni più volte espresse all'interno e all'esterno del Parlamento;

in quale misura tali nuovi dati si rivelino compatibili con un programma di flussi finanziari (peraltro mai reso noto, con l'eccezione di una cifra, largamente superata, di credito totale interno) tale da non provocare un aggravamento dell'inflazione e degli squilibri dei conti con l'estero;

ove si manifesti incompatibilità, se e in quali modi il Governo si proponga di operare il necessario aggiustamento;

posto che tale aggiustamento richieda comunque l'imposizione di un costo alla collettività, come intenda il Governo evitare che tale costo sia per intero accolto ai lavoratori dipendenti, nella duplice forma di minore occupazione e di minore reddito disponibile, in un momento in cui decisioni esterne al Governo hanno già acuito il conflitto sociale;

se, a tal fine, il Governo, accanto a misure tributarie che colpiscono la generalità dei cittadini, intenda introdurne altre, di breve e di medio periodo, le quali consentano il recupero della materia imponibile evasa e riducano in via definitiva le aree di erosione delle imposte che privilegiano sia particolari categorie di red-

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

dito da lavoro, sia redditi da particolari cespiti e se il Presidente del Consiglio ritenga di trovare un accordo politico dell'intera maggioranza su un'impostazione siffatta;

quale posizione il Governo intenda assumere nei riguardi del conflitto aperto dalla Confindustria sul costo del lavoro, con riferimento al rifiuto di aprire una discussione sul rinnovo dei contratti e alla disdetta dell'accordo interconfederale in materia di indennità di contingenza;

quali misure il Governo intenda assumere in materia di investimenti, diverse dai consueti provvedimenti con cui si stanziavano somme che mai vengono spese, e in particolare come esso intenda rimediare ai gravissimi ritardi per quanto riguarda il rinnovo (distinto dalla proroga) della legislazione sul Mezzogiorno;

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per tutelare il risparmio e impedire rischi di crisi finanziarie dopo i gravissimi (e in parte non imprevedibili) avvenimenti riguardanti il gruppo del Banco Ambrosiano.

(2-01894) « SPAVENTA, GALANTE GARRONE, BASSANINI, MINERVINI, RODOTA, GALLI MARIA LUISA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro del tesoro, per conoscere - di fronte alla grave situazione economica che attraversa il paese e alle allarmanti informazioni fornite sulla reale entità del disavanzo pubblico che ha superato le previsioni esposte più volte dal Governo;

alla luce della recente ulteriore modifica del tasso di cambio della lira e del persistere di un tasso di inflazione di gran lunga superiore a quello degli altri paesi; in considerazione del continuo ampliamento della massa di disoccupati, in particolare tra i giovani e nel Mezzogiorno, e della stagnazione dell'attività produttiva e degli investimenti nonché del continuo accuirsi delle tensioni fra le parti sociali - quali siano le cause che hanno portato all'espansione dell'indebitamento pubblico rispetto alle previsioni di bilancio ed attraverso quali strumenti e provvedimenti il Governo intenda operare per porre un rimedio alla grave situazione determinatasi, tenuto conto che, ad avviso degli interpellanti, detti provvedimenti non possono inquadrarsi in una logica meramente congiunturale e restrittiva ma vengano inseriti in una azione complessiva che miri, oltre che al contenimento dell'inflazione e alla salvaguardia della tenuta della lira, al rilancio degli investimenti e dell'occupazione.

Gli interpellanti ritengono che a questo scopo sia necessario non solo un attento riesame di tutta la struttura della spesa pubblica, ma anche un'analisi complessiva dei costi di produzione volti a determinare da un lato una ristrutturazione del costo del lavoro e dall'altro un minor costo del denaro; ritengono, infine, che la leva fiscale non possa essere ulteriormente utilizzata per colpire maggiormente i redditi da lavoro dipendente e le pensioni ma che vada, invece, avviata una seria lotta all'evasione fiscale.

(2-01895) « VIZZINI, REGGIANI, MASSARI, MADAUDO ».

VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 21 GIUGNO 1982

abete grafica s.p.a.
Via Prenestina, 683 •
00155 Roma