

RESOCONTO STENOGRAFICO

278.

SEDUTA DI LUNEDI' 11 MARZO 1985

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE LEONILDE IOTTI

INDI

DEL VICEPRESIDENTE VITO LATTANZIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	25731	Proposta di legge d'iniziativa regionale:	
Disegni di legge:		(Annunzio)	25731
(Annunzio)	25731	Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):	
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	25733	PRESIDENTE	25734, 25737, 25739, 25740, 25741, 25742, 25743, 25744, 25745, 25746, 25747
Proposte di legge:		BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)	25740, 25743
(Adesione di deputati)	25732	DEL DONNO OLINDO (MSI-DN)	25741, 25745
(Annunzio)	25731	DUTTO MAURO (PRI)	25747
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	25732	SANLORENZO BERNARDO (PCI)	25735, 25739
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	25733	SANTONASTASO GIUSEPPE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> 25737, 25740, 25741, 25743, 25744, 25746	
(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	25733		
(Ritiro)	25732		

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

	PAG.		PAG.
Interrogazioni:		Proposta di inchiesta parlamentare:	
(Annunzio)	25747	(Assegnazione a Commissione in sede referente)	25732
In morte di Kostantin Cernienko:		Risposte scritte ad interrogazioni:	
PRESIDENTE	25733, 25734	(Annunzio)	25733
MAMMI OSCAR, <i>Ministro senza portafoglio</i>	25734	Ordine del giorno della seduta di domani	25747
Nomina ministeriale ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978:		Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	25748
(Comunicazione)	25733		

La seduta comincia alle 17.

ARNALDO BARACETTI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta del 6 marzo 1985.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Capria, Pandolfi e Santarelli sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 8 marzo 1985 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PERRONE ed altri: «Modifiche allo stato giuridico ed all'avanzamento dei vicebrigadieri, graduati e militari dell'Arma dei carabinieri e del Corpo della guardia di finanza» (2650);

FOSCHI: «Norme concernenti i congedi parentali e i congedi per motivi di famiglia o di studio, da concedersi ai lavoratori dipendenti, compresi quelli a tempo parziale» (2651);

MUSCARDINI PALLI ed altri: «Norme

per il numero programmato alla facoltà di medicina e chirurgia» (2652);

ALMIRANTE ed altri: «Norme per il coordinamento organico della legislazione» (2653).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di disegni di legge.

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

dal Ministro di grazia e giustizia:

«Revisione degli organici del Corpo degli agenti di custodia e delle vigilatrici penitenziarie» (2654);

dal Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato:

«Legge-quadro in materia di cave e torbiere» (2655).

Saranno stampati e distribuiti.

Annunzio di una proposta di legge di iniziativa regionale.

PRESIDENTE. Il consiglio regionale della Campania ha trasmesso — a norma dell'articolo 121 della Costituzione — la seguente proposta di legge:

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

«Riforma della disciplina delle attività culturali e formative italiane all'estero» (2656).

Sarà stampata e distribuita.

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Auleta ha chiesto, anche a nome degli altri firmatari, di ritirare la seguente proposta di legge:

AULETA ed altri: «Abrogazione del comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge 29 agosto 1984, n. 528, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 31 ottobre 1984, n. 733, concernente la esclusione da benefici socio-sanitari di talune categorie di contribuenti» (2605).

La proposta di legge, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno.

Adesione di deputati a proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che la proposta di legge Filippini ed altri: «Norme di attuazione della direttiva CEE n. 76/160, relativa alla qualità delle acque di balneazione» (2455) (annunciata il giorno 17 gennaio 1985) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Torelli.

Comunico, inoltre, che la proposta di legge Pujia ed altri: «Istituzione delle facoltà di farmacia e medicina veterinaria dell'Università degli studi di Reggio Calabria ed istituzione di corsi di laurea in informatica e scienze biologiche» (2434) (annunciata il giorno 14 gennaio 1985) è stata successivamente sottoscritta dal deputato Belluscio.

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:

II Commissione (Interni):

COLUCCI ed altri: «Aumento delle pensioni ai ciechi civili, ai sordomuti ed invalidi civili» (2523) (con parere della I, della V e della XIII Commissione);

VI Commissione (Finanze e tesoro):

CARLOTTO ed altri: «Modifica al decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, concernente l'assoggettamento all'imposta sul valore aggiunto di alcuni prodotti dell'allevamento» (2538) (con parere della V e della XI Commissione);

IX Commissione (Lavori pubblici):

MELEGA: «Estensione del diritto di prelazione agli immobili ad uso abitativo» (2554) (con parere della I e della IV Commissione).

Assegnazione di una proposta d'inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che la seguente proposta di inchiesta parlamentare è deferita alla sottoindicata Commissione permanente in sede referente:

V Commissione (Bilancio):

PROPOSTA D'INCHIESTA PARLAMENTARE VALENSISE ed altri: «Istituzione di una commissione monocamerale d'inchiesta sulla costituzione presso l'IRI e società collegate di fondi extrabilancio, sulla loro erogazione e sulle connesse responsabilità amministrative e politiche» (doc. XXII n. 9) (con parere della I e della IV Commissione).

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

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

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione, in sede legislativa, dei seguenti progetti di legge, che propongo alla Camera a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento:

alla IV Commissione (Giustizia):

S. 1126 — «Provvedimenti urgenti per la copertura delle vacanze esistenti nei ruoli organici del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie» (*approvato dalla II Commissione del Senato*) (2586) (*con parere della I e della V Commissione*);

alla VIII Commissione (Istruzione):

S. 1161 — FERRI: «Modificazioni del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, concernenti l'inquadramento dei professori associati» (*già approvato dalla VIII Commissione della Camera e modificato dalla VII Commissione del Senato*) (2293-B) (*con parere della I e della V Commissione*).

Proposta di trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. Comunico che sarà iscritta all'ordine del giorno della prossima seduta l'assegnazione in sede legislativa della seguente proposta di legge, per la quale la XI Commissione permanente (Agricoltura), cui era stata assegnata in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa, che propongo alla Camera a norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento:

VENTRE ed altri: «Norme per il confezionamento dei latticini freschi a pasta filata» (1157).

Comunicazione di una nomina ministeriale ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978.

PRESIDENTE. Il ministro della pubblica istruzione, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha dato comunicazione della nomina del professor Antonio Maxia a commissario straordinario dell'Ente scuole materne per la Sardegna.

Tale comunicazione è stata trasmessa alla VIII Commissione permanente (Istruzione).

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.

In morte di Kostantin Cernienko.

PRESIDENTE (*Si leva in piedi e con lei i deputati e i membri del Governo*). Onorevoli colleghi, stamane abbiamo appreso con rammarico la morte di Kostantin Cernienko, presidente del *Presidium* del Soviet supremo e segretario generale del partito comunista dell'Unione Sovietica.

Cernienko aveva assunto quest'ultima carica il 13 febbraio 1984 e due mesi dopo quella di presidente del *Presidium* del Soviet supremo.

Pur nella breve durata della massima responsabilità di direzione del suo paese, egli ha legato il suo nome alla svolta che ha consentito di riaprire il dialogo tra le due superpotenze superando l'ostacolo principale: la pregiudiziale della rimozione dei vettori nucleari già installati nei paesi dell'Occidente.

La sua scomparsa avviene in un momento estremamente delicato per il futuro della pace. Verso Ginevra sono rivolte le aspettative e le ansie dei popoli di tutto il mondo, che auspicano l'accordo,

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

che chiedono nuove relazioni internazionali per allontanare le minacce di guerra e per aprire strade di sviluppo, di cooperazione, di emancipazione.

Credo che la convinzione della necessità del dialogo e la consapevolezza delle responsabilità enormi che gravavano sul suo paese siano state alla base della decisione di Cernienko di muovere un passo verso una prospettiva di pace. Ci auguriamo che lo stesso spirito animi gli atti dei suoi successori per garantire a tutti i popoli un avvenire di pace, di progresso e di cooperazione.

Con questi sentimenti rinnovo ai popoli delle Repubbliche dell'Unione Sovietica, al *Presidium* del Soviet supremo e al partito comunista dell'Unione Sovietica il profondo cordoglio della Camera dei deputati. Avverto che sospendereò la seduta per mezz'ora in segno di lutto.

OSCAR MAMMI, *Ministro senza portafoglio*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OSCAR MAMMI, *Ministro senza portafoglio*. Signor Presidente, il Governo si associa alle sue parole di cordoglio.

Come ella ha ricordato, la guida di Cernienko al vertice dell'Unione Sovietica è stata assai breve, ma ha coinciso con un evento di grande, potenziale rilievo, la ripresa delle trattative per il disarmo a Ginevra.

L'Italia si è sempre pronunciata in favore di una ripresa delle trattative fra le due superpotenze, mantenendo aperto il dialogo con l'Est, e si è sforzata di portare il proprio contributo al fine di migliorare l'atmosfera internazionale.

Il Governo italiano ha accolto con favore l'accordo Gromyko-Schultz per la ripresa delle trattative di Ginevra convinto che quelle intese costituiscono uno sforzo di mutua comprensione e un equilibrato punto di raccordo fra i diversi ordini di preoccupazioni e di priorità. E di questa opinione il Presidente del Consiglio si è reso anche di recente interprete incontrando il ministro degli esteri sovietico

Gromyko il 26 febbraio a Roma e il presidente degli Stati Uniti Reagan a Washington il 5 marzo.

La scomparsa di Cernienko, come sempre accade quando viene a mancare una e ninente personalità, apre interrogativi sui problemi interni dell'Unione Sovietica, ma il Governo italiano si augura che l'incertezza che ne deriva non induca le parti a deflettere da un forte impegno per proseguire il dialogo con senso di responsabilità e spirito pragmatico in modo che le trattative possano incanalarsi rapidamente verso la ricerca di intese costruttive ed eque.

PRESIDENTE. Sospendo la seduta.

**La seduta, sospesa alle 17,10,
è ripresa alle 17,40.**

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
VITO LATTANZIO

**Svolgimento di una interpellanza
e di interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interpellanza ed interrogazioni.

Cominciamo con lo svolgimento della seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere:

a) quali sono le ragioni del declassamento dell'aeroporto di Caselle a scalo di secondaria importanza come si prospetta dalle recenti decisioni assunte da Civiltavia;

b) come concilia questa decisione con i dati più recenti che confermano l'aumento del traffico e dei passeggeri, un positivo andamento del bilancio annuale della SAGAT, l'esistenza di un piano autonomo di investimenti nonché del riconoscimento dell'interesse espresso da numerose compagnie aeree europee per attivare ulteriori collegamenti;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

c) quali iniziative di programmazione della politica dei trasporti sono previste dal Governo per incrementare con lo sviluppo dell'attività dell'aeroporto di Caselle il sostegno alla ripresa economica dell'intera regione).

(2-00341)

«SANLORENZO, SALERNO, ALASIA, BORGOGLIO, MIGLIASSO, FIAN-DROTTI, SOAVE, DANINI, RONZANI».

e della seguente interrogazione:

Pontello, al ministro dei trasporti, «per sapere:

1) se il Governo intende rendere operativa la decisione presa dal consiglio di amministrazione di Civilavia, nella riunione di venerdì 11 maggio 1984, con cui si delibera il declassamento dell'aeroporto di Peretola da sede di circoscrizione aeroportuale a semplice ufficio di controllo traffico;

2) se il Governo ritiene di avallare una decisione che contrasta profondamente con le esigenze di sviluppo economico e turistico di una grande città come Firenze la quale non può fare a meno di uno scalo adeguatamente attrezzato e per il quale sono in corso di attuazione notevoli investimenti tesi al suo ampliamento;

3) se il Governo ritiene che la delibera del consiglio di amministrazione di Civilavia in relazione all'aeroporto di Peretola costituisca una iniziativa in contrasto con l'impegno assunto dal ministro dei trasporti, di fronte alle Camere e suffragato da una specifica votazione del Senato il 10 febbraio 1984, di agire nel settore esclusivamente sulla base di un piano generale dei trasporti che dovrà essere approvato entro otto mesi dall'entrata in vigore della legge relativa, in corso di approvazione alle Camere, per cui risulta chiaro che l'iniziativa di Civilavia è tale da pregiudicare un organico intervento nel trasporto aereo;

4) se il Governo ritiene che la delibera

di Civilavia sia in contrasto anche con lo sviluppo tecnologico moderno che consente, vedi i recenti vettori ATR 42 acquisiti dall'Alitalia, un adeguato utilizzo degli scali di terzo livello». (3-00931)

Questa interpellanza e questa interrogazione, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Sanlorenzo ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00341.

BERNARDO SANLORENZO. Onorevole sottosegretario, desidererei illustrare questa interpellanza per ricordare a me stesso e sottoporre a lei i dati di fatto che hanno spinto alcuni colleghi socialisti ed il sottoscritto a presentarla; ed anche per aggiornare la situazione rispetto al momento in cui l'interpellanza era stata presentata. Mi auguro che il tempo trascorso — che non è poco — dal momento della presentazione a quello della risposta abbia consentito al Governo di risolvere i problemi sostanziali che venivano sollevati, e che non riguardavano tanto la questione del declassamento quanto il punto c): «quali iniziative di programmazione della politica dei trasporti sono previste dal Governo per incrementare con lo sviluppo dell'attività dell'aeroporto di Caselle il sostegno alla ripresa economica dell'intera regione».

Vorrei partire da alcuni dati di fatto, che mi paiono interessanti per più di un motivo. Dal 1983 al 1984 c'è stato, all'aeroporto di Caselle, un incremento di passeggeri del 6,4 per cento, in generale, e dell'8,8 per cento per i passeggeri nazionali. Nel 1984 c'è stato anche un rilevante aumento del trasporto delle merci, pari al 18 per cento, tanto che oggi quell'aeroporto è il terzo d'Italia per il trasporto delle merci.

In secondo luogo, ci troviamo di fronte ad una gestione che ha presentato bilanci in attivo sia per il 1983, sia per il 1984. Questo mi sembra degno di particolare attenzione, perché nel nostro paese non sono poi tanti i bilanci che si chiudono in attivo, specialmente quando alla gestione dell'attività partecipano enti diversi.

Devo poi ricordare che la SAGAT ha in programma 25 miliardi di investimenti per i prossimi tre anni. Anche questo è un dato significativo, perché si tratta di una gestione che non si limita a guardare all'esistente, ma si proietta nel futuro.

Questa mattina, poi — e questa è una notizia che le do in anteprima: non so se ne sia a conoscenza — è stato deciso di dotare l'aeroporto dell'impianto di ILS, che consentirà le operazioni di atterraggio per situazioni di terza categoria (in presenza di nebbia), con la spesa di un miliardo e 500 milioni.

Da questi dati che ho ricordato mi pare di poter ricavare due considerazioni. La prima è che si tratta di un aeroporto che può svilupparsi molto di più, dato che si sviluppa. Secondo, è un aeroporto gestito in modo sano. Proprio per questo, però, non si comprendono le disattenzioni, la colpevole trascuratezza ed i ritardi nel fornire risposta ai problemi correttamente posti che hanno caratterizzato non tanto la nostra interpellanza, quanto le iniziative che la società di gestione ha sottoposto al Governo.

E veniamo ai problemi ed alle richieste. In primo luogo, si richiede un aumento di linee (faccio un accenno): Roma-Torino-Amsterdam, Roma-Torino-Bruxelles, Venezia-Torino-Barcellona. Si richiedono, poi, collegamenti stagionali, almeno con Atene e Tunisi.

Si vorrebbe inoltre il rilascio di autorizzazioni a compagnie che chiedono di stabilire determinati collegamenti, naturalmente assumendosi la responsabilità della gestione. La Swissair ha proposto cinque collegamenti settimanali con Zurigo; la Crossair ne ha proposti tra Torino e Ginevra e Torino e Zurigo; la Eurofly ha richiesto autorizzazioni per collegamenti tra Barcellona, Bruxelles e Torino; l'Airtarol ha intenzione di chiedere un collegamento Torino-Marsiglia.

Riferendoci allo sviluppo, abbiamo inteso parlare della capacità di decidere tempestivamente su queste richieste e di analizzare queste prospettive. Vorremmo, pertanto, avere oggi una risposta sugli argomenti compresi nella

generale dizione di «iniziative per lo sviluppo».

Un'altra questione da affrontare è quella del numero e della capienza dei voli Torino-Roma. Non vorremmo che la risposta fosse quella che conosciamo già e cioè che, su sette collegamenti quotidiani, due vedranno un aumento della capienza dell'aereo. Questa decisione soddisfa soltanto una quota inferiore al 50 per cento della domanda per cui non potrebbe rappresentare una risposta adeguata alle questioni poste nell'interpellanza.

La soluzione potrebbe essere quella di aumentare la capienza per tutti e sette i collegamenti; oppure quella di introdurre velivoli con capienza superiore.

L'altro argomento che è stata nostra intenzione porre all'attenzione del Governo è che la SAGAT gestisce un aeroporto privatizzato. Non vorremmo che per ironia, in contraddizione con la tendenza generale, si finisse per punire aeroporti che hanno una gestione sana e proprio nel momento in cui si esalta tanto il «reaganismo», impedendo così lo sviluppo delle economie sane che, per l'appunto, pongono soltanto problemi di sviluppo e non di sussistenza o di aiuti o di proposte generiche.

Come dicevo poc'anzi, la SAGAT è privatizzata, ma una legge del 1965 prevedeva una convenzione che non è mai stata stipulata, mentre invece occorrerebbe che lo fosse. Vorremmo sapere se si ha intenzione di stipularla. Analogamente, vorremmo sapere se per gli anni 1985, 1986 e 1987 sono previsti investimenti statali oltre ai due solitari che si accompagnano ai venticinque che la SAGAT stanziava con i propri fondi, oppure se non se ne prevedono affatto il che farebbe dell'aeroporto di cui si discute uno dei pochi a non ricevere contributi statali.

Vorremmo infine sapere per quale motivo la richiesta avanzata dal comune di Torino, dalla provincia, dalla giunta regionale, dalla presidenza della camera di commercio, dalla presidenza dell'Unione industriali, dalla presidenza della FIAT, dalla presidenza della cassa di risparmio

nonché da quella del San Paolo, in data 28 marzo 1984, di un incontro con il ministro Signorile per prospettare il piano — già elaborato — di investimenti, di rilancio o più semplicemente di sviluppo dell'aeroporto di Caselle non ha mai ottenuto nessuna risposta. L'incontro, così, non è mai avvenuto pur essendo stato richiesto con urgenza. Ci auguriamo che il Governo colga l'occasione per dirci quando tale incontro potrà avvenire, visto che gli enti che ho citato, che rappresentano quanto c'è di più responsabile nella regione dal punto di vista pubblico e privato, hanno il diritto di avere almeno una risposta circa un incontro da loro auspicato per porre su basi di mutua collaborazione lo sviluppo di un aeroporto importante.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere alla interpellanza testé svolta nonché all'interrogazione Pontello n. 3-00931 di cui è stata data lettura.

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Innanzitutto, signor Presidente, vorrei ricordare che il lungo tempo trascorso tra la presentazione della interpellanza e la risposta, in un certo qual modo, ha reso superate sia la prima, sia la seconda.

L'onorevole Sanlorenzo ha introdotto nuovi elementi specifici, riguardanti soprattutto le iniziative di programmazione della politica dei trasporti per quel che riguarda l'aeroporto di Caselle.

Non me ne voglia l'onorevole Sanlorenzo se non posso rispondere in questo momento ad alcuni specifici interrogativi da lui posti, perché non ho attualmente elementi di giudizio; mi riservo, comunque, di rispondere per iscritto a tutte le richieste avanzate.

Anche se i problemi che stanno alla base dell'interpellanza sono in parte superati (lo ha riconosciuto lo stesso onorevole Sanlorenzo), la questione generale riveste ancora una certa validità, per cui fornisco all'Assemblea alcuni dati che sono di parziale chiarimento alle richieste

avanzate dagli interpellanti e dall'onorevole Pontello nella sua interrogazione.

Al fine di meglio comprendere la *ratio* cui si è ispirato il provvedimento di ridefinizione dei livelli amministrativi dei vari aeroporti civili italiani, occorre premettere che il territorio nazionale è suddiviso in 26 circoscrizioni aeroportuali la cui direzione, affidata ad un dirigente del ruolo dei direttori di aeroporto, ha sede in uno degli aeroporti della circoscrizione stessa.

I dirigenti titolari delle predette circoscrizioni rivestono o la qualifica di dirigente superiore (su 6 aeroporti) o di primo dirigente (su 20 aeroporti).

Il numero delle direzioni di circoscrizione aeroportuale e dei dirigenti ad esse preposti è rigidamente fissato e non suscettibile di variazione se non attraverso appositi provvedimenti legislativi.

Con provvedimento amministrativo è, invece, possibile variare la sede della direzione di circoscrizione aeroportuale e, quindi, di dimensionare gli uffici a livello dirigenziale, ferma restando la limitazione numerica di cui sopra si è detto.

Sempre in via amministrativa, è altresì possibile mutare il livello del dirigente preposto alla circoscrizione aeroportuale, dimensionandolo o sulla qualifica di dirigente superiore o su quella di primo dirigente.

In relazione a tali possibilità, il consiglio di amministrazione della direzione generale dell'aviazione civile ha proceduto all'esame dell'attuale organizzazione delle circoscrizioni aeroportuali e, sulla base delle esigenze connesse allo sviluppo del traffico aeroportuale su determinati aeroporti e dei compiti d'istituto facenti capo allo Stato, ha convenuto, da un lato, sulla necessità di organizzare gli uffici di alcuni aeroporti a livello di direzione di circoscrizione, attribuendo, di conseguenza, la struttura di ufficio controllo traffico ad altri aeroporti per i quali detta struttura è stata ritenuta sufficiente; dall'altro, di mutare il livello amministrativo di alcune direzioni aeroportuali, sempre nei limiti numerici di cui sopra si è detto.

In particolare, si è ritenuto di dover istituire la direzione di circoscrizione aeroportuale sugli aeroporti di Olbia, Verona e Lamezia, attualmente sede di ufficio controllo traffico in luogo delle attuali direzioni di Firenze, Albenga e Treviso, che diverranno invece sede di ufficio controllo traffico.

È da considerare al riguardo che l'aeroporto di Olbia, base di armamento della società Alisarda, nel 1983, aveva fatto registrare 6.787 movimenti di aeromobili e 454 mila movimenti passeggeri; l'aeroporto di Verona, nello stesso anno, aveva fatto registrare 2.677 movimenti aeromobili e 151.298 movimenti passeggeri; l'aeroporto di Lamezia, sempre nell'anno 1983, aveva fatto registrate 3.638 movimenti aeromobili e 191.320 movimenti passeggeri.

L'aeroporto di Firenze-Peretola, invece, aveva fatto registrare, nel 1983, un movimento aeromobili di 11.826 con 10.263 passeggeri trasportati.

Trattasi prevalentemente di traffico rientrante nell'aviazione generale e in parte nel terzo livello attraverso l'attività dell'Aligiulia, mentre il traffico sugli aeroporti di Olbia, Verona e Lamezia è prevalentemente di carattere commerciale e si identifica in voli di linea o *charter*.

Poste tali premesse, è evidente che su tali ultimi aeroporti si pongono problemi di carattere gestionale ed operativo che esigono una organizzazione degli uffici a livello di direzione di aeroporto, alla quale sia conseguentemente preposto un direttore con qualifica dirigenziale; al contrario, l'attuale situazione dei traffici su Firenze, sia riferita al tipo di attività, sia riferita allo scarso movimento di passeggeri, permette di curare le attività d'istituto anche attraverso una organizzazione dimensionata su un ufficio controllo traffico.

Preme sottolineare che tale nuova qualifica attribuita all'ufficio con sede presso l'aeroporto di Firenze è, quindi, soltanto un fatto di carattere amministrativo, che non arreca alcuna penalizzazione alle attività in atto svolgentisi sull'aeroporto stesso e ad altre che potranno essere ivi programmate.

Si è, altresì, ritenuto opportuno attribuire il livello di dirigente superiore ai direttori preposti alle direzioni aeroportuali di Cagliari e di Catania, mentre alle direzioni di Torino-Caselle e Roma-Ciampino, che precedentemente erano organizzate su detto livello, è stato preposto un direttore con qualifica di primo dirigente.

È, comunque, da precisare che alla base di tale decisione c'è semplicemente un'esigenza di riassetto amministrativo delle direzioni di circoscrizione aeroportuale, esigenza che non incide assolutamente sul livello operativo dell'aeroporto stesso.

Il riassetto, infatti, riguarda soltanto i livelli amministrativi della direzione aeroportuale, senza avere alcuna influenza sulla categoria dell'aeroporto intesa come traffico, linee che vi operano, condizioni di agibilità.

In sostanza, il livello amministrativo del direttore preposto (primo dirigente o dirigente superiore) non è assolutamente legato a quello operativo; tanto è vero che, ad esempio, l'aeroporto di Milano-Malpensa, scalo intercontinentale, è diretto da un funzionario rivestito della qualifica di primo dirigente.

Tale livello amministrativo tiene conto essenzialmente dei complessi compiti gestionali, che risultano essere superiori in aeroporti gestiti direttamente dallo Stato (come, ad esempio, Cagliari e Catania) rispetto a quelli di aeroporti gestiti totalmente da enti o società (come, ad esempio, Torino e Ciampino).

Infine, si precisa che l'impegno dell'amministrazione nei confronti dell'aeroporto di Torino e dei problemi ad esso inerenti si è concretizzato in iniziative finalizzate all'esecuzione di lavori con i finanziamenti residui di cui a precedenti leggi speciali, nell'acquisire finanziamenti ulteriori per l'esecuzione delle rimanenti opere necessarie e nell'elevare la categoria operativa (secondo le norme ICAO) al livello III A, portando così l'aeroporto di Caselle alle stesse condizioni degli scali più avanzati sia in Italia che in Europa.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

Si tratta, in sostanza, di iniziative che evidenziano l'interesse dell'amministrazione verso lo scalo di Torino e l'impegno per assicurare al medesimo un ruolo di rilievo nell'ambito della rete aeroportuale nazionale.

Appare, altresì, evidente che sia tali concrete iniziative, sia le altre che potranno essere assunte dalla direzione generale dell'aviazione civile nell'ambito delle proprie competenze confermano il fatto che i problemi relativi a tale aeroporto trovano la loro soluzione a prescindere dalla qualifica del dirigente preposto alla direzione di circoscrizione aeroportuale.

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

BERNARDO SANLORENZO. Lei comprenderà, onorevole sottosegretario, che non posso certo dichiararmi soddisfatto. Capisco che lei abbia voluto dare premienza ai problemi della qualifica amministrativa dei vari dirigenti, ma è un fatto che il punto qualificante della mia interpellanza (quello che mi sono permesso di sviluppare anche nel mio precedente intervento) era proprio l'ultimo, a proposito del quale lei ha detto ben poco, anzi, quasi niente. Inoltre, i problemi che avevo sollevato non sono certo problemi di oggi, perché si trascinano da più di un anno e mezzo e perché da altrettanto tempo sono stati sottoposti all'attenzione del ministro dei trasporti.

Avevo anche ricordato l'iniziativa assunta da tutti coloro che hanno voce in capitolo in questa come in altre materie, una iniziativa tesa ad ottenere un confronto con il Governo.

Le sarei pertanto grato se volesse, nel più breve tempo possibile, rispondermi per iscritto sulle questioni forse più di dettaglio ma essenziali che mi sono permesso di illustrare; e soprattutto se volesse dirmi se l'incontro richiesto da comune, provincia, regione, FIAT, camera di commercio e così via, potrà essere concesso dal ministro, in modo che si possa

aprire un confronto non su idee generiche ma sul piano che è già stato elaborato e che attende solo di essere discusso. E non sarebbe quest'ultima una discussione basata su «il piano esiste, i soldi dovete tirarli fuori voi», perché — come ho già detto prima — esiste già una società che è pronta ad investire e che chiede soltanto che il Governo e lo Stato facciano la parte che loro compete. Si domanda che non si arrivi a penalizzare un aeroporto che è in fase di sviluppo, facendolo diventare di seconda categoria, non per il fatto che si riconosca questa o quella qualifica ad un dirigente amministrativo, ma perché non si consente a coloro che vogliono investire di investire ed a coloro che vorrebbero ampliare il volume di traffico dell'aeroporto di operare in tal senso.

Tali sono le questioni che la comunità piemontese si aspetta di poter discutere e sulle quali chiede una decisione; ed è in tal senso che mi permetto di raccomandare la massima tempestività, sia per quanto riguarda la risposta scritta, sia in ordine all'effettuazione dell'incontro richiesto.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Pontello non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interrogazione n. 3-00931.

Passiamo alla successiva interrogazione degli onorevoli Guarra, Almirante, Abbatangelo, Manna, Mazzone, Parlato, Zanfagna e Baghino, ai ministri dei trasporti, per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-nord, per il coordinamento della protezione civile e dell'industria, commercio e artigianato, «per sapere come ritengano compatibile con la più volte espressa volontà di dare inizio ad un'azione di sviluppo economico e sociale nelle zone terremotate dell'Irpinia e della Basilicata, in particolare nella cosiddetta "zona del cratere", la decisione presa dalla direzione generale delle ferrovie dello Stato di "impresenziare" tutti gli impianti della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio anche sotto l'aspetto commerciale

in seguito all'attivazione del CTC (controllo traffico centralizzato).

In particolare, gli interroganti chiedono se il ministro competente ritenga di dover intervenire al fine della revoca di detta decisione, la quale oltre a sopprimere centinaia di posti di lavoro, determinerebbe anche una grave crisi nell'attività commerciale esistente e pregiudicherebbe quella che si vorrebbe creare con gli annunciati provvedimenti in favore dello sviluppo economico e sociale nelle zone terremotate». (3-00578)

L'onorevole rappresentante del Governo ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE SANTONASTASO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Onorevole Presidente, onorevoli deputati, rispondo anche a nome del ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, del ministro per il coordinamento della protezione civile e del ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

L'estensione del sistema del controllo traffico centralizzato rientra in un ampio programma di interventi a livello nazionale per l'ammodernamento di alcune linee a scarso traffico. Il controllo traffico centralizzato, infatti, determina il conseguimento di notevoli vantaggi in termini di regolarità della circolazione e di aumento della velocità commerciale, grazie allo snellimento delle varie operazioni e, in particolare, di quelle relative all'incrocio dei treni.

Faccio, inoltre, presente che il predetto sistema comporta un esercizio economico delle linee, in quanto, a fronte di notevoli spese di investimento, consente di limitare la presenza di operatori esclusivamente sul posto centrale e nelle stazioni terminali, mentre esclude, di norma, il presenziamento nelle stazioni intermedie.

In tale contesto si inserisce il problema riguardante la linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, il cui traffico, sia merci sia viaggiatori, stanti i dati relativi al periodo precedente agli eventi sismici e considerate le previsioni per il futuro, non è asso-

lutamente tale — pure in una ottimistica prospettiva di ripresa — da poter giustificare il presenziamento degli impianti interessati dal nuovo sistema di circolazione, ad eccezione del caso della stazione di Lioni, presenziata anche dopo l'attivazione del controllo traffico centralizzato per esigenze connesse ai servizi movimento e commerciale.

Il personale esuberante viene così utilizzato per lo svolgimento di altre mansioni e presso altri impianti, tenendo conto, compatibilmente con le esigenze di servizio, delle necessità di ordine personale e familiare manifestate dagli interessati.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino, cofirmatario dell'interrogazione Guarra n. 3-00578, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non so come ci si potrebbe dichiarare soddisfatti della risposta fornita dall'onorevole sottosegretario, quando essa dà conferma di un provvedimento che, a giudizio nostro e della popolazione interessata, è assolutamente negativo e di cui, nella nostra interrogazione, abbiamo chiesto la revoca.

Si tratta, infatti, di un provvedimento che non risolve il problema, anzi lo aggrava e danneggia un certo numero di lavoratori, che, come è possibile dedurre dalla risposta dell'onorevole sottosegretario, non potranno essere destinati ad altre attività.

Dobbiamo, quindi, rilevare come oltre un centinaio di posti di lavoro siano destinati a scomparire, mentre l'attività commerciale della zona di ridurrà al nulla. E tutto ciò viene giustificato con la motivazione che i servizi passeggeri e merci concernenti la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio non risponderebbero, stante il traffico limitato, alle esigenze di bilancio delle ferrovie in rapporto all'opportunità del mantenimento della linea in questione, senza pensare — ed è strano che non si deduca quanto è palese — che se una linea ferroviaria non viene resa più attiva evidentemente diminuisce l'in-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

teresse, il traffico e si determina un alto grado di inefficienza e di non utilizzo di quella linea, fino a che non si è costretti ad emanare un provvedimento di abolizione della linea stessa.

Se invece ci si preoccupa di alimentare il traffico ferroviario in una determinata zona, rendendo più efficiente e veloce la linea ferroviaria, è chiaro che l'interesse aumenta, aumenta il traffico e si dà maggiore ricchezza all'area interessata. Quando non si intendono concedere aiuti e benefici ad una attività o ad una azienda, implicitamente si provoca una situazione di crisi.

Questa è la realtà ed ecco perché non ci preoccupa solo la decisione assunta dal Governo, ma soprattutto il ragionamento che il ministro dei trasporti sta facendo, cioè l'abolizione dei cosiddetti rami secchi con un criterio appena legato alle ragioni esclusivamente finanziarie, senza considerare il valore che ogni linea ferroviaria, cioè ogni ramo secco, ha nelle zone da essa servite. Del resto non vi è l'assoluta indispensabilità di sostituire alcune linee ferroviarie con il trasporto su strada, che comporta un elevato consumo di carburante, tale da incidere sulla nostra bilancia commerciale.

Queste sono le ragioni per le quali siamo insoddisfatti della risposta del sottosegretario, anzi ne siamo allarmati, perché con questo criterio noi ci troveremo a discutere in ordine all'efficienza di diverse linee delle ferrovie dello Stato che, per altro, non la dimostrano neanche nelle percorrenze principali.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Del Donno al ministro dei trasporti, «per sapere:

1) se ritenga assundo voler sostituire gli attuali treni con servizio di autobus, con arrivo e partenza da Ofantino, con una tratta di percorrenza dagli otto ai quindici minuti, creando il caos completo al viaggiatore che sceglie Margherita di Savoia come luogo di villeggiatura o di cura termale, da raggiungere giornalmente, appunto tramite ferrovia. Infatti per percorrere il tratto stradale Ofantino-

Margherita di Savoia città, gli autobus, per l'intasamento della strada statale nel tratto bivio Trinitapoli-Margherita di Savoia, nei mesi di luglio, agosto e metà settembre, avranno a volte bisogno di più di un'ora;

2) se è stata presa nella debita considerazione la proposta del sindaco di Margherita di Savoia che chiede un rientro immediato, pertanto, del provvedimento e preannuncia di essere disposto ad intraprendere una serie di lotte fino alle estreme conseguenze».

(3-00863)

L'onorevole sottosegretario ha facoltà di rispondere.

GIUSEPPE SANTONASTASIO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, si assicura in primo luogo che il provvedimento di soppressione dei treni sulla tratta Ofantino-Margherita di Savoia, e della loro sostituzione con autoservizi, è stato limitato dal 1° luglio al 31 agosto 1984. Il provvedimento, che ha interessato anche altre linee del compartimento ferroviario di Bari e dell'intera rete nazionale, si è reso necessario per far fronte alle esigenze di turnificazione del personale ferroviario e per consentire, nello stesso tempo, di rispondere positivamente alla maggiore domanda di trasporto merci che si verifica nel periodo estivo per le esportazioni dei prodotti ortofrutticoli.

Si comunica inoltre che il termine di percorrenza delle autocorse sostitutive va da un minimo di 8 minuti ad un massimo di 15 a seconda del momento della giornata in cui si effettua il trasporto.

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

OLINDO DEL DONNO. Signor sottosegretario, dovrei fare delle osservazioni tremende in quanto lei ha detto, forse senza pesare la consistenza delle parole, che i treni che percorrono la linea Ofan-

tino-Margherita di Savoia sono soppressi nel periodo cruciale — cioè nei mesi estivi — quando i villeggianti si riversano in quella zona, unica e sola nelle Puglie che presenta attrazioni non solo turistiche, ma consente di effettuare cure termali. La cittadina, silenziosa, bella e tranquilla si trasforma in quel periodo in una piccola metropoli.

Lei, signor sottosegretario, ha detto una cosa che in un paese civile andrebbe condannata, cioè che tale sostituzione va fatta anche per consentire al personale di andare in ferie. Forse che gli impiegati debbono andare in vacanza quando piace a loro? So che purtroppo in Italia siamo arrivati a questo, mentre in Germania ed in Austria, ad esempio, i turni di ferie vengono stabiliti dall'amministrazione secondo le esigenze della famiglia, secondo l'anzianità di servizio, e così via. Da noi invece tutti vanno in vacanza nei mesi di luglio e di agosto!

Viene dunque soppresso un servizio (con 22 corse di andata ed altrettante di ritorno) nel periodo in cui tale servizio è più necessario. Gli autobus per percorrere lo stesso tratto impiegano più di un'ora, perché il traffico è intenso e le strade sono strette. Partendo da Ofantino, per raggiungere Margherita di Savoia con i treni si impiegavano dai quattro agli otto minuti; si arrivava al centro della città in tutta tranquillità in poco tempo, senza dover sudare negli autobus per più di un'ora. Esiste gente con il «ben dell'intelletto» — come direbbe Dante — che pondera le cose prima di agire?

Lei, signor sottosegretario, saprà che il sindaco e tutta la cittadinanza di Margherita di Savoia hanno protestato, chiedendo la revoca di questa decisione assurda. L'illogico non deve essere la legge, perché la legge innanzitutto deve abbracciare la logica! È assurdo che tanta gente sia ora costretta a prendere l'autobus o a servirsi della propria auto! In Inghilterra avviene il contrario, mentre in Italia tutto ciò che è assurdo lo facciamo divenire logico, in una dialettica che è sofisticata!

Lei afferma che i ferrovieri devono andare in ferie: tutti in quei mesi? È possi-

bile che un impiegato statale debba decidere lui il modo, il tempo e la forma delle vacanze?

L'economia naturalmente deve obbedire ad una legge che consideri anche l'utilità, ma qui non abbiamo badato né all'utilità del cittadino né alla rapidità del trasporto né alle esigenze di quella cittadina. Non so come mai si sia potuto compiere un gesto simile! Comunque, lei non ha dato una risposta alla richiesta del sindaco di Margherita di Savoia, diretta ad ottenere un rientro immediato del provvedimento, perché la disposizione reca conseguenze gravi anche all'economia cittadina.

Bisogna pensare prima di agire, e non possiamo fare del meridione l'oggetto delle nostre sperimentazioni e la cavia di iniziative il più delle volte peregrine. Ricordo che qualche anno fa fu soppresso il tratto Cerignola campagna-Cerignola città, e forse questo era comprensibile. Ma lei, nel periodo di maggior traffico, di intenso movimento cittadino e turistico, in quella città che è unica, perché ha meravigliose saline ed un mare ancora più bello, lei, in questo periodo, sopprime il treno che consente di giungere in tre minuti in città dal mare e lo sostituisce con un servizio di autobus, che è scomodo, disagiata, per cui la gente non lo utilizza ed usa la propria autovettura. Ecco, dunque, il dispendio di risorse, ecco l'inutilità di certi provvedimenti, che non hanno consistenza, né dal punto di vista economico, né da quello civile!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Tremaglia e Baghino, al ministro dei trasporti, «per sapere:

se sia a conoscenza dell'assurda e improvvisa decisione presa da Civilavia di sospendere i voli della linea Bergamo-Roma-Bergamo dal 18 luglio sino a settembre;

quali provvedimenti intenda subito adottare per ripristinare il collegamento aereo Bergamo-Roma e per coinvolgere i responsabili di simile determinazione, che è stata presa in funzione di manovre e di privilegi inammissibili.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

Si vuole infatti in tal modo penalizzare pesantemente Bergamo e un aeroporto funzionante, nonché una vasta area di interessi che valica la città di Bergamo; si cancella in termini assoluti il servizio pubblico di un'avio-linea per favorire un altro aeroporto e questo avviene per opera di Civilavia d'intesa con l'Alitalia, che da troppi anni cerca di ostacolare con ogni mezzo la operatività dell'aeroporto di Orio al Serio di Bergamo.

Gli interroganti fanno presente che è indispensabile individuare le precise responsabilità nel fatto, poiché esso è in stridente contraddizione con la lettera giunta alla SACBO, società di gestione, il 14 luglio 1984, con la quale il Ministero dei trasporti dava ampia assicurazione in merito all'accettazione dei programmi di investimento e operativi, presentati dal consiglio di Amministrazione della stessa SACBO e dopo che erano stati garantiti, sempre da parte del Ministero dei trasporti, altri 3 miliardi di contribuzioni per il completamento delle strutture aeroportuali e dopo che gli enti locali bergamaschi avevano aderito all'aumento del capitale della SACBO.

Gli interroganti, data la gravità della situazione, chiedono al ministro dei trasporti:

se non ritenga indispensabile porre fine a questa azione di vero e proprio boicottaggio, promuovendo una indagine sulla inqualificabile decisione di Civilavia;

se non ritenga indispensabile revocare immediatamente l'annunciata sospensione dei voli, tenendo conto anche del periodo turistico e del rilancio in atto dell'aeroporto di Bergamo, ove sono stati completati gli impianti di radioassistenza, eliminando ogni più o meno oscura manovra e riportando nelle sue giuste dimensioni e importanti funzioni l'aeroporto di Bergamo». (3-01084)

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

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegre-

tario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, si deve premettere che la programmazione delle rotte e degli orari dei servizi aerei di linea è conseguenza di una procedura delicata e complessa, in cui si cerca di dare attuazione alle istanze provenienti dall'utenza, non meno che alle esigenze organizzative e tecniche del vettore.

L'attuale disponibilità delle risorse rende necessaria una graduazione delle priorità, per la cui formulazione assumono rilevanza anche la domanda del traffico e la possibilità di alternative per l'utenza.

Per il caso particolare dell'aeroporto di Bergamo, si è trattato di una decisione legata all'improcrastinabile necessità di potenziare i voli tra Cagliari e Roma, per un periodo limitato, dal 18 luglio al 15 settembre, data in cui i voli sono ripresi regolarmente.

Per altro l'analisi dei rilevamenti statistici del traffico aereo aveva evidenziato tra Bergamo e Roma, a fronte di 41-42 passeggeri per volo, mediamente trasportati nel 1983 (circa il 33 per cento di occupazione dell'aeromobile), nello specifico mese di agosto i passeggeri erano stati in media 27 a volo (23 per cento di occupazione).

In sostanza, l'interesse dell'utenza è risultato estremamente modesto per l'intero anno e si è ridotto ulteriormente nel periodo estivo, laddove altre rotte (per esempio Roma-Cagliari) fanno registrare un sostanziale incremento della domanda.

Va rilevato tuttavia che a tutela degli interessi dell'utenza bergamasca, e per mantenere a questa l'acquisita consuetudine al mezzo aereo, sono state predisposte due coppie giornaliere di corse, via superficie, tra Bergamo e Linate.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Tremaglia 3-01084, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi dispiace dovermi ancora dichiarare insod-

disfatto perché potrebbe sembrare che questo mio atteggiamento sia del tutto rituale. Avrei invece voluto intavolare un vero dialogo con il rappresentante del Governo; in questo modo, infatti, l'interrogazione finisce per diventare asettica nella risposta, o addirittura — forse il vocabolo è più preciso — estranea. Qui si è detto che l'interruzione è durata dal 18 luglio sino al 15 settembre, ma, signor sottosegretario, attualmente quanti voli diretti ci sono fra Bergamo e Roma? Nessuno! L'unico volo giornaliero, infatti, fa scalo ad Ancona, per cui non è stato ripristinato quel collegamento che esisteva prima della sua interruzione, che, secondo quanto dichiarato, avrebbe dovuto essere limitata, nel tempo.

Rilevo inoltre che la società che gestisce l'aeroporto di Bergamo aveva avuto delle assicurazioni per un rimodernamento dell'aeroporto, per la predisposizione di altri servizi a favore dell'utenza, ma poi, improvvisamente, la situazione è mutata ed il volo diretto con Roma è stato soppresso. Capisco che i voli sulla rotta Roma-Cagliari dovevano essere intensificati per il maggior afflusso di passeggeri, ma io mi chiedo quali siano i criteri seguiti da Civilavia per la concessione delle linee. Si tratta di criteri teorici o di criteri basati sulle concrete possibilità degli aeromobili? Nel momento in cui opera una concessione, Civilavia pensa a garantire il regolare e sufficiente svolgimento di quel servizio?

È comprensibile che il servizio di collegamento con la Sardegna sia molto più intenso, nei mesi estivi, di quello tra Bergamo e Roma. Ma, se questa differenza è naturale durante l'estate, essa non può giustificare l'abolizione del volo Bergamo-Roma-Bergamo in quel periodo. Il servizio per la Sardegna può essere intensificato in altro modo, senza ricorrere a spostamenti di aeromobili che comportano il sacrificio di una linea.

Che cosa vuol dire, poi, l'intensificazione della linea Bergamo-Milano? Vuol dire obbligare gli utenti ad andare da Bergamo a Milano, per raggiungere Roma. In questo modo, dato il tempo che viene

sprecato per raggiungere tappe intermedie, l'utente arriva a scegliere un altro mezzo di comunicazione per raggiungere Roma, disaffezionandosi dall'uso dell'aereo. Ed ecco la riduzione del numero degli utenti! La riduzione dell'utenza viene dalla disaffezione creata proprio da questi provvedimenti.

Ecco perché noi siamo insoddisfatti della risposta del sottosegretario.

Colgo l'occasione, trattandosi di materia che mi riguarda, essendo io un componente della Commissione trasporti, per dire che Civilavia deve cominciare a funzionare sul serio. Ella sa, signor sottosegretario, che si parla da tanto tempo di una riforma della direzione dell'aviazione civile. Mi pare che un provvedimento su questa materia sia all'esame del Senato. Ma, nel frattempo, Civilavia «disfunziona» — se è possibile dire così — e nessuno provvede a correggere siffatte storture. Il ministro fa tante promesse in Commissione, in aula, alla Camera ed al Senato, ma niente cambia.

Questa è la preoccupazione che tutti dovremmo avvertire, se veramente volessimo risolvere il problema in via definitiva.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Del Donno al ministro dei trasporti «per sapere:

1) quali sono i motivi per cui l'azienda ferroviaria italiana, in data 22 aprile 1984 ha avanzato la proposta di ridimensionare l'organico dei reparti IE 21 E di S. Severo e 22 E Foggia, dando così un ulteriore colpo ai livelli occupazionali della provincia di Foggia che conta già 45.000 disoccupati;

2) come mai, invece di completare i quadri, fortemente carenti, si vogliono operare tagli che danneggiano il già disastroso comparto ferroviario del Meridione». (3-01203)

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

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegre-

tario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, l'intera rete dell'azienda delle ferrovie dello Stato, per quanto concerne il settore degli impianti elettrici, è interessata da uno studio di ristrutturazione delle unità dell'esercizio, allo scopo di attuare una proficua e più produttiva applicazione dei nuovi metodi di organizzazione della manutenzione e di migliorare lo *standard* di professionalità dei dirigenti tecnici nonché degli addetti, in considerazione del crescente sviluppo tecnologico degli impianti.

Nelle linee generali, si sta provvedendo ad accorpamenti di unità di linea, quali zone e reparti, seguendo criteri validi per l'intera rete ferroviaria in rapporto alla densità degli impianti, alla specializzazione ed agli obiettivi tecnici suesposti.

Ciò, comunque, non comporta ridimensionamento dell'organico del personale, sia perché vengono aumentati i compiti assegnati ai capi tecnici, sia perché il fabbisogno del personale operaio non dipende dalle unità organiche nelle quali viene raggruppato, ma dagli impianti di cui deve fare la manutenzione.

Per queste ragioni e per l'incremento che gli impianti tecnologici stanno subendo, sia il numero dei dirigenti tecnici che quello del personale operaio potranno registrare un aumento.

Il definitivo riassetto, siglato con le organizzazioni sindacali nazionali maggiormente rappresentative in data 21 dicembre 1984, comporta il mantenimento del reparto impianti elettrici di San Severo, il quale, alla luce dei criteri sopra menzionati, è articolato su due zone d'esercizio, con sedi rispettivamente nella stessa San Severo ed a Termoli.

Le stesse considerazioni valgono per il reparto impianti elettrici di Foggia, che mantiene la precedente organizzazione di tre zone con sedi nella stessa località.

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

OLINDO DEL DONNO. Signor Presidente, l'onorevole sottosegretario ha par-

lato di ridimensionamento degli organici e di impianti nuovi, tuttavia, — ed è una legge fondamentale — più avanza la tecnica, più si riduce il lavoro dell'uomo, sia dal punto di vista qualitativo che da quello quantitativo. Una volta eravamo orgogliosi perché, in una linea ferroviaria vecchia e sconquassata, in cui la velocità commerciale dei rapidi è di appena 40 chilometri l'ora, percorrendo il tratto Bari-San Severo si raggiungeva la velocità di 70 chilometri l'ora, grazie anche al doppio binario. San Severo segnava la fine di questo progresso ferroviario e, allo stesso tempo, una speranza perché, si diceva (ma lo si dice da quarant'anni), vi sarebbe stato al più presto il doppio binario sulla linea Bari-Milano.

Partendo, come voi fate, dal concetto dell'economicità, noi dovremmo sopprimere tutte le ferrovie italiane, perché queste hanno un passivo di oltre tre miliardi al giorno. Bisogna allora passare dal concetto dell'economicità a quello dell'utilità. Lei sa bene che dal mese di giugno a tutto il mese di ottobre si verifica nelle Puglie la tragedia del trasporto delle verdure, dell'uva, degli agrumi in alta Italia. Le pongo allora un quesito. Pochi giorni fa, in quel di Taranto, si è tenuta una riunione sul tema della viabilità e delle comunicazioni nel meridione. Ebbene, io non sapevo — e questa è ignoranza colpevole — che Taranto ancora non ha uno scalo merci. Ma come, è stato fatto un impianto immenso e grandioso senza prevedere lo scalo merci? A che cosa si può ricorrere in via alternativa? Al mezzo su strada? Certo, tuttavia questo comporta un costo maggiore e il rischio che i prodotti deperiscano.

Lo Stato è dunque irrazionale, perché dovrebbe cercare le cause dei fatti e non dovrebbe partire da questi ultimi. Si dice che il fatto *est consequentia rerum*, è conseguenza di molte cose e di molti avvenimenti. Pertanto, quando lei, onorevole sottosegretario, si trova di fronte ad un fatto (non c'è attività commerciale), non si chiede perché manchino i vagoni merci e perché non si riesca a far arrivare in tempo il prodotto a Milano? Non pensa

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

che sia inammissibile che Taranto viva senza uno scalo commerciale? Non pensa che a Molfetta e a Bisceglie si attende per giorni e giorni un carro ferroviario? Ed allora, invece di aumentare l'efficienza delle ferrovie, vi limitate a dire che, in questi casi, si tratta di rami secchi. Il ragionamento, invece di andare dalle cause all'effetto, si ferma dunque all'effetto, nel modo più banale.

Quanto a San Severo, lei ha detto che il personale sarà aumentato. Ma questo è impossibile perché, come ho detto, la tecnologia che avanza limita il lavoro umano. E già se ne vedono le conseguenze. Una volta la stazione di San Severo era viva, era piena di gente, piena di movimento; oggi, già solo a osservare il personale, ci si accorge che è diventato un deserto, come lo è diventata tutta l'Italia. Lo è specialmente il settore ferroviario. La gente non può più servirsi del treno, perché il treno non serve a niente... Che si prenda il super-rapido o qualunque altra cosa, non si arriva mai in tempo, perché è venuto meno il concetto fondamentale della regola del trasporto.

Non basta dire che esiste la ferrovia; occorre vedere come la stessa funzioni e quali miglioramenti si possano ottenere. Per quanto concerne San Severo (e fino all'intero Gargano), sarebbe stato facilissimo prolungare il secondo binario. Ebbene, sono 20 anni che lo dite, senza che si sia incrementato alcunché. E la produzione agricola in queste zone è altissima; anzi, diciamoci la verità, è la migliore d'Italia. Gli agrumi, i legumi, sono i migliori d'Italia. Tutto rimane, però, nelle casse, invenduto, e si finisce per comprare l'uva a 80-90 lire il chilo perché, ed è una tragedia, può darsi che il prodotto non arrivi in tempo o non arrivi mai a destinazione.

È la tragedia di un popolo, signor sottosegretario, che vede tutto coinvolto in una rovina mesta.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli La Malfa e Dutto, al ministro dei trasporti «per conoscere se risponde al vero che l'Azienda delle fer-

rovie dello Stato abbia assunto o sia in procinto di assumere la decisione di limitare ad un agente unico la responsabilità della conduzione dei treni.

Gli interroganti — pur comprendendo le ragioni di economia che possono concorrere a giustificare tale ipotesi — chiedono altresì di conoscere:

1) quali garanzie di sicurezza si avrebbero con una organizzazione di questo tipo;

2) quale sia l'organizzazione prevalente negli altri maggiori paesi europei e occidentali in materia di conduzione di treni;

3) di quale ammontare siano i risparmi previsti attraverso tali misure e se non vi siano ipotesi alternative per ottenere gli stessi risultati operando su altri settori dell'azienda ferroviaria». (3-01402)

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

GIUSEPPE SANTONASTASO, Sottosegretario di Stato per i trasporti. Signor Presidente, onorevoli deputati, il servizio di condotta dei treni ad agente unico, fin dall'immediato dopoguerra, viene svolto presso l'azienda delle ferrovie dello Stato solo per un limitato numero di treni di scarsa importanza, composti da mezzi leggeri, con modulo non superiore a quattro carrozze e per percorrenze non superiori a 120 chilometri. La sicurezza viene in tal caso garantita dalla presenza del capotreno nell'elemento di testa del treno.

Un'estensione generalizzata del servizio a semplice agente anche ai treni composti da locomotive e materiale rimorchiato, potrebbe essere attuata solo a condizione che su tutti i mezzi di trazione venissero installate apparecchiature speciali di sicurezza, per altro già da tempo disponibili sul mercato. L'argomento è all'attenzione della azienda delle ferrovie dello Stato, ma finora non si è andati al di là degli studi e non è stato ancora avviato sull'argomento nessun confronto — per

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

altro, obbligatorio — con le organizzazioni sindacali.

Occorre, tuttavia, mettere in evidenza che non risulta che le altre reti ferroviarie utilizzino per la condotta di locomotive elettriche e *diesel* due agenti. È certo invece che le maggiori reti europee, sia occidentali sia orientali, adottano la condotta ad agente unico, compresi i treni *TGV (trains grande vitesse)* francesi ed i treni *IC (intercity)* tedeschi, i quali marcano ad elevata velocità.

Per quanto concerne i risparmi di personale realizzabili, essi vanno considerati in relazione ai tipi dei treni sui quali verrebbe attuato il provvedimento. Se il provvedimento venisse esteso a tutti i servizi potrebbe essere conseguito un recupero di circa 10 mila agenti.

PRESIDENTE. L'onorevole Dutto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione La Malfa n. 3-01402, di cui è cofirmatario.

MAURO DUTTO. Mi dichiaro soddisfatto del chiarimento. D'altra parte, l'interrogazione che ho presentato con il collega La Malfa voleva soprattutto avere certezza che il dato della sicurezza fosse inserito in un programma annunciato dai dirigenti delle ferrovie dello Stato e dallo stesso ministro dei trasporti; programma nel quale, accanto alla lotta agli sprechi e ad una razionalizzazione delle funzioni aziendali, dovrebbero essere anche contenute garanzie per la sicurezza. Da questo punto di vista, non ho avuto da lei, signor sottosegretario, un chiarimento sull'esperienza europea.

L'applicazione del sistema dell'agente unico in Germania e in Francia rappresenta un fatto noto. La conferma che proviene dall'onorevole sottosegretario è senz'altro utile; chiedevo però di sapere se tale esperienza si sia dimostrata valida e tale da produrre risultati chiari e certi anche sotto l'aspetto della sicurezza. Ritengo che, nelle parole dell'onorevole sottosegretario, sia implicitamente contenuta una risposta positiva. In tal senso,

l'attuazione di una simile riforma (chiamiamola così o, se vogliamo, parliamo di un atteggiamento aziendale indirizzato verso il sistema dell'agente unico) credo sia caratterizzata da una dotazione di attrezzature elettroniche per la sicurezza dei treni tale da rappresentare una garanzia per tutti gli utenti italiani.

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

Annunzio di interrogazioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni. 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 12 marzo 1985, alle 16,30:

1. — *Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.*

2. — *Seguito della discussione delle proposte di legge costituzionale:*

ALMIRANTE ed altri — Modifica del secondo comma dell'articolo 68 e dell'articolo 96 della Costituzione e modifica degli articoli 12, 13, 14 e 15 della legge costituzionale 11 marzo 1953, n. 1. (111)

BOZZI ed altri — Modificazioni all'istituto dell'immunità parlamentare previsto dall'articolo 68 della Costituzione. (129)

SPAGNOLI ed altri — Modifica dell'articolo 68 della Costituzione. (348)

BATTAGLIA ed altri — Modifica dell'articolo 68 della Costituzione concernente l'istituto dell'immunità parlamentare. (1074)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

LABRIOLA ed altri — Nuova disciplina delle prerogative dei membri del Parlamento. (1722)

— Relatore: Galloni.

La seduta termina alle 18,35.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo

Il seguente documento è stato così trasformato: interrogazione con risposta

scritta Ronchi n. 4-00663 del 3 ottobre 1983 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-01573 (ex articolo 134, secondo comma, del Regolamento).

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DEI RESOCONTI**

DOTT. MARIO CORSO

**L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
AVV. GIAN FRANCO CIAURRO**

Licenziato per la composizione e la stampa dal Servizio Resoconti alle 20.

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

INTERROGAZIONI ANNUNZIATE

INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

RONCHI. — *Ai Ministri per l'ecologia e di grazia e giustizia.* — Per sapere se siano a conoscenza delle ripetute violazioni di legge in materia urbanistica avvenute nel comune di Sorisole (Bergamo), in particolare di quelle denunciate in un esposto sottoscritto da numerosi cittadini: la costruzione di una villa dell'ufficiale sanitario dottor Cesare Persiani in una zona verde agricolo-boschiva e di ben altre quindici ville edificate in una zona agricola, in via Papa Giovanni.

Per sapere quali provvedimenti il Ministro per l'ecologia intenda proporre o adottare perché simili abusi cessino, affrontando concretamente anche alcuni casi che potrebbero avere risonanza e significato generale.

Per sapere quali accertamenti il Ministro di grazia e giustizia intenda effettuare per verificare se risponde al vero la denunciata complicità delle autorità comunali e l'assenza di iniziativa giudiziaria nei confronti di ripetute, e denunciate, violazioni di legge che recano danno all'assetto del territorio e a quello ambientale di una delle zone più belle del Bergamasco. (5-01573)

BAGHINO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

se è a conoscenza dell'assurdo diverso comportamento del ministro dei trasporti nei confronti delle organizzazioni

sindacali in special modo quando esse sono impegnate nelle trattative per i rinnovi contrattuali;

se è vero: a) che detto ministro a poche ore dall'aver sottoscritto un contratto stipulato con la organizzazione autonoma, Sma-Fisafs, che raggruppa la maggior parte dei niacchinisti, lo ha inopinatamente, senza darne spiegazione, annullato; b) che detto annullamento è avvenuto su pressione della triplice Cgil-Cisl-Uil, contrarie alle norme contenute nel contratto precedentemente firmato a conclusione di trattative durate oltre un anno;

poiché conseguentemente è venuta a determinazioni una situazione insostenibile con l'annuncio di prolungate sospensioni dei servizi con pesantissimi disagi non soltanto per i passeggeri ma anche con intralci allarmanti per il trasporto delle merci, quali drastici interventi sono prevedibili per impedire anomali comportamenti, per eliminare assurde discriminazioni tra le organizzazioni sindacali e infine per ristabilire il doveroso equilibrio ministeriale. (5-01574)

GRASSUCCI, PROIETTI E PICCHETTI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

le iniziative che intende assumere per eliminare le difficoltà che gli agricoltori delle campagne di Sonnino incontrano a causa dell'arretrato sistema di controllo e di vigilanza dei passaggi a livello della linea ferroviaria Priverno-Fossanova-Terracina;

se non intenda rapidamente dotare il personale di vigilanza di moderni mezzi di controllo. (5-01575)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

RUTELLI. — *Al Ministro dell'interno.*
— Per sapere:

se le ricostruzioni e le testimonianze pubblicate sulla stampa nazionale circa la morte del professor Pietro Greco, militante dell'Autonomia padovana e latitante, sono corrispondenti al vero;

se, in particolare, è vero che Greco è stato ucciso mentre fuggiva, disarmato ed in assoluta condizione di non nuocere alle forze dell'ordine impegnate per la sua cattura;

quali provvedimenti intenda assumere, nel caso tali fatti siano veri, per individuare e perseguire le responsabilità di un simile comportamento, anche per scoraggiare immediatamente una tendenza all'apertura immotivata dello scontro a fuoco da parte di forze dell'ordine impegnate in operazioni di ordine pubblico.

(4-08538)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere se non ritenga che dopo la soluzione, nello scorso anno, dei problemi di rilancio della grande industria di Ottana, debba oggi essere presa in esame la possibilità di verticalizzazione delle produzioni esistenti; nel caso affermativo quali programmi abbiano al riguardo le aziende del gruppo ENI per iniziative dirette o per coinvolgere la media e piccola imprenditoria locale.

(4-08539)

PAZZAGLIA, FINI E RAUTI. — *Ai Ministri dell'interno e della sanità.* — Per conoscere:

se siano informati del completo isolamento che ogni domenica a Roma subiscono gli abitanti delle vie Ippolito Nie-

vo, Portuense, Rolli, Parboni, Bargoni ed adiacenti, in conseguenza del tradizionale mercato di porta Portese e che tale isolamento è stato aggravato dalla realizzazione di alti marciapiedi al centro di viale Trastevere che impediscono la svolta degli autoveicoli;

se siano altresì informati che tale isolamento ha creato più volte gravi disagi a persone per la impossibilità, anche per le autoambulanze, di recarsi in dette vie per soccorrere abitanti per i quali necessitava un ricovero;

se non ritengano, a tutela dei cittadini abitanti nelle richiamate strade, intervenire perché il mercato venga spostato o comunque organizzato in modo da non paralizzare tutta la zona. Il che è possibile soltanto se si pensa che il mercato ha perso le tradizionali caratteristiche ed è divenuto un normale mercato di ambulanti e che potrebbe essere ricondotto alle antiche funzioni.

(4-08540)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere se non ritenga di dover dare precedenza, rispetto ad altri interventi, a quello relativo alla costruzione del tronco ferroviario fra Macomer, Ottana e Nuoro, premessa del collegamento ferroviario verso la costa occidentale e quella orientale della Sardegna ed indispensabile per lo sviluppo della zona industriale della Sardegna centrale; nel caso affermativo quando si darà luogo all'inizio dei lavori.

(4-08541)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro dell'agricoltura e foreste.* — Per conoscere se risulti al Ministero quanti siano i terreni di proprietà del demanio regionale, dei comuni, delle province e di enti pubblici in Sardegna, incolti o non sufficientemente coltivati e se in ogni caso non ritenga di accertarne l'entità e suggerire le misure per lo sfruttamento, anche al fine di creare nuovi posti di lavoro.

(4-08542)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

GIADRESCO, BOTTARI, MANNINO ANTONINO E ROSSINO. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere:

se sia a conoscenza che la signora Rosalia Di Maria, emigrata nella Repubblica Federale di Germania, vedova del signor Vincenzo Cacciato (nato a Canicattì il 17 luglio 1929 e deceduto il 27 ottobre 1979), sebbene abbia presentato la domanda di reversibilità della pensione di invalidità percepita dal marito, non ha ottenuto soddisfazione del suo diritto nonostante siano trascorsi quasi cinque anni dalla presentazione della domanda e nonostante una comunicazione dell'INPS di Caltanissetta, del 18 aprile 1984, con la quale le veniva assicurato che la pensione era in via di liquidazione, e perciò, era stata « inviata a Roma per il pagamento »;

se non ritenga necessario intervenire per conoscere le ragioni di tutto ciò e per porre fine a ogni ulteriore, inammissibile ritardo, tanto più che la signora Di Maria, vedova Cacciato, vive in condizioni di difficoltà e ristrettezze, assistita con il sussidio sociale (*sozialhilfe*) che rappresenta il minimo di assistenza concesso dalle autorità della Repubblica Federale di Germania. (4-08543)

POLLICE. — *Al Ministro delle poste e telecomunicazioni.* — Per sapere - premesso che la RAI avrebbe acquistato una struttura edilizia in viale del Basento a Potenza, per 1.800 milioni, mentre il valore reale non supererebbe gli 800 milioni -:

quale è l'opinione del ministro al riguardo e se intenda intervenire in merito a questo acquisto che, pur rispettando l'autonomia della concessionaria, si configura come un grave e sospetto sperpero di denaro pubblico. (4-08544)

CODRIGNANI E COLOMBINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

se risponde al vero che giovani estremisti di destra hanno tentato di impedire

con la forza alle studentesse del liceo Giulio Cesare di Roma di partecipare alla manifestazione per l'8 marzo e che la polizia è intervenuta pesantemente al termine delle lezioni, più nei confronti delle studentesse che degli aggressori;

quali siano state e siano le istruzioni date alle forze dell'ordine pubblico in ordine alle manifestazioni femministe e studentesche. (4-08545)

PAZZAGLIA E FINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

se, di fronte ai pesantissimi ritardi dell'espressione da parte del Collegio medico legale, di pareri in relazione ai ricorsi alla Corte dei conti in ordine alle pensioni militari e di guerra, non ritenga di dover articolare tale collegio in un numero di sezioni adeguato allo smaltimento dell'enorme arretrato, nonché di provvedere nello stesso modo per gli altri organi consultivi del Ministero; e tutto ciò perlomeno per il tempo necessario alla definizione del detto arretrato. (4-08546)

POLLICE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere - premesso che

con ordinanza comunale n. 1658 il comune di Pozzuoli ha stabilito l'apertura al pubblico per le ore 10;

la popolazione che fa capo a quel Comune si espande per un raggio di circa 60 chilometri e si possono ben immaginare le conseguenze di questo ritardo di apertura: file incredibili e di conseguenza scarsissima efficienza nei confronti del pubblico -:

se non ritenga inaudito che un'azienda pubblica si comporti in tal modo e che cosa intende fare perché si metta fine a questa deficienza di servizio. (4-08547)

RUSSO FRANCO. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali e del turismo e spettacolo.* — Per sapere - premesso che

il « film-studio » ha esercitato una attività per quasi 20 anni, che ha per-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

messo la conoscenza e l'approfondimento di alcuni filoni cinematografici, si pensi soprattutto al nuovo cinema tedesco;

l'importanza dell'esistenza di locali che permettano ai cittadini la fruizione di opere che si staccano totalmente da una concezione di « arte gastronomica », puramente commerciale, è oggi essenziale;

il « film-studio » è sempre stato disponibile a presentare rassegne di giovani autori;

esperienze come queste andrebbero moltiplicate, mentre invece il « Film-studio » viene chiuso d'autorità tramite sfratto;

già nel 1982 le associazioni, i partiti, gli intellettuali dimostrarono grande solidarietà al primo sfratto per il « film-studio », che venne anche per questo evitato, ma l'intervento richiesto al Ministero per i beni culturali è rimasto tutt'ora inevaso;

lo sfratto è stato eseguito il 5 marzo 1985, anche se le proiezioni di cinema d'autore continuano, patrocinate dalla provincia di Roma, in collaborazione con l'ANICA, che è disposta per qualche giorno a cedere l'utilizzo della propria sala -:

quali iniziative intendono prendere per far sì che spazi culturali come questo, non solo non vengano bloccati, ma vengano agevolati;

se sono a conoscenza della proposta Borgna (PCI), Landi (PSI), Troia (DC), Cutolo (PLI) che chiede l'acquisto dei locali da far gestire direttamente al « Film-studio » e che cosa intendano fare in merito;

che cosa intendano fare affinché le attività culturali e i punti di incontro che le stimolano siano finalmente disciplinate da una seria normativa che provveda al loro essenziale sviluppo. (4-08548)

BIANCHI DI LAVAGNA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere:

se gli agenti di assicurazioni siano collocabili nella voce 39 ovvero nella voce

36 della Tabella B allegata al decreto-legge 19 dicembre 1984, n. 853, convertito con modificazioni nella legge 17 febbraio 1985, n. 17;

se risponda al vero che i movimenti finanziari che intercorrono tra l'agente di assicurazione e l'impresa assicuratrice e relativi ad operazioni di incasso di premi e simili o ad erogazione di risarcimenti e simili eseguite dall'agente, per conto e nell'interesse del mandante, non siano suscettibili di rilevazione contabile tanto nell'ambito delle scritture contabili tenute dagli agenti che hanno optato per il regime ordinario di determinazione dei redditi, quanto nell'ambito delle scritture cui sono tenuti gli agenti soggetti al regime forfettario. (4-08549)

POLLICE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

se ritiene legittimo istituzionalizzare una indennità di presenza quando nella Cassa di Risparmio di Calabria vige un regolamento del fondo pensioni che risale al lontano 1971 che sta portando gravi disagi ai pensionati dell'Istituto: questa eventuale legittimazione, infatti, finirebbe per premiare fasce di già privilegiati. (4-08550)

POLLICE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere:

se è a conoscenza del resoconto in merito alla recente ispezione effettuata dalla Banca d'Italia nella Cassa di Risparmio di Calabria e se la Vigilanza della Banca d'Italia sia soddisfatta del modo in cui si opera nella banca sopra citata. (4-08551)

LABRIOLA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per conoscere il giudizio e gli eventuali interventi che intenda esperire, circa la prassi posta in essere dall'Istituto nazionale per le assicurazioni contro gli infortuni sul lavoro, consistente nel caricare esclusivamente sul-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

l'ultimo datore di lavoro gli aumenti di premio di rischio, conseguenti all'intero aggravamento di preesistenti invalidità di singole unità di lavoro dipendente, prassi che concreta un'evidente distorta applicazione delle leggi esistenti, e tale da procurare un danno ingiusto all'imprenditore, il quale è costretto a sopportare le conseguenze e i costi assicurativi di eventi che in nessun modo risalgono al rapporto di lavoro di cui è parte. (4-08552)

GERMANA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se risponde al vero la notizia dell'imminente soppressione del tribunale di Modica;

se è a conoscenza che il tribunale della città di Modica, oltre a vantare delle antiche tradizioni, ha anche vasta competenza territoriale e giurisdizionale sulle preture di Ispica e Biscicli;

se è a conoscenza che è in fase di costruzione una struttura che dovrà accogliere il tribunale e gli uffici giudiziari ad esso connessi;

se è a conoscenza che la città di Modica è sede di ufficio delle imposte dirette, archivio notarile, Commissione tributaria di 1° grado ecc. e che deriverebbero da tale soppressione notevoli disagi ai numerosi cittadini appartenenti ad un vasto comprensorio di comuni;

se non ritenga opportuno, anche in considerazione del giustificato allarme che la notizia ha provocato negli amministratori e negli ambienti giudiziari, nonché presso l'Ordine degli avvocati e dei procuratori legali, mantenere il tribunale della città di Modica, provvedendo tra l'altro a potenziare l'organico dei magistrati e del personale di cancelleria, al fine di evitare, dato il rilevante numero di giudizi pendenti, ulteriori ritardi allo svolgimento dell'attività giudiziaria, restituendo così fiducia ai numerosi cittadini interessati. (4-08553)

RUSSO FRANCO E POLLICE. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che

due giovani, Roberto Nicolosi e Pasquale Franzè, sono morti asfissati in cella nel carcere di Monza;

Nicolosi e Franzè erano in attesa di giudizio e vivevano in una cella sovraffollata —:

se è stata avviata un'indagine amministrativa per accertare eventuali responsabilità;

se non ritiene che i tempi della carcerazione preventiva, annullando la speranza di processi rapidi, non portino a conseguenze tali da spingere alla disperazione fino a proteste dalle tragiche conseguenze;

quali iniziative intende assumere per decongestionare il carcere di Monza;

quale linea intende seguire perché si giunga a processi giusti e in tempi certi. (4-08554)

RUSSO FRANCO E TAMINO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — premesso che:

sabato 9 marzo, a Trieste, è stato ucciso con diversi colpi d'arma da fuoco Pietro Maria Greco di 39 anni;

la vittima era del tutto inoffensiva, essendo il Greco assolutamente disarmato, senza nulla che potesse nuocere agli agenti della Digos che lo hanno freddato, se non si vuol considerare pericoloso un ombrello;

la sparatoria è avvenuta in pieno centro abitato, mettendo a repentaglio la vita di decine di persone in quel momento nelle strade e nei palazzi, ed in pieno giorno, quindi con visibilità ottima che non rende minimamente credibile nessun equivoco tra un ombrello e un'arma, soprattutto per agenti della Digos che dovrebbero essere più che preparati professionalmente;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

l'unica reazione della vittima è stata quella di fuggire, urlando per la paura che qualcuno lo volesse uccidere;

ormai moribondo e a terra, Pietro Greco è stato ammanettato da un agente prima di essere portato via in ambulanza;

Pietro Greco si va ad aggiungere alle centinaia di cittadini uccisi o feriti in situazioni analoghe, mai chiarite fino in fondo, in cui l'uso delle armi da fuoco da parte delle forze di polizia non era giustificato da esigenze difensive, episodi che hanno più volte sollevato proteste dell'opinione pubblica;

non essendo mai stato processato, non si è mai provato che Pietro Greco avesse compiuto atti di violenza -:

l'esatta ricostruzione dei fatti;

se non ritengano che l'uso delle armi sia del tutto ingiustificato in casi come questo, contro persone disarmate e nell'impossibilità di costituire un serio pericolo;

se non ritengano che, quand'anche Pietro Greco stesse per darsi alla fuga, non sia più umano e civile un ricercato in fuga, che un assassinato;

se questo uso delle armi non ingeneri, una scarsa fiducia nella professionalità di chi dovrebbe essere addetto alla tutela della sicurezza dei cittadini e che al contrario spesso ne mette a repentaglio la stessa vita con sparatorie evitabili e pericolose;

se non ritengano del tutto insufficiente e insoddisfacente la versione del capo della Digos triestina dottor Bruno D'Agostino, che avrebbe affermato che a provocare la sparatoria sarebbe stato un gesto del Greco con qualcosa che aveva in mano;

se non intendano promuovere indagini amministrative e fare in modo che i colpevoli non siano sottratti alla giustizia grazie ai meccanismi della « legge Reale »;

se non ritengano maturi i tempi per un'abrogazione della « legge Reale », che

consente una vera e propria licenza di uccidere, come dimostra questo ennesimo fatto di sangue. (4-08555)

GIADRESCO, SAMA, SANDIROCCO E PETROCELLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere:

quante siano le pratiche di pensione a regime internazionale giacenti senza risposta presso le sedi dell'INPS alla data del 31 dicembre 1984, distinte per sedi provinciali, regionali e nazionale;

quali siano le ragioni della mancata risposta e a quanti anni risale la presentazione delle domande da parte dell'interessato;

quante siano nelle varie sedi dell'INPS (provinciali, regionali e nazionale) le pratiche giacenti in attesa di risposta dagli Stati esteri;

quali siano questi Stati, quante siano le pratiche senza risposta da ognuno di tali Stati e per quali ragioni;

quale iniziativa sia stata adottata per sollecitare la risposta dagli Stati esteri, attraverso quali canali il contatto sia avvenuto, quale sia stato - e quando sia avvenuto - il più recente contatto allo scopo di risolvere le pratiche in sospenso;

se intenda urgentemente provvedere, a livello internazionale, in particolare in sede CEE, anche attraverso canali politico-diplomatici, onde evitare che ulteriori ritardi si aggiungano a quelli attuali, già tanto gravi e pesanti, e per evitare che nei prossimi mesi e anni, la situazione possa degenerare ulteriormente. (4-08556)

PEDRAZZI CIPOLLA, VIOLANTE, MACIS, UMIDI SALA, GROTTOLA, RICOTTI, PETRUCCIOLI, QUERCIOLI, CERQUETTI, GRANATI CARUSO E LANFRANCHI CORDIOLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che

il giorno 10 marzo 1985 sono morti nel carcere di Monza due giovani;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

a seguito di questo grave fatto una delegazione di parlamentari e consiglieri regionali del PCI si è recata l'11 marzo al carcere di Monza e non ha potuto entrare per vedere il luogo dove sono morti Nicolisi e Franzè;

il giudice di sorveglianza, arrivato al carcere quando la delegazione sostava già in attesa, ha dichiarato che non era stato informato dell'accaduto nonostante fosse di turno sabato 9 e domenica 10 e ne aveva avuto notizia solo dalla radio il mattino del lunedì;

più volte, sia con interrogazioni parlamentari che con prese di posizione della commissione regionale, sono state denunciate le vergognose ed inaccettabili condizioni igienico-ambientali del carcere di Monza;

il carcere ospitava alla data dell'11 marzo 1985 151 persone con una capienza reale di 58, con sistemazioni di 8 persone in celle in cui possono stare in 2;

da lungo tempo si trascina, senza esito positivo tra comune e Ministero, la pratica per la realizzazione di un nuovo istituto a Monza;

l'organico degli agenti di custodia è sottodimensionato ed ognuno di essi ha un turno di riposo al mese -:

come si sono svolti i fatti e se è stata promossa una inchiesta amministrativa per accertare eventuali responsabilità;

quali sono le ragioni della protesta di Nicolisi e Franzè che ha portato al tragico epilogo e quali richieste ed atteggiamenti avevano tenuto nei due mesi di detenzione;

quali misure di prevenzione ed intervento antincendio esistevano nel carcere all'epoca dei fatti;

con quali mezzi e in quanto tempo sono intervenuti i soccorsi;

quale corrispondenza vi sia tra le condizioni igienico-sanitarie-ambientali del carcere e la normativa sanitaria ed antinfortunistica vigente;

quali provvedimenti urgenti e straordinari intenda il ministro assumere per garantire condizioni minime di sopravvivenza dei detenuti, quali un alleggerimento della presenza di detenuti nel carcere di Monza, una redistribuzione dei detenuti nei carceri mandamentali del circondario del tribunale di Monza, alcuni dei quali sono chiusi, come immediata risposta con la finalità, comunque in tempi molto brevi, di arrivare alla chiusura dell'attuale struttura. (4-08557)

MASINA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere — premesso che

in Brasile, come in altri paesi del continente latino-americano, è in corso un difficile processo di democratizzazione dopo due decenni di violenta dittatura militare;

in Brasile, in Argentina e in Uruguay l'elezione di un civile alla Presidenza della Repubblica, la legalizzazione dei partiti politici e dei sindacati, il ritorno alle garanzie dello Stato di diritto sono i segni tangibili di una grande trasformazione democratica, che troppo a lungo è stata attesa e che troppo sangue di vittime innocenti è già costata;

in questa fase però la ritrovata democrazia è ancora minacciata dalla presenza, all'interno e all'esterno delle forze armate, di settori che non hanno rinunciato alla violenza più brutale come ultimo argine per frenare il processo di trasformazione ed impedire che sia fatta giustizia per i crimini dei passati regimi;

in particolare oggi l'opinione pubblica mondiale segue con apprensione il processo che si aprirà il prossimo 12 marzo a San Paolo del Brasile a carico del «cabo Bruno», un militare assassino e reo confesso, che ha rivendicato in un'intervista televisiva l'omicidio di 50 persone e che — nonostante fosse già imputato per omicidi e per torture in ben 38 procedimenti penali — è riuscito ad evadere dal carcere militare di Barro Blanco circo-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

lando nella più evidente presunzione di impunità nella stessa città di San Paolo;

in vista del processo del 12 marzo lo stesso « cabo Bruno » e gli squadroni della morte hanno esplicitamente minacciato e tentato di uccidere chi in quella sede dovrà sostenere l'accusa: l'arcivescovo di San Paolo, Paulo Evaristo Arns, e - soprattutto - l'avvocato Luis Eduardo Greenhalgh, che dal 1973 si è battuto per la difesa dei prigionieri politici, per la condanna dei torturatori, per la ricerca degli scomparsi, e che oggi - come avvocato della commissione dei diritti umani e del

« centro Santo Dias » - sosterrà l'accusa contro il « cabo Bruno » e i suoi complici -:

quali passi immediati il Governo italiano intenda compiere per via diplomatica per manifestare alle autorità brasiliane l'apprensione con cui l'opinione pubblica italiana segue questo processo, e per chiedere alle stesse autorità brasiliane ogni misura idonea a garantire la sicurezza e l'incolumità del cardinale Paulo Evaristo Arns e dell'avvocato Luis Eduardo Greenhalgh. (4-08558)

* * *

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

LABRIOLA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

quali interventi intenda espletare in ordine agli atti del giudizio di idoneità a professore associato, raggruppamento numero 122 (clinica oculistica);

lo stato dell'*iter* di tale giudizio, sia in rapporto ai rilievi mossi dal Consiglio nazionale universitario, sia per ciò che concerne gli eventuali riesami ed i successivi rilievi ed in particolare per sapere quali argomenti siano stati adottati per giustificare il rifiuto di idoneità opposto all'aspirante professor Domenico Andreani, incaricato presso la Clinica oculistica e successivamente la clinica neurologica da 34 anni, assistente ordinario da oltre 20 anni, in possesso di due libere docenze, di un giudizio di maturità a cattedra in clinica oculistica, con numerosi incarichi di insegnamento, tra cui in neuroftalmologia nelle scuole di specializzazione di oculistica, neurologia e otorinolaringologia, autore di 67 pubblicazioni su riviste italiane e straniere, di cui 7 nell'ultimo biennio;

come si giustifica il predetto rifiuto di fronte al fatto che 41 dei lavori pubblicati dall'aspirante sono stati prodotti in collaborazione con docenti ordinari o associati, e come si può ancora giustificare tale atteggiamento in rapporto all'evidente disparità di trattamento da lamentarsi per giudizi favorevoli promossi da altri aspiranti meno dotati del professor Andreani e se in definitiva il ministro non ritenga, in tutta questa vicenda, ricorrere agli estremi di una vera e propria inchiesta ministeriale per accertamenti di eventuali profili di grave abuso in atti di ufficio. (3-01705)

ZOSO, DAL MASO, SARETTA E ZUECH. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere - premesso che

la situazione della procura della Repubblica di Vicenza è la seguente: dei tre

direttori previsti in organico è in servizio solo il direttore di cancelleria;

dei sei segretari aggiunti sono in servizio tre;

dei quattro coadiutori dattilografi sono in servizio tre;

dei tre sostituti procuratori, uno, Rende, è sospeso, un altro, Pace, in seguito ad un grave incidente d'auto, è in coma da 18 giorni, il terzo, Biondo, ha ricevuto una comunicazione giudiziaria che non contribuisce di certo alla serenità del suo lavoro;

non vi è alcun dipendente che possa essere assegnato alla responsabilità del servizio elettronico del casellario, tanto che si è reso necessario un intervento dell'amministrazione comunale -:

quali iniziative intenda assumere con la necessaria urgenza per riportare a normalità il lavoro della procura della Repubblica di Vicenza, le difficoltà della quale, sopra evidenziate, rischiano di bloccare sostanzialmente l'attività giudiziaria a Vicenza. (3-01706)

MARTINAT, SOSPIRI, ABBATANGELO, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, TATARELLA E VALENSISE. — *Al Ministro dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere - premesso che

la legge n. 362 del 21 luglio 1984 ha istituito una tassa speciale sulle autovetture alimentate a GPL a partire dal 1° gennaio 1985, in contropartita di una defiscalizzazione sul carburante GPL che peraltro è già stato aumentato senza motivo due volte per effetto dell'arbitrario accorpamento IVA e successivamente per provvedimento CIP in data 5 febbraio 1985;

oltre un milione di automobilisti hanno già provveduto al pagamento di detta sopratassa;

a partire dal 1° di gennaio 1985 i rifornimenti di GPL nei 1.200 appositi punti di vendita stradali sono stati estremamente carenti, fino alla totale cessazio-

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

ne del servizio e che detta situazione permane tuttora —:

se è a conoscenza che detto stato di cose, oltre al danno economico ed al notevole disagio fonte di crescente irritazione per più di un milione di utenti, fa aggravare lo stato di crisi già esistente dal mese di febbraio 1984 per tutte le aziende operanti nel settore GPL che raggruppano non meno di 35.000 addetti con un giro economico di 2.500 miliardi;

quali conseguenti interventi abbia predisposto o intenda predisporre per far cessare nel più breve tempo possibile lo stato di esasperazione degli utenti, praticamente frodati del loro diritto di usufruire di un prodotto a costo defiscalizzato che, in realtà, non è reperibile sul mercato. (3-01707)

COLUMBA, FERRARA, MASINA E BAS-SANINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro per gli affari regionali.* — Per conoscere — premesso che

la legge regionale della Sicilia 10 aprile 1978, n. 2, consente che il Presidente della regione si avvalga continuativamente di consulenti esperti in materie giuridiche, economiche e sociali;

sulla scorta di questa disposizione prestano opera di consulenza continuativa presso la Presidenza della regione siciliana magistrati del tribunale amministrativo regionale della Sicilia e della Corte dei conti in costanza delle loro rispettive funzioni presso le sedi istituzionali;

ai detti magistrati viene corrisposta dalla regione — su loro richiesta — in aggiunta al compenso nella misura prevista dalla legge citata, anche l'indennità di contingenza peraltro da loro già percepita nel rapporto di lavoro con lo Stato —:

se tale situazione, con l'evidente commistione degli interessi dei magistrati in questione con quelli della vita amministrativa dell'esecutivo regionale, non contrav-

venga al dettato costituzionale (articolo 101) che garantisce l'assoluta indipendenza della magistratura dagli altri poteri dello Stato, e non getti discredito sull'intera funzione giudiziaria in Sicilia in un momento della sua funzione e del suo impegno tanto delicato;

se la situazione indicata non contrasti anche con lo stato giuridico dei magistrati ai quali, secondo le norme vigenti, sono preclusi impieghi ed uffici sia pubblici che privati e l'esercizio della libera professione;

se, infine, non avverta il pericolo che consentire il protrarsi di questo stato di cose potrebbe portare come conseguenza la diffusione di queste consulenze anche ai privati (banche, industrie, società finanziarie, etc.) e l'istituirsi di un meccanismo di controllo dei potenziali giudicandi sui giudici. (3-01708)

ONORATO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

le circostanze precise e le esatte modalità della morte dell'autonomo padovano Pietro Greco, ucciso da agenti in borghese della Digos di Trieste, mentre eseguivano un mandato di cattura contro il Greco, in particolare se è vero che il Greco era disarmato ed è stato raggiunto da numerose pallottole mentre scappava gridando « mi vogliono accoppiare »;

quali informazioni aveva ricevuto la Digos triestina circa la pericolosità o non pericolosità del Greco e quali indirizzi sono stati in genere formulati per evitare che l'esecuzione di ordini di cattura o di carcerazione si risolvesse tragicamente con la morte del catturato oppure dell'agente di pubblica sicurezza;

se è stata iniziata azione penale per l'episodio, a norma dell'articolo 27 e seguenti della cosiddetta legge Reale n. 152 del 22 maggio 1975 e se e come il procedimento si è svolto o si è concluso.

(3-01709)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

ZANGHERI, GIADRESCO, RUBBI, SANDIROCCO e PETRUCCIOLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere:

se sia a conoscenza della richiesta avanzata da tutte le associazioni democratiche degli emigrati operanti nel nostro paese, affinché il Governo adotti un provvedimento urgente con il quale sia assicurato un rimborso spese forfettario ai connazionali emigrati all'estero qualora rientrino in patria per esercitare il loro diritto-dovere di elettori il 12 maggio prossimo;

se abbia intenzione di accogliere tale giusta rivendicazione, tanto più che con lo stesso spirito il Parlamento ha destinato uno stanziamento apposito nel bilancio dello Stato;

se intenda considerare innanzitutto il valore civile e morale della richiesta delle associazioni degli emigrati, alla quale non è sufficiente rispondere con le sole facilitazioni concesse normalmente per i viaggi sul territorio nazionale; se intenda considerare inoltre che la richiesta, se accolta, consentirebbe una minore spesa, eliminando le disparità che ad ogni elezione avvengono, quando tale concorso alle spese sostenute dai connazionali all'estero viene affidato, anziché ad una normativa uniforme su tutto il territorio nazionale, alla decisione delle singole regioni e/o delle singole amministrazioni locali;

se ritenga che una norma di tale genere possa essere adottata con urgenza estrema, se si vuole evitare che resti senza efficacia pratica il provvedimento prospettato. (3-01710)

RUSSO FRANCO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere — premesso che

Aurelia Januschewitz è stata assassinata e il suo corpo sfregiato è stato ritrovato in un viottolo di campagna presso Udine;

è, in quattordici anni, l'undicesima vittima, 9 delle quali erano prostitute;

i delitti presentano segni e circostanze simili;

gli omicidi sono rimasti senza volto;

i delitti sono stati usati dalle forze dell'ordine per inasprire i rapporti con le prostitute, il cui comitato per i diritti civili si è detto disponibile alla collaborazione con gli inquirenti, ma nel rispetto della dignità personale delle prostitute, sottoposte ogni volta a massicce retate;

se intende porre fine ai metodi di indagine che colpiscono i diritti civili delle prostitute, oggetto di persecuzione degli assassini;

i motivi che hanno spinto l'autorità di PS alle retate, che non hanno dato nessun risultato utile per scoprire gli assassini;

quali iniziative intende adottare per rafforzare la questura di Udine, anche con l'invio di specialisti in grado di contribuire alle indagini e a definire anche un piano di prevenzione per evitare, nei limiti del possibile, ulteriori assassini.

(3-01711)

CUFFARO, VIOLANTE, GUALANDI e MACIS. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che l'uccisione a Trieste da parte di agenti della polizia del latitante Pietro Greco, colpito a morte benché disarmato ed ammanettato morente, prima di essere trasportato all'ospedale, ha creato un profondo ed unanime sgomento tra i cittadini ed ha aperto pesanti interrogativi sul comportamento delle forze dell'ordine;

che è molto grave che — dopo giorni di controlli del rifugio del latitante, come ha rivelato *La Stampa* — l'intervento della polizia abbia messo in luce una grave impreparazione e si sia così risolto in una raccapricciante caccia all'uomo che ha messo in pericolo anche l'incolumità di altri cittadini, e in una vera e propria esecuzione;

che operazioni condotte con questi metodi scuotono le coscienze dei cittadini, espongono le stesse forze dell'ordine ad inammissibili errori ed a gravi rischi

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DELL'11 MARZO 1985

e contrastano fortemente con la stessa esigenza di isolare politicamente, combattere e sconfiggere definitivamente il terrorismo;

che all'operazione di polizia che si è conclusa tragicamente si sono fatti seguire fermi, controlli e perquisizioni (condotti con metodi di ostentata durezza) che hanno investito il comprensorio dell'ex ospedale psichiatrico persino nei reparti dei malati lungodegenti;

che la lotta contro il terrorismo deve essere proseguita senza tregua e senza sottovalutazioni, ma salvaguardando i principi di umanità dello Stato democratico e i diritti dei cittadini -:

quali provvedimenti abbia preso o intenda prendere perché:

siano completamente accertate e colpite nel pieno rispetto della legge le vere responsabilità del sanguinoso episodio;

siano impartite disposizioni perché si abbandonino metodi intollerabili e si evitino azioni incaute garantendo preparazione e reale efficienza delle forze di polizia;

siano impedito iniziative dimostrative e di copertura di errori e di incapaci-

tà, intensificando la lotta contro i reali pericoli del terrorismo secondo una linea rigorosa che consenta un allargamento della solidarietà democratica dei cittadini verso le stesse forze di polizia. (3-01712)

FELISETTI, TESTA, ALAGNA, MUNDO E ROMANO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere - premesso:

che secondo le notizie relative al tragico episodio di Trieste il ricercato Pietro Greco, inseguito, nonché disarmato, si dava alla fuga, e veniva ripetutamente raggiunto da numerosi colpi d'arma da fuoco che ne hanno causato la morte;

che latitante o ricercato che sia, ogni persona ha diritto alla vita, almeno sino a quando non attenti a quella altrui;

che è nell'interesse della verità ed altresì del prestigio delle forze di polizia, accertare le eventuali responsabilità, che nel caso di Trieste sembrano sussistere -:

l'esatto svolgimento dei fatti;

quali responsabilità siano state, eventualmente, riscontrate;

quali iniziative o provvedimenti siano stati o si intendano adottare. (3-01713)