

# RESOCONTO STENOGRAFICO

495.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 9 GIUGNO 1986

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE Vito LATTANZIO

### INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Missioni</b> . . . . .	42971	<b>Interrogazioni e interpellanze:</b>	
		(Annunzio) . . . . .	42983
<b>Disegni di legge:</b>		<b>Interpellanze e interrogazioni (Svolgimento):</b>	
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	42971	PRESIDENTE . . . . .	42973, 42975, 42977, 42978, 42980, 42981, 42982, 42983
<b>Disegni di legge di conversione:</b>		BAGHINO FRANCESCO GIULIO ( <i>MSI-DN</i> ) . . . . .	42975, 42977, 42980
(Annunzio della trasmissione dal Senato) . . . . .	42971	FABBRI ORLANDO ( <i>PCI</i> ) . . . . .	42982
(Assegnazione a Commissione in sede referente ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento) . . . . .	42972	MACIS FRANCESCO ( <i>PCI</i> ) . . . . .	42975, 42978, 42980
(Autorizzazione di relazione orale) . . . . .	42972	PROIETTI FRANCO ( <i>PCI</i> ) . . . . .	42980
<b>Proposte di legge:</b>		SIGNORILE CLAUDIO, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	42975, 42981
(Annunzio) . . . . .	42971	<b>Risoluzione:</b>	
(Trasmissione dal Senato) . . . . .	42971	(Annunzio) . . . . .	42983

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

	PAG.		PAG.
<b>Corte dei conti:</b>		<b>Richiesta ministeriale di parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978</b>	
(Trasmissione di un documento) . . .	42972		42972
<b>Documenti ministeriali:</b>		<b>Risposte scritte ad interrogazioni:</b>	
(Trasmissione) . . . . .	42973	(Annunzio) . . . . .	42973
<b>Su un lutto del deputato Nino Carus:</b>		<b>Supplenza delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	42973	(Annunzio) . . . . .	42972
<b>Presidente del Consiglio dei ministri:</b>		<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b>	
(Trasmissione di un documento) . . .	42973		42983

**La seduta comincia alle 17.**

ANTONIO GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 3 giugno 1986.

(È approvato).

**Missioni.**

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

**Annunzio di proposte di legge.**

PRESIDENTE. In data 6 giugno 1986 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

ZANGHERI ed altri: «Norme relative all'insegnamento della religione cattolica e alle attività parallele di carattere culturale ed educativo previste per gli studenti che non intendano avvalersi di tale insegnamento» (3823);

FIORI: «Norme per la concessione di un assegno vitalizio a favore dei combattenti della seconda guerra mondiale» (3824).

Saranno stampate e distribuite.

**Trasmissioni dal Senato.**

PRESIDENTE. In data 6 giugno 1986 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza i seguenti progetti di legge:

S. 1430. — «Modificazioni all'articolo 29 della legge 30 gennaio 1968, n. 46, sulle giacenze di materie prime e di oggetti di metalli preziosi» (approvato da quella X Commissione permanente) (3821);

S. 221-432-1050. — Proposte di legge di iniziativa dei senatori DE MARTINO ed altri; PECCHIOLO ed altri e disegno di legge d'iniziativa del Governo: «Misure a favore di chi si dissocia dal terrorismo» (approvato, in un testo unificato, da quel Consesso) (3822).

Saranno stampati e distribuiti.

Il Presidente del Senato ha altresì trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge:

S. 1523. — «Attuazione della direttiva 82/130/CEE e norme transitorie concernenti la costruzione e la vendita di materiale elettrico destinato ad essere utilizzato in atmosfera esplosiva» (approvato da quella X Commissione permanente) (3825).

Sarà stampato e distribuito.

**Annunzio della trasmissione dal Senato di un disegno di legge di conversione,**

**della sua assegnazione a Commissione in sede referente, ai sensi dell'articolo 96-bis del regolamento ed autorizzazione di relazione orale.**

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza, in data 6 giugno 1986, il seguente disegno di legge:

S. 1827. — «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 11 aprile 1986, n. 98, concernente differimento del termine fissato dall'articolo 4, comma 1, della legge 8 agosto 1985, n. 430, per l'applicazione della legge 18 giugno 1985, n. 321, recante norme per il confezionamento dei formaggi freschi a pasta filata» (già approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (3671-B).

A norma del primo comma dell'articolo 96-bis del regolamento, il suddetto disegno di legge è già stato deferito, in pari data, alla XI Commissione permanente (Agricoltura), in sede referente, con il parere della XII e della XIV Commissione.

Dati i motivi di particolare urgenza, propongo altresì che la XI Commissione permanente (Agricoltura) sia autorizzata a riferire oralmente all'Assemblea.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Autorizzazione di relazione orale.**

**PRESIDENTE.** La I Commissione permanente (Affari costituzionali) ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente disegno di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 10 maggio 1986, n. 154, recante disposizioni urgenti in materia di trattamento economico dei dirigenti dello Stato e delle categorie ad esse equiparate» (3753).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**Annuncio della supplenza delle funzioni del Presidente della Repubblica da parte del Presidente del Senato.**

**PRESIDENTE.** Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 6 giugno 1986, ha trasmesso copia del seguente decreto del Presidente della Repubblica, in pari data controfirmato dal Presidente del Consiglio dei ministri:

«La supplenza prevista dall'articolo 86, primo comma, della Costituzione delle funzioni del Presidente della Repubblica è esercitata, per le funzioni non inerenti allo svolgimento della missione all'estero, dal Presidente del Senato con il titolo di 'Presidente supplente della Repubblica', a partire dal 7 giugno 1986 fino al rientro del Capo dello Stato nel territorio nazionale».

**Richiesta ministeriale di parere parlamentare ai sensi dell'articolo 1 della legge n. 14 del 1978.**

**PRESIDENTE.** Il ministro del lavoro e della previdenza sociale ha inviato, a' termini dell'articolo 1 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la richiesta di parere parlamentare sulla proposta di nomina del signor Salvatore Vindigni a presidente della Cassa marittima adriatica per gli infortuni sul lavoro e le malattie.

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

#### **Trasmissione dalla Corte dei conti.**

**PRESIDENTE.** Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 3 giugno 1986, ha trasmesso, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, la determinazione e la relativa relazione sulla gestione finanziaria dell'Istituto nazionale di alta mate-

matica «Francesco Severi» per gli esercizi 1983-1984. (doc. XV n. 110).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

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

**PRESIDENTE.** Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 3 giugno 1986, ha dato comunicazione, ai sensi dell'articolo 1 della legge 8 agosto 1985, n. 440, in merito alla deliberazione, su sua proposta, del Consiglio dei ministri relativamente all'erogazione di un assegno straordinario vitalizio a favore di alcuni cittadini italiani che hanno illustrato la Patria e che versano in stato di particolare necessità.

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

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

**PRESIDENTE.** Il ministro della difesa, con lettere in data 28 maggio e 5 giugno 1986, ha trasmesso:

copia del verbale della riunione del 24 aprile 1986 del Comitato previsto dalla legge 18 agosto 1978, n. 497, modificata ed integrata dalla legge 28 febbraio 1981, n. 47, concernente l'acquisizione da parte del Ministero della difesa di immobili da destinare ad alloggi di servizio per le forze armate;

copia del verbale della riunione del 22 aprile 1986 del Comitato per l'attuazione della legge 16 giugno 1977, n. 372, concernente l'ammodernamento degli armamenti, materiali, apparecchiature e mezzi dell'esercito.

Questi documenti saranno trasmessi alla Commissione competente.

Il ministro dell'interno, con lettera in data 5 giugno 1986, ha trasmesso, ai sensi

dell'articolo 2, quarto comma, della legge 13 maggio 1985, n. 197, il piano relativo agli acquisti da effettuare nell'anno finanziario 1986 per il potenziamento e l'ammodernamento dei servizi del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Questo documento sarà trasmesso alla Commissione competente.

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

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

#### **Su un lutto del deputato Nino Carrus.**

**PRESIDENTE.** Informo la Camera che il deputato Carrus è stato colpito da grave lutto: la perdita del figlio.

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

#### **Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.**

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

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti, per conoscere — premesso:

che il problema della sicurezza del volo ha assunto dimensioni sempre più vaste ed allarmanti;

che organi di stampa hanno nei giorni scorsi pubblicato stralci di un eccezionale documento sulle mancate collisioni in volo nei cieli italiani, predisposto dall'Azienda per l'assistenza al volo e recentemente trasmesso al Governo;

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

che la delicata materia è all'attenzione del Parlamento europeo, dove è in corso una accurata indagine sullo stato della sicurezza del volo in Europa;

che alla sicurezza del traffico aereo deve essere dedicato il massimo impegno per scongiurare quelle tragedie che tanti lutti hanno seminato in questi ultimi anni —:

se non ritenga di dover dare pubblicità integrale al documento che, tra l'altro, indica precise responsabilità e che non può essere sottratto alla conoscenza dell'opinione pubblica; quali altre iniziative intenda adottare al fine di potenziare al massimo, cooperando con gli altri paesi della Comunità europea, il sistema della sicurezza del volo, attraverso un più efficiente controllo del traffico aereo ed un più responsabile uso dello spazio aereo anche da parte delle aeronautiche militari alleate.

(2-00115)

«FRANCHI FRANCO, BAGHINO, PEL-  
LEGATTA».

I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri dei trasporti e della difesa, per sapere — premesso che

si ripetono le invasioni delle aerovie civili da parte di aerei militari;

dalle dichiarazioni dei piloti comandanti gli aeromobili civili risulta che gli sconfinamenti sarebbero avvenuti ad opera di aviogetti di nazionalità straniera in attività di addestramento —:

quale azione abbiano svolto e intendano svolgere per garantire la sicurezza degli spazi aerei adibiti ad aerovie e per ottenere il rispetto delle norme nazionali ed internazionali in materia.

(2-00668)

«MACIS, RIDI, MACCIOTTA, BOCCHI,  
BIRARDI, CHERCHI, COCCO»;

e delle seguenti interrogazioni, dei deputati:

Proietti, ai Ministri dei trasporti e della difesa, «per sapere — premesso che

due aerei dell'ATI hanno rischiato di entrare in collisione con aerei militari in esercitazione nei cieli di Ustica e di Capo Carbonara;

con questi due episodi si allunga l'elenco delle collisioni mancate con i nostri aerei civili (ultimo in ordine di tempo è l'episodio verificatosi qualche settimana fa nei pressi dell'aeroporto di Falconara);

alle tante mancate collisioni fa da tragico riscontro l'incidente occorso al DC 9 dell'Itavia nel 1980, proprio nei cieli di Ustica, nel quale perirono 81 persone, che — se ne è avuta la conferma in questi giorni — fu colpito da un missile lanciato da unità della NATO in esercitazione nel Mediterraneo;

la situazione di grave pericolo nella quale si svolgono i nostri voli civili ripropone con assoluta urgenza la necessità di risolvere il problema nella direzione già prospettata nella interrogazione presentata in seguito dell'episodio di Falconara —:

quali misure intendano prendere subito, prima che si verificano gravi sciagure, per garantire la assoluta sicurezza delle rotte aeronautiche civili italiane» (3-01853);

Marzo, al ministro dei trasporti, «per sapere se è a conoscenza che nel cielo di Brindisi è stata evitata una collisione tra un aereo di linea DC9 Alitalia-ATI, in volo sulla rotta Roma-Brindisi, ed un altro privato ad elica. La tragedia non c'è stata grazie all'abilità ed esperienza del pilota della compagnia nazionale, il quale è riuscito ad evitare la collisione che, a quanto si sa, sarebbe potuta avvenire sull'area del petrolchimico brindisino con le immaginabili e disastrose conseguenze, soprattutto in ragione dei depositi di gas tossico presenti nell'impianto.

Tenuto conto che non si tratta della prima «mancata collisione», visto l'alto numero di aerei privati e militari che in-

crociano nello spazio aereo dei voli Alitalia-ATI, si chiede al Ministro quali provvedimenti intenda assumere ai fini di impedire che deprecabili ed estremamente pericolosi incidenti di questo genere possano ripetersi» (3-02013).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che concernono la medesima materia, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Baghino ha facoltà di illustrare l'interpellanza Franchi Franco n. 2-00115, di cui è cofirmatario.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Rinuncio alla illustrazione, signor Presidente, poiché l'interpellanza è già abbastanza chiara ed analitica nel suo testo, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Macis ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-00668.

FRANCESCO MACIS. Rinuncio anch'io all'illustrazione, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere.

CLAUDIO SIGNORILE, *Ministro dei trasporti*. Rispondo alle interpellanze ed alle interrogazioni all'ordine del giorno dell'odierna seduta della Camera anche a nome del ministro della difesa.

Debbo innanzitutto fornire alcune informazioni. La prima è che l'impegno ad elevare gli standard di sicurezza nel settore della navigazione aerea comporta naturalmente, in primo luogo, una azione di potenziamento della copertura radar del cielo nazionale, di competenza dell'ANAV. Già in altra occasione ho avuto modo di rispondere, alla Camera, sullo stato di attuazione del piano di copertura che l'ANAV ha sviluppato e che è in fase assai avanzata di realizzazione, tanto che comincia ormai a dare significativi risultati, anche attraverso l'integrazione dei dati e l'automazione dei servizi. Altrettanto importante, però, proprio per la complessità dei problemi da superare,

è la capacità di sviluppare un coordinamento reale tra le diverse autorità militari e civili (per quanto riguarda quelle civili, ormai è chiaro che l'interlocutore è l'ANAV, mentre per quelle militari sono interessate sia l'aeronautica militare che la NATO), in modo da conseguire quelle garanzie, nel controllo del traffico aereo, che rappresentano un elemento particolarmente significativo per il nostro paese, il cui spazio aereo è caratterizzato da una elevata concentrazione di traffico.

Debbo dire che da questo punto di vista sono stati fatti passi avanti, anche abbastanza importanti ed alla luce di una situazione che iniziava a destare qualche perplessità.

Innanzitutto i NOTAM che, come si sa, sono gli avvisi agli aeronaviganti, sono ormai concordati e stilati congiuntamente dai rappresentanti civili e militari.

In secondo luogo, i comandi NATO sono stati interessati da parte del Ministero della difesa, a sua volta impegnato dal Ministero dei trasporti, ad una integrale osservanza dello spazio sovrastante le acque internazionali adiacenti al territorio nazionale e delle regole di volo vigenti in Italia. Come è noto, una delle maggiori preoccupazioni dei nostri aeronaviganti era la intromissione nello spazio aereo nazionale, al di fuori dei corridoi aerei o del controllo garantito dalle autorità civili e militari, di aerei NATO in esercitazione.

In proposito, debbo aggiungere che si è provveduto alla costituzione di organismi istituzionalmente preposti alla materia della sicurezza aerea, mentre più volte ho sollecitato — e sollecito nuovamente — il Parlamento alla definitiva approvazione del provvedimento riguardante il comitato sulla sicurezza. In data 25 gennaio 1985, ho costituito la commissione per la sicurezza al volo, con compiti di investigazione, ispezione e studio. Essa ha dato risultati importanti e consente una puntuale valutazione, attraverso adeguati accertamenti, delle situazioni che via via si verificano nello spazio aereo e complessivamente rappresenta, ripeto, un passo avanti anche se l'atto legislativo consenti-

rebbe maggiore autorità e soprattutto maggiori mezzi, indispensabili per una commissione con così delicati compiti.

La commissione emette raccomandazioni — non può fare di più — ai competenti organi ed enti aeronautici per la predisposizione di tutte le misure preventive necessarie. Di essa fanno parte naturalmente tutti gli enti direttamente interessati alla sicurezza aeronautica, dalla Civiltavia al Registro aeronautico italiano, all'Aeronautica militare, all'ANAV, all'Alitalia, all'ANPAC, all'Aeroclub Italia ed alla associazione delle industrie aerospaziali.

Infine, proprio un anno fa, il 9 maggio 1985, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, è stato istituito un comitato consultivo che consente finalmente un coordinamento permanente del traffico aereo tra il momento civile e quello militare. Il comitato consultivo per la utilizzazione dello spazio aereo (questo il suo nome) è chiamato a formulare pareri sulla posizione nazionale nell'ambito degli organismi internazionali.

Tutti gli organismi operanti, e soprattutto l'organismo centrale di coordinamento, che è il comitato di coordinamento operativo, composto da autorità militari e civili, credo assicurino, se non altro, un impegno che particolarmente in questo ultimo anno e mezzo si è fortemente sviluppato e chiarito con la costituzione, appunto, di questi centri operativi.

Ciò consente anche al nostro paese, che — ripeto — nell'ambito dello spazio aereo mediterraneo rappresenta un momento vitale perché attraversato dai corridoi aerei di maggiore importanza, di esercitare un suo ruolo e di porre i problemi nell'ambito della Alleanza atlantica, soprattutto in occasione di esercitazioni congiunte nello spazio aereo nazionale.

Con questa prima parte della mia risposta, prima di passare ai dati concreti sottolineati anche nelle interrogazioni, desidero quindi precisare che le preoccupazioni espresse dagli onorevoli colleghi interroganti sono interamente condivise dal Governo ed hanno trovato, per quello che

è stato possibile fare, già puntuale conferma in atti amministrativi. Sottolineo, però, ripeto, l'esigenza di un atto legislativo, che potrà consentire oltretutto una completa ed integrale autorità al comitato per la sicurezza.

Per quanto riguarda i dati concreti sottolineati nelle interrogazioni, vorrei far presente che il documento elaborato dalla Azienda per l'assistenza al volo non è stato pubblicizzato, ma è stato fortemente utilizzato in questo lavoro ed in quello che costantemente viene realizzato. In questa sede, infatti, vorrei chiarire il significato del termine «mancata collisione».

Si tratta, in realtà, di un termine di natura tecnica che non si riferisce a situazioni di imminente pericolo. Per essere ancora più chiaro, esso indica, nella quasi totalità dei casi, delle anomalie di volo consistenti nella violazione degli spazi aerei assegnati. È noto a tutti, infatti, che ad ogni velivolo in fase di movimento nello spazio aereo viene assegnato uno spazio da parte delle torri di controllo, che deve essere attentamente mantenuto. Vi sono dei casi di violazione che vengono, appunto, definiti tecnicamente con il termine prima ricordato.

Non ci troviamo, quindi, di fronte ad una generalizzazione così ampia di una situazione di pericolo. In concreto, non si configurano, date oltretutto le ampie distanze mantenute fra i velivoli, seri rischi di collisione o avvicinamento pericoloso.

Ciò non toglie che la questione, in termini di prevenzione, deve essere affrontata, così come la stiamo affrontando, tempestivamente, proprio perché ci troviamo di fronte ad una previsione di incremento ulteriore del traffico aereo e quindi di ulteriore congestione dello spazio aereo nazionale; così come, contestualmente a quelle che sono le attività di «armatura del cielo» (le chiamerei in questo modo), cioè di predisposizione di tutti gli strumenti di controllo, bisogna fare in maniera che funzionino quegli istituti di coordinamento che ho prima descritto.

Come esempio concreto di ciò che ho



detto, rispondendo all'interrogazione dell'onorevole Marzo, non risulta che sia effettivamente riconducibile a rischi di collisione l'interferenza di traffico avvenuta il 29 giugno 1985 sullo spazio aereo di Brindisi; spazio aereo sottoposto al controllo dell'Aeronautica militare.

L'inchiesta che è stata condotta dall'ispettorato alle telecomunicazioni e assistenza al volo, l'ITAV, per conto dello Stato maggiore dell'Aeronautica, ha infatti verificato che la mancata collisione è avvenuta a circa 6 chilometri a sud dallo stabilimento petrolchimico. Pertanto, c'era uno spazio molto ampio tra i due aerei, uno dei quali aveva però violato, ripeto, lo spazio aereo assegnatogli.

Infine, le interferenze di aerei militari, che hanno interessato l'8 maggio 1985 le rotte dei voli di linea del BM100 Roma-Cagliari e del BM1146 Pisa-Palermo, sono state oggetto di indagini da parte della commissione per la sicurezza del volo di cui ho prima parlato.

Sulla base delle risultanze cui è pervenuta, la commissione ha individuato le linee di prevenzione necessarie ad evitare per il futuro analoghi eventi formulando al riguardo raccomandazioni agli organi competenti e agli operatori aeronautici.

Sostanzialmente ci siamo trovati di fronte ad una situazione nella quale non ha funzionato, come avrebbe dovuto, quel coordinamento tra militari e civili di cui ho prima parlato.

Per concludere, sono questi i casi che vengono ormai previsti e possono rientrare nel corretto funzionamento degli organismi di coordinamento che ho illustrato nel corso della mia risposta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Franchi n. 2-00115, di cui è cofirmatario.

**FRANCESCO GIULIO BAGHINO.** Signor Presidente, nella risposta del ministro ho colto una preoccupazione, quella di eliminare l'allarmismo che, ovviamente, si impadronisce dell'opinione pubblica quando viene denunciata la presenza di

un documento che sottolinea inconvenienti e momenti di pericolo, senza che la stessa opinione pubblica ne sia messa pienamente a conoscenza.

Forse questo avviene perché di fatto l'allarme va circoscritto alla definizione dell'inconveniente (mancata collisione)? In questo caso occorrerebbe immediatamente intervenire con precise smentite.

Forse non si dà conoscenza dei fatti all'opinione pubblica perché ci troviamo in presenza di colpe addebitabili a qualche operatore, a qualche settore, a qualche direzione, senza che esista la volontà di adottare i provvedimenti necessari allorché si è in presenza di scarsa accortezza, disattenzione, se non addirittura di menefreghismo. In casi di questo genere, quanto meno, si dovrebbe prevedere lo spostamento da un ufficio all'altro del responsabile per incapacità, incoerenza o disattenzione manifesta.

Dalla risposta del ministro sembra di cogliere che il problema in questione sia stato risolto solo con la formulazione di un invito a realizzare maggiori contatti tra gli organi competenti e con richiami ad una maggiore responsabilità.

In una situazione di questo genere l'atteggiamento tenuto dal ministro, da un lato denuncia senso di responsabilità e dall'altro la volontà di non voler dire proprio tutta la verità. Perché?

Quando egli ha parlato di un'azione di potenziamento dei radar, per quanto compete alla ANAV, ha affermato che i risultati (senza aggettivo qualificativo) si stanno notando. Si tratta dunque, più che altro, di un augurio: che si arrivi cioè alla installazione di un maggior numero di radar ed ad un miglior coordinamento, così da diminuire i rischi. Ancora preoccupazione e perplessità traspaiono da quanto il ministro ha detto in merito al coordinamento, indicato, raccomandato, che dà dei risultati ma non dei risultati certi, tanto è vero che si è dovuto insistere che le direttive e le raccomandazioni del Notam avessero integrale osservanza.

Ad un certo punto, riconoscendo serenamente le ragioni delle interpellanze e delle interrogazioni presentate e, partico-

larmente della interpellanza presentata dal gruppo del MSI-destra nazionale, il ministro ha dovuto condividere le perplessità, le preoccupazioni, l'esigenza di fare qualcosa; e ha dovuto dire che qualcosa, per quanto è possibile, si va facendo.

Mi sembra, in sostanza, che il ministro abbia cercato di infondere in noi la speranza che si arrivi davvero all'osservanza delle norme da parte degli operatori della NATO e delle autorità militari. Occorre un efficace coordinamento, un continuo contatto, un costante scambio di informazioni, proprio per garantire la sicurezza nel cielo.

Il ministro ha ribadito, più di una volta, che crede molto nei risultati che potrà conseguire il provvedimento in materia che deve essere approvato dal Parlamento. Mi è sembrato di cogliere nelle sue parole il suggerimento di accelerare l'iter di questo provvedimento e, nello stesso tempo, la constatazione di un ritardo del Parlamento, non spiegato. A questo punto, allora, uniamo i nostri sforzi, noi parlamentari ed il ministro, in rappresentanza del Governo, per giungere al più presto alla conclusione dell'esame di questo progetto di legge. La responsabilità del ritardo va attribuita tanto al Governo, quanto al Parlamento. Per quanto ci riguarda, fin da domattina ci faremo parte dirigente presso la Commissione di merito della Camera alla quale è assegnato il provvedimento, augurandoci che anche il ministro svolga, per quanto lo riguarda, opera di convincimento.

Ma è veramente necessario un atto legislativo per eliminare tali inconvenienti, o non è invece indispensabile che i vari enti si rispettino reciprocamente? In effetti, gli inconvenienti avvengono proprio perché questo o quell'altro ente non rispetta le norme al cento per cento, e magari neanche al 70 per cento.

La nostra interpellanza, nella prima parte, punta il dito sulla carenza delle attrezzature negli aeroporti, che pure sono indispensabili per aumentare la sicurezza del volo. Tale sicurezza non si

limita alle fasi dell'atterraggio e del decollo, ma si estende anche alla vera e propria fase del volo, alle operazioni più delicate da compiere in situazioni particolari, nonché alle interruzioni del traffico, che comportano l'obbligo di scegliere un altro aeroporto per l'atterraggio.

Si tratta di esigenze che il ministro competente per l'aviazione civile, che peraltro ha la necessità ed il dovere di attuare un collegamento con le autorità militari nazionali ed internazionali, deve soddisfare attraverso la sua direzione generale.

Vi sono poi alcune domande alle quali il ministro non ha dato risposta, e che io puntualmente ripropongo. Qual è stato il rapporto con la Comunità europea, che ha segnalato queste carenze di sicurezza? Qual è il contatto che si è avuto con gli organismi comunitari? Quali risultati ha dato? Vi è la possibilità di un intervento a livello internazionale, sollecitato dal nostro paese, per dar luogo ad un impegno internazionale che favorisca il più possibile l'eliminazione dei rischi di collisione?

**PRESIDENTE.** L'onorevole Macis ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00668.

**FRANCESCO MACIS.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, mi sembra che il lasso di tempo intercorso rispetto alla presentazione delle interpellanze e delle interrogazioni alle quali ha dato risposta oggi il ministro, e soprattutto rispetto agli accadimenti a seguito dei quali furono presentati questi documenti di sindacato ispettivo, giustificava la speranza in una risposta più esauriente o, quanto meno, in una risposta meno evasiva.

Probabilmente, invece, non ha giovato al ministro dei trasporti aver risposto anche a nome del ministro della difesa. Naturalmente, non c'è alcuna malizia in questo mio rilievo, ed intendo soltanto sottolineare che diverse sono le finalità istituzionali dei due dicasteri, così che la responsabilità che il ministro dei tra-

sporti ha di garantire la sicurezza e la normalità di ogni tipo di collegamento non è la stessa che grava sul ministro della difesa. Probabilmente vi è una situazione di contrasto tra i due dicasteri, e molti dei fatti che si sono verificati derivano da una mancanza di coordinamento tra essi e tra gli organismi preposti al controllo delle procedure di sicurezza del volo.

Nonostante queste manchevolezze e il tono complessivamente tranquillizzante delle risposte, fatti estremamente preoccupanti persistono, anche dopo le parole ora pronunciate dal ministro dei trasporti.

Vorrei chiarire preliminarmente come mi sia perfettamente chiaro che l'opinione pubblica, quando sente parlare di «mancata collisione», può allarmarsi, e che quindi è necessario tenere conto che con questa espressione si indica qualsiasi anomalia nel volo, qualsiasi fuoriuscita dagli spazi consentiti. Questo, dunque, lo comprendo, e tuttavia non comprendo perché l'opinione pubblica non debba essere informata anche di queste fuoriuscite dagli spazi, di queste anomalie, magari precisando che cosa l'espressione indica o addirittura modificandola, se non è precisa.

Ad ogni modo, il fatto che vi siano numerosi casi di anomalie, sia pure senza concreti pericoli imminenti, deve far riflettere, e certamente su questo il ministro dei trasporti ha riflettuto, se è vero che ha sentito il dovere di prendere i provvedimenti che ci ha oggi annunciato.

Per quanto riguarda l'episodio di Brindisi (che non era specificamente richiamato nella nostra interpellanza, la quale comunque affrontava tutta questa materia nel suo complesso), il ministro ci ha detto che esso si è verificato a sei chilometri dall'impianto petrolchimico colà esistente. Una tale distanza, però, non è di per sé tranquillizzante, perché il ministro mi insegna che una certa distanza ha un valore del tutto diverso nel caso che si parli di una automobile o di un aereo: addirittura, poi, se stessimo parlando (ma

non è questo il caso) di un aereo supersonico, sei chilometri non sarebbero proprio niente. L'episodio di Brindisi rimane quindi grave, e la stessa risposta del ministro, pur con tutto il senso di responsabilità che in essa è ravvisabile, lo conferma.

Per quanto riguarda poi l'episodio dell'8 maggio 1985 sulla linea Roma-Cagliari e sulla linea Pisa-Palermo, la risposta del ministro non fa altro che ammetterne la gravità. Lei infatti ha detto, signor ministro, che su questi episodi sono state svolte indagini dalla commissione per la sicurezza del volo, e che sulla base delle risultanze si è pervenuti alla individuazione delle linee di prevenzione. Io prendo atto di questa sua risposta, che riguarda il futuro, ma mi permetto di sottolineare che la sua è stata, per così dire, una formula diplomatica, dalla quale io posso dedurre tutta la gravità degli strumenti richiamati nei documenti del sindacato ispettivo oggi in discussione.

Rimangono quindi le situazioni di pericolo, rimangono questi episodi abbastanza gravi, rimane il fatto che le aerovie nazionali consentono un traffico che, fino all'altro ieri, sino al 1985, si è svolto in situazione di estrema precarietà.

Questa situazione è stata denunciata ripetutamente dalle associazioni di categoria, dalle organizzazioni sindacali e, soprattutto, dal sindacato dei piloti civili (ANPAC), così come è stata denunciata, mediante comunicati ufficiali, anche dall'ente di controllo; essa viene inoltre messa in evidenza anche dalle notizie che per altre vie riescono a superare la barriera di riserbo che circonda molto spesso le operazioni militari di addestramento.

Accade ad esempio nella mia città (io vivo a Cagliari, in un'isola che in fatto di esercitazioni militari non è certamente seconda ad altre zone del paese) che ogni tanto passi un aereo militare, sorvolando la città a bassissima quota. Ebbene, quando si chiede nelle vie brevi come ciò sia stato possibile, ci viene risposto che questo è al di fuori di qualsiasi controllo ed autorizzazione, ma che tale tipo di sorvolo fa parte della esercitazione militare,

in quanto determinate esercitazioni militari richiedono che sia posta in atto un'azione di addestramento capace di sfuggire al controllo. Ora, che questo possa e debba essere fatto io lo comprendo, ma non comprendo perché ciò non avvenga al largo del Mediterraneo anziché sopra città densamente popolate presso le quali per di più, come nel caso di Brindisi e di Cagliari e di quasi tutto il Mezzogiorno, esistono insediamenti e impianti estremamente pericolosi, quali quelli petrolchimici.

Permane, quindi, una situazione di precarietà e permane l'incubo degli incidenti ripetutamente verificatesi e denunciati dagli organi di informazione ed in precedenti discussioni ed iniziative parlamentari. Si tratta di incidenti che per ragioni di fortuna, per circostanze che potremmo definire semplicemente miracolose, non si sono risolti in stragi.

Resta altresì l'episodio, signor ministro, ed io non credo che possiamo dimenticare parlando delle invasioni delle aeree, della sciagura gravissima del DC 9 abbattuto nel cielo di Ustica. Credo che tale episodio, e le vicende di tal fatta, dovrebbero forse spingerci a superare le formule diplomatiche e a porre in essere azioni politiche più energiche, perché soltanto dopo tanti silenzi e dopo un lungo carosello di inchieste amministrative stiamo giungendo a quella verità che tutti avevano intuito, ma che non venne ammessa, e il cui occultamento soprattutto impedì che subito fossero assunte le iniziative e gli atti amministrativi e politici necessari a pervenire ad una netta divisione dello spazio aereo civile da quello militare, così da evitare il ripetersi delle situazioni di pericolo che hanno dato luogo ad episodi come quello di Ustica o altri ad esso analoghi, i quali soltanto per ragioni fortuite, ripeto, non si sono risolti in altrettante stragi.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Oltre ai morti, è stata provocata la fine di una società di navigazione.

FRANCESCO MACIS. Certo, con tutte le

conseguenze che conosciamo. Non dimentico, innanzitutto, che quella sciagura ha provocato la fine di tante vite umane.

Noi, signor ministro, prendiamo atto delle misure da lei annunciate, soprattutto per quanto riguarda l'istituzione della commissione per la sicurezza del volo, e ci auguriamo che tali misure risultino efficaci e che segnino in questo campo una svolta degli indirizzi e dell'attività del Ministero che lei dirige. Tutto questo lo sapremo nei prossimi mesi. Per ora possiamo dirle che non le mancherà tutto il nostro sostegno a questa iniziativa se essa si tradurrà in atti continui che avranno probabilmente bisogno del supporto parlamentare e che dovranno trovare esplicazione in spese per migliorare la sicurezza degli impianti. Non saremo certamente noi a farle mancare il nostro sostegno in questa azione, la quale però dovrà tentare di prevenire ogni possibile incidente.

Signor ministro, mi consenta di dirle che si tratta per ora solo di una iniziativa che viene annunciata, di un'intenzione che è sicuramente condivisibile, ma che ancora non si è tradotta in misure corrispondenti. Per queste ragioni non possiamo in questo momento dichiararci soddisfatti della sua risposta.

PRESIDENTE. L'onorevole Proietti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01853.

FRANCO PROIETTI. Signor Presidente, la risposta del ministro alla mia interrogazione si inserisce nel quadro di una risposta più generale in ordine ai problemi della sicurezza del trasporto aereo, e questa in realtà era la mia intenzione allorquando ho presentato questa interrogazione. Che cosa devo dire di una risposta che, seppure enunci tutta una serie di intenti, volti a porre fine alla situazione di grave rischio esistente nei cieli del nostro paese, fa capire che non vi è una proposta operativa concreta, sulla quale abbiamo più volte discusso con lo stesso ministro? Noi riteniamo che, per quanto

riguarda la questione delle rotte aeronautiche, vi sia bisogno di un loro riordino complessivo. Esse devono essere le più dirette possibili e seguire rotte dirette significa ridurre i tempi e risparmiare carburante. Per andare da Roma a Milano si compiono numerose virate per il solo fatto che esistono vincoli militari su alcuni territori.

Riteniamo che le rotte debbano essere liberalizzate e perciò riviste e rielaborate. Questo non significa sottrarre aree alle esercitazioni militari: se riusciremo a compiere un tale riordino, probabilmente si troveranno anche nuovi spazi per le esercitazioni militari, garantendo in questo modo, però, una maggiore sicurezza per gli aeromobili civili.

Non condividiamo le osservazioni del ministro sull'operatività del Governo il quale dovrebbe trovare una soluzione a questo problema. Dobbiamo dire che la risposta del ministro testimonia di una disarticolazione del Governo rispetto ad una seria politica di programmazione del trasporto aereo e della sicurezza. Dobbiamo affermare che l'annuncio dato in questa sede — che era stato però già reso operativo da una recente decisione del Governo — di istituire una commissione per la sicurezza del trasporto aereo non rassicura nessuno. Non c'è infatti bisogno di una simile commissione per la sicurezza del trasporto aereo; occorre realizzare piuttosto una politica diversa del trasporto aereo mediante la quale garantire il massimo di sicurezza. Questi sono i motivi per i quali dichiaro di non essere soddisfatto delle risposte che il ministro ha fornito.

**PRESIDENTE.** Poiché l'onorevole Marzo, non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interrogazione n. 3-02013.

Passiamo alla seguente interrogazione, dei deputati Fabbri e Minozzi, ai ministri dei trasporti e per il coordinamento della protezione civile, «per sapere — premesso:

che, nel tratto della direttissima Firenze-Bologna, la lunghissima galleria

che attraversa l'Appennino a stata più volte, da oltre 10 anni a questa parte, nel mirino di efferati atti terroristici con conseguenze atroci come le stragi dell'*Italicus* e del rapido 904;

che nell'immediata opera di soccorso il personale delle ferrovie, encomiabile per prontezza e spirito di sacrificio, ha dovuto agire in condizioni di estrema precarietà e rischio personale per la mancanza non solo di un minimo di attrezzatura atta a rendere efficace il piano d'intervento, ma anche di normali strumenti di protezione personale;

che, pur respingendo l'idea che abbiano ancora a ripetersi attentati e stragi, ma nell'auspicio che vengano individuati finalmente e colpiti gli esecutori e i mandanti, la galleria, per le sue caratteristiche, presenta pur sempre rischi e pericoli per il personale anche in occasione di ordinari incidenti che potrebbero verificarsi per le più varie cause —:

se non si ritenga necessario ed urgente dotare il personale preposto alla sorveglianza della linea e quello in servizio sui treni di una attrezzatura di pronto intervento e difesa personale che consenta un'opera di soccorso la più efficace e sicura possibile;

se in questo ambito, non si ritenga opportuno procedere anche alla costituzione di un vero e proprio nucleo permanente *in loco* per l'emergenza, dotandolo delle massime attrezzature personali e di primo intervento» (3-01549).

L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere.

**CLAUDIO SIGNORILE, Ministro dei trasporti.** Signor Presidente, rispondo anche a nome del ministro per il coordinamento della protezione civile. Le operazioni di soccorso in presenza di incidenti ferroviari vengono svolte dal personale ferroviario, con il concorso dei vigili del fuoco e delle altre componenti dell'organizzazione nazionale di protezione civile.

Naturalmente, particolari problemi si

pongono quando si tratta di gallerie lunghe con difficoltà di accesso e possibili formazioni di gas compromettenti la respirabilità dell'aria. In questo caso ci si avvale di appositi carrelli di servizio che sono in dotazione agli impianti lungo la linea ferroviaria o di locomotive e carri soccorso dislocati nella generalità della rete. In misura limitata vi sono anche impianti che hanno a disposizione mezzi sussidiari di pronto intervento che possono agevolare operazioni di soccorso mirate (penso a quanto è accaduto due anni fa nel tratto tra Bologna e Firenze).

Per le attrezzature particolari, al fine di un intervento in presenza di gas irrespirabili, ci si avvale dei vigili del fuoco che hanno personale specializzato. Si è pensato a nuclei specifici nell'ambito delle ferrovie. La questione è importante ed è stata oggetto di un esame in sede internazionale, insieme agli altri enti ferroviari da parte dell'organizzazione dei vigili del fuoco, del comitato tecnico internazionale dei vigili del fuoco, al quale aderiscono ventotto paesi, tra cui l'Italia. Non si è ancora giunti ad una conclusione operativa in quella sede.

Per quel che riguarda il nostro paese, il Ministero dell'interno ha istituito con decreto una commissione incaricata di svolgere uno studio che definisca i diversi problemi connessi alla sicurezza dell'esercizio nelle lunghe gallerie ferroviarie, nonché la valutazione della realizzabilità di una integrazione delle attuali strutture mediante la costituzione di nuclei *ad hoc*. Attendiamo le conclusioni dei lavori di tale commissione, in cui sono rappresentate le componenti degli attuali mezzi di intervento (dai vigili del fuoco alle ferrovie dello Stato, all'ANAS, all'AI-SCAT).

Devo dire, infine, che non credo molto alla specificità di un'azione di soccorso interna alle ferrovie dello Stato. Credo invece, anche perché l'esperienza ha dimostrato che le cose hanno funzionato abbastanza bene, ad una tempestiva capacità di intervento coordinato, che tenga in allarme, soprattutto nelle vicinanze delle grandi gallerie, le tre strutture che sono

in grado di garantire un'opera di soccorso, anche per l'efficienza dei mezzi di cui ormai dispongono (le ferrovie dello Stato, i vigili del fuoco e il dipartimento della protezione civile).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Fabbri ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01549.

**ORLANDO FABBRI.** Ringrazio il ministro per la sua risposta, ma mi dichiaro insoddisfatto. Ciò che successe immediatamente dopo quel terribile attentato al rapido 904 è stata la cronaca amara a dir-celo. Un gruppo di lavoratori delle ferrovie si addentrò all'interno della galleria a proprio rischio e pericolo, di null'altro dotato che della volontà di porgere in qualche modo aiuto a coloro che si trovavano intrappolati dentro quell'inferno di fumo e di fuoco. Eppure si erano avuti l'attentato all'*Italicus* e la strage di Bologna, nonché molti altri atti terroristici in quello stesso tratto di ferrovia non andati a segno per puro caso. Tutto questo non è stato sufficiente — d'altra parte il ministro ora lo conferma — a predisporre uomini e mezzi in grado di far fronte, nel modo più efficiente possibile, all'emergenza immediata.

Ma la mia insoddisfazione si basa su ragioni più di fondo, al di là degli specifici e luttuosi eventi ricordati. Rilevo, in primo luogo, che si fa un gran parlare di mancanza di flessibilità della manodopera, mentre questi lavoratori sono disponibili, se attrezzati a dovere, ad uscire dal rigido mansionario per svolgere azioni di emergenza e di pronto intervento. Naturalmente occorre dotarli del minimo indispensabile di attrezzature di cautela, come maschere e guanti, che non avevano allorché si inoltrarono nella galleria.

In secondo luogo si parla, giustamente, di gruppi articolati, con nuclei centrali di gente competente ed attrezzata, per la protezione ed il pronto intervento. Questo potrebbe essere un primo caso in cui, da un nucleo centrale disponibile di lavoratori delle ferrovie attrezzato per il pronto intervento, si può articolare, attorno,

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

quell'insieme di altre forze in grado di costituire un nucleo efficiente, capace di far fronte alle prime esigenze in occasione del verificarsi di fatti tragici. Tali fatti sono stati finora dovuti ad attentati terroristici; anche se appare consolante che un certo terrorismo sembri sconfitto, quello che ha operato in quel tratto fra Firenze e Bologna, è tuttora integro e pericoloso. Appare, inoltre, difficile stroncarlo dal momento che, come è stato dimostrato, esso ha operato con la protezione e a volte la complicità di delicati apparati dello Stato, che dovrebbero prevenirlo e colpirlo. Ma, a parte il terrorismo, signor ministro, possono essere diverse le cause, di carattere naturale, dovute ad errore dell'uomo o a guasti di sofisticati congegni, che potrebbero provocare il ripetersi di situazioni d'emergenza. Per questo ritengo che, al di là degli studi e delle analisi che sta compiendo la commissione, della ricerca di rapporti più stretti con i vigili del fuoco e con gli altri corpi di pronto intervento, la risposta del ministro sia stata insufficiente, giacché ha negato la funzionalità e la positività di un primo nucleo di intervento costituito dai lavoratori delle stesse ferrovie dello Stato.

PRESIDENTE. Avverto che, per accordo intervenuto tra interroganti e Governo, lo svolgimento dell'interrogazione Colucci e Aniasi n. 3-02189 è rinviato ad altra seduta.

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

#### **Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.**

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

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 10 giugno 1986, alle 16,30:

1. — *Dichiarazione di urgenza di una proposta di legge (ex articolo 69 del regolamento).*

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 26 aprile 1986, n. 123, recante proroga della fiscalizzazione degli oneri sociali e degli sgravi contributivi nel Mezzogiorno (3715).

— *Relatori:* Perugini e Arisio.  
(*Relazione orale*).

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 10 maggio 1986, n. 154, recante disposizioni urgenti in materia di trattamento economico dei dirigenti dello Stato e delle categorie ad essi equiparate (3753).

— *Relatore:* Vincenzi.  
(*Relazione orale*).

**La seduta termina alle 17,50.**

---

*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 19.30.*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE,  
INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA  
ANNUNZIATE**

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE**

La V Commissione,

sulla base del documento da essa approvato al termine dell'indagine conoscitiva sui problemi connessi alla riforma delle norme sulla contabilità dello Stato, nonché delle conclusioni cui è pervenuto il Comitato di studio per la riforma dell'impostazione e delle procedure di esame della legge finanziaria e del bilancio dello Stato, nominato dal Presidente del Senato;

ritenuto che occorre definire un nuovo procedimento di impostazione e di decisione della manovra di bilancio diretto ad assicurare un più razionale processo decisionale;

ritenuto a tal fine che la fase di individuazione degli obiettivi deve essere distinta da quella della attuazione e deve fondarsi sulla verifica dei risultati della gestione anche in termini di economicità degli interventi in funzione delle prospettive programmate;

ritenuto altresì che nella fase di attuazione devono essere a loro volta distinti gli interventi da realizzarsi con la decisione di bilancio da quelli da svolgere attraverso separati provvedimenti legislativi;

considerata l'opportunità di sperimentare tale nuova procedura nell'impostazione della manovra di bilancio per il 1987 e per il triennio 1987-1989;

impegna il Governo

I) a presentare ad entrambe le Camere entro il mese di giugno 1986, affinché esse possano esaminarlo nel corso della sessione estiva di bilancio, un documento di programmazione finanziaria nel quale

sono individuati obiettivi e strumenti della manovra di bilancio per il 1987 e per il triennio 1987-1989 e che formerà oggetto di esame parlamentare da concludersi, entro luglio, con l'approvazione di uno strumento di indirizzo; i documenti di indirizzo approvati dalle Camere costituiranno il quadro di riferimento per gli adempimenti di cui all'articolo 34 della legge n. 468;

II) ad articolare il documento di cui al punto I in due sezioni:

nella prima sezione, il Governo espone il quadro complessivo di riferimento per l'impostazione della manovra di finanza pubblica per il triennio 1987-1989, con riguardo in particolare:

a) alle prospettive dell'evoluzione dell'economia internazionale incidenti su quelle dell'economia nazionale;

b) alle prospettive dell'economia nazionale e all'andamento dei principali indicatori macroeconomici interagenti con la finanza pubblica;

c) all'andamento tendenziale (a legislazione costante) previsto per i flussi della finanza pubblica con riferimento al bilancio dello Stato, al settore statale, ed al settore pubblico allargato (quadro delle informazioni disponibili);

d) agli obiettivi del fabbisogno del settore statale con l'ipotesi di copertura « desiderata », nonché agli obiettivi del tasso di crescita del progetto interno lordo, del tasso programmato di inflazione e di aumento dell'occupazione.

Nella seconda sezione il Governo indica:

1) gli obiettivi della manovra di finanza pubblica rispetto all'evoluzione tendenziale degli aggregati a legislazione costante di cui al precedente punto c) in funzione del valore di fabbisogno del settore statale indicato nella prima sezione e degli obiettivi di sviluppo del reddito e dell'occupazione;

2) le regole che presiedono alla formazione del bilancio dello Stato con



## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

riferimento all'adeguamento delle entrate (a livello di titoli e categorie) e della spesa (a livello di titoli e di categorie) nonché l'indicazione dell'obiettivo di saldo netto da finanziare (competenza) al netto degli interessi relativo al bilancio dello Stato;

3) le regole di adeguamento che dovranno essere seguite nella impostazione dei bilanci degli enti a finanza derivata;

4) l'indicazione delle linee di intervento nei settori per i quali si preannunciano manovre di integrazione e modificazione normativa, coerenti con gli obiettivi desiderati. Per questi interventi settoriali, che integrano e completano la manovra di finanza pubblica attuata attraverso la legge finanziaria e la legge di bilancio, il Governo fornirà una descrizione di massima della tipologia degli interventi previsti nonché la valutazione di correzione complessiva, rispetto al quadro macro-economico e macro-finanziario, che viene affidato all'insieme di questi interventi settoriali;

III) a presentare al Parlamento entro il mese di settembre 1986 la relazione previsionale e programmatica, il disegno di legge finanziaria, il progetto di bilancio, annuale e pluriennale ed i provvedimenti di settore indicati nel documento di programmazione finanziaria approvato dalle Camere.

In particolare, il disegno di legge finanziaria dovrà contenere esclusivamente:

a) il limite massimo del ricorso al mercato finanziario e il saldo netto da finanziare;

b) la determinazione delle *tranche* annuali delle leggi di spesa pluriennali (articolo 18, legge n. 468 del 1978 - tabella A) nonché la riquantificazione annuale delle leggi di cui alla tabella D della « finanziaria » 1986;

c) la determinazione degli accantonamenti dei fondi speciali (tabelle B e C); il raccordo tra interventi normativi settoriali e legge finanziaria è realizzato sperimentando l'introduzione dei cosiddetti « fondi speciali negativi ». In particolare, il valore di competenza, da iscriverne nello stato di previsione del tesoro, del fondo speciale di parte corrente dovrebbe essere pari al saldo risultante dalla contrapposizione (da indicare nell'elenco contenuto nella tabella B) tra le finalizzazioni di spesa e gli interventi correttivi da realizzare sul versante dell'entrata ovvero mediante contenimento di altre spese;

d) eventuali specifiche disposizioni di esclusivo rifinanziamento (o defianziamento) di leggi di spesa pluriennali che prevedono interventi a sostegno dell'economia classificabili nel conto capitale;

e) riquantificazioni o riadeguamenti che, sulla base della vigente legislazione, sono comunque rinviati alla legge finanziaria;

f) variazioni di aliquote fiscali o contributive nel caso in cui non richiedano alcuna normativa di supporto.

La V Commissione bilancio e programmazione - partecipazioni statali sottolinea infine che la sperimentazione della procedura di bilancio 1987 qui delineata presuppone un reale impegno politico-procedurale ad assicurare un *iter* di esame e di approvazione parlamentare dei provvedimenti di settore collegati alla manovra finanziaria parallelo a quello previsto nell'ambito della sessione per i documenti di bilancio, da definire prima della presentazione del disegno di legge finanziaria. Questo profilo di autovincolo per il Parlamento deve costituire il meccanismo per l'attuazione della manovra in tempi ragionevolmente certi.

(7-00292)

« CIRINO POMICINO ».

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

—

**SANGUINETI.** — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere:

se risponde al vero la notizia che la società Tirrenia del gruppo IRI Finmare ha noleggiato una nave di nazionalità estera per impiegarla sulla linea Genova-Cagliari in periodo di alta stagione;

per quali particolari ed inderogabili necessità di carattere economico sociale si è ritenuto di utilizzare una ulteriore unità tra il continente e la Sardegna in aggiunta ai potenziamenti di attività che vengono realizzati con l'isola sia dall'armamento pubblico che dall'armamento privato;

per quale ragione, prima di ricorrere al mercato estero, non si è ritenuto

di utilizzare per detto collegamento una nave della stessa società Tirrenia, ovvero altra unità del gruppo Finmare attualmente in disarmo;

per quale motivo il ministro della marina mercantile — non solo ha autorizzato il noleggio di una nave battente bandiera estera-scafo armato, disattendendo gli stessi impegni che ha assunto nei confronti delle organizzazioni sindacali circa l'autorizzazione di eventuali noleggi a scafo nudo, al fine di consentire l'occupazione di marittimi italiani — « si dice », abbia vivamente « consigliato » il noleggio di tale nave battente bandiera panamense.

Si chiede altresì di sapere, alla luce delle considerazioni su esposte, che cosa il ministro intende fare per superare la situazione negativa che si è determinata, anche perché tale operazione, oltre che mortificante per l'armamento italiano, di fatto si può considerare come uno spreco di denaro pubblico. (5-02627)

\* \* \*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**RONCHI.** — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del giovane Giuseppe Rizzo fratturato il polso nel corso di attività svolta per l'arma dei carabinieri in qualità di pugile dilettante (indossava la maglia dell'arma), e rimasto invalido dopo essere stato ricoverato per un anno nell'ospedale militare di Bologna e nell'ospedale civile di Ancona. Per questa invalidità di servizio è stata riconosciuta un'indennità al giovane carabiniere presso la caserma dei carabinieri di Collemarino (Ancona) di 200.000 lire e poi niente altro. Tale trattamento è indice della più completa incuria da parte dell'amministrazione militare verso il personale dipendente che muore in servizio o resta permanentemente leso, incuria già denunciata con decine di interrogazioni parlamentari — quali provvedimenti intende adottare in merito. (4-15823)

**RONCHI.** — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del giovane Dedicato di Vincenzo che, dopo aver prestato giuramento il 30 ottobre 1982 a Falconara, venne trasferito a Parma e dopo un mese ritornò a casa in congedo provvisorio per 20 giorni in gravissime condizioni di salute, tanto da morire poco dopo il 9 luglio 1983, mentre era ancora in convalescenza — quali risarcimenti l'amministrazione ha assegnato alla famiglia, residente in via degli Ossoli, 14, Roma, tenuto conto che il giovane si è arruolato in servizio ed era stato considerato perfettamente sano prima di iniziare il servizio. (4-15824)

**RONCHI.** — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del signor Raffaele Troiano, al quale l'ospedale militare di Napoli ha assegnato

la ottava categoria a vita, che non è stata però confermata con decreto — quali iniziative l'amministrazione della difesa ha preso per la tutela dell'interessato (vedi estratto di visita medica collegiale numero 47890B) tenuto conto anche che le infermità del signor Troiano sono state riconosciute dipendenti da cause di servizio. (4-15825)

**RONCHI.** — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del militare Otello Passaniti, il quale l'11 ottobre 1984, dopo che gli era stata praticata una iniezione presso la infermeria della caserma del 225 battaglione fanteria di Arezzo, cadeva dalla finestra del secondo piano procurandosi varie ferite —:

quali sono stati i risarcimenti assegnati, visto tra l'altro che si trattava di evento accaduto in servizio e con gravi responsabilità dell'amministrazione, in quanto era stata praticata una iniezione che poteva avere gravissime conseguenze, senza che fossero state prese adeguate misure cautelative. Il Passaniti è ora affetto da una invalidità permanente che incide sulla capacità lavorativa per circa il 35 per cento secondo un referto del dottor Luigi Storto di Milano, specialista in medicina legale e delle assicurazioni;

quali provvedimenti sono stati adottati a carico del personale medico che ha praticato l'iniezione. (4-15826)

**RONCHI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere — premesso che il maresciallo in pensione Ciro Coccozza, residente a Torino, ha avuto il riconoscimento della causa di servizio con assegnazione della pensione privilegiata di 1ª categoria con assegni di superinvalidità ed indennità di accompagnamento per il primo biennio. All'atto del rinnovo della pensione la CMO di Torino rinnovando a vita la pensione privilegiata di 1ª categoria non ha ritenuto di convalidare la superinvalidità, senza specificare i motivi — in base a quali valutazioni tale decisione è stata presa e se

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

non ritiene non solo errata nella forma ma anche nel contenuto la procedura adottata che non trova giustificazione alcuna. (4-15827)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del carabiniere Stefano Casale, morto il 26 maggio 1975 per cause riconosciute di servizio, come da parere n. 38763/80 in data 5 dicembre 1980 del Comitato P.P.O. e da processo verbale n. 853 in data 23 marzo 1977 della Commissione medica ospedaliera di Roma (Celio) — perché non sono stati assegnati al padre i risarcimenti previsti. Sembra infatti assurdo e inconcepibile che la morte di un giovane militare, per di più avvenuta per cause inequivocabilmente riconosciute di servizio, non faccia sentire all'amministrazione l'assoluto dovere di risarcire, sia pure materialmente, i familiari. (4-15828)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione alla morte del giovane Roberto Degiampietro avvenuta in caserma a Treviso — quale è stata la dinamica dei fatti accertati, quali le responsabilità e quali i provvedimenti finora adottati. (4-15829)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al grave incidente occorso al giovane Maurizio Conti di stanza alla Scuola di amministrazione e contabilità di Maddaloni (Caserta) il 4 marzo 1981 a causa dello scoppio di una bomba a mano, incidente che gli causava numerose ferite —:

per quali motivi nessun provvedimento di risarcimento è stato adottato;

in particolare se non intenda adottare severe sanzioni disciplinari verso i responsabili di tali incredibili ritardi che denotano una scarsissima cura nei riguardi dell'uomo nelle forze armate e una profonda separazione dalla società civile, oltreché grave incuria e incapacità ammini-

strativa. Risulta infatti che fin dal 1° luglio 1983 è stata inviata tutta la necessaria documentazione al Ministro della difesa, direzione generale delle pensioni. Questo caso dimostra, se ve ne fosse ancora bisogno, che il grave senso di disagio verso le forze armate per la completa mancanza di tutela del personale di basso grado sia dovuta non a mancanza di leggi, bensì alla incuria, alla pessima amministrazione burocratica e in definitiva a gravi carenze di comando esistenti, nonché alla incapacità di controllo da parte delle autorità superiori nei riguardi di responsabili all'interno dell'amministrazione, nonché al peggior dei corporativismi che provoca ogni genere di disfunzione amministrativa. (4-15830)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione al caso del signor F. Borgese che ha contratto in servizio una grave malattia renale ed è morto il 12 agosto 1984 in conseguenza di questa malattia contratta durante la vita militare —:

come mai alla vedova, residente a Roma, via Sirte 44, non è stata concessa la pensione;

quali urgenti provvedimenti intende adottare in merito. (4-15831)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.*  
— Per conoscere — in relazione alla morte presso la caserma di Ponte Sospeso a Firenze di due giovani Pier Luigi Carli e Alessandro Gorini, avvenuta il 27 marzo 1984 —:

quale è stata la dinamica della tremenda vicenda, vennero sparati infatti vari colpi di arma da fuoco e sono state fornite una serie di incredibili versioni discordanti ed è stata imposta una totale omertà alla caserma per impedire, a chi forse sapeva, di dire la verità. Interessa in particolare conoscere le valutazioni dell'amministrazione in relazione al comportamento di Andrea Mangano che faceva la guardia nel cortile;

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

infine con quali provvedimenti si intende tutelare le disgraziate famiglie di questi giovani che hanno perso la vita nel servizio militare, in un'amministrazione che verso di essi aveva gravi responsabilità e si è dimostrata non solo incapace di tutelare i giovani, ma sembra pronta a coprire con l'omertà la vicenda.

(4-15832)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - in relazione alla morte del giovane Tappa in servizio di leva a Caserta (ricorso del signor Francesco Tappa alla IV sezione ordinaria della Corte dei conti e lettera del 16 ottobre 1982 del presidente della Corte dei conti) -: quali iniziative sono state prese dall'amministrazione della difesa per fare avere i risarcimenti previsti, essendo ormai trascorsi ben 10 anni dal tragico avvenimento;

quali provvedimenti intenda adottare per evitare la scandalosa trascuratezza esistente nei riguardi dei familiari delle vittime della leva, la cui sola colpa è quella di aver prestato servizio militare.

(4-15833)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - in relazione al caso del giovane Carlo Albani arruolato al Car di Merano il 16 aprile 1985, perfettamente sano e poi ammalatosi gravemente tanto da subire una serie ininterrotta di ricoveri con crisi lipotimiche -:

se sono stati eseguiti i dovuti accertamenti medici per chiarire le cause che hanno prodotto in breve tempo un così incredibile decadimento in un giovane sanissimo (giocava a calcio come portiere, faceva judo, giocava a tennis);

tenuto conto che questo non è che uno dei tantissimi casi di giovani perfettamente sani che si ammalano gravemente per la trascuratezza della caserma e le pessime condizioni a cui sono sottoposti, quali provvedimenti intende adottare.

(4-15834)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - in relazione al suicidio di tre militari, il primo avvenuto il 30 maggio a Piacenza, dove ha trovato la morte in una fontana dei giardini Angelo Di Francesco, residente a Cupello (Chieti); sempre il 30 maggio, Michele Giorgetti di Villa di Chiavenna, è morto presso la I regione aerea di Milano con un colpo di arma da fuoco e infine Fabio De Vecchi, il 3 giugno, è morto a Magnago pure con un colpo di arma da fuoco -:

il risultato delle inchieste e in particolare quali sono state le presumibili cause dei drammatici episodi. (4-15835)

BOZZI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se non ritiene opportuno prendere le iniziative del caso per concedere anche nei viaggi via mare l'agevolazione tariffaria prevista per i viaggi ferroviari a favore dei possessori della cosiddetta «Carta d'argento». Ciò, per dare agli anziani forniti di tale Carta la possibilità del beneficio in questione anche nei viaggi di collegamento con la Sardegna. (4-15836)

RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - in relazione al caso del militare Luigi Di Scala, che prestava servizio presso il 21° reggimento fanteria Cremona di Torino con incarico di cannoniere, in servizio a Gioia Tauro per ordine pubblico nel 1971, che per evitare un attentato dinamitardo a un treno fu investito dal treno e poi ricoverato presso l'ospedale civile di Palmi (Reggio Calabria) per trauma cranico, ferite lacero contuse per tutto il corpo e frattura trimalleolare alla caviglia sinistra con ematoma. Nell'anno 1975 gli fu riconosciuta la settima categoria di pensione per causa di servizio avendo diritto a tre anni di arretrati gliene vennero riconosciuti due - quali misure l'amministrazione della difesa intende prendere a tutela di un militare che, impiegato per l'ordine pubblico, ha subito un gravissimo incidente senza alcun adeguato risarcimento. (4-15837)

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**RUSSO FRANCO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che

il 2 giugno 1986 nella caserma « Baldassare » di Maniago (Pordenone) è stato trovato morto, solo nel corpo di guardia, il soldato di leva Fabio De Vecchis, di 20 anni da Roma, con la gola trapassata da un proiettile di fucile, e che sono state aperte due inchieste, dell'autorità militare e della Procura della Repubblica di Pordenone;

meno di tre mesi fa nella stessa caserma un altro giovane di leva si era tolto la vita;

su un periodico locale, era stato appena pubblicato un servizio sulle condizioni di vita dei soldati di leva a Maniago, in cui anche il De Vecchis non esprimeva giudizi positivi sul clima e sui servizi della caserma —:

se corrisponde al vero che, successivamente alla pubblicazione dell'intervista, vi siano state minacce nei confronti dei militari di leva e del De Vecchis in particolare; se, più in generale, si voglia verificare l'esistenza di una situazione fuori dal normale nella caserma in oggetto.

(4-15838)

**COLOMBINI E GIOVAGNOLI SPOSETTI.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere con l'urgenza che il caso richiede, quali provvedimenti intende prendere per impedire che due dicasteri, quello della sanità e quello del tesoro interpretino, applicandole, in modo nettamente contrastante le norme della legge n. 4 del 1986 sul rinnovo dei Comitati di gestione delle USL. In effetti, mentre il ministro della sanità ritiene che le competenze in materia sanitaria siano già state attribuite al consiglio comunale di Roma, il ministro del tesoro ritiene che — nel periodo tra l'entrata in vigore della legge nazionale e l'entrata in vigore della prevista legge regionale applicativa — sia ancora in funzione l'assemblea generale. Va altresì tenuto conto che la regione Lazio a tutt'oggi, 9

giugno 1986, non ha ancora ottemperato all'obbligo di approvare la legge regionale applicativa nei termini previsti dalla legge nazionale (45 giorni, scaduti il 6 marzo 1986) e che tale periodo rischia di prolungarsi fino ad estate inoltrata, se non oltre.

Tutto ciò determina non solo una ingiusta disparità di trattamento tra enti di uguale dignità, ma soprattutto viola palesemente sia la certezza che l'ordinamento impone, sia la normale attività amministrativa delle USL, contribuendo così a creare nuove difficoltà alla sanità romana a tutto danno dei cittadini che hanno bisogno di efficienti servizi sanitari e non di ulteriore loro degrado. (4-15839)

**RONCHI E TAMINO.** — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso

che in data 5 maggio 1986 un centinaio di militari di leva provenienti da diverse unità della divisione « Julia », tra cui un gruppo della caserma Piave di Udine, sono stati portati a svolgere esercitazioni da campo nella zona di Piano d'Arta (Udine);

che per cinque giorni, fino a venerdì 9 maggio 1986, essi sono rimasti al campo, svolgendo esercitazioni all'aperto e sotto la pioggia, senza alcuna possibilità reale di poter osservare misure igieniche —:

se le autorità militari erano a conoscenza del grado di contaminazione radioattiva nella zona scelta per tale esercitazione;

se erano state valutate le condizioni di pericolosità di un addestramento che poneva un certo numero di giovani di leva e di militari di carriera a contatto prolungato e senza nessuna precauzione con una presenza di radioattività sicuramente non trascurabile;

se sia stato dato un ordine di carattere generale tendente a rallentare le esercitazioni riducendole al minimo indispen-

## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

sabile, e in tal caso, perché non si è agito di conseguenza nel caso di Piano d'Arta;

se, nel caso vi siano state responsabilità in questo episodio, esse siano state individuate;

se in riferimento alle vicende collegate alla nube proveniente da Chernobyl siano state attivate le strutture militari di misurazione della radioattività e se siano state coordinate con la protezione civile ed il Ministero della sanità. (4-15840)

PAZZAGLIA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere quale sia la soluzione scelta per la linea Cagliari-Genova e se, in particolare, non ritenga di far ripristinare la linea con i traghetti « Adria » e « Puglia » della Finmare ed evitando in tal modo il più costoso noleggio di una nave inglese, peraltro insufficiente per garantire un servizio giornaliero. (4-15841)

RAUTI, MACERATINI E FINI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se risulti al ministro in quale situazione si trovi il consorzio « La Fausta Pineta » con sede in via Tupini all'Eur a Roma. E più precisamente se è vero che circa 300 persone da più di due anni hanno versato decine di milioni ciascuna per la realizzazione di un complesso edilizio che non è mai sorto; inoltre se sul terreno in questione gestito dallo stesso consorzio esistano, come sembra, gravami che ne inficiano la proprietà. (4-15842)

POLI BORTONE, RALLO E ALOI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere - premesso

che i docenti dell'istituto magistrale « Oriani » di Roma, riuniti in data 20 maggio 1986, presa visione della circolare ministeriale relativa all'insegnamento della religione nella scuola, hanno rilevato che tale circolare è inattuabile per la mancanza

delle necessarie strutture, lesiva dello stato giuridico poiché assegnerebbe ad alcuni docenti l'insegnamento di una disciplina o parte di disciplina di competenza di altri docenti dello stesso istituto; che in caso di non disponibilità degli insegnanti a svolgere ore di lavoro in più rispetto al loro orario di cattedra si rischierebbe di arrivare ad una sorta di precettazione degli stessi; che la scelta degli alunni avverrebbe prima che il collegio dei docenti abbia precisato l'alternativa; che sarà impossibile strutturare l'orario scolastico in presenza di troppe variabili;

che detti docenti hanno chiesto che siano precisate le responsabilità relative agli studenti che non si avvarranno né dell'insegnamento della religione né della materia alternativa e che sceglieranno di dedicarsi allo studio individuale, evidenziando che la circolare in oggetto « scarica » sulle scuole le contraddizioni non risolte in sede ministeriale e di Governo e che, in mancanza di chiarimenti, il collegio non potrà procedere all'applicazione delle indicazioni contenute nella stessa -:

quali interventi intenda porre in essere per ovviare agli inconvenienti denunciati. (4-15843)

POLI BORTONE, RALLO E ALOI. — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere - in relazione agli incarichi di studio concessi dal ministro a far data dal 1° settembre 1983 - 1) nomi dei beneficiari; 2) città di residenza; 3) qualificazione professionale; 4) importo; 5) argomento; 6) se l'opus sia stato consegnato nei termini prescritti dal contratto; 7) se siano state formulate eventuali osservazioni della Corte dei conti. (4-15844)

POLI BORTONE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere: quanti concorsi sono stati banditi per l'amministrazione del tesoro negli ultimi 3 anni, quanti di essi sono stati espletati, quanti sono in

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA' DEL 9 GIUGNO 1986

fase di espletamento e l'epoca per la quale si prevede possa essere noto l'esito;

altresì, se la durata della prova e della correzione di esse protratta per anni risponda alla precisa volontà di non offrire in tempi corretti le giuste risposte alla assillante richiesta di occupazione soprattutto giovanile e, se così non fosse, quali ostacoli esistono affinché possano essere ridotti entro i giusti limiti i tempi di formulazione delle graduatorie;

infine, se non ritenga disumana tale situazione, contraria all'affermazione dei diritti civili. (4-15845)

**POLI BORTONE.** — *Al Ministro del bilancio e programmazione economica.* — Per sapere:

quali concorsi sono stati banditi per l'amministrazione del bilancio negli ultimi 3 anni, quanti di essi sono stati espletati, quanti sono in fase di espletamento e l'epoca per la quale si prevede possa essere noto l'esito;

altresì, se la durata della prova e della correzione di esse protratta per anni risponda alla precisa volontà di non offrire in tempi corretti le giuste risposte alla assillante richiesta di occupazione soprattutto giovanile e, se così non fosse, quali ostacoli esistono affinché possano essere ridotti entro i giusti limiti i tempi di formulazione delle graduatorie;

infine, se non ritengano disumana tale situazione, contraria all'affermazione dei diritti civili. (4-15846)

**POLI BORTONE, RALLO E ALOI.** — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere - premesso

che il presidente del CNR ha costituito recentemente gruppi di lavoro in relazione alla costruzione di alcuni edifici presso la II Università di Roma -:

come si giustifichi la presenza del professor Consoli (presidente della com-

missione tecnico-giuridica), del professor Marcelli (presidente del collegio dei revisori dei conti del CNR) e del dottor Ferrara (presidente della commissione congruità prezzi del prefato ente) cioè dei responsabili degli organismi che, in separata sede, dovranno fornire pareri e controllare l'operato del gruppo di lavoro, non essendo modificata la vigente disciplina;

altresì, come mai in un altro gruppo di lavoro sia stato nominato l'architetto Ettore Zambelli, quale sia l'onere per il CNR ed infine i nominativi dei segretari dei suddetti gruppi. (4-15847)

**POLI BORTONE, RALLO E ALOI.** — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere - premesso il bilancio preventivo 1984 del CNR - i nominativi di coloro che hanno usufruito dei 60 milioni stanziati per traduzioni ed incarichi speciali ad estranei per esigenze dei servizi generali (cap. 104005) e come mai, per la prima volta, l'anzidetto documento contabile non riporti gli stanziamenti ai singoli organi di ricerca. (4-15848)

**POLI BORTONE, RALLO E ALOI.** — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere - premesso la precedente interrogazione del 14 aprile 1986 (n. 4-14690) in merito alla commissione per i pareri di congruità presso il CNR -:

quante riunioni abbia svolto detto organo, con quale ordine del giorno e con quali presenze;

se e quali impedimenti esistono per una profonda e radicale chiarezza sulla politica immobiliare del CNR. (4-15849)

**MUSCARDINI PALLI.** — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere - considerato che:

da troppe parti risulta che il Tengesic, preparato antidolore in compresse



## IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

e fiale è utilizzato da molti drogati al posto dell'eroina;

tale preparato si può prescrivere con le comuni ricette delle unità sanitarie locali e che in molti casi i drogati rubano tali ricette ed i timbri per prescriversi il prodotto ed utilizzarlo come droga —:

se intende emanare una normativa diretta a regolamentare la vendita del Tengesic in modo tale che questo prodotto non possa essere utilizzato come droga alternativa. (4-15850)

**POLI BORTONE.** — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso che

il CNR ha disposto nel 1977 la soppressione della rivista *La Ricerca scientifica* che riportava in dettaglio le relazioni annuali dei direttori degli organi di ricerca sull'attività scientifica svolta;

l'Annuario degli Organi di ricerca è stato pubblicato per l'ultima volta nel 1978 e tale opera riportava per ciascun organo, il personale scientifico, tecnico ed amministrativo addetto, i finanziamenti, un breve sommario sull'attività scientifica svolta nel biennio 1976-77 e su quella preventivata per il 1978, altre notizie come convenzioni, speciali apparecchiature, etc.;

i quattro volumi, contenenti i progetti di ricerca in essere presso il CNR e che secondo il presidente dell'ente dovrebbero costituire la « summa » dell'attività scientifica, riportano ricerche iniziate (in alcuni casi) nel 1983, e non indi-

cano per ciascun organo la dotazione finanziaria complessiva e la consistenza organica del personale, così da non permettere la valutazione sia sul singolo organo sia sui temi di ricerca perseguiti —:

se nel momento in cui si concede al CNR un aumento doppio al tasso d'inflazione, si vuole altresì disporre la pubblicazione delle relazioni che i direttori degli organi debbono inviare annualmente all'amministrazione centrale del CNR a far data dal 1977 in poi, così da consentire alla comunità scientifica nazionale ed internazionale ed alla classe politica di valutare se le ricerche effettuate in tale arco di tempo siano state innovative oppure la stantia reiterazione di quanto fatto altrove e/o in anni precedenti, stante la pleora della rete scientifica del CNR, oggetto di formale rilievo del collegio dei revisori dei conti in sede di relazione al bilancio preventivo 1985. (4-15851)

**CIFARELLI.** — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere quali iniziative intenda adottare per fronteggiare la grave carenza (per la quale protestano anche le organizzazioni di categoria) degli stanziamenti della legge finanziaria per l'assistenza farmaceutica. Questa situazione comporterà la cessazione, con il mese di settembre, dell'assistenza diretta, con la conseguenza che, specialmente nelle regioni del Mezzogiorno, i cittadini dovranno pagare i medicinali in farmacia, salvo successivo rimborso. Stante anche le impugnazioni di incostituzionalità dell'articolo 29 della legge finanziaria da parte di varie regioni, l'interrogante sottolinea che occorre un concreto riesame del complesso problema con urgenza. (4-15852)

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA ORALE**

CARIA. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e della sanità.* — Per sapere — premesso

che gli effetti dell'incidente di Chernobyl continuano, nonostante quanto dichiarato i primi giorni, a perdurare in modo talmente preoccupante da dover dichiarare di nuovo per alcune zone lo stato di emergenza;

che nel momento stesso in cui il ministro in carica per la protezione civile dichiara che lo Stato non ha i mezzi per poter tenere sotto costante controllo uniformemente il proprio territorio rispetto allo stato della radioattività, è legittimo dubitare della affidabilità delle decisioni assunte in questo campo dal ministro della sanità e dal ministro dell'agricoltura circa l'incolumità dei cittadini;

che la vicenda del vino al metanolo ha lasciato vaste zone d'ombra circa le

responsabilità, ma, soprattutto, circa la follia dell'azione che tante morti ha causato;

che l'inquinamento dell'acqua a Casale Monferrato, anche se a causa della coincidenza temporale coi fatti di Chernobyl non ha « goduto » dei favori della cronaca, non è stato dimenticato;

che ora l'inquinamento da atrazina e molinate dei pozzi della Lomellina rappresenta l'ennesimo ed ultimo — finora — dei segnali, susseguitisi in preoccupante rapidità, della invivibilità raggiunta dalla nostra cosiddetta società progredita —:

quali e quanti sono, se ve ne sono, e come e quanto funzionino gli strumenti e gli istituti di controllo di competenza dei Ministeri dell'agricoltura e della sanità in merito ai rischi del genere indicati in premessa;

dal ministro dell'agricoltura, in particolare, se non intenda disporre l'immediata proibizione, su tutto il territorio nazionale, dei diserbanti e dei pesticidi prevedendo, nel contempo, l'uso da parte degli agricoltori di prodotti tollerabili dal punto di vista della tossicità. (3-02768)

\* \* \*

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

**INTERPELLANZA**  
—

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro delle partecipazioni statali, per conoscere se il ministro, l'ENI e la Samim intendono o meno che venga svolta regolarmente l'attività di estrazioni dei minerali metallici in Sardegna, il che sem-

bra contraddetto da una serie di decisioni di chiusura di impianti estrattivi o dirette al ridimensionamento degli stessi, nonché se la Carbosulcis sia stata sollecitata alla realizzazione del piano già deciso e finanziato dal Parlamento ovvero, come appare chiaro da taluni atteggiamenti, sia stata invitata a rivedere tempi e programmi.

(2-00902) « PAZZAGLIA, MENNITTI, PARLATO, VALENSISE ».

---

IX LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 9 GIUGNO 1986

---

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