

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

RESOCONTO STENOGRAFICO

160.

SEDUTA DI LUNEDÌ 18 LUGLIO 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALFREDO BIONDI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	17203	Interpellanza e interrogazioni sul caso Tortora (Svolgimento):	
Disegno di legge:		PRESIDENTE	17206, 17208, 17212, 17214, 17215, 17216, 17217, 17218, 17219
(Assegnazione a Commissione in sede legislativa)	17248	MELLINI MAURO (FE)	17207, 17210, 17213, 17214, 17217, 17218
Proposte di legge:		PANNELLA MARCO (FE)	17206, 17208, 17210, 17211
(Annunzio)	17205	VASSALLI GIULIANO, Ministro di grazia e giustizia	17206, 17207, 17208, 17211, 17213, 17214, 17216, 17217
(Assegnazione a Commissione in sede legislativa)	17248	VESCE EMILIO (FE)	17214
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	17246		
(Trasmissione dal Senato)	17205	Mozioni concernenti la situazione del trasporto aereo (Discussione):	
Proposta di legge costituzionale:		PRESIDENTE	17219, 17227, 17230, 17231, 17234, 17237, 17242, 17246
(Annunzio)	17205	BAGHINO FRANCESCO GIULIO (MSI-DN)	17230 17231, 17236, 17237, 17245, 17246
Interrogazioni e mozione:			
(Annunzio)	17248		
Risoluzioni:			
(Annunzio)	17248		

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

	PAG.		PAG.
DUTTO MAURO (<i>PRI</i>)	17242, 17245	Risposte scritte ad interrogazioni:	
LUCCHESI PINO (<i>DC</i>)	17227, 17230	(Annunzio)	17206
RIDI SILVANO (<i>PCI</i>)	17224		
TAMINO GIANNI (<i>DP</i>)	17237	Sull'ordine dei lavori:	
VESCE EMILIO (<i>FE</i>)	17234, 17236, 17237	PRESIDENTE	17203, 17204, 17205
Presidente del Consiglio dei ministri:		CALDERISI GIUSEPPE (<i>FE</i>)	17204, 17205
(Trasmissione di un documento)	17205	TAMINO GIANNI (<i>DP</i>)	17203
Proposte d'inchiesta parlamentare:		Ordine del giorno della seduta di do-	
(Assegnazione a Commissione in sede		mani	17248
referente)	17247		

La seduta comincia alle 16,30.

GIANNI LANZINGER, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 13 luglio 1988.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento i deputati Pisanu e Tancredi sono in missione per incarico del loro ufficio.

Sull'ordine dei lavori.

GIANNI TAMINO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIANNI TAMINO. Signor Presidente, intendendo riferirmi agli articoli 14 e 135 e, se necessario, all'articolo 27, secondo comma, del regolamento per chiedere alla Presidenza di intervenire presso il Governo perché riferisca in aula con la massima urgenza sui fatti della Farmoplant di Massa, non solo per la loro gravità, non solo per il dramma che si è compiuto all'alba di ieri e per le sue conseguenze future, ma per il caso emblematico che la Farmoplant di Massa ha costituito in questi ultimi mesi.

Infatti, dopo un referendum consultivo, in quest'aula si è più volte discusso del problema della Farmoplant, che è stato affrontato anche nelle Commissioni parlamentari di merito, e in relazione al quale il ministro Ruffolo per ben due volte (l'ultima solo due mesi fa) ha riferito sull'operato del Governo, sulle difficoltà che esso trovava nell'avere un dialogo con la Montedison e sulle difficoltà incontrate per attuare norme di difesa dei cittadini e dell'ambiente, in presenza di un sistema normativo nel quale prevale la difesa degli interessi industriali sull'interesse collettivo.

Solo qualche tempo fa ci è stato detto che la Farmoplant agiva nel pieno rispetto delle norme vigenti, e pochi giorni dopo la pubblicazione della sentenza del TAR della Toscana si è verificato quanto sappiamo. In quella sentenza, nel dichiarare illegittima l'ordinanza del sindaco di Massa, si affermava che l'impianto, con gli ultimi aggiustamenti, non solo era perfettamente in regola, ma offriva garanzie in merito ai problemi di sicurezza ed a possibili episodi di inquinamento.

Credo, quindi, che sia dal punto di vista della drammaticità dell'episodio sia da quello della rilevanza del dibattito già avvenuto in aula, ma soprattutto per il fatto che come deputati ci sentiamo, in qualche modo, presi in giro da affermazioni sentite in quest'aula e fuori da qui e poi smentite clamorosamente, purtroppo, da un evento tanto drammatico, si ponga immediata-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

mente la necessità che il Governo riferisca all'Assemblea su ciò che è accaduto e perché non si sia potuto, nonostante la volontà espressa in maniera molto chiara dalla popolazione della zona interessata, chiudere immediatamente l'impianto, prevenendo così questo grave incidente.

PRESIDENTE. Onorevole Tamino, desidero assicurarle che la Presidenza, pur non entrando nel merito dei problemi di ordine giurisdizionale o di altra natura, vista l'importanza del tema sollevato interverrà presso il Governo affinché, nella stessa giornata di domani, il ministro competente, attualmente all'estero, riferisca sulla vicenda.

Nel ribadire, dunque, questa specifica volontà della Presidenza, rilevo anche l'esistenza di una corrispondente volontà del Governo per una risposta immediata sui quesiti sollevati.

GIUSEPPE CALDERISI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE CALDERISI. Signor Presidente, mi associo alla richiesta, più che mai legittima e doverosa, formulata dal collega Tamino. Del resto, anche il nostro gruppo ha presentato sull'episodio un'interrogazione urgente.

Signor Presidente, aggiungo che vorrei avere dalla Presidenza alcuni chiarimenti circa gli argomenti iscritti all'ordine del giorno della seduta odierna, in relazione ad una comunicazione degli uffici (giuntaci venerdì sera) sul fatto che il terzo punto all'ordine del giorno (la discussione delle mozioni concernenti l'AIDS) non sarebbe stato oggi trattato. La questione che pongo è appunto quella di capire perché e come la trattazione di questo argomento sia stata spostata e per quando sia prevista.

In proposito, vorrei ricordare che la Conferenza dei presidenti di gruppo, tenutasi martedì scorso, aveva deciso (se ben ricordo) di iscrivere tale argomento al secondo punto dell'ordine del giorno della

seduta odierna e non al terzo. Ma a parte ciò, vorrei avere chiarimenti circa i motivi del rinvio nonché sulla data in cui il ministro della sanità Donat-Cattin intenderà partecipare alla discussione delle mozioni concernenti l'AIDS.

Ora, poiché tale argomento è comunque già «calendarizzato» ritengo che la discussione delle mozioni in questione debba essere rinviata al massimo alla seduta di domani (iscrivendola al primo punto dell'ordine del giorno). Credo infatti che si tratti di un problema estremamente grave, sul quale sono state presentate fin dallo scorso febbraio diverse mozioni da moltissimi gruppi. Vi è quindi l'urgenza di dare risposte al riguardo. Auspichiamo, quindi, che il ministro Donat-Cattin non ritenga il conseguente dibattito «a rischio» per se stesso ma voglia invece venire a rispondere.

PRESIDENTE. Onorevole Calderisi, devo farle presente che la modifica dei punti all'ordine del giorno è derivata dal fatto che il ministro Donat-Cattin ha comunicato alla Presidenza l'assoluta impossibilità, per motivi del suo ufficio, di essere presente alla seduta odierna.

In ogni caso posso assicurarle che la Presidenza, tenuto conto delle motivazioni che lei ha testè richiamato, prenderà i necessari contatti con il Governo perché la discussione delle mozioni concernenti l'AIDS possa avvenire così come previsto; il calendario dei nostri lavori terrà conto sia dell'urgenza di tale discussione, sia della possibilità concreta del ministro della sanità di partecipare alla trattazione di un tema di così alto rilievo.

Per il momento, posso garantirle che la richiesta di rinvio della discussione di queste mozioni discende, appunto, dalla impossibilità fisica per il ministro della sanità di partecipare alla seduta odierna, per far fronte ad altri impegni, nonché dalla necessità di assicurare, per altro, la presenza del ministro nel corso della trattazione di questo tema.

GIUSEPPE CALDERISI. Mi pare molto grave che il ministro non abbia indicato la

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

propria disponibilità per nessun altro giorno. Egli infatti non ha precisato quando intenderà venire qui a discutere queste mozioni.

PRESIDENTE. Non sono a conoscenza del colloquio che è avvenuto; tuttavia me ne informerò con urgenza.

GIUSEPPE CALDERISI. Le chiedo allora che, a norma di regolamento, visto che l'argomento è stato già «calendarizzato», la discussione delle mozioni sia iscritta al primo punto dell'ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Onorevole Calderisi, informerò di questa sua istanza il Presidente della Camera, per le opportune valutazioni.

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 15 luglio 1988 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

MARTINAT ed altri: «Norme sulla responsabilità nello smaltimento dei rifiuti speciali e di quelli tossico-nocivi» (3018);

STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE. «Modifica ed integrazione dell'articolo 321 del codice penale, concernente la non punibilità del corruttore di pubblico ufficiale in caso di confessione spontanea dell'illecito» (3019);

GOTTARDO ed altri: «Finanziamento per la realizzazione del sistema idroviario padano-veneto» (3020);

MARTINAZZOLI ed altri: «Istituzione dell'assegno sociale e perequazione delle pensioni integrate al minimo» (3021).

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

DEL PENNINO ed altri: «Norme per il governo delle aree metropolitane» (3022);

GRILLO SALVATORE: «Istituzione dell'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Catania» (3024).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. In data odierna il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza la seguente proposta di legge:

S. 386. — Senatori **MALAGODI** ed altri: «Finanziamento del servizio sociale internazionale» (approvato da quel Consesso) (3025).

Sarà stampato e distribuito.

Annunzio di una proposta di legge costituzionale.

PRESIDENTE. In data odierna è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge costituzionale dai deputati:

DEL PENNINO ed altri: «Modifica dell'articolo 114 della Costituzione» (3023).

Sarà stampata e distribuita.

Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri.

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 13 luglio 1988, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 11, primo comma, della legge 24 ottobre 1977, n. 801, la relazione semestrale sulla politica informativa e della sicurezza e sui risultati ottenuti, relativi al periodo 23 novembre 1987-22 maggio 1988 (doc. XLVII, n. 3).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

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

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni sul caso Tortora.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni. Cominciamo dalla seguente interpellanza: «I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro di grazia e giustizia per sapere — premesso che

in data 13 giugno 1987 la suprema Corte di cassazione, rigettando il ricorso della procura generale di Napoli, ha definitivamente confermato l'assoluzione con le formule più ampie di Enzo Tortora;

l'incriminazione, l'arresto, il rinvio a giudizio e la condanna a dieci anni di reclusione inflitta in primo grado sono risultati frutto di accuse destituite di ogni fondamento e chiaramente calunniose e finanche autocalunniose, come, ad esempio, nel caso dell'imputato Gianni Melluso;

il reato di calunnia (art. 368 c.p.) e quello di autocalunnia (art. 369 c.p.) sono perseguibili d'ufficio e, in particolare, il reato di calunnia è punito — qualora ne derivi la condanna di una persona innocente — con pene fino a dodici anni —:

se la procura della Repubblica di Napoli, competente per territorio per tali delitti e presso la quale esercitano le proprie funzioni sostituti procuratori che si sono distinti nel presentare denunce per calunnia nei confronti dei difensori di Enzo Tortora, abbia aperto i doverosi procedimenti nei confronti di tutti coloro — ed in particolare Giovanni Pandico, Pasquale Barra, Gianni Melluso, Pasquale D'Amico, Michelangelo D'Agostino, Mario Incarnato, Salvatore Sanfilippo, Andrea Villa — che, come risulta dalla sentenza definitiva

di assoluzione di Enzo Tortora, scientemente lo accusarono consapevoli della sua totale innocenza, giungendo alcuni anche ad autocalunniarsi per rafforzare le proprie accuse, arrecando così gravissimo pregiudizio all'amministrazione della giustizia e incalcolabili danni all'ingiustamente incolpato.

Per sapere, altresì, in caso affermativo, quando tali procedimenti siano stati aperti e a quali magistrati dell'ufficio della procura della Repubblica di Napoli siano stati assegnati, quale sia lo stato dei procedimenti e in particolare per quali motivi non sia stato già disposto il rinvio a giudizio degli imputati; qualora non siano stati aperti procedimenti, se tale fatto non possa configurare reato da parte di chi aveva il dovere di procedere o comunque grave illecito disciplinare, stante anche la notorietà della vicenda e le premesse responsabilità, nella migliore delle ipotesi colpose, dell'ufficio nell'avvalorare le accuse calunniose».

(2-00310)

«Pannella, Calderisi, Mellini, Aglietta, Teodori, Rutelli, Vesce, Zevi, d'Amato Luigi».

(28 giugno 1988).

L'onorevole Pannella ha facoltà di illustrarla.

MARCO PANNELLA. Rinunzio ad illustrare la mia interpellanza, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

GIULIANO VASSALLI, Ministro di grazia e giustizia. Onorevole Presidente, in via generale e preliminare faccio presente che tutte e tre le risposte che darò all'interpellanza dell'onorevole Pannella e alle due interrogazioni iscritte all'ordine del giorno, riguardanti un doloroso ed identico argomento a tutti noto, avranno un

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

carattere quasi integralmente interlocutorio, per ragioni assolutamente insuperabili che successivamente esporrò. Me ne scuso con gli onorevoli interpellanti ed interroganti. Ho privilegiato la linea di una risposta interlocutoria, che non solo non esclude, ma precede, ove sia necessario, risposte più complete e definitive, rispetto ad un ulteriore rinvio della trattazione degli argomenti che stanno giustamente tanto a cuore agli onorevoli interroganti ed interpellanti.

Fatta questa premessa, osservo che l'interpellanza che nell'ordine del giorno precede le interrogazioni, risale ad una data assai più recente di quella della prima delle due interrogazioni. L'interpellanza, infatti, reca la data del 28 giugno 1988, mentre la prima delle interrogazioni, cui in seguito risponderò, risale all'11 novembre 1987.

Non seguendo, dunque, l'ordine cronologico di presentazione dei documenti di sindacato ispettivo all'ordine del giorno, inizierò rispondendo all'interpellanza dell'onorevole Pannella n. 2-00310, con la quale, onorevole Presidente, si domanda se i fatti relativi al caso Tortora (e cioè l'esito dei procedimenti penali che videro in grado di appello assolto l'onorevole Tortora e confermata questa assoluzione, se così può dirsi, attraverso il rigetto dei ricorsi avverso ad essa proposti dalla procura generale di Napoli, con sentenza del 13 giugno 1987) abbiano dato luogo ad iniziative d'ufficio per i reati di calunnia e in qualche caso anche di autocalunnia, che, attraverso lo svolgimento di quei procedimenti, avrebbero potuto emergere o anzi sono emersi.

Nell'affermare che non sono ancora in grado di dare una risposta precisa e puntuale, nonostante le informazioni richieste, voglio far presente che la sentenza della suprema Corte di cassazione è del 13 giugno 1987; che per altro questa mi sembra sia la data della pronuncia; che assai successiva è la data del suo deposito; che gli atti sono rimasti nella cancelleria della Corte di cassazione fino a poche settimane addietro, e che pertanto essi sono a disposizione della magistratura napole-

tana competente per territorio e per materia sui reati di calunnia e di autocalunnia soltanto da pochissimo tempo.

È vero che anche attraverso il rigetto, che implicava la definitività della sentenza assolutoria, si sarebbe potuto mettere in moto qualche meccanismo; può darsi che ciò sia avvenuto, ma non è certo. Infatti, mentre una prima risposta generica della procura generale tendeva ad escludere la sussistenza di procedure al riguardo (procedure già in atto, non l'inizio di procedure), abbiamo preferito rivolgerci all'organo più strettamente competente, cioè alla procura della Repubblica di Napoli chiedendo notizie dettagliate sulle questioni articolate nell'interpellanza in esame, le quali riguardano ben otto nominativi o almeno otto nominativi, quelli indicati appunto nella prima colonna dello stampato relativo a detta interpellanza. Ci è stato risposto che la complessità delle informazioni da assumere, in considerazione delle dimensioni dell'ufficio giudiziario della procura della Repubblica di Napoli, nel quale operano circa 50 sostituti, e la necessità di compulsare centinaia di registri ai fini del rilevamento degli elementi utili alla risposta, non consentiva — e quindi non consente neanche a me per la brevità del tempo avuto a disposizione, dal 28 giugno ad oggi — di fornire le notizie richieste dall'interpellanza.

MAURO MELLINI. I mandati di cattura si fanno subito, mentre al ministro, per rispondere, occorre tempo!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Onorevole Mellini, lei sa bene come vanno le cose e sa anche che di questa vicenda mi sono occupato in altre circostanze ed in altra veste. Che quella di Napoli sia una procura cospicua, in quanto a numero di operatori e che i registri siano pure centinaia è però una realtà.

MAURO MELLINI. Una procura di colaudata «efficienza»...!

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Non abbiamo, quindi, una risposta precisa. Può darsi che vi siano alcune iniziative, così come può darsi che non ve ne siano affatto.

Mi riservo, pertanto, di comunicare quanto possa essere pertinente alla risposta non appena la procura della Repubblica di Napoli mi avrà trasmesso informazioni al riguardo. E ciò sarà mia cura sollecitare e richiedere — pure se non credo che ve ne sarà bisogno, date le sollecitazioni già fatte — per operare un'obiettivo valutazione delle risultanze, ai fini di ogni mia eventuale iniziativa. Infatti, anche se è vero che il ministro di grazia e giustizia non è il titolare dell'azione penale, non c'è dubbio che lo stesso è interessato a sapere se essa venga o meno esercitata.

PRESIDENTE. L'onorevole Pannella ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00310.

MARCO PANNELLA. Signor Presidente, come ricordava poc'anzi il ministro di grazia e giustizia, ci troviamo lei, il ministro stesso e per ultimo io ad esserci già occupati in altra veste, da cittadini, di questa vicenda, come milioni di altre persone, ciascuno nella misura in cui ha potuto.

Il fatto che la vicenda giudiziaria, per quel che riguarda l'imputazione ad Enzo Tortora, sia stata conclusa con le sentenze della corte d'appello e della Corte di cassazione, non vorrei ci facesse dimenticare un'altra vicenda, che giudizialmente deve avere seguito più dell'altra, anche se tragica.

Facendo una prima notazione, signor ministro, desidero ringraziarla, davvero e non formalmente, per il fatto che in poco più di venti giorni ci abbia dato un segno di attenzione. La ringrazio anche per le informazioni già chiare che ci ha fornito: non dovrebbero essere in corso, per quanto è a conoscenza della procura di Napoli, procedimenti per i reati di calunnia o autocalunnia, ma forse qualcuno ce n'è...

Una vicenda nella quale i magistrati deputati ad essere «interrogati», pur se i

sostituiti sono 50, sono 3 o 4, quelli sempre presenti, presentissimi prima, dopo, adesso, sicuramente domani, non mi pare possa giustificare il sospetto che iniziative vi siano e che il procuratore generale non sia riuscito ad informarne il ministro.

Indubbiamente ritorna oggi il tema di cui vi siamo occupati anche la settimana scorsa: il Ministero è gestito dai magistrati. E questa è un'anomalia. Non credo che, quando certe vicende riguardano in modo pregnante e potenzialmente gravissimo dei colleghi magistrati, si possa ritenere che necessariamente, sul piano umano e fatta salva quasi sempre la buona fede, vi sia una predisposizione non dico allo zelo, ma alla puntualità. È un dato umano, è un dato culturale, è un dato che dobbiamo rimuovere.

Mi chiedo se il ministro di grazia e giustizia, da questo punto di vista, intenda lasciare l'iniziativa ai gruppi parlamentari, ai singoli deputati o se invece non voglia assumerne al più presto una per por fine alla vicenda della gestione delegata a magistrati i quali sono sottratti, di conseguenza, alle loro naturali funzioni con tutti i guasti che ne seguono, considerando anche quanto grandi siano le resistenze della *lobby pro-magistrati* nel nostro Parlamento.

Bisognerà pur cominciare se vogliamo sperare che un giorno si giunga al termine di questa opera di buon governo!

La nostra è una sollecitazione perché vorremmo davvero che il merito di questa iniziativa non fosse nostro ma di un ministro del Governo, nei confronti del quale siamo all'opposizione. Sarebbe per noi davvero importante che un'iniziativa di questo genere venisse presa dal Governo della Repubblica.

Signor ministro, è un bandolo della matassa quello che ho inteso proporre alla sua attenzione e sul quale spero di avere abbastanza presto una risposta soddisfacente. In realtà, sappiamo che la motivazione del ritardo nella trasmissione del materiale dalla cancelleria della Corte di cassazione alla procura generale di Napoli, non costituisce una risposta, ma è un

pretesto, un alibi che si regge formalmente a mala pena.

Noi parliamo di una politica giudiziaria sistematica, messa in atto a Napoli, durante quel processo, di omissione di imputazioni per calunnia ed autocalunnia, dinanzi a calunnie ed autocalunnie che esplodevano come tali, flagranti, su tutti i quotidiani della Repubblica.

Il sistema dell'autocalunniarsi e del calunniare è stato reso noto dai calunniatori e dagli autocalunniatori. Nel corso di uno stesso anno, lo stesso pentito ha detto tutto e il contrario di tutto (è stato detto pubblicamente) ed il rinvio degli atti al pubblico ministero, trattandosi di una notizia di reato chiara e certa, avrebbe dovuto essere automatico.

In realtà, che cosa è accaduto? Noi abbiamo fatto otto nomi, ma sono otto nomi rispetto ai quali (il problema della calunnia sistematica e continuata e di un sistema di calunnie e autocalunnie, ognuna autosufficiente esiste), malgrado le sollecitazioni (questo vorrei sottolineare alla sua attenzione, signor ministro) effettuate attraverso strumenti parlamentari e attraverso l'esposizione di chi vi parla, come cittadino, al reato, a sua volta, di calunnia (nelle more di questi fatti io, Mellini e credo altri colleghi abbiamo sporto formale denuncia), deliberatamente la procura della Repubblica di Napoli ha svolto una attiva opera di istigazione al non ottemperamento dell'obbligatorietà dell'esercizio della iniziativa penale.

Non dimentichiamo che si trattava di notizie non solo pubbliche, di pubblica notorietà, ma attivate attraverso altre iniziative rispetto alle quali la calunnia avrebbe potuto e forse dovuto essere contestata. Ricordo alcune nostre denunce specifiche, in carta semplice, inviate al destinatario (alcune le abbiamo depositate al commissariato della Camera dei deputati che poi ha provveduto ad inoltrarle).

Signor ministro, ciò di cui dobbiamo discutere è il realizzarsi di un comportamento sistematico e manifestamente doloso di resistenza patente, arrogante, direi temeraria, forse disperata, all'esercizio della legge ed alla sua difesa, al fine mani-

festato di impedire che, attraverso le regole del diritto, si arrivasse all'accertamento della verità storica e giudiziaria a carico di una realtà, che chiamiamo Tortora, ma che è stata infinitamente più complessa e che ha dietro di sé il caso Cirillo ed un processo mostruoso, nelle quantità e nelle procedure, scatenato per non farne altri, pendenti e che ancora oggi non sono stati fatti. Questo con gravi imputazioni elevate in una certa fase nei confronti dello Stato, dei servizi segreti, della classe politica, dei terroristi e di quel terrorista, superprotetto dai nostri servizi e dai meccanismi interni alla nostra giustizia (meccanismi interni possono essere sollecitati anche da parti civili, da parti private), che risponde al nome di Senzani, quello che avrebbe dovuto, attraverso il caso del magistrato D'Urso, assicurare il formarsi del governo P2, PCI, P-Scafari ed altri. Lo ripeto perché si trattava di notizie pubbliche. Ed essendogli andata male quella vicenda, dopo due mesi, tre mesi, la ripropone attraverso il caso Cirillo, (Cirillo, poi, è un'occasione), con episodi gravissimi.

Signor ministro di grazia e giustizia, vorrei cogliere l'occasione per farle una domanda, visto che pare che sia andato un suo ispettore a Napoli per fare un'inchiesta sui problemi relativi alla giustizia napoletana, con particolare riguardo alle vicende Tortora e connessi. Abbiamo letto questo sui giornali, tant'è che mi pare vi siano anche delle interrogazioni di altri colleghi al riguardo. In questa vicenda però vi sono forse atti parlamentari ad essa relativi, da richiamare; vi sono forse cittadini o deputati che hanno sporto denunce da cittadini; vi è il concorso di altre omissioni ed altri abusi sistematici.

Signor ministro di grazia e giustizia, personalmente ed anche insieme ad altri, durante la fase del processo pubblico, dinanzi al comportamento del presidente del tribunale, e per quel che riguardava le sue attribuzioni per l'ordine durante le sedute e nei confronti del pubblico ministero per quel che riguardava l'ordine nelle more, noi siamo intervenuti con denunce volte ad interrompere la flagranza di reati e di violazioni di legge in corso. Siamo intervenuti

per sottolineare che ogni mattina l'ordine nella sala era materialmente costituito in modo tale da consentire alla stampa ed in qualche misura costringerla ad ascoltare non lo svolgimento del processo, ma la conferenza stampa quotidiana dei pentiti prescelti. Sicché questa banda di inviati o di cronisti giudiziari per settimane e mesi ha fatto le cronache delle denunce dei pentiti, mentre noi sottolineavamo le violazioni complesse e sistematiche e quotidiane che erano compiute dagli addetti all'ordine, dai carabinieri, dai pentiti e dai giornalisti; e le sottolineavamo, signor ministro di grazia e giustizia, con denunce che lei deve pure ricevere e trovare, perché sono state fatte. Non dico denunce alla stampa (anche quelle!), non dico denunce qui dentro (anche quelle!), ma denunce alle quali la procura della Repubblica di Napoli non ci ha mai risposto, non ci ha mai convocato; il processo ha dovuto continuare a svolgersi. Coloro che facevano le calunnie, le autocalunnie, venivano protetti; contemporaneamente veniva organizzato il processo *a latere*, a loro si dava la parola. Noi denunciavamo contemporaneamente l'omissione sistematica dell'iniziativa da parte della procura di Napoli, per la violazione sistematica del segreto istruttorio che era ancora in atto per alcune vicende parallele e stralciate.

Avevamo dunque tutto questo complesso: omissione e protezione della calunnia, sistematica. I pentiti venivano regolarmente (lo dichiaravano essi stessi) fatti riunire dopo, quando rischiavano di ritrattare, quando ritrattavano. Ma ora, signor ministro di grazia e giustizia, non attenda la nostra futura interpellanza. Questo sistema di protezione del delinquere, pericoloso, di costoro è stato messo in atto anche nel processo dei catanesi a Torino. Per fortuna oggi il processo si svolge sotto la presidenza del giudice Fassone, in un modo del tutto diverso da quello di Napoli. Questo però non può esimerci dal dire che è notorio che vi è stata una cascata sistematica, anche in questo caso, di calunnie ed autocalunnie non perseguite, e quindi stimulate.

In realtà, il pentito sa che se oggi ritratta,

domani può parlare e contrattare a suon di milioni. È tremenda la distorsione che provoca tutto questo!

Volevo poi sottolineare, signor ministro, che o il Governo prende un'iniziativa coraggiosa, oppure lei sarà costantemente vittima di altre iniziative. Faccio riferimento ad una vicenda che è stata forse fermata, per così dire, dal collega Mellini in Commissione giustizia l'altro giorno: quella del cambiamento di nome dei pentiti, che non credo sia stata vagliata a fondo dal Governo e dal ministro. Come facciamo — me lo consenta — ad aspettare e a consentire alla giustizia di procedere per calunnia, saltando centinaia di processi importantissimi per calunnia, se cambiamo il nome a queste persone? Allora delle due l'una: o il cambiamento non serve a nulla, perché in seguito risulterà che il procedimento per calunnia prosegue ufficialmente rispetto al signor Gianni Melluso...

MAURO MELLINI. Gianni Mellini, invece di Gianni Melluso!

MARCO PANNELLA. ...Gianni Melluso che magari si chiamerà Gianni Mellini, perché ognuno potrà scegliere (*Commenti del deputato Mellini*). Questo è uno stillicidio! Costantemente si opera attraverso mille altre piccole norme, per cancellare, per garantire. Come abbiamo detto, durante tale periodo questo è stato fatto dolosamente e ufficialmente da parte di magistrati; e costoro non sono stati querelati né per calunnia, né per diffamazione, signor ministro, e lei lo sa. Non abbiamo usato il «forse», il «si dice», il congiuntivo; ci siamo esposti, come potevamo, come persone, visto che come parlamentari non serviva a nulla.

Vi è allora il problema dell'omissione sistematica dell'azione penale dinanzi ai pentiti, da parte della procura di Torino oltre che di quella di Napoli, e da parte di altre procure della Repubblica (in certa misura quella di Milano, anche per quel che riguarda la vicenda Epaminonda, anche se Di Maggio ha tenuto a tale riguardo un comportamento diverso, non

del tutto omologabile a quello dei suoi colleghi). Si verificano contemporaneamente l'omissione del perseguimento della giustizia, le violazioni del segreto istruttorio, persino la gestione del momento pubblico del processo chiaramente volta ad esaltare certi aspetti, con un'organizzazione feroce.

Ma il ministro di grazia e giustizia non ha nulla da dire dinanzi al fatto che ha visto protagonista il pubblico ministero Diego Marmo? È un episodio accertabile documentalmente, signor ministro di grazia e giustizia. Il pubblico ministero Marmo fece delle richieste, del tutto legittime; le fece però ad una certa ora, per uno slittamento di due o tre ore dei tempi processuali dovuto ad alcuni incidenti non previsti all'inizio della seduta. Prima che il pubblico ministero Marmo pronunciasse tali richieste, *Il Giornale di Napoli* (che era organo del più noto distributore di violazioni del segreto istruttorio, il giornalista Maffei, che scriveva su sette quotidiani d'Italia ogni giorno) già le pubblicava! Ciò accadeva, ripeto, prima ancora che il giudice Marmo avesse pronunciato le sue richieste, mentre magari avrebbe potuto riflettere su di esse, studiarle meglio, mentre si sarebbe potuto verificare un altro incidente. Prima che avvenisse tutto ciò, quel giornale le aveva già stampate. È la vicenda criminale della situazione napoletana. Credo che passeremo ogni limite se non porteremo un giudice, così come abbiamo fatto con un ministro, dinanzi alla giustizia, a rispondere di reati. Questo gruppo di magistrati, di giornalisti e di pentiti, ha causato un danno tremendo alla giustizia, alla gente e a noi tutti.

I fatti di Catania di cui parlavamo la settimana scorsa, signor ministro, sarebbero stati scandalosi, e la sua risposta sarebbe stata altra se non avessimo già digerito, e in qualche misura metabolizzato, questo orrendo massacro, doloso e sistematico, di un'associazione a delinquere, che non si è determinata all'inizio, ma che si è venuta via via formando, e ha operato in modo tremendo. Se non colpiamo lì ci assuefacciamo a tutto, anche alla circolare di istigazione allo sciopero bianco emessa da un

primo presidente della Corte di cassazione!

Si tratta quindi di quegli stessi magistrati che non hanno celebrato altri processi all'infuori di quello. Vorrei citare alcune cifre ed alcuni nomi di magistrati collaudatori di Napoli, dati che forse non sono ancora in suo possesso, signor ministro, perché restino agli atti.

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Ora mi ricordo che li ho.

MARCO PANNELLA. Vorrei citare il nome di alcuni magistrati, e non solo di quelli del processo Tortora. Sono nomi abbastanza conosciuti: il signor Lucio Di Pietro, 42 milioni; Alfredo Fino, (che ritroviamo nella vicenda di via Palizzi, legata a quella Siani), 71 milioni; Arcibaldo Miller, 56 milioni e 500 mila lire; Alfonso Stravino, non sappiamo quanto; Modesto Caputo, attuale presidente del tribunale, 31 milioni; Carlo Aleni, 54 milioni; Armando Lancuba, 79 milioni; Giorgio Fontana, ufficio istruzione, 48 milioni; Diego Marmo, 44 milioni; Luigi Sansone, il presidente, 56 milioni. Tutte queste cose vanno viste nel loro contesto, analizzando come, quando ed a chi vengono dati i denari.

Signor ministro, se esaminerà le date si accorgerà che le somme sono state corrisposte un mese dopo la sentenza. Per esempio, un mese dopo la sentenza, il presidente Sansone riceve il primo incarico.

Per carità, non vorrei coltivare l'industria del sospetto; ma quando ci riconduciamo a quello che dicevo, scopriamo che in realtà questo maxiprocesso nasce per non fare i processi in corso. E non mi riferisco a quello sul caso Cirillo, che è finito nel nulla: quattro calunnie, ed alla fine, come al solito, la colpa è dei giornalisti che hanno parlato, mentre tutti gli altri sono assolti, prosciolti. Non c'è più lo Stato, non c'è più nulla. Ma comunque non c'è ancora questo, ed allora parlare di Napoli è parlare della giustizia, dello Stato di diritto.

Al di là dei ruoli, non di opposizione e di governo, ma di Parlamento che controlla e di esecutivo che risponde, dovrei dire che (in base a quanto detto, e siccome mi

rivolgo al ministro di grazia e giustizia e quindi mi riferisco alle sue funzioni, ai suoi predecessori, al Governo di cui è membro) sono profondamente insoddisfatto della risposta fornitaci, perché il ministro già sapeva che comunque non c'è da attendere gli atti della Cassazione per ottenere giustizia in ordine a quanto denunciato. La questione vera è la plateale omissione della legge per incoraggiare i pentiti a violarla mentre la violavano: questo è il problema. Il collega Mellini mi dava un suggerimento — del quale non posso appropriarmi, in quanto ciascuno ne capirebbe la paternità — ricordandomi che nel codice pontificio si puniva la semplice sollecitazione del pentimento da parte del ministro del tribunale o dell'ufficiale della forza pubblica (articolo 659 del codice gregoriano). Qui invece abbiamo un... canto gregoriano, abbiamo una cosa immensa, una costante sollecitazione; non solo la pena è negata, ma vi è un premio patente, perché in Italia si può e si deve calunniare, se si vuole stravolgere il senso della realtà storica, sociale e giudiziaria.

Dico, però, signor ministro, che non voglio dichiararmi del tutto insoddisfatto. Voglio dare la parola, tutta intera, a quanto lei ci ha assicurato: lei intende quanto prima — cioè presto, fra breve, se ho bene inteso (poiché «quanto prima» significa «fra breve») — tornare su questo argomento. Immagino quindi che lei abbia cominciato ad affrontare questo problema complesso, del quale ho ricordato singoli aspetti con l'interpellanza relativa alle calunnie, alle autocalunnie, al sistematico, doloso e per me criminale uso dell'omissione, assieme agli altri aspetti tutti convergenti.

Vorrei che, con la massima serenità — e anche con la massima alacrità, date le strutture di cui dispone — il nostro ministro, il nostro Governo, facesse esplodere il bubbone e ci dicesse qualcosa non solo di parzialmente esatto, ma di vero nell'insieme.

Questo processo s'ha da fare, signor ministro, ed a mio avviso le responsabilità penali sono patenti (quelle disciplinari mi interessano molto meno). Ma nel momento

in cui il Governo, il ministro, si trova dinanzi la notizia del crimine e la trova suffragata dagli atti processuali, deve compiere una riflessione sui tempi, sui modi, sulle persone.

A proposito di questo vorrei dire che il Governo del mio paese, il Governo della Repubblica — non i radicali, non i federalisti europei, non noi — deve porre di nuovo all'ordine del giorno del paese, della giustizia, la realtà storica alla quale ci siamo richiamati. E questa realtà vede una serie di mine vaganti: ognuno di coloro che in questo modo hanno violato ed incitato a violare la legge è ricattabile per sempre, signor ministro. Non c'è solo il problema dell'articolo 2 della legge delle guarentigie del magistrato, non si tratta di quello; costoro sono ricattabili e sono ricattati; sono mine vaganti, e vanno giudicati.

Noi cercheremo di agire in questo senso, e la fondazione Tortora è stata costituita per fornire ulteriori elementi di conoscenza per poter andare in quella direzione. Ma tutto questo è estremamente urgente, e mi auguro che, di fronte a tale urgenza, il Governo voglia quanto prima consentirci di essere d'accordo con lui.

Mi auguro, signor ministro, che entro la fine di settembre o la prima decade di ottobre lei sia in condizioni di chiedere il sostegno del Parlamento all'azione che sicuramente è divenuta ormai imprescindibile, e dinanzi alla quale gli alibi delle carte non giunte, della Corte di cassazione sono assolutamente non rilevanti. Il problema è un altro: vi sono fatti chiari, denunciati, che sono accaduti e sono accertabili senza il sussidio di quelle carte. Queste ultime comunque esistono, e saranno abbondantemente in grado di aiutarla (*Applausi del gruppo federalista europeo*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Mellini, Aglietta, Rutelli e Vesce, al ministro di grazia e giustizia, «per conoscere:

se sia informato del contenuto dell'articolo pubblicato nel quotidiano *Il Secolo XIX* dell'11 novembre 1987 sotto il titolo "Su Napoli l'ombra di Tortora. Un giudice lascia, altri accusano" nel quale si attribui-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

scono al procuratore generale di Napoli dichiarazioni di estrema gravità quale quella riferita al processo Tortora "Non conosco direttamente il processo. Ma so che alla fine non è stato un processo solare né limpido", espressione oltre tutto sibillina perché è ambiguo il riferimento delle parole "alla fine" che non è dato comprendere se siano riferite alla limpidezza della fase finale del processo o invece al momento in cui è emersa la mancanza di limpidezza e di solarità delle fasi precedenti;

se il dottor Vessia abbia fatto rapporto alla procura generale presso la Corte di cassazione in ordine a quanto egli sa circa la mancanza di limpidezza del processo;

se il ministro sia inoltre informato delle dichiarazioni che l'articolo in questione attribuisce ad un magistrato che intenderebbe mantenere l'anonimo (in singolare coincidenza con l'atteggiamento di un altro celebre magistrato napoletano omonimo le cui dichiarazioni riportate da un quotidiano procurarono la condanna del direttore di questo per diffamazione in danno di Tortora) il quale avrebbe affermato "Parliamoci chiaro: Tortora è stato un'occasione, un evento programmato da inserire in un circuito polemico... È servito ai radicali, sotto la regia del PSI, per far esplodere la questione della responsabilità e del ruolo dei giudici... nella prima condanna di Tortora era stato costruito un castello ad arte", dichiarazioni che lo stesso intervistatore commenta, nel corso della successiva domanda, "secondo questa visione Tortora ed i suoi giudici sarebbero stati strumentalizzati insieme, con l'obiettivo ecc, ecc." il che, più esplicitamente, significa che Tortora sarebbe stato fatto arrestare, tenere in carcere e condannare in primo grado per un callido disegno dei radicali, ispirati e manovrati dai socialisti;

se il ministro ritenga conforme al decoro della magistratura che un magistrato, coprendosi con l'anonimo, faccia alla stampa dichiarazioni, al contempo, di tanta gravità e scempiaggine e se non ritenga doveroso promuovere l'azione di-

sciplinare al riguardo, previa individuazione del poco ragionevole e coraggioso magistrato;

se il ministro abbia presente l'affermazione attribuita al procuratore generale Vessia "ora temo soprattutto che ci sia una fuga di giudici dagli uffici più esposti a chi chiederà un risarcimento..." il che equivale a ritenere che negli uffici giudiziari napoletani molti siano i magistrati che operano provocando danni ai cittadini per colpa grave, considerazione che si lega in modo sconcertante con l'ultima frase attribuita allo stesso procuratore generale "il bello viene ora" che sembrerebbe invece più confacente all'atteggiamento di uno dei cittadini danneggiato dall'attività dei presunti fuggiaschi;

quali valutazioni dia di tutto ciò il ministro e quali provvedimenti intenda assumere nell'ambito delle proprie competenze». (3-00385).

(11 novembre 1987)

L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Circa gli apprezzati rilievi che l'onorevole Pannella ha fatto nella replica relativa alla propria interpellanza testé svolta, dirò qualcosa rispondendo successivamente all'interrogazione Mellini n. 3-00933, che si riferisce all'inchiesta ministeriale sul caso Tortora.

L'interrogazione Mellini n. 3-00385, alla quale ho l'onore di rispondere adesso, viceversa, è, come ho già rilevato, non recente; e forse, se non fosse stata associata alle altre vertenti sullo stesso caso, non dico che sarebbe rimasta senza risposta, ma avrebbe rischiato di rimanere seppellita nell'enorme catasta di interrogazioni che gravano da ogni parte sul Ministero di grazia e giustizia.

MAURO MELLINI. Ahimè!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. La risposta all'interrogazione in esame è invece molto semplice.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

In merito ai quesiti posti dagli onorevoli interroganti circa il contenuto delle dichiarazioni che il procuratore generale della Repubblica di Napoli, il dottor Vessia, avrebbe reso l'11 novembre 1987 al quotidiano *Il Secolo XIX* (si tratta di un quotidiano di Genova, come sanno tutti; ma prima di ogni altro lo sa l'onorevole Biondi), comunico che il suddetto magistrato ha smentito categoricamente di averle mai rilasciate.

MAURO MELLINI. Smentito a chi? Una smentita segreta?!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Adesso vi leggerò il testo della smentita fatta pervenire all'ANSA il giorno successivo. Il dottor Vessia ha trasmesso al Ministro di grazia e giustizia il testo del suo comunicato stampa di smentita, rimesso all'ANSA il giorno successivo alla pubblicazione sul suddetto quotidiano delle dichiarazioni attribuitegli.

LUIGI D'AMATO. Ma c'è il *flash* diramato dall'ANSA!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Il testo del comunicato stampa del dottor Vessia è del seguente tenore: «Sono sorpreso nel leggere delle dichiarazioni che mi vengono attribuite e che io non ho pronunciato. Non è vero, in particolare, che abbia detto che il referendum è cominciato in questa stanza con le polemiche su Tortora. Non è vero altresì» prosegue il dottor Vessia «che abbia pronunciato la frase "il processo Tortora alla fine non è stato un processo solare né limpido". Per quanto attiene infine al dopo-referendum, preciso che io mi sono limitato a dire che ormai bisogna attendere la nuova legge. Non è mia l'espressione: "il bello viene ora"».

MAURO MELLINI. "Il Bello" è Gianni!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Quanto ho appena ricordato si riferisce alla prima parte dell'interrogazione n. 3-00385; la seconda parte è rela-

tiva alle dichiarazioni attribuite ad un anonimo magistrato napoletano. Con riferimento a queste ultime, riportate nello stesso articolo del quotidiano *Il Secolo XIX* dell'11 novembre 1987 (evidentemente non è lo stesso magistrato cui ci si riferiva nello stesso contesto, ma un altro), comunico che il procuratore generale della Repubblica di Napoli ha informato che non è stato possibile identificare il magistrato che avrebbe pronunciato le affermazioni diffamatorie in danno di Tortora.

A questo punto, la mia risposta a questa prima interrogazione è, ahimé, conclusa.

PRESIDENTE. L'onorevole Vesce ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Mellini n. 3-00385 di cui è cofirmatario.

EMILIO VESCE. Signor Presidente, interverrò brevemente. Ringrazio il ministro per aver cortesemente associato la nostra interrogazione alle altre all'ordine del giorno perché, altrimenti, sarebbe rimasta nascosta, per così dire, pur riguardando uno dei temi più gravi che dobbiamo affrontare in relazione ai problemi della giustizia.

Io ero più che convinto, signor ministro, che lei avrebbe risposto nei termini in cui ha risposto, per la semplice ragione che ormai siamo abituati a trovarci di fronte a dichiarazioni anonime e ad anonimi che indagano su se stessi, che si guardano allo specchio ma non si riconoscono. Vi è una casistica che rasenta il ridicolo. Farò soltanto un esempio: ricordo il processo 7 aprile. Noi scoprimmo, grazie ad una dichiarazione della moglie del dottor Calogero, il sostituto procuratore della Repubblica che aveva aperto quell'inchiesta, che questa gentilissima signora aveva suggerito ad dottor Calogero il nome di Toni Negri come quello del vero protagonista dell'eversione nel nostro paese. In quella occasione, si trattò quindi di una sorta di giustizia domestica, che trovammo il modo di denunciare, ma che ci ritrovammo di fronte, di fatto, a proposito di ogni questione.

Ma vorrei risalire con la memoria a qual-

cosa di più. Purtroppo si è determinato un costume, dal momento in cui i maxiprocessi sono divenuti la forma normale del processo penale nel nostro paese. Mi riferisco al connubio terribile che si determina tra gli uffici delle procure della Repubblica, gli uffici istruttori e la stampa, ossia il cronismo giudiziario. È un connubio perverso, che consente a giornalisti come Maffei (i cosiddetti «bene informati») di essere i primi ad anticipare quanto avverrà. Molti cittadini sanno del loro arresto prima ancora di essere colpiti da ordini di cattura. In altri termini, anche nei casi in cui le forze di polizia non sono state in grado di eseguire l'ordine di cattura, sui giornali si apprende che sono stati operati arresti, e così via.

Questa dinamica è ben organizzata, ben collaudata e funziona a meraviglia! Ha un suo significato e risponde alla logica di stabilire, nel momento in cui un cittadino è sottoposto a provvedimento giudiziario, l'inevitabilità di tutto ciò che ne segue: cioè il fatto che dal momento dell'ordine di cattura fino al momento della sentenza non vi è soluzione di continuità. Questa logica stabilisce, con un meccanismo complicato, addirittura sofisticato, che nel nostro paese deve vigere una giustizia sommaria.

Noi crediamo, signor ministro, che le sue risposte riflettano la buona volontà e l'intenzione di superare questo stato di cose. Apprezziamo dunque questa buona volontà, però dobbiamo anche riconoscere, scoraggiati ed abbattuti, che purtroppo tali atteggiamenti non sono sufficienti. Infatti, ci troviamo di fronte ad avvenimenti che si ripetono con sistematicità, ma che noi possiamo mettere in evidenza soltanto nel momento in cui si tratta di casi famosi; possiamo evidenziare questo modo perverso di informare e di agire degli operatori della giustizia soltanto quando si tratta di casi come quello di Enzo Tortora. Ma quante migliaia di cittadini subiscono lo stesso trattamento...?

È questa la domanda che noi poniamo. Io credo che la maggior parte dei cittadini subisca questo trattamento. È quindi necessario trovare il modo di uscire dal cir-

colo vizioso nel quale si muove la giustizia nel nostro paese.

Il caso della procura della Repubblica di Napoli è un caso del quale molto si sa, molto si è saputo e ancora molto si deve sapere; nell'interpellanza del collega Pannella erano indicati i nomi dei pentiti; sempre per fare dei confronti, se mi è consentito, devo dire che in altri processi, altrettanto famosi e altrettanto discussi per la leggerezza con cui sono stati applicati gli articoli del codice, i casi dei pentiti che palesemente avevano mentito sono stati presi in considerazione e denunciati immediatamente dagli stessi giudici che celebravano i processi. Mi riferisco, ancora una volta, al caso del Casirati, il quale aveva inventato una fantastoria su un avvenimento padovano (quello dell'uccisione dei due missini nella sede di via Zabarella): ebbene, fu lo stesso sostituto procuratore della Repubblica, in quell'occasione, a denunciare il Casirati per autocollunna. A Napoli questo sistema non esiste, non è possibile neanche che si verifichi quest'ultimo sprazzo di coscienza e di sensibilità.

E allora, io credo che questo problema debba uscire dall'ordinaria discussione e si debba, sul piano operativo, trovare il modo per evitare che situazioni del genere tornino a ripetersi (*Applausi dei deputati del gruppo federalista europeo*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Mellini, Calderisi, Pannella, Aglietta, Teodori, Rutelli, Vesce, Zevi e d'Amato Luigi, al ministro di grazia e giustizia, «per sapere

se corrisponda a verità che il Ministero di grazia e giustizia ha aperto una inchiesta relativa ad eventuali irregolarità che si sarebbero verificate nel corso del cosiddetto "processo Tortora".

Per sapere altresì se corrisponda a verità la notizia diffusa dalla stampa secondo cui tale inchiesta sarebbe già conclusa.

Per sapere se corrisponda a verità che in detta inchiesta non sono stati sentiti coloro che per primi denunciarono le gravi irregolarità oggetto di inchiesta ed in partico-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

lare il difensore del compianto Enzo Tortora.

Per sapere infine se il ministro non ritenga che tali mancate audizioni — considerata anche la funzione pubblica svolta dal difensore nell'amministrazione della giustizia — compromettano gravemente la completezza dell'inchiesta e l'obiettivo di pieno accertamento dei fatti» (3-00933).

(28 giugno 1988).

L'onorevole ministro di grazia e giustizia ha facoltà di rispondere.

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. L'interrogazione Mellini n. 3-00933 concerne l'inchiesta amministrativa sul caso Enzo Tortora. Devo comunicare agli onorevoli interroganti che, con nota del 18 aprile 1988 (cioè antecedentemente a tutte le notizie di stampa che poi pervennero, antecedentemente al passo dell'associazione magistrati presso il Presidente della Repubblica e alle assicurazioni fornite a seguito di tale passo, in relazione alla rapidità dell'inchiesta), personalmente avevo disposto, per tramite dell'ispettorato generale, l'avvio di un'inchiesta finalizzata ad accertare se nei comportamenti dei vari magistrati che hanno condotto l'attività istruttoria e hanno trattato il dibattimento di primo grado nel procedimento penale in cui vi era, fra gli altri imputati, l'onorevole Enzo Tortora, si rinvenissero profili di rilevanza disciplinare.

L'ambito dell'inchiesta, come gli interroganti hanno potuto sentire da questa enunciazione, è molto vasto. La mia prima tendenza è stata quella di polarizzarmi sull'istruttoria; poi, dopo aver letto gli atti ed esaminato gli esposti, ho ritenuto di estendere l'ambito dell'inchiesta, con la massima attenzione, al dibattimento. Per questo ho in precedenza affermato che mi avevano molto interessato taluni rilievi svolti dall'onorevole Pannella nella replica relativa alla precedente interpellanza; in particolare, mi hanno interessato alcune specifiche denunce concernenti il dibatti-

mento, che meriterebbero di essere valutate (e sicuramente lo farò).

L'inchiesta è stata condotta personalmente, per sottolineare l'importanza (devo ricordarlo poiché l'onorevole Pannella ha fatto riferimento ad un pretore recatosi a Napoli in questa circostanza), dal vicecapo dell'ispettorato generale; si tratta di un alto magistrato facente parte, fino a poco tempo addietro, della prima sezione penale della suprema Corte di cassazione.

Nella seconda parte dell'interrogazione si fa riferimento alla notizia secondo la quale l'inchiesta sarebbe già stata conclusa. In realtà essa sarebbe stata conclusa se non fosse intervenuto l'episodio denunciato dalla stessa interrogazione nel suo secondo capoverso, là dove si chiede se corrisponda a verità che in detta inchiesta non sono state ascoltate determinate persone. È vero, l'inchiesta era giunta al suo compimento proprio per l'impegno di rapidità e di precisione che era stato sollecitato in altissima sede, anche se la relativa formalizzazione, abbastanza complessa, era in quel momento ancora in corso.

A questo punto è giunta la notizia, non attraverso l'interrogazione in esame, che è del 28 giugno, ma attraverso la stampa, anzi mediante una lettera indirizzatami dall'avvocato Della Valle (ahimè, unico difensore superstite di Enzo Tortora) in cui chiedeva di essere sentito...

PRESIDENTE. Anche il collega Coppola è vivo!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. Lo so! Lei che mi è maestro in materia penale, onorevole Biondi, sa che a Napoli, in violazione delle regole (si dice tanto male di Napoli, è vero!), esiste una larghezza che non si riscontra in altre sedi. A Napoli vi possono essere tre o quattro difensori penali senza che nessuno dica niente.

PRESIDENTE. È un rito partenopeo!

GIULIANO VASSALLI, *Ministro di grazia e giustizia*. È un rito partenopeo in conflitto con la legge, che ammette soltanto due

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

difensori per ogni imputato! Allora io, parlando secondo un rito conforme alla legge, mi permettevo di considerare difensori soltanto l'avvocato della Valle ed il compianto professor avvocato Alberto Dall'Ora. Ha perfettamente ragione, comunque, per il suo richiamo...

PRESIDENTE. Il richiamo non voleva essere una rievocazione!

GIULIANO VASSALLI, Ministro di grazia e giustizia. È giustissimo, e la ringrazio!

Dicevo che, quando giunse la lettera del solo avvocato Della Valle (e non dell'altro difensore), che si lamentava di non essere stato sentito, io impartii disposizioni affinché venisse ascoltato. L'avvocato Della Valle non era stato sentito perché, essendo uno dei denunciati, si pensava che denunciasse fatti in relazione ai quali dovessero essere ascoltate altre persone. Ma, una volta che egli stesso si offriva e sottolineava la possibilità di portare un contributo all'inchiesta, fu regolarmente sentito nel corso della stessa.

Il 5 luglio scorso, mentre veniva ascoltato, lo stesso avvocato Della Valle ha indicato altri testimoni da esaminare; per l'esattezza, si trattava di due giornalisti. Nonostante qualche perplessità sui giornalisti (senza arrivare agli apprezzamenti che sono stati fatti poco fa, alle spalle dell'onorevole d'Amato, nell'ambito del suo gruppo, e che non è sempre giusto ascoltare, come lo stesso onorevole d'Amato sa)...

LUIGI D'AMATO. Grazie per la difesa, ministro!

GIULIANO VASSALLI, Ministro di grazia e giustizia. Ebbene, dicevo che, pur trattandosi di giornalisti e pur avendo l'impressione che essi non avessero da dire qualcosa di molto utile, entrambi sono stati ascoltati dall'ispettore ovvero è ancora il corso la loro audizione; in effetti, ho l'impressione che essa sia stata esaurita per entrambi anche se vi era stata una richiesta di rinvio in quanto uno dei due era in giro per l'Europa; credo tuttavia che tra

giovedì e venerdì scorso — ma a tutt'oggi non ho potuto averne conferma — essi siano stati sentiti. L'inchiesta, quindi, può ora concludersi, nel senso che potrò finalmente esaminarne la stesura nel suo complesso, riservandomi, in base all'esito di questa lettura, di vedere se qualche punto debba essere integrato, proprio in riferimento ad alcune violazioni sottolineate poc'anzi dall'onorevole Pannella, che non avevo tutte presenti nella loro dimensione. In base all'esito dei definitivi accertamenti condotti dall'ispettorato mi riservo di adottare, dopo attenta valutazione delle risultanze, ogni eventuale opportuno provvedimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Mellini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00933.

MAURO MELLINI. Signor Presidente, signor ministro, abbiamo dunque appreso dalla sua risposta che, se l'avvocato Della Valle non le avesse mandato una lettera, l'ispettorato avrebbe ritenuto di poter fare a meno di ascoltarlo. Questo mi sembra grave. Innanzitutto perché una simile iniziativa si deve ritenere necessaria: la prima cosa da fare quando viene sporta una denuncia è quella di sentire il denunciante, perché possa indicare altri elementi, chiarire quanto c'è da chiarire, rappresentare quanto non sia già compiutamente rappresentato nella denuncia ed anche quanto in essa è stato già ampiamente spiegato. Ed è grave che sia stato necessario l'intervento del ministro per fornire simili indicazioni all'ispettore che, essendo vicecapo dell'ispettorato dovrebbe anche essere particolarmente esperto nella conduzione di tali indagini.

Poco fa, signor ministro, ella ha detto che l'indagine è molto ampia perché deve riguardare, oltre che i magistrati che hanno provveduto all'istruttoria, anche il dibattimento. A mio avviso, essa non è abbastanza ampia, dal momento che siamo in presenza di una sindrome particolare, la «sindrome Tortora», la «sindrome maxiprocesso», che ha avvelenato il meccanismo giudiziario napoletano. Ci

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

troviamo in presenza di tante stranezze e stravaganze. Sappiamo, da dichiarazioni degli stessi magistrati, di ampie riunioni nella procura — ma non solo in essa — per stabilire gli indirizzi da seguire. Per quanto riguarda lo sviluppo del processo, come possiamo considerare estranee alla responsabilità, anche disciplinare, di magistrati napoletani certe operazioni che hanno finito, per così dire, per cooptare nella funzione giurisdizionale napoletana i pentiti, i loro difensori e perfino le nipoti (mi sembra) o le cognate di magistrati (che stendevano materialmente le memorie dei pentiti) ed anche il direttore del giornale «demitiano» napoletano? Tutti assieme, alla presentazione del libro di Gianni «il Bello», al circolo della stampa di Napoli...!

Mi auguro che, trattandosi di magistrati coinvolti nell'istruttoria, si tengano presenti queste specifiche responsabilità — vergognose — che hanno creato intorno al caso Tortora, intorno alla persona del povero Enzo Tortora, una vera e propria criminalizzazione ed una vera e propria condanna a mezzo stampa, operata non dai giornalisti, ma certo con il concorso di giornalisti particolarmente autorevoli e di loro certo meno autorevoli tirapiedi.

I procuratori generali smentiscono, ma vi è un dato di fatto, le notizie diramate dai procuratori generali: e le loro dichiarazioni vengono pubblicate e diffuse, mentre le smentite le dobbiamo sentire da lei, signor ministro! Eppure, quando vogliono farsi sentire, i procuratori generali (ed anche il procuratore della Repubblica di Napoli) compaiono alla televisione e dichiarano che tizio è colpevole al di là di ogni ragionevole dubbio, evocando il linguaggio anglosassone (ma soltanto il linguaggio, signor ministro!).

Di fronte a questi fatti, signor ministro, la pregherei di tenere presenti, nella discussione che si sta svolgendo in Commissione giustizia, e poi, in quella che si svolgerà in aula, sulla responsabilità disciplinare dei magistrati, gli elementi di cui abbiamo parlato oggi. Quando si discuteva della responsabilità civile dei magistrati ci avete detto tutti che il vero nodo era quello

della responsabilità disciplinare. Ebbene, che cosa avviene in questa sede della responsabilità disciplinare? Che avverrà della vostra legge sulla tipizzazione, se con tale concetto si intenderà che il magistrato ha il dovere di essere riservato e che costituisce infrazione la grave e sistematica violazione della riservatezza, cosicché se non vi è sistematicità non si ha violazione?

Forse, a conclusione, si dirà che, tenuto conto anche dei nuovi indirizzi legislativi, signor ministro, certe violazioni compiute nel corso del processo Tortora non erano sistematiche perché ognuna di esse era diversa dall'altra (in sostanza non lo erano, ma si troverà il modo di affermarlo) e, su questa base, si dichiarerà che non esistono infrazioni. La deontologia non è rispettata, ma non esistono infrazioni!

Signor ministro, desidero aggiungere un'ultima cosa. Dovremmo avere fiducia nell'ispettorato del suo Ministero perché mi pare che le funzioni ad esso attribuite siano svolte, anche per suo conto, da autorevoli magistrati della procura generale presso la Corte di cassazione.

Non vorremmo tuttavia sentirci dire, in risposta ad un'altra nostra interrogazione, che vi è stata una durissima relazione dell'ispettorato (anche se lo verremmo a sapere dopo, magari perché sarà prodotta in un giudizio penale), ma che la stessa procura generale...

PRESIDENTE. Onorevole Mellini, la prego di concludere.

MAURO MELLINI. ... ma che la stessa procura generale presso la Corte di cassazione ha affermato che, non essendovi sistematicità, non vi era infrazione. Ciò è avvenuto e sta avvenendo — ce lo ha detto lei, signor ministro — anche nel caso Sergi: in tribunale è stata esibita una spaventosa relazione dell'ispettorato, ma poi siamo venuti a sapere che lo stesso procuratore generale ha affermato che, forse perché non era sistematica la copertura degli assassini nelle caserme dei carabinieri, non vi è stata infrazione e quindi il caso deve essere archiviato.

Signor ministro, sono queste le conside-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

razioni che dobbiamo fare. Non mi dichiaro né soddisfatto né insoddisfatto: ritengo semplicemente di dover evidenziare questi rilievi.

La mia soddisfazione o insoddisfazione finirò per dichiararla quando questa vicenda avrà avuto termine sperando, per lo meno, che ciò avvenga rapidamente (*Applausi dei deputati del gruppo federalista europeo*).

PRESIDENTE. Onorevole Mellini, le faccio presente che ha superato di un minuto e mezzo il tempo a sua disposizione. Io l'ascolto sempre molto volentieri, ma per il rispetto che devo anche agli altri colleghi sono costretto a segnalarlo. Dispiace sempre derogare alla regola fissa che vale per tutti.

Lo dico per evitare di dover intervenire nuovamente in seguito, anche se — come ho già detto — mi dispiace molto farlo, perché non ho la mentalità da cronometrista.

Discussione di mozioni concernenti la situazione del trasporto aereo.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni:

«La Camera

vista la situazione di assoluta emergenza in cui versa l'intero comparto del trasporto aereo nazionale, inasprita in queste ultime ore dalle decisioni del comitato di presidenza dell'IRI di togliere il mandato fiduciario al presidente Nordio,

impegna il Governo:

1) ad assumere precisi impegni per indicare le scelte con le quali intende comporre il nuovo *management* della compagnia di bandiera;

2) ad illustrare altresì come intende procedere per definire una nuova convenzione con l'Alitalia, convenzione che scade nel 1989. E in particolare quali politiche si intendono proporre per il rafforzamento e lo sviluppo dei servizi Alitalia in relazione

ai processi aperti dalle nuove norme comunitarie; ai servizi *charter*; al ruolo dell'ATI nei collegamenti nazionali e regionali; ecc.;

3) ad attuare gli adempimenti e ammodernamenti già finanziati e realizzare impianti che rispondano alle esigenze sempre crescenti del traffico aereo che ha già raggiunto i limiti che erano previsti per l'inizio degli anni '90, con l'adeguamento delle apparecchiature di assistenza al volo e destinando i voli dell'aviazione generale in aerovie su aeroporti non saturati dal traffico commerciale di linea;

4) ad elaborare il piano nazionale degli aeroporti e portarlo rapidamente all'esame del Parlamento onde riesaminare il ruolo e le funzioni dei singoli aeroporti in una visione più articolata e integrata, anche in previsione dei campionati mondiali di calcio del 1990;

5) a riformare la direzione generale dell'aviazione civile, assegnandole il compito di programmazione, di indirizzo e di coordinamento;

6) a consentire la gestione degli aeroporti, sulla base di apposite convenzioni, da parte di società con la partecipazione maggioritaria degli enti pubblici territoriali, che cureranno la gestione degli impianti e dei servizi aeroportuali, esclusi quelli di competenza AAVTAG, l'elaborazione dei progetti di ampliamento e ammodernamento o costruzione di nuovi impianti, nonché la realizzazione delle opere, assicurando l'efficienza delle strutture e il rispetto delle normative e dei regolamenti;

7) a garantire rotte dirette per l'aviazione civile e spazi aerei più sicuri con l'emanazione di norme che consentano il superamento definitivo degli attuali gravosi vincoli militari e che assicurino la totale permeabilità degli spazi aerei nazionali, riordinando complessivamente la mappa delle rotte aeree civili, assegnando all'aviazione generale corridoi aerei ben determinati, onde impedire interferenze col traffico commerciale di linea;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

8) a giungere alla riforma del Registro aeronautico italiano come strumento operativo di garanzia e prevenzione in materia di sicurezza del volo con funzioni di vigilanza e controllo sull'attuazione delle normative, dei regolamenti e degli *standard* che attengono alla efficienza delle strutture aeroportuali, dei mezzi aeronautici, delle scuole di volo e del personale di volo;

9) a costituire presso la Presidenza del Consiglio dei ministri una commissione permanente per lo svolgimento dell'inchiesta "tecnico-formale" in caso di incidenti o mancati incidenti aeronautici;

§10) ad assumere iniziative legislative per stabilire misure di controllo e riduzione dell'inquinamento acustico prodotto dai vettori aerei civili nelle fasi di decollo e di avvicinamento in prossimità degli aeroporti, nonché a promuovere misure di salvaguardia e tutela delle aree maggiormente interessate da fenomeni di inquinamento da rumore aereo.

(1-00150)

«Zangheri, Ciafardini, Ridi, Borghini, Angelini Giordano, Cannelonga, Chella, Ciocci Lorenzo, Fagni, Mangiapane, Menziotti, Petrocelli, Ronzani, Alborghetti»;

(7 luglio 1988)

«La Camera,

visto l'andamento interminabile e sus-sultorio delle agitazioni del trasporto aereo e le negative ripercussioni sull'utenza;

vista la necessità di rinnovare i vertici dell'Alitalia in considerazione della ormai nota "revoca del mandato" che l'IRI aveva affidato agli attuali massimi dirigenti dell'Alitalia;

vista la necessità di restituire alla responsabilità politica del Governo la gestione delle relazioni con le altre nazioni in materia di traffico aereo anche in vista della liberalizzazione (*deregulation*) del

settore e della piena attuazione degli impegni europei del 1992;

vista la preoccupante tendenza all'esodo verso le compagnie straniere di numerosi qualificati piloti,

impegna il Governo

in tema di infrastrutture:

a) ad elaborare, in sintonia con le esigenze del paese e di quanto previsto dal piano generale trasporti, un programma per il rilancio delle strutture aeroportuali, che eviti la dispersione di risorse finanziarie sotto la inevitabile spinta di pressioni campanilistiche, che consenta una chiara definizione e differenziazione dei ruoli e funzioni fra aeroporti di 1°, 2° e 3° livello;

b) a potenziare il controllo del traffico aereo dotando tutti gli aeroporti, in relazione anche alle esigenze climatiche, di tutti gli strumenti necessari per assicurare la piena agibilità degli scali;

in tema di vettori aerei:

a) a ridare funzionalità alla compagnia di bandiera con una oculata scelta, basata sulle capacità manageriali e sulla competenza specifica, del nuovo vertice dell'Alitalia;

b) a rivedere la convenzione Alitalia prevedendo l'impegno della compagnia:

a favorire lo sviluppo dei voli *charter* rispondenti agli interessi nazionali;

al potenziamento delle relazioni nazionali da attuare con l'ottica del "servizio pubblico";

al potenziamento delle relazioni fra Roma e Milano con l'adozione fra i due capoluoghi del modello *shuttle*;

c) a potenziare le relazioni con ogni possibile paese straniero tenendo presente che oggi al mezzo aereo sono affidati i ruoli di ambasciatore della civiltà di un paese, di propulsore del commercio interno, di propulsore della politica turi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

stica, che una volta erano propri della compagnia di navigazione marittima;

in tema di rapporti internazionali:

a) a studiare la possibilità di dialogare con il maggior numero di paesi emergenti, stabilendo su basi di perfetta reciprocità nuovi accordi utili anche alla conoscenza in tutto il mondo della capacità industriale italiana nel settore delle costruzioni aeronautiche;

b) a predisporre ogni utile strumento per far sì che il nostro paese non giunga impreparato all'appuntamento con il 1992;

in tema di rapporti con il personale aeronavigante ed addetto alle strutture aeroportuali;

a vigilare perché i singoli datori di lavoro tengano conto, nella gestione del personale e delle risorse umane, del valore della professionalità e dell'impegno per far sì che il rilancio di tutto il settore aereo possa essere attuato con l'indispensabile consenso e la partecipazione dei lavoratori.

(1-00153)

«Martinazzoli, Lucchesi, Russo Raffaele, Lamorte, Avellone, Biafora, Bonsignore, Cursi, Cardinale, Faraguti, Grippo, La Penna, Leone, Lia, Mattulli, Mensurati, Piredda, Santonastaso, Savio, Torchio»;

(13 luglio 1988)

«La Camera,

considerata la drammatica emergenza in cui è venuto a trovarsi il trasporto aereo a causa dell'aumento di traffico, quantitativamente non previsto dai preposti ai lavori, del contenzioso sindacale comprendente il personale di volo, a terra e addetto alla regolamentazione del movimento nello spazio, a causa della inopinata, aspra controversia tra il presidente dell'IRI, Prodi, e il presidente dell'Alitalia, Nordio,

nonché della errata gestione del trasporto aereo;

ribadita l'esigenza di interventi urgenti e definitivi per l'attuazione di provvidenze e di sostituzioni dirigenziali idonee ad un assetto costruttivo e organizzativo, per la concreta ripresa del settore

impegna il Governo:

a) ad adoperarsi affinché dallo scontro di potere tra i due presidenti non si giunga ad una nuova lottizzazione delle cariche bensì a scegliere dirigenti pubblici di provata competenza ed esperienza;

b) a compiere urgenti atti concreti per l'attuazione delle strategie contenute nel piano generale dei trasporti, precisando le funzioni e le esigenze della compagnia di bandiera perché sia messa in grado di adempiere a tutti i compiti dovuti in campo nazionale e internazionale — anche al fine di fronteggiare la concorrenza di compagnie straniere — con particolare riferimento ai rapporti comunitari in vista della situazione che verrà a delinearsi col giungere al 1992;

c) ad adeguare la convenzione con l'Alitalia, in scadenza nel 1989, tenendo presenti le nuove esigenze dell'uso dell'aereo per i collegamenti interni con l'estero, nonché le linee attualmente in concessione ma inutilizzate risultando al di fuori del programma dell'Alitalia; inoltre a dare luogo ad un concreto esame per l'assegnazione a società richiedenti — magari a capitale misto — della gestione di aerovie a carattere nazionale o regionale;

d) ad individuare con chiarezza la posizione attuale dell'ATI e precisarne i compiti in relazione ai nuovi orientamenti circa il collegamento nazionale e regionale;

e) ad elaborare il piano nazionale degli aeroporti provvedendo a definire un programma di manutenzione e sviluppo adeguando con urgenza le aerostazioni nell'interesse dell'utenza e della sicurezza, interessandone prontamente il Parlamento;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

f) ad adeguare Fiumicino e Malpensa alla loro funzione di grandi poli aeroportuali;

g) ad organizzare il servizio *charter* in rapporto alle sempre crescenti richieste;

h) a rivedere le diverse gestioni degli aeroporti per fare sì che le convenzioni assicurino all'utenza ogni attenzione per favorirne la permanenza nell'aerostazione in arrivo e in partenza;

i) ad assicurare l'efficienza delle strutture per il decollo e l'atterraggio; rilevando che la diffusione dei collegamenti di terzo livello ed un incremento del traffico in misura superiore a quella preventivata ha attuato l'esigenza di concordare tra enti ATC militari ed enti AIC civili un modo per attuare la «permeabilità» degli spazi aerei;

l) a risolvere il problema della formazione e qualificazione del personale, rilevando che ad otto anni dalla riforma il corpo insegnante (CFQP) della Azienda autonoma di assistenza al volo non dispone ancora di una sede;

m) ad adeguare l'aeroporto di Linate — con i servizi a terra e con le strutture legate alla sicurezza del volo — per servire il traffico nazionale e turistico;

n) a realizzare un sistema veloce di collegamento città-aeroporto accelerando i lavori dei collegamenti già in approntamento;

o) a studiare e porre in atto con adeguata sollecitudine le infrastrutture particolarmente necessarie per l'affluenza straordinaria prevista nel tempo di svolgimento dei campionati mondiali di calcio;

p) a provvedere almeno ad una adeguata preparazione del personale di bordo per l'immediata assistenza sanitaria e ad una sufficiente dotazione di medicinali;

q) a sollecitare la Guardia di finanza a concludere gli accertamenti iniziati da tempo alla SEA — società che gestisce l'aeroporto milanese a Linate — soprattutto in relazione agli acquisti di bus;

r) ad accertare se risponde al vero che compagnie non italiane "volano in Italia" in situazioni tali da sconsigliarne l'uso agli utenti;

s) ad accertare la veridicità di quanto affermato anche tramite interrogazioni relativamente ad aeromobili acquistati con fondi europei a particolari condizioni di favore perché destinati all'ATI, giunti a Capodichino dipinti con i colori sociali di questa azienda e "trasferiti" poi all'Alitalia a Roma dove sarebbero stati dipinti con i colori di questa società provocando tra l'altro una indagine della CEE;

t) a procedere alla riforma del Registro aeronautico italiano al fine di assicurarne l'efficienza massima perché sia garanzia di vigilanza e di sicurezza nei voli.

(1-00159)

«Pazzaglia, Baghino, Matteoli, Tremaglia, Parlato, Valensise, Martinat, Sospiri, Parigi, Mazzone»;

(14 luglio 1988)

«La Camera,

constatata la situazione di caos esistente nel trasporto aereo nazionale;

constatati gli intollerabili disservizi e disagi che quotidianamente gli utenti degli aeroporti italiani e i clienti della nostra compagnia di bandiera subiscono, con proteste sfociate sino all'occupazione di alcuni aerei di linea;

considerata la incredibile vicenda Prodi-Nordio, ovvero il comportamento dell'azionista di una azienda, il quale, invece di intervenire nelle sedi istituzionali per rimuovere le cause del disservizio e, se necessario, per licenziarne i responsabili, ha innescato una polemica pubblica invocando sacrosanti criteri di efficienza e qualità del servizio che non risultano essere stati invocati per altre aziende IRI che hanno dilapidato centinaia di miliardi né per la stessa Alitalia sino alla vigilia di questa fase di lotta per il potere interno;

constatata l'inadeguatezza dei sistemi

di controllo ed assistenza rispetto all'enorme aumento del traffico aereo ed il tipo di procedure seguite dai nostri controllori di volo che operano con una separazione minima di 5 minuti tra un aereo e l'altro, mentre negli altri paesi occidentali tale separazione è mediamente di 3 minuti e può scendere fino ad un minuto;

considerato che l'anno prossimo scade la convenzione stipulata dallo Stato con l'Alitalia;

considerato che la rigidità nella conduzione delle trattative con i lavoratori del settore da parte dell'Alitalia e delle altre aziende coinvolte ha certamente influito sull'inasprimento delle relazioni sindacali e sull'esplosione di conflittualità concorrendo a determinare una perdita di immagine per tutto il settore e che una maggiore sensibilità appare indispensabile per le future trattative;

considerati i regolamenti CEE 3975/87 e 3976/87 in relazione alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza dei trasporti aerei e le direttive 87601 e 87602 sulle tariffe dei servizi aerei e sull'accesso alle rotte di servizio aereo di linea tra Stati membri;

impegna il Governo

a) a presentare alle Camere entro il mese di dicembre di quest'anno un programma circosanziato nel quale vengano espressi i criteri della nuova convenzione che si intende stipulare con l'Alitalia nonché i criteri di sviluppo del servizio aereo nazionale;

b) a programmare in tempi rapidi un adeguamento degli impianti e delle tecnologie capace di garantire piena sicurezza ed efficienza nel controllo ed assistenza del volo e per ridurre decisamente la separazione minima attualmente esistente tra un volo ed un altro;

c) a garantire una migliore programmazione ed un maggior controllo sulla separazione delle attività aeree e civili e militari;

d) a costituire presso il Ministero dei

trasporti una commissione tecnica che abbia potere di controllo sulle procedure seguite nella revisione degli aeromobili nonché di verifica per tutti quei fatti che in volo risultino anomali: tale commissione dovrà operare tenendo presenti le indicazioni che potranno essere fornite anche dalle associazioni dei piloti;

e) ad informare il Parlamento entro 12 mesi con un'apposita relazione predisposta di concerto tra i ministri dei trasporti, dell'ambiente, della ricerca scientifica e della difesa con la quale sia fornito un quadro scientifico esauriente sull'inquinamento prodotto dall'aviazione civile e militare con particolare riguardo all'inquinamento acustico e all'incidenza che questo ha nella riduzione dell'ozono stratosferico;

f) a studiare la compatibilità della convenzione esistente tra l'Alitalia e l'amministrazione delle poste concernente i servizi notturni, alla luce della totale ininfluenza di tale servizio rispetto al caos postale e in funzione dell'organizzazione del personale;

g) a rendere noti i risultati delle recenti iniziative assunte dal Ministero dei trasporti sulle aeree, gli organici del personale di assistenza e i contingentamenti del volo privato in ordine al miglioramento della puntualità e della qualità del servizio, anche al fine di conoscere le ragioni che hanno indotto il Governo a non adottare prima tali provvedimenti od altri equivalenti;

h) a comunicare entro 30 giorni al Parlamento tutte le eventuali risultanze delle indagini amministrative e degli accertamenti compiuti dal Ministero dei trasporti in ordine allo scandalo delle tangenti per la costruzione e di aeroporti civili in Italia;

i) ad accelerare i tempi previsti, e già in crisi, per l'ammodernamento degli aeroporti, in particolare a Roma e Milano, anche in considerazione della grande massa di visitatori che si riverserà in Italia per i campionati mondiali di calcio del 1990, nonché per potenziare i collega-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

menti di superficie con le aree aeroportuali;

l) a dare completa attuazione alle direttive ed ai regolamenti CEE e ad adottare tutte le misure che consentano di realizzare concretamente a livello comunitario un regime di libera prestazione di servizi atto ad eliminare le distorsioni della concorrenza e ad abbassare i costi unilaterali di gestione in un contesto normativo e di *standards* che sia uniforme, anche in materia di prestazioni lavorative.

(1-00164)

«Vesce, Rutelli, Calderisi, Aglietta, Pannella, Zevi, Stanzani Ghedini, Teodori, d'Amato Luigi, Faccio, Modugno».

(15 luglio 1988)

Se la Camera lo consente, la discussione di queste mozioni, che vertono sullo stesso argomento, formerà oggetto di un unico dibattito.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Ridi, che illustrerà anche la mozione Zangheri n. 1-00150, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

SILVANO RIDI. Signor Presidente, credo che valga la pena di spendere ancora qualche parola sulle ragioni che hanno indotto il gruppo comunista, ma non solo esso, a sollevare in Parlamento la grave questione del trasporto aereo, visto che proprio in queste ore si riunisce il consiglio di amministrazione dell'Alitalia.

Su tali ragioni conviene spendere qualche parola per ribadire che sulla crisi del trasporto aereo, a parte l'incidenza che possono avere avuto elementi esterni, pesano gravemente e duramente alcuni fattori di ordine interno.

Occorre innanzi tutto dire che il Governo ha consentito che l'Alitalia operasse in condizioni di assoluto monopolio, anche in dispregio di convenzioni sottoscritte con lo Stato ed in una dimensione riduttiva e malthusiana, aggravata poi da previsioni errate sull'aumento del traffico e in un'ottica — se mi è consentito — di mero recupero delle passività aziendali.

Così l'Alitalia, che ha scaricato le sue contraddizioni sui lavoratori e sugli utenti, è diventata strutturalmente inadeguata ai propri compiti. Ciò ha causato per esempio il passaggio di gran parte dei voli *charter* a vettori stranieri, con una forte perdita valutaria per l'Italia ed un suo ruolo ridotto nel trasporto delle merci.

Ad un certo punto, la compagnia di bandiera non è stata più in grado di servire correttamente nemmeno il traffico nazionale civile. Un secondo fattore di crisi su cui intendo soffermarmi attiene alla inadeguatezza del sistema degli aeroporti, sia sotto il profilo quantitativo sia sotto quello qualitativo. Sotto il primo profilo perché la capacità ricettiva dei principali aeroporti è radicalmente insufficiente; sotto il secondo perché le strutture, i mezzi e i raccordi con le città sono inadeguati e la superconcentrazione del traffico a terra concorre — com'è noto — alla congestione degli spazi aerei.

Gli aeroporti italiani sono qualitativamente inferiori non solo a quelli dei grandi paesi industrializzati ma anche a molti aeroporti del terzo mondo. Da ben 13 anni i governi eludono gli obblighi prescritti dalla legge n. 825, concernenti la definizione di un piano di sviluppo della rete aeroportuale nazionale. Infatti, vi è stato soltanto — e con ritardo — uno stanziamento (approvato due anni fa dalla Commissione trasporti, in sede legislativa) di 1.000 miliardi (recentemente incrementato), destinato agli scali intercontinentali di Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa. Ebbene, questa somma è stata impiegata soltanto per una piccolissima parte.

Un altro fattore da sottolineare è dato dal fatto che in Italia particolare gravità assume un problema che ha dimensioni internazionali: quello dell'intasamento

delle aerovie e della congestione dei cosiddetti spazi aerei, di cui si è parlato molto in queste ultime settimane. C'è da rilevare altresì che l'Italia è stato l'ultimo paese industrializzato ad abbandonare il controllo militare degli spazi aerei, e lo ha fatto soltanto dopo la ribellione — tutti lo ricordiamo — dei controllori di volo, mediata allora dal Presidente Pertini. Tale operazione è stata attuata a seguito di un compromesso assurdo, motivato da ragioni di potere prima che di merito: ragioni che hanno suddiviso gli spazi aerei in militari e civili ed impedito una permeabilità di tali spazi, senza fornire alla azienda i supporti necessari, danneggiandola, anzi, con pratiche di spietata lottizzazione.

D'altro canto l'AAAVTAG mostra, ancora oggi, una ridotta capacità di spesa, del tutto inadeguata ai propri compiti e alle risorse disponibili. A fronte di 189 miliardi disponibili per investimenti nel 1988, l'azienda nazionale del volo ne ha spesi soltanto 6. Inoltre, ben 200 miliardi, che dovevano appunto servire ad acquisire quelle apparecchiature sofisticate necessarie per conseguire un maggiore snellimento dei voli (soprattutto in fase di decollo e di atterraggio), giacciono accantonati nei conti infruttiferi del Tesoro.

Il successivo fattore di crisi del settore attiene alla direzione generale dell'aviazione civile del Ministero dei trasporti, la struttura, cioè, che avrebbe il compito di indirizzare, programmare e controllare questo comparto, ma che non ha mai svolto il proprio ruolo anche perché non è qualitativamente in grado di farlo. Tale questione ha costituito l'oggetto di molte discussioni in Parlamento. Più volte è stato posto il problema di una riforma di questo organismo, che non conosce neppure lo spazio fisico; come può, dunque, programmare, indirizzare, orientare il traffico aereo?

Per rendersi conto della situazione è sufficiente consultare l'orario di un aeroporto intercontinentale del nostro paese, dal quale risulta che alle 19,5 partono ben 4 voli. Com'è possibile che nello stesso minuto decollino dallo stesso aeroporto quattro aerei?

Tutto è stato delegato a Nordio e all'Alitalia, con un grave stravolgimento istituzionale. È mancato così qualsiasi coordinamento e si sono avute solo perverse intromissioni nelle gestioni aeroportuali, dannose pratiche lottizzatrici sugli appalti, spesso sfociati in scandali molto «aperti».

Si sono trascinati problemi importanti, come quelli del coordinamento della sicurezza. Civilavia non ha fornito risposte, neppure in casi di emergenza. Così è stato, ad esempio, per la vicenda dell'ATR-42. Da parte del Ministero dei trasporti non vi è stata mai una coerente e conseguente politica del trasporto aereo.

Vi è però, signor Presidente, un'altra questione che intendiamo sollevare in questa discussione. Si tratta del comportamento di alcuni membri del Governo e di alcuni soggetti attualmente responsabili del trasporto aereo nel nostro paese.

Abbiamo fondati motivi per ritenere quanto meno intollerabile la condotta fin qui seguita, e cioè l'occultamento dei fatti e dei dati, la copertura dei ritardi, l'evanescenza delle risposte, il rifiuto di un confronto sulle scelte di fondo cui finalizzare le politiche del trasporto aereo; comportamenti che purtroppo ci sembra continuino, anche in queste ore, a rappresentare il tratto distintivo delle posizioni assunte da autorevoli responsabili del settore.

Questi comportamenti forse sono dettati dalla esigenza di coprire manovre poco chiare che si stanno sviluppando in queste ore o dall'esigenza di spingere avanti logiche spartitorie. Noi pensiamo che queste ragioni vi siano, e perciò insistiamo sulla necessità e sulla urgenza della massima trasparenza e, insieme, della massima capacità di iniziativa, per evitare che si sommino altri ritardi a quelli gravi già accumulati, con il rischio che in questo modo il nostro paese sia tagliato fuori dai processi di sviluppo in atto.

Mi consenta di ricordare, signor Presidente, che appena un paio di mesi fa, in occasione di una audizione presso la Commissione trasporti quando erano ormai chiare non solo le proteste dell'utenza per

il protrarsi di una situazione di grave disagio determinata dalla cancellazione dei voli, ma anche i segni premonitori della crisi che poi è scoppiata, il Parlamento pose al presidente dell'Alitalia gran parte delle questioni sollevate dalle mozioni oggi all'ordine del giorno dell'Assemblea.

Ebbene, le risposte del presidente dell'Alitalia e del suo *staff* — sottolineo «del suo *staff*» — presente a quella audizione furono tutte improntate a negare la consistenza dei rilievi oggi riproposti nelle mozioni. Le risposte del presidente Nordio si sostanziarono in una sorta di discettazione sulla buona salute dei conti aziendali, sull'ottima efficienza della flotta, dell'organizzazione e dei settori operativi. Dichiarazioni solenni! A nessuno allora, nemmeno all'azionista di maggioranza, venne il sospetto, o meglio l'idea non dico di contestare le dichiarazioni rese in quella sede autorevole, ma neppure di lasciare intendere in qualche modo che le cose non stavano proprio come il presidente Nordio le stava dipingendo.

Non solo: in quella sede ci venne detto che con i primi di giugno la situazione si sarebbe addirittura normalizzata. Anzi, ci venne detto di più: che l'IRI, come risulta anche dall'interrogazione di un collega, si apprestava a presentare, in Svizzera, al mondo della grande finanza, i suoi tre o quattro «gioielli» di efficienza; uno di questi era proprio l'Alitalia.

Nell'ambito di quel confronto fu detto anche che la scelta del *charter* non era un affare per il nostro paese e che se problemi nel trasporto aereo italiano esistevano, ciò era addebitabile — aggiunse il presidente dell'Alitalia, senza che nessuno lo smentisse o trovasse il modo di precisare o di correggere una tale affermazione — non a responsabilità della compagnia di bandiera, ma del Parlamento, incapace com'era, e com'era stato, di adeguare gli aeroporti intercontinentali della Malpensa e di Fiumicino, cioè di spendere i fondi stanziati a questo fine con apposite leggi. Fu detto anche che l'altro problema da risolvere era quello di far valere per tutti i vettori che utilizzano gli scali nazionali le stesse prescrizioni di sicurezza che il Regi-

stro aeronautico italiano pretende dagli aeromobili della compagnia di bandiera. La cosa fece un certo scalpore, come i colleghi sicuramente ricordano.

Poi c'è stato il *patatrac* seguito dal carteggio, dalla guerra privata tra il maggior azionista ed il presidente dell'Alitalia. Da qui le pressioni sul ministro delle partecipazioni statali, onorevole Fracanzani, affinché venisse in Commissione a dar conto, a fronte dei «panni che volavano», dei fatti dei quali il Parlamento in qualche modo era stato tenuto all'oscuro o che in Parlamento si erano negati. Il ministro delle partecipazioni statali, però, ha preferito valersi di una opportunità concessagli dalla Presidenza della Camera che gli consentiva di scegliere la sede che egli considerava più opportuna per riferire sullo stato del trasporto aereo nazionale, sulle misure, e sugli interventi che era necessario assumere. Ed egli ha scelto per riferire, come era suo buon diritto, la sede della Commissione bicamerale sulle partecipazioni statali. Ma per dire che cosa, onorevole Fracanzani? Per riunire, come ha fatto, mezz'ora prima gli onorevoli commissari della maggioranza e diffidarli dal porre delicate questioni di sostanza. È questo metodo, signor Presidente, che noi giudichiamo intollerabile; il metodo di nascondere, di velare al Parlamento le ragioni, le cause, i giudizi, le scelte, i proponenti che si sono posti in essere.

Nella nostra mozione, come nelle mozioni presentate dai colleghi degli altri gruppi, le questioni, che non richiamo, sono elencate in termini di assoluta chiarezza e precisione. Noi dobbiamo esigere, il Parlamento deve esigere, che a dette questioni si diano risposte esplicite; il Parlamento deve esigere che il Governo e i responsabili rispondano in modo chiaro sul merito delle misure e dei programmi che vogliono adottare e perseguire.

Il Governo, nel momento in cui deve dare non vaghi affidamenti, ma risposte di merito, deve essere in grado anche, in assoluta trasparenza, di assumere impegni certi, di indicare scadenze precise e di sottoporsi a puntuali verifiche.

L'augurio che noi formuliamo è che si

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

possa riuscire a fondere il contenuto delle varie mozioni presentate per giungere al voto di un'unica risoluzione. Se la Camera riuscirà a raggiungere questo risultato, allora veramente può avere un senso l'intendimento recentemente ribadito dal ministro di operare affinché il Ministero dei trasporti si riappropri delle politiche e delle strategie del trasporto aereo nazionale, superando lo stato attuale di delega alla compagnia di bandiera.

Se il Parlamento saprà far valere le ragioni di massima trasparenza, di massima concretezza e di massima coerenza, sulle quali vincolare il Governo, credo davvero che questo dibattito sarà destinato a produrre un salto di qualità per giungere a quel progetto che deve consentire al nostro paese di affrontare la scadenza del 1992, cioè quel processo di unificazione dei mercati europei che non dovrà essere un processo di unificazione dei mercanti, che fagociterebbero inevitabilmente una struttura come la nostra, molto debole rispetto a quelle di altri paesi europei.

Se vogliamo che la nostra compagnia di bandiera non corra il rischio della fagocitazione, se vogliamo essere presenti a quegli appuntamenti, vi è la necessità che il Parlamento ritrovi la forza di far valere queste ragioni di trasparenza, di coerenza e di correttezza nei comportamenti. Solo su questi elementi infatti si può fondare oggi la ripresa e lo sviluppo del trasporto aereo nazionale, nel quadro dei nuovi scenari che si stanno aprendo in Europa (*Applausi dei deputati del gruppo del PCI*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Lucchesi, che illustrerà anche la mozione Martinazzoli n. 1-00153, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

GIUSEPPE LUCCHESI. Signor Presidente, la materia in discussione è assai complessa ed è assurda drammaticamente negli ultimi giorni e nelle ultime settimane all'attenzione della pubblica opinione per alcune vicende internazionali ed anche per alcune vicende interne.

A me pare giusto che si sia colto questo momento per discuterne, non tanto —

come purtroppo è avvenuto — per drammatizzare fatti attinenti a contrapposizioni o visioni personali nell'ambito del settore, quanto piuttosto al fine di riportare questa materia, assai complessa, di difficile gestione e sulla quale non è semplice fornire indirizzi, nelle sedi giuste, cioè nelle Commissioni parlamentari ed oggi in Assemblea, con la discussione delle mozioni presentate da quattro gruppi parlamentari.

Non è nostro obiettivo, né quello della nostra mozione, demonizzare alcuno. Tuttavia molte delle critiche che verranno ripetute anche questa sera (come è già accaduto nel corso dell'intervento del collega Ridi) e che sono state avanzate in una miriade di interrogazioni ed interpellanze, nonché in occasione di incontri ed audizioni succedutisi in questi ultimi anni, sono un dato reale e non vorremmo certo adottare la tecnica di chi si chiude gli occhi di fronte alla realtà. Basta infatti mezz'ora di taxi (o forse un po' di più, ma durante il mese di luglio a Roma si cammina un po' meglio) per arrivare a Fiumicino e prendere atto visivamente di un'aeroporto che non ha nulla a che fare con quelli dei paesi maggiormente industrializzati ed avanzati sul piano tecnologico; un aeroporto che molto assomiglia (almeno secondo la mia esperienza personale) ad alcuni aeroporti del mondo arabo, con gente accampata alla meglio, con servizi ridottissimi (si pensi che le comunicazioni telefoniche vengono interrotte dopo le 9 di sera), e fatti analoghi, in un paese come il nostro che, come è noto, è fortemente interessato al buon funzionamento degli scali aerei, se non altro perché gran parte del flusso turistico giunge per via aerea.

Riteniamo, quindi, che i tempi siano maturi anche per approfondire il dibattito che si è svolto in passato in modo parziale. A tal fine, noi del gruppo democratico cristiano abbiamo presentato la mozione Martinazzoli n. 1-00153. La nostra è una posizione non semplice per quanto concerne il livello delle responsabilità politiche; ma non prendere atto del fatto che negli ultimi anni il servizio delle comunicazioni aeree in Italia si è deteriorato,

significherebbe, appunto, chiudere gli occhi di fronte alla realtà.

Signor Presidente, non si tratta solo di un problema connesso agli scioperi o all'insufficienza di aerovie (come qualche volta si lascia trasparire); probabilmente tutto quello che accade è collegato ad una visione errata di un servizio pubblico e della sua gestione in un paese efficiente. Il servizio pubblico deve essere messo al servizio dei cittadini senza sprechi, tenendo anche conto dell'efficienza del servizio stesso.

Credo di dover dire, a tale riguardo, che sono state fatte in Parlamento affermazioni inesatte; si è così determinata una visione non esatta della situazione; si sono marcati solo gli aspetti positivi dei problemi, tenendo e relegando nell'ombra quelli negativi. Come è stato detto, si è «stressato» a dismisura il problema del bilancio finalmente positivo dell'Alitalia, senza verificare fino in fondo quanto ciò fosse connesso a cause di natura internazionale (ad esempio al consistente calo del costo dei prodotti petroliferi) e a una serie di misure che selezionavano via via, certo positivamente dal punto di vista aziendale, ma negativamente dal punto di vista dell'interesse complessivo del paese, i segmenti da gestire. A più riprese, quindi, si è vantata la raggiunta parità di bilancio e sempre a più riprese si è vantato il buon funzionamento di alcune linee, come ad esempio la Roma-Milano; ma poco o nulla si è detto o si è fatto rispetto ad un problema che riteniamo estremamente importante in questo momento e per gli anni a venire: quello di una compagnia aerea che negli anni che volgono verso il 2000 (non solo per l'Italia naturalmente ma per tutti i paesi del mondo) è venuta via via assumendo un ruolo di ambasciatrice reale degli interessi e delle opportunità, nonché della politica complessiva del paese, in modo analogo a quanto avveniva qualche secolo fa attraverso le più accreditate compagnie di navigazione.

Da questo punto di vista, la nostra immagine si è progressivamente indebolita. L'Alitalia ha cercato di muoversi solo all'interno di una logica protezionistica —

ricordo che nel 1992 molti nodi verranno al pettine — trascurando, come si è già detto, il fenomeno sempre più inarrestabile ed in espansione dei voli *charter*. Da una parte si è quindi impedita la formazione di compagnie *charter* rispondenti agli interessi nazionali, dall'altra a più riprese si è promesso che tali iniziative sarebbero state adottate all'interno della logica della compagnia di bandiera. Poi non si è fatto né l'una né l'altra cosa, con il risultato finale che il paese negli ultimi anni è stato sostanzialmente (uso una parola un pò pesante) saccheggiato, anche in termini monetari, da compagnie *charter* straniere, le quali hanno gestito una quota consistente, se non maggioritaria, del flusso turistico che interessa il nostro paese.

Purtroppo la nostra compagnia di bandiera sta a guardare, in maniera benevola, quanto avviene, senza minimamente intervenire. Si potrebbero portare altri mille esempi, analizzando quanto poteva essere fatto nei confronti dei paesi in via di sviluppo o di quelli in avanzato sviluppo (come la Corea del Sud), verso i quali si è operata una sorta di chiusura netta e permanente, soprattutto per gli interscambi commerciali che avrebbero comportato notevoli benefici per il nostro paese anche nel settore specifico dell'industria aeronautica.

Si sono perse ottime occasioni (come nel caso delle trattative mai andate avanti con la *Sabena* o con la *Caledonian Air*), per cercare di incentivare le potenzialità della nostra compagnia di bandiera che, se non sarà competitiva anche nei collegamenti con le altre strutture internazionali, certamente si troverà ad affrontare difficoltà insuperabili nella prossima scadenza del 1992.

Si sono inoltre adottate decisioni non confortate da alcun parere del Parlamento, e meno che mai avallate da una decisione del Governo (come quella relativa ad un accordo con la *United Airlines*), capovolgendo completamente la logica di una compagnia certo di bandiera ma che risponde ad interessi di natura politica e che, essendo una società a partecipazione

statale, non può essere delegata da nessuno ad assumere scelte politiche proprie del Parlamento e del Governo.

I tre aspetti che destano preoccupazione — gestione dei traffici, sicurezza del volo aereo e funzionamento degli aeroporti — si sono quindi collegati in questa fase tra loro in maniera quasi inestricabile. Ci troviamo oggi in una situazione certamente non ottimale, ma siamo qui per cercare di cominciare a dare una risposta a questi problemi, tenendo conto non solo dei fatti interpersonali (ai quali ho fatto riferimento e che comunque saranno in qualche modo risolti nella giornata odierna), ma anche e soprattutto della circostanza che, con la fine di quest'anno, scade la convenzione con l'Alitalia; il che rappresenta un'occasione utile per il Governo al fine di tener conto positivamente delle indicazioni del Parlamento e della volontà politica che in esso matura.

Voglio spendere qualche parola in più sul tema della sicurezza del volo, del quale si è fatto un gran parlare negli ultimi giorni e rispetto al quale credo si debba esprimere una parola di apprezzamento nei confronti del ministro dei trasporti e dei suoi collaboratori per aver tamponato la situazione con iniziative, magari anche modeste, ma funzionalmente in grado di risolvere alcuni dei problemi che si erano posti.

Mi riferisco, ad esempio, all'acquisizione temporanea di alcune aerovie dell'aeronautica militare allo scopo di ricondurre ad un minimo di serenità complessiva il paese e chi, specialmente durante la stagione turistica, si appresta ad utilizzare il mezzo aereo.

Abbiamo letto su vari giornali di situazioni caotiche, di responsabilità che rimbalzavano da un ente all'altro e da un paese all'altro. Anche a questo riguardo occorrerebbe stare attenti, perché spesso volte abbiamo finito per identificare in altre sedi responsabilità che sono proprie del nostro paese. È vero che ci sono problemi di congestione del traffico aereo a Londra o che ce ne sono stati ad Atene; tuttavia ciò non ha nulla a che fare con quanto si sta verificando nel nostro paese.

La realtà è diversa: sotto le ceneri covava una crisi del trasporto aereo di grandi proporzioni che è esplosa all'improvviso, forse in concomitanza con la crescita non ipotizzata del traffico stesso durante la stagione estiva. Si pensi, per esempio, al problema non secondario della gestione del movimento aereo compiuta dal centro di controllo regionale di Ciampino. Tutto lo spazio aereo e tutti gli aeroporti compresi tra Firenze e La Spezia, fino alla Tunisia e a Malta, rientrano nella competenza di quel centro e tutto quello che vi accade fa capo alla sua responsabilità.

Tutto il traffico da e per gli aeroporti di Fiumicino e di Ciampino, dal momento in cui gli aerei staccano le ruote dal suolo fino a quello dell'atterraggio, viene gestito, guidato, posizionato dai radar di Ciampino. Il traffico aereo, secondo i dati ufficiali, è passato da 948 aerei al giorno ai 1230 dell'agosto del 1987 e ai 1250 del giugno 1988, con un incremento di tipo esponenziale; si prevedono punte di 1450 unità giornaliere nell'agosto di quest'anno. Di contro, il centro di controllo di Ciampino, cuore di tutto il sistema europeo (almeno del sistema dell'Europa meridionale), è regredito: il personale è diminuito, le scelte tecnologiche compiute non sono state in grado di soddisfare, nel rispetto della sicurezza e della velocità, la richiesta dell'utenza. Si pensi che in otto anni di gestione aziendale, solo ora è stato bandito un concorso per dieci posti di controllore del traffico aereo. Ciò è avvenuto ignorando che nel nostro paese esistono ben quattro istituti di Stato (a Forlì, a Torino a Roma e a Catania) che licenziano circa 80 studenti l'anno con il diploma di controllore del traffico aereo. Sono stati inoltre spesi miliardi per la qualificazione di assistenti del traffico aereo presso istituti inglesi, francesi e belgi: non si è però tenuto conto della preparazione culturale, inserendo elementi forniti di licenza di scuola media inferiore, con scarsissima conoscenza di lingua inglese, solo per rispettare regole ormai arcaiche e di lottizzazione, e con i risultati che si possono immaginare.

A tutto questo dobbiamo aggiungere un

elevato grado di insufficienze tecniche, che ha aggravato ed ulteriormente deteriorato la situazione. Macchinari mal funzionanti costringono all'emissione di note restrittive per il traffico aereo; vi sono frequenze radio disturbate, ponti radio inefficienti, coperture non garantite; le apparecchiature obsolete ereditate, in forma più precaria, dall'Aeronautica militare, non sono in grado di garantire per ventiquattro ore su ventiquattro un servizio sicuro.

Per questo, come si diceva, i nodi vengono al pettine, ed è inutile lamentare la scarsa intensità delle partenze da Fiumicino se la situazione a monte è quella descritta.

A Fiumicino, per altro, esiste un *radar* (l'ATCR 33) già installato da tempo che, per oscuri motivi, non è operativo. Eppure, soltanto questo strumento permetterebbe atterraggi e decolli su piste parallele, che a Fiumicino esistono, con un aumento di gestione del 60 per cento.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Permetterebbero a più aerei di partire alle 19,5 ad esempio!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, lei è già iscritto a parlare, ma così anticipa il suo intervento!

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non mi permetterei, Presidente.

GIUSEPPE LUCCHESI. Lei, onorevole Baghino, si riferisce ad un caso avvenuto all'aeroporto di Milano, che ha una sola pista. Pertanto, l'esempio non è completamente calzante.

Mi avvio alla conclusione, signor Presidente. Su tutta questa vicenda si innesta, come dicevo, il problema della funzionalità degli aeroporti. Vi sono stati errori? È possibile. Vi è stato un intervento insufficiente dello Stato? Anche questa può essere una possibile risposta. Già il collega Ridi ha ricordato che gli stanziamenti, anche se non straordinari, decisi dal Parlamento ormai da alcuni anni per gli aeroporti di Roma (Fiumicino) e di Milano

(Malpensa) sono stati spesi solo in parte e non hanno risolto i problemi di fondo di queste strutture aeroportuali.

Siamo allora probabilmente di fronte ad una materia che deve essere complessivamente riesaminata. Non sta a me dire se sia necessario porre mente alla costruzione (secondo quanto in passato è stato ipotizzato) di un terzo aeroporto con grande vocazione internazionale, che superi le oggettive carenze dell'aeroporto di Fiumicino. Tuttavia è certo — almeno stando a quanto risulta da alcuni documenti — che le ipotesi di potenziamento di questo aeroporto soffrono oggettivamente delle difficoltà di carattere "fisico" proprie di una struttura che è stata creata in un modo e che è obiettivamente difficile ingrandire.

Abbiamo ricordato i campionati mondiali di calcio del 1990 e la scadenza europea dal 1992 per indicare tappe estremamente importanti (certamente su un piano diverso) per l'immagine complessiva del paese. Credo che, camminando di questo passo, non saremo in grado per il 1990 di avere una struttura efficiente nel settore aeroportuale e men che mai saremo in grado, per il 1992, di avere una struttura efficiente a livello di compagnia di volo; a meno che non si cambi il ritmo dell'intervento dello Stato e non si prenda complessivamente coscienza della gravità dei problemi che si sono accumulati in questo settore.

Ecco perché, signor Presidente, la nostra mozione, più che essere una condanna indiscriminata di quanto è avvenuto fino ad oggi, si pone l'obiettivo di trasformare in positivo una certa mentalità e un certo approccio nei confronti della politica del traffico aereo, così essenziale ed importante per il nostro paese.

Condividiamo l'idea avanzata dal collega Ridi di verificare fino in fondo se non sia giusto ed opportuno, e forse anche utile, che si faccia uno sforzo all'interno del Parlamento per condensare le quattro mozioni che sono state presentate, verificarne la rispettiva compatibilità ed accertare se vi siano le condizioni per redigere un unico documento di indirizzo nei confronti del Governo. Da parte del gruppo

della democrazia cristiana vi è disponibilità, anzi vi è la speranza che si possa lavorare proprio in questa direzione. I problemi che si sono accumulati fino ad oggi sono oggettivamente drammatici: per risolverli non basta una decisione forzata di maggioranza o un voto di maggioranza, ma con grande tranquillità e con grande senso di responsabilità una soluzione si può trovare (ammesso e non concesso che siamo ancora in tempo) con il contributo di tutte le forze politiche presenti in Parlamento.

La nostra mozione si muove in questa direzione e io qui confermo la disponibilità del gruppo della democrazia cristiana a lavorare affinché, se vi sono le condizioni, si giunga ad un voto su un documento unitario.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Baghino, che illustrerà anche la mozione Pazzaglia n. 1-00159, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Signor Presidente, anche il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale si dichiara disponibile a predisporre una risoluzione congiunta, in quanto è necessario innanzi tutto non perdere altro tempo. Le due importanti date (il 1990 per i campionati mondiali e il 1992 per il mercato unico europeo) ci impongono di far presto, di discutere poco ma di realizzare molto.

Fatta questa premessa, signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli colleghi — pochi in molti banchi vuoti — non so se devo approfittare del dissenso sorto improvvisamente tra Nordio e Prodi, che dovrei considerare almeno anomalo, proprio in questa occasione, dato che si è verificato senza che prima vi fossero state avvisaglie. Del resto, le discussioni che si vanno svolgendo in merito a tale dissenso fanno pensare che il tutto dipenda da progetti di diversa assegnazione (e quindi di lottizzazione) e non da un mutamento della politica degli aerotrasporti. Si tratta semplicemente di un mutamento della politica di partito o dei gruppi interni ai par-

titi. Non so neppure se sia stata salutare o meno la situazione di traffico aereo aggrovigliato e complicato che si è registrata in tutta l'Europa (senza escludere paesi extracomunitari: per un esempio, anche l'Ungheria ha subito e sta subendo ritardi nel traffico).

La realtà è che la situazione è molto complessa ed è maturata lentamente, direi con il rallentatore; tanto è vero che nella nostra mozione sono stati necessari almeno 18 punti per elencare i problemi (e nemmeno tutti). Anche le altre mozioni, del resto, sono complesse ed accennano a tante questioni. Vi è quindi da domandarsi perché questa situazione sia venuta solo ora, e improvvisamente, a conoscenza del Governo e del legislatore. È possibile che fino ad oggi non sia mai successo nulla, anche se in Commissione trasporti ripetutamente, dal 1974-1975 (quando si è svolta l'indagine conoscitiva sull'aviazione civile), venivano individuati i problemi, singoli e generali, e si denunciavano le disfunzioni ripetute?

Potevamo allora avere l'impressione di essere nel torto, di considerare i problemi parzialmente e faziosamente, ma riesaminando tutta la situazione ad un certo punto ci siamo posti una domanda. È possibile che la situazione sia questa, nonostante la Comunità europea, dalla fine del 1980, si è preoccupata di fissare un regolamento per l'autorizzazione dei servizi aerei regolari interregionali di passeggeri, posta e merci, tra Stati membri? Gli stessi Stati e le rispettive compagnie, infatti non ritenevano di dover agire in base al proprio arbitrio, ma consideravano utile una regolamentazione della autorizzazione dei voli, che naturalmente comportava anche che fossero stabilite le tariffe, l'entità del trasporto merci, nonché adottate iniziative con riferimento ai voli *charter*. Eppure, quelle proposte, indicazioni e delibere non hanno avuto riflessi diretti in Italia, se non attraverso l'Alitalia che, essendo parte interessata, trattava direttamente in zona CEE, mentre né il Parlamento né il Governo provvedevano a stabilire i diritti ed i doveri della compagnia di bandiera.

La stessa associazione dei piloti negli

anni '80 (sì, ci siamo ancora, ma sono passati 8 anni!) rilevava che il Ministero dei trasporti non aveva finora esercitato il necessario ruolo trainante nei riguardi dell'aviazione civile nazionale. Da allora la situazione è rimasta la stessa, tanto è vero che giorni fa, in Commissione trasporti, il ministro, onorevole Santuz, ha dovuto dichiarare che da quel momento il Ministero avrebbe assunto direttamente il controllo dell'attività relativa al traffico dell'aviazione civile.

L'associazione dei piloti commentava allora: «Alla mancanza di volontà specifica si aggiungono i ritardi e le contraddizioni legislative, nonché conflitti di competenza con altri ministeri». Per quanto riguarda il consiglio superiore dell'aviazione civile, quest'organo di consulenza veniva considerato non adeguatamente utilizzato per i necessari pareri preventivi o per la elaborazione di progetti-quadro finalizzati allo sviluppo dell'aviazione civile.

Per quanto concerne la direzione generale dell'aviazione civile, cioè Civilavia, organo tecnico-amministrativo per l'attuazione della politica del Ministero dei trasporti per il settore dell'aviazione civile, il commento era: «Carente per qualità e quantità di uomini».

A questo punto il disegno di legge per la ristrutturazione era pronto, ma non era stato ancora sottoposto alla valutazione parlamentare. Da allora, per altro, la riforma non è ancora stata varata; ma della direzione nazionale dell'aviazione civile parleremo piuttosto ampiamente.

E veniamo al RAI, il registro aeronautico italiano (sto enunciando i punti elencati nella nostra mozione, sottoponendoli all'attenzione del Parlamento e del Governo dal momento che essi sono relativi agli auspicati provvedimenti di riforma). Il RAI, ente tecnico per la certificazione e la sorveglianza di macchine e di impianti aeronautici, ha posizione ed organici non adeguati (vedi il caso del conflitto di competenze con Civilavia).

Per quanto concerne le misure radio, la responsabilità delle apparecchiature ottiche aeroportuali è di Civilavia, ma quest'ultima non funziona.

La nostra mozione si occupa poi di alcuni aspetti internazionali del volo aereo, del problema delle misure antincendio, degli ispettori del lavoro, del comitato superiore per la sicurezza aerea, delle compagnie di navigazione appartenenti alle partecipazioni statali e all'Alitalia.

Sempre nel 1980-1981, il Ministero dei trasporti aveva preparato un'ampio fascicolo (collegato ad un disegno di legge allora presentato) che si intitolava «Linee e proposte per la ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile». Molti anni sono passati, ma non abbiamo riformato nulla. Devo dire, tuttavia, che a suo tempo, ed anche successivamente, vi sono stati vari articoli che hanno denunciato le disfunzioni di Civilavia. Il *Corriere della sera*, all'inizio del 1980, spiegando perché non funzionava l'aviazione civile, parlava di «enormi sprechi e lotte fra dirigenti». Il *Corriere della sera* registrava con meraviglia il fatto che tre mesi prima il Consiglio dei ministri avesse licenziato due altissimi dirigenti di Civilavia. Secondo quel giornale, l'avvenimento, pur cogliendo di sorpresa, era molto positivo perché significava che finalmente il Governo intendeva intervenire, facendo pagare chi aveva sbagliato, facendo scontare le colpe ai responsabili delle stesse. Il Governo intendeva insomma voltare pagina, compiere una drastica svolta ed arrivare al rinnovo di tutto. Nelle disfunzioni si comprendeva naturalmente parte di quanto abbiamo detto, che veniva rilevato dai piloti, ma si aggiungeva anche qualcosa che derivava dall'inchiesta compiuta impietosamente — secondo il commento di qualcuno — dal senatore Acili.

È Civilavia che non funziona! È Civilavia! Ma noi attribuiamo le colpe a chi ha diretto l'Alitalia, almeno fino a questa sera (non so quali saranno le decisioni che prenderà il consiglio di amministrazione).

La colpa è di chi non ha rilevato, per complicità o per incapacità, che vi era un errore e che il monopolio, limitato a quanto può rappresentare una compagnia di bandiera, veniva continuamente esteso dall'Alitalia. Ad essa veniva attribuito un certo numero di concessioni di linee che

non venivano poi realizzate, pur se le relative concessioni non venivano revocate e si rimaneva in una condizione di trascuratezza dei collegamenti regionali.

Non solo, ma Civilavia non è intervenuta neppure quando, dopo una indagine compiuta sull'aeroporto di Fiumicino, furono evidenziate disfunzioni e carenze di attrezzature, nonché disarmonie per interferenze della compagnia di bandiera in costante polemica con la gestione portuale.

Da tale indagine era risultata una esigenza immediata, urgente, di investimenti per sopperire alle deficienze strutturali. Ma che cosa è avvenuto? Anziché fornire provvidenze e dare la possibilità di funzionamento, di potenziamento, di sviluppo e di estensione si è permesso che l'Alitalia procedesse via via ad assorbimenti, giungendo così non soltanto ad un monopolio dell'attività aerea nella realizzazione delle linee e nella scelta delle rotte, ma alla attribuzione alla stessa compagnia anche della gestione aeroportuale.

Una gestione aeroportuale non conferita alla compagnia aerea avrebbe fatalmente meglio curato l'interesse dell'utenza, mentre l'attribuzione alla compagnia di bandiera del monopolio totale ha relegato tale interesse in seconda posizione rispetto al funzionamento delle linee aeree. Ma nessuno si è mai mosso!

Non solo, ma a che cosa hanno portato il disegno di legge, ancora al Senato, il fascicolo sulla riforma di Civilavia, le indicazioni in base alle quali si sarebbe dovuto sostituire con immediatezza quanto non funzionava? Vi è stato in tutti i sensi un disinteresse permanente di Civilavia per l'attività dell'aviazione civile. Ecco perché vi è stata trascuratezza nell'organizzazione dei voli *charter*; ecco perché vi è stata trascuratezza nella gestione delle attrezzature indispensabili; ecco perché non è stata presa in considerazione dai piloti, dalle persone competenti e da chi si interessa della gestione nelle riviste specializzate, la necessità di dotarsi di alcune apparecchiature che vengono già utilizzate in altri aeroporti. Civilavia ha potuto soltanto segnalare — sapete che cosa? — l'interessamento della magistratura a proposito di

un altro ministro dei trasporti, per uso di aerei e per talune ingerenze, compiute magari attraverso il proprio segretario!

Il direttore di Civilavia è implicato in quella attività; di esso si interessa la magistratura! Ciò nonostante, il direttore rimane al suo posto. Nessuna meraviglia, dunque, se negli aeroporti risulta facile registrare che, magari, un direttore dell'aeroporto (espressione di Civilavia) favorisce lo sciopero ed è contento che esso sia proclamato, perché ciò gli permetterà di dimostrarsi più a sinistra di taluni elementi di sinistra. Egli non si preoccupa, cioè, del funzionamento dell'aeroporto, dell'adeguamento delle attrezzature e del riconoscimento dei diritti dei lavoratori. No! Egli si preoccupa dell'agitazione, per potersi dimostrare su posizioni ancora più avanzate di quelle assunte da coloro che reclamano prima i diritti, senza riconoscere, almeno qualche volta, i doveri. Siamo quasi di fronte ad una concorrenza al più «rosso»! Ebbene, Civilavia non interviene, anzi, forse simpatizza.

Il tutto è strettamente connesso alla situazione degli aeroporti. Da tempo, tutti hanno sottolineato (e sul problema si sofferma anche la mozione Pazzaglia n. 1-00159) l'esigenza urgente di un piano generale degli aeroporti. Attualmente sono, mi pare, 102 gli aeroporti, di varia natura; non sono però stati ancora individuati quelli idonei al cosiddetto terzo livello né si è arrivati ad una loro suddivisione. Non abbiamo, pertanto, neppure una tavola dalla quale possano risultare i servizi urgenti da realizzare in determinati aeroporti, con particolari funzioni. Tutto ciò dipende proprio dal fatto che il piano non esiste.

È stato inutile quindi che nel piano generale dei trasporti del 1985 nel capitolo concernente gli aeroporti si parlasse di esigenza di classificare gli aeroporti in: intercontinentali, internazionali, nazionali, regionali e locali (questi ultimi sarebbero quelli del servizio aerotaxi). Ed è stato inutile parlare dell'urgenza dell'adeguamento a regime degli aeroporti e della necessità di individuare le previsioni di attività di tutti gli aeroporti, quando oggi — luglio 1988 — non vi è alcunché per cui si possa

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

dire che il prossimo mese di settembre sarà possibile discutere in Parlamento un piano degli aeroporti, ponendo in essere, quindi, quegli investimenti che si rendessero indispensabili.

È stato altresì inutile che la Confindustria nel 1986 abbia, in un suo libro bianco sul piano generale dei trasporti, curato uno specifico capitolo sugli aeroporti, proprio in considerazione dell'urgenza degli interventi da effettuare sulle infrastrutture aeroportuali, che dipendono, naturalmente, dalle scelte connesse al livello dei servizi che si intendono offrire.

Ciò — lo ripeto — è stato inutile. Occupiamoci allora dell'ente che dovrebbe, in base ai compiti di istituto, preoccuparsi di tutto questo. Se da una parte, dunque, genericamente vi è il ministro dei trasporti, specificamente la competenza è di Civilavia. Ecco allora il primo richiamo: correggere, mutare, buttare tutti a mare e mettere gente competente, capace, idonea e soprattutto volenterosa di realizzare tutto ciò che è necessario! Il ministro ha preso l'impegno in Commissione di fare fronte personalmente a tutta quella che è l'attività dell'aviazione civile. Il ministro ha dunque assunto degli impegni e dalla risposta che avremo alla conclusione del dibattito, dallo stesso ministro o comunque dal rappresentante del Governo, potremo renderci conto se finalmente, dopo otto anni, si è compreso che tutte le disfunzioni, i disagi, gli inconvenienti ed in generale il mancato rilancio dell'aviazione civile in Italia dipende dal completo disinteresse governativo, dal completo disinteresse e dalla incapacità di Civilavia.

Una volta compresa questa realtà, ritengo che abbiamo tutti il dovere di essere disposti a favorire una ripresa accelerata, velocissima del settore, proprio in considerazione dei due appuntamenti che prima abbiamo ricordato: il 1990 e il 1992.

Auspico che i colleghi degli altri gruppi siano d'accordo con noi sulla esigenza di realizzare una soluzione comune, perché tutto il Parlamento impegni il Governo a compiere il suo dovere nel campo dei trasporti aerei e si realizzi al più presto quanto chiederemo nella risoluzione che

presenteremo (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Vesce, che illustrerà anche la sua mozione n. 1-00164.

EMILIO VESCE. Il collega che mi ha preceduto ha accennato alla esigenza di una soluzione comune. Perché no, signor Presidente, se vi sono le condizioni per realizzare una tale soluzione? Siamo qui per discutere, ma anche per rendere il nostro lavoro operativo e fattivo.

Detto questo, però, non possiamo prescindere dalla gravità della situazione nella quale stiamo discutendo, dalla matassa aggrovigliata da districare, che rientra in quel complesso di situazioni del nostro paese, in quella gestione della cosa pubblica che ha indotto un noto e illustre commentatore di cose politiche italiane a domandarsi: è necessaria nel nostro paese una *perestrojka*? Così, infatti, Ronchey ha aperto il suo editoriale su *la Repubblica* del 9 luglio 1988.

Io direi che è necessaria, ma l'immagine di Ronchey è interessante anche perché ripropone il quadro della gestione della cosa pubblica e fa una analogia, secondo la quale, in fondo, siamo come in Unione Sovietica, perché abbiamo le imprese pubbliche che operano in pieno regime di monopolio e, quindi, siamo di fronte ad una assoluta incapacità di controllo sull'operato di esse ed abbiamo anche — mutuo il termine dal linguaggio sovietico — una economia «carenziale» da questo punto di vista.

Come non considerare l'apertura di un discorso, partendo proprio da questa considerazione? Pensiamo al caos dei trasporti aerei. Ne abbiamo letto su tutti i giornali; abbiamo toccato con mano le lunghe ore di attesa negli aeroporti; poi, all'improvviso, scoppia l'incredibile duello Prodi-Nordio! Una vicenda davvero incredibile! Ci chiediamo come mai la solerzia con la quale il professor Prodi ha aperto questa conflittualità, questo fronte, non sia stata usata in altri momenti e settori

altrettanto importanti, dove il danaro pubblico è stato dilapidato in maniera davvero impressionante.

C'è un particolare che desidero richiamare per mettere in evidenza come le cose italiane raggiungano a volte il livello della burla. Bisogna dirlo: molto spesso la satira soppianta la realtà. Proprio mentre il professor Prodi «dimissionava» il presidente dell'Alitalia Nordio, l'8 di questo mese avrebbe dovuto svolgersi a Ginevra l'«IRI-day», come è stato chiamato dai giornali: una giornata di «santificazione» nella quale avremmo dovuto sentire parlare dell'efficienza, della funzionalità, della produttività dell'Alitalia. Posso immaginare quali *depliants* in carta patinata e quante cose interessanti siano state scritte proprio sull'Alitalia. L'appuntamento, che avrebbe dovuto aver luogo a Ginevra all'albergo Metropol, è saltato ed i funzionari dell'IRI sono andati a rincorrere gli invitati per convincerli della necessità di far saltare l'iniziativa perché il professor Prodi aveva «dimissionato» Nordio. Una contraddizione così evidente non poteva essere portata in pubblico. La cosa non solo non è stata gradita dagli invitati, ma avrà anche fatto dire loro: «Italiani, brava gente...».

Come si fa a non sottolineare questa assurdità? Da un lato si «dimissiona» il presidente dell'Alitalia e dall'altro si organizza un convegno di trionfo sull'Alitalia. Il rincorrersi di avvenimenti di questo tipo non è certo uno spettacolo edificante!

Il nostro sistema di trasporto aereo ha molte specificità. Per esempio, l'Italia è il solo paese europeo che opera con una separazione minima di cinque minuti tra volo e volo mentre gli *standard* europei ed internazionali sono di tre minuti; addirittura in America si arriva ad un minuto. Qualcuno potrà dire che il lasso di tempo di cinque minuti è determinato da ragioni di sicurezza ma tutti quotidianamente constatiamo che ciò non risponde a verità. In ogni caso, gli esperti ci dicono che è vero esattamente il contrario: che la maggiore rapidità di volo è garanzia di minore pericolosità.

L'esplosione del conflitto tra il professor

Prodi ed il presidente Nordio — che non rientra certo in schemi di efficienza per cui non si riesce a vedere inserito in una logica di *perestrojka* — deve essere considerato esclusivamente per quello che è: una feroce lotta di potere che si è scatenata, cogliendo probabilmente il momento più favorevole, tanto da essere disposti a pagare costi di immagine quale quello che rievocavo poc'anzi.

Un altro aspetto che non si può dimenticare è quello della gestione da parte dell'Alitalia della lunghissima vertenza sui trasporti durata quasi un anno; cosa davvero inconcepibile in una fabbrica, dove ci sono, per intenderci, gli operai con la tuta blu. Lì invece è stata possibile a causa di una ingiustificata rigidità manifestata dalla direzione dell'Alitalia, con il tentativo sistematico di far cadere addosso ai lavoratori la responsabilità di quanto avveniva. È inutile ricordare che questa rigidità ha influito notevolmente sull'exasperazione del conflitto e sulla frammentazione di quelle rappresentanze sociali a cui tutti sembrano tenere tanto a parole, mentre nei fatti operano perché si riproducano e si dividano. Eppure ci stiamo preparando all'appuntamento del 1992, in un momento di *deregulation*, in un momento in cui la nostra compagnia di bandiera, che opera in assoluto regime di monopolio, dovrà misurarsi in un contesto europeo che registra, per quanto riguarda le tariffe, un divario del 10 per cento in meno rispetto a quelle applicate dalla nostra compagnia di navigazione. Come è noto, le tariffe dei servizi pubblici del nostro paese sono purtroppo assai elevate, mentre la qualità e l'efficienza risultano molto scendenti; per cui si conferma la regola secondo la quale all'inasprirsi delle tariffe corrisponde sempre un abbassamento della qualità dei servizi. Questa regola vale per l'Alitalia, per la SIP e per molti altri enti che volessimo prendere in considerazione.

Ben venga quindi il conflitto tra Nordio e Prodi, a condizione che questo diventi un momento di chiarezza, di *perestrojka*, e che non si realizzi la vittoria del più forte e del più furbo (è questa l'ipotesi più credibile);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

a condizione insomma che si faccia finalmente una seria politica in questo settore.

Nella nostra mozione chiediamo che entro il mese di dicembre venga presentato un programma circostanziato, dal momento che nel 1989 scadrà la convenzione con l'Alitalia. Chiediamo inoltre una razionalizzazione degli impianti e delle tecnologie adottate, al fine di consentire alla nostra compagnia di adeguarsi agli *standard* europei. Non chiediamo di raggiungere i livelli di Los Angeles e di San Francisco, dove l'intervallo tra volo e volo è di un minuto, ma riteniamo che i livelli europei possano essere considerati una meta realizzabile.

Chiediamo che ci sia anche una migliore programmazione ed un maggior controllo sulla separazione delle attività aeree civili e militari e che si costituisca presso il Ministero dei trasporti una commissione tecnica, nella quale confluiscono tutte le esperienze, comprese quelle delle associazioni dei piloti; al fine di individuare, con cognizione di causa, le condizioni alle quali si effettua il volo, per ottenere anche un'osservazione puntuale di questa importantissima fase del trasporto aereo.

Chiediamo inoltre che si istituisca una commissione scientifica per informare il Parlamento entro dodici mesi, con un'apposita relazione, sull'inquinamento prodotto dall'aviazione civile e militare, con particolare riguardo all'inquinamento acustico e all'incidenza che questo ha nella riduzione dell'ozono stratosferico.

Un altro aspetto, tutto italiano, in cui la realtà supera la satira, è quello legato alle poste. Come è noto, noi abbiamo un sistema postale... efficientissimo, sul quale si è creata una vasta aneddotica. Ebbene, noi siamo l'unico paese europeo che fa volare la posta di notte: vi sono cioè voli notturni che portano la posta. Potrebbe sembrare strano, eppure, nonostante il disservizio postale esistente ed il fatto che le lettere impieghino mesi a giungere, e forse qualche volta non arriviamo mai, noi siamo l'unico paese in Europa in cui il Ministero delle poste abbia stipulato una convenzione per trasportare la posta di

notte. Eppure la posta non arriva! Anche di questo vorremmo sapere la ragione.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Pensa se la posta viaggiasse col treno che cosa accadrebbe!

EMILIO VESCE. Forse non ci sarebbe stato neanche il mittente!

Se esiste tale convenzione tra il Ministero delle poste e il Ministero dei trasporti, vorremmo che ce ne fosse chiarita la ragione. Vorremmo cioè sapere se risponda ad una necessità di efficienza e di servizio, o se rientri invece in quella logica, tutta italiana, secondo la quale si inventano servizi per trovare il modo di offrire prebende (non voglio usare la parola tangenti), o magari onorificenze.

Vi è poi un'altra domanda che ci poniamo. Sappiamo che il Ministero dei trasporti ha provveduto, nel momento culminante del caos dei trasporti aerei, a stabilire divisioni nette per quanto riguarda gli atterraggi dei voli privati; e ci chiediamo perché mai questo sia avvenuto soltanto venti giorni fa. Ci chiediamo perché mai non si sia provveduto prima con l'immediata efficienza dimostrata nel momento in cui il caos era tale da far pensare che gli aerei si potessero scontrare in cielo e la gente occupava gli aeromobili sulle piste. Perché mai il ministro non ha provveduto prima? Anche di questo vorremmo aver conto.

E vi è dell'altro: sappiamo degli scandali (il problema è stato richiamato dal collega Baghino, e nel corso di precedenti interventi) che riguardano la costruzione degli aeroporti civili. Ebbene, mi sono informato, ho cercato in tutti i modi di sapere dal Ministero se esistesse un'indagine amministrativa sugli scandali riguardanti gli aeroporti civili, e mi è stato risposto: «Non sappiamo, non siamo in grado di dare una risposta». Perché mai non è stata effettuata un'indagine? Se la si facesse, sia pure tardivamente, riteniamo che risulterebbe essenziale per fornire al Parlamento una risposta agli inquietanti interrogativi che derivano da questa situazione di caos. Si tratta di un aspetto non irrilevante, che

credo vada tenuto nella dovuta considerazione.

La questione del caos esistente negli aeroporti, della loro razionalizzazione e del loro ammodernamento diventa a questo punto essenziale, e credo che debbano essere sollecitate risposte in materia. Siamo vicini ai Mondiali di calcio del 1990, e sappiamo che tutto quanto riguarda il calcio ha probabilmente in questo paese la capacità di far scomparire ritardi, che in altri momenti potrebbero perdurare.

PRESIDENTE. Il calcio fa bene a tutti gli organismi!

EMILIO VESCE. Il calcio, non i calci!

La nostra mozione, articolata in 10 punti, può sembrare a prima vista complessa, ma in realtà non lambisce neanche il problema del caos e della confusione esistenti nel sistema dei trasporti aerei in Italia. Crediamo però — come dicevo all'inizio — che questo «incidente» della guerra scoppiata tra il maggiore azionista ed il presidente dell'Alitalia possa e debba essere accolto come un fatto salutare per avviare una fase di chiarezza, di *perestrojka* e di trasformazione reale, come chiedono i cittadini italiani, e non solo gli utenti del volo aereo, ma tutti coloro che desiderano che il denaro pubblico venga impegnato e speso con serietà.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tamino. Ne ha facoltà.

GIANNI TAMINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito sulle mozioni concernenti il trasporto aereo cade in un momento particolarmente drammatico per la situazione esistente nel nostro paese, e non solo nel nostro, circa le difficoltà connesse con questo tipo di trasporto. È evidente che non possiamo limitarci a fare un discorso esclusivamente centrato sulle dispute, che assumono spesso il carattere di zuffe di potere, tra settori della pubblica amministrazione, tra questi e settori della vita politica, anzi partitica, come nel caso della nota vicenda tra il presidente dell'Alitalia, Nordio ed il presidente dell'IRI,

Prodi. Sarebbe riduttivo limitare tutto a questo scontro e soltanto alla luce di esso interpretare la situazione.

Il problema del traffico aereo, l'emergenza presente in questo settore in Italia, come in altri paesi del mondo, deve essere distinto nei suoi vari aspetti, a partire proprio dai servizi aeroportuali. Da questo punto di vista dobbiamo dire che l'Italia versa decisamente in condizioni arretrate rispetto agli altri paesi europei. È abbastanza penoso ascoltare rappresentanti del Governo dire che l'Italia è forse al quinto posto tra i paesi più industrializzati del mondo. Al riguardo devo dire che ho perso il conto di questa classifica, in quanto è difficile dire con esattezza quale posto occupiamo, perché tutto cambia, secondo come viviamo le cose e come facciamo i calcoli.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. C'è anche lì la mobilità!

GIANNI TAMINO. Ammesso che l'Italia sia tra i primi cinque paesi industrializzati dell'Occidente, i suoi servizi aeroportuali non sono sicuramente all'altezza della situazione. È quindi grave che il Governo insista nel ribadire questa classifica, quando poi si deve fare il confronto con la realtà quotidiana.

Oltre a quello dei servizi aeroportuali vi è il problema connesso al controllo del volo. Da questo punto di vista è troppo comodo prendersela con le rivendicazioni (spesso valide e giuste, a mio avviso) dei controllori del traffico aereo. Si dimenticano infatti le promesse che in questi ultimi dieci anni sono state fatte a questi lavoratori, si dimenticano le vicende abbastanza tortuose di questa categoria prima militarizzata, poi smilitarizzata e comunque sottoposta ad un aumento di responsabilità e di lavoro rispetto alla reale potenzialità di uomini e di mezzi a disposizione.

L'aspetto più discusso, infine, è quello della gestione della compagnia di bandiera Alitalia e della consociata ATI. Distinguendo in questo modo il problema, credo che non si possa che fare un bilancio molto

pesante e negativo sotto tutti i punti di vista. Chi, come noi, è costretto ad usare l'aereo quasi quotidianamente non può non rendersi conto dell'inadeguatezza del servizio sia dal punto di vista della concezione del trasporto interno, tutto incentrato su Roma, sia da quello della garanzia dei collegamenti e delle coincidenze. Qualunque calcolo si faccia sulla base dei orari, risulta comunque sballato da ritardi e cancellazioni che avvengono nel corso dell'anno, indipendentemente da scioperi o da particolari emergenze. È praticamente difficile trovare una sola giornata in cui, che ci si trovi all'aeroporto di Fiumicino o a quello di Linate, si riesca a seguire lo svolgimento dei vari voli senza problemi.

Vi è qualcosa di strutturale, quindi, che non va, indipendentemente dalla situazione contingente, che può essere rappresentata dalle agitazioni nei vari settori (dai portatori di bagagli fino ai piloti), o dal traffico particolarmente caotico (eccezionale certo nei periodi estivi, ma non imprevedibile, perché la programmazione dei voli deve avvenire, come ben sappiamo, con il dovuto anticipo), o da fattori meteorologici. Solo per questi ultimi possiamo ammettere effetti particolari, anche se bisogna dire che i nostri aeroporti, rispetto allo *standard* di altri paesi europei, sono inadeguati rispetto ad evenienze meteorologiche eccezionali, che inevitabilmente di tanto in tanto si verificano. Così avviene che in altri paesi, che registrano nebbie più consistenti delle nostre, si riesca ad atterrare mentre da noi no, perché non vi sono gli adeguati dispositivi aeroportuali. Basta una breve nevicata perché si interrompa il servizio, mentre in altre parti d'Europa, dove per tre o quattro mesi all'anno vi è una condizione di innevamento, si vola tranquillamente.

Vi sono quindi vari fattori in base ai quali si determina l'aggravarsi di una condizione che comunque non è mai soddisfacente, neppure quando tutto è normale. Condizioni eccezionali sarebbero tranquillamente sopportabili, invece, in un sistema adeguatamente programmato e strutturalmente efficace ed efficiente.

Per quanto riguarda il primo punto, cioè i servizi aeroportuali, ho letto varie volte sui giornali, sia italiani sia stranieri, pesantissime critiche al nostro sistema. Ho letto addirittura articoli di giornalisti che hanno denunciato la situazione dell'Italia come quella di un paese che ha un traffico aeroportuale molto sostenuto, ma scali adeguati a Stati del terzo mondo.

Voglio fare un esempio che per me è il più noto, quello dell'aeroporto di Venezia, dove sono costretto a recarmi settimanalmente. Questo scalo è il terzo d'Italia per numero di passeggeri, ma ha una struttura che sarebbe forse adeguata al tipo di traffico esistente negli anni '60, mentre siamo quasi al 1990. Siamo vicinissimi al 1992, quando si avrà la liberalizzazione dei traffici commerciali in Europa. Come è possibile che il terzo aeroporto d'Italia per volume di traffico abbia quelle caratteristiche? Mi si può rispondere che la situazione è nota, tanto è vero che si sono predisposti finanziamenti per il nuovo aeroporto. Tuttavia nel frattempo — siamo in Italia! — la costruzione del nuovo aeroporto è stata bloccata perché la magistratura ha accertato che anche per quello si era proceduto con la tipica logica italiana delle tangenti, ed erano quindi necessari dei controlli.

Ci troviamo dunque di fronte ad una situazione veramente grave; in alcune aree del nostro paese si è proceduto all'ammmodernamento di aeroporti che servono uno scarso numero di passeggeri e dai quali parte un limitato numero di voli, con prezzi enormemente gonfiati; altri aeroporti non sono stati invece adeguati. Quando lo saranno, i meccanismi per garantire la gara d'appalto, nonché quelli che regoleranno quest'ultima saranno i soliti già sperimentati su tutto il territorio nazionale.

Nel nostro paese non è possibile realizzare grandi infrastrutture senza ricorrere alle tangenti e ad un certo tipo di imprese, che gestiscono la «fetta» rappresentata dalla costruzione di autostrade, aeroporti o di qualunque altra opera venga realizzata.

Come se ciò non bastasse, non soltanto i nostri aeroporti sono inadeguati (anche se

vi sono strane eccezioni: esistono infatti aeroporti efficientissimi, frequentati però da un numero limitatissimo di passeggeri), non solo vi è l'impossibilità di costruire senza il ricorso alle tangenti (che provocano un enorme aggravio della spesa pubblica oltre a ritardi nell'effettuazione dei lavori, derivanti dal fatto che, fortunatamente, alcune volte — poche — la magistratura interviene bloccando i lavori), ma si registra anche una strana mescolanza, di gran lunga maggiore che in altre regioni europee, tra aviazione civile e aviazione militare. Molti nostri aeroporti non sono altro che aeroporti militari in qualche modo e parzialmente adibiti al servizio civile. Anche quando accade il contrario (ossia quando l'aeroporto nasce come struttura per l'aviazione civile), si assiste comunque al tentativo di militarizzarlo.

Mi dispiace continuare a citare l'aeroporto di Venezia: non lo faccio soltanto perché è quello che conosco meglio, ma anche perché proprio oggi ho ricevuto in casella la risposta scritta del ministro dei trasporti ad una mia interrogazione vertente su questi problemi.

Debbo dire che, forse anche per merito della mia interrogazione, fortunatamente sono state evitate le ulteriori difficoltà che per l'aeroporto di Venezia sarebbero derivate dalla decisione, già assunta di comune accordo tra il Ministero della difesa, il Ministero dell'interno e quello dei trasporti, di utilizzare tale aeroporto civile anche come base per gli elicotteri dei carabinieri. Oggi mi è stato comunicato — ripeto — che questa decisione, già presa, è stata rimessa in discussione e che, probabilmente, la base per gli elicotteri dei carabinieri sarà collocata nel vicino aeroporto di Treviso, che è militare e parzialmente civile. Del resto, ad Istrana, vicino Treviso, vi è un altro aeroporto completamente militare; non si comprendeva pertanto il motivo per il quale, essendoci nel raggio di pochi chilometri tre aeroporti, uno interamente militare, il secondo prevalentemente militare e parzialmente civile, il terzo interamente destinato all'aviazione civile, si dovesse collocare la base per gli elicotteri dei carabinieri proprio in quest'ultimo.

Fortunatamente tale intendimento è stato sventato, ma se i giornali e molti deputati non avessero sollevato il problema, il Governo avrebbe preso atto dell'incompatibilità di una simile decisione con il traffico aereo dell'aeroporto di Venezia, dotato praticamente di una sola pista? Inoltre, quello di Venezia — come ho poc'anzi ricordato — è il terzo aeroporto d'Italia; occorre anche considerare che in esso già esiste un'altra forma di militarizzazione, perché la pista dell'aeroporto civile di Venezia può essere utilizzata (e qui si innesta la tematica connessa all'IRI) anche dalle officine aeronavali che hanno sede vicino all'aeroporto medesimo. Ebbene, fino a poco tempo fa tali officine si occupavano prevalentemente del riadattamento di vecchi aerei per nuovi usi. Ciò avveniva, in particolare, per i DC-8 di linea adattati al trasporto merci.

Recentemente le officine aeronavali hanno ricevuto commesse militari, in particolare NATO, il che ha determinato una serie di imposizioni di tipo militare alle officine stesse e, di conseguenza, anche un uso particolare della struttura, con evidenti aggravii per quanto riguarda il trasporto civile; ciò a causa della presenza di aerei americani e della NATO, la cui manutenzione è a carico delle officine aeronavali, che a tal fine utilizzano ovviamente l'aeroporto civile di Venezia.

Inoltre poco tempo fa, per l'ultima delle esercitazioni NATO, fu utilizzato, in maniera pesante e determinando grandissimi ritardi sul traffico aereo civile, l'aeroporto civile di Venezia, pur essendovi a pochi passi gli aeroporti di Istrana, Treviso ed Aviano.

Tutto ciò non solo dimostra una scarsa capacità di prevedere la evoluzione del traffico aereo ed una mancanza di strutture operative a terra, ma comporta anche il verificarsi di un accavallamento tra aviazione civile ed aviazione militare, che determina grandissimi problemi per alcuni aeroporti. E le proteste, in questo caso, non sono giunte soltanto dagli utenti, ma anche dagli stessi operatori dell'aeroporto e dal responsabile di scalo dell'Alitalia dell'aeroporto civile di Venezia; si è trattato di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

proteste nei confronti di una militarizzazione ovviamente mai acclarata ma nei fatti compiuta.

Di qui emerge la necessità di arrivare ad un chiarimento per quanto riguarda l'uso delle strutture di terra e dei corridoi aerei da parte dell'aeronautica militare e del servizio civile: un chiarimento indispensabile per garantire maggiore efficacia al servizio nel prossimo futuro.

Di qui emerge anche la necessità di mettere in discussione l'eccesso di voli, non controllati e non sottoposti a verifica, compiuti da aerei militari italiani, ma soprattutto da aerei NATO che, mettendo a repentaglio — come più volte denunciato da piloti Alitalia e ATI — la sicurezza del volo, navigano invadendo corridoi aerei civili, senza alcuna comunicazione o alcuna possibilità di programmazione.

Purtroppo in Italia esercitazioni più o meno ammesse o dichiarate se ne verificano troppe, troppo spesso creando pericoli per la navigazione civile.

L'ultimo problema che vorrei prendere in considerazione è quello della gestione degli aerei da parte della compagnia di bandiera Alitalia e dell'uso che viene fatto della consociata ATI. Per quanto riguarda l'ATI, vorrei avere dei chiarimenti; mi auguro anzi che il dibattito sulle mozioni porti finalmente alla luce quanto è avvenuto in questi ultimi dieci anni a proposito dell'ITAVIA, dell'Aermediterranea e dell'ATI. Quest'ultima doveva svolgere compiti diversi da quelli attuali; invece si è avuta una commistione di compiti attribuiti all'ATI ma gestiti dall'Alitalia e di compiti dell'Alitalia gestiti dall'ATI.

Credo che un minimo di chiarezza debba esser fatto, anche perché vi è una precisa denuncia da parte del personale e dei piloti dell'ATI nei confronti della disinvoltura con cui non si è mantenuto fede agli impegni assunti e si è fatta una divisione tra nord e sud, affidando compiti più complessi all'ATI e garantendo poi maggior efficienza apparente all'Alitalia.

Credo che il Governo dovrebbe finalmente chiarire — lo ripeto — tutta una serie di dubbi sull'evoluzione dei passaggi,

sul modo in cui essi sono avvenuti, sui compiti attuali dell'ATI e sulla divisione dei ruoli tra ATI e Alitalia, anche in rapporto al problema dei voli *charter*, che non è stato mai definito compiutamente. Non si riesce infatti a capire con quali criteri e in quali modi questo debba essere risolto.

Veniamo, infine, all'ultimo punto, quello della gestione dell'Alitalia, che dai giornali è sempre stato messo al primo posto. Vorrei partire da un dato: in tutti questi anni, prima di arrivare allo scontro tra Nordio e Prodi, si è magnificata la gestione di Nordio, che finalmente aveva portato in pareggio, e poi addirittura in attivo, i conti dell'Alitalia. Ma ora tutti scoprono improvvisamente che Nordio ha forse gestito male la compagnia di bandiera. Mi domando: ad una compagnia di bandiera dobbiamo chiedere conti in attivo, che equivalgono poi a scarsa efficienza del servizio e a costi maggiori scaricati sulla collettività, oppure dobbiamo in primo luogo chiedere un servizio efficiente, al minor costo possibile, compatibilmente con le garanzie di efficienza e di funzionalità nell'interesse dell'economia nazionale? Qual è l'economicità che chiediamo ad una impresa pubblica?

È fin troppo facile ottenere i conti in attivo con il metodo Nordio, che è però lo stesso usato da Prodi (il quale non faceva proposte diverse). Il metodo di cui parlo è consistito nella vendita di vecchi velivoli, nell'aumento del numero di ore di utilizzo dei velivoli nuovi e nella riduzione di fatto, rispetto all'aumento del numero dei voli, del personale. Ebbene, in questo modo chiunque è capace di migliorare i conti! Anzitutto, è di dubbia correttezza far figurare in attivo i soldi ottenuti dalla vendita di vecchi aerei.

In secondo luogo, l'aumento del numero delle ore di volo di un aereo significa minore garanzia di sicurezza, maggiori rischi e manutenzione attuata in condizioni più difficili. Ridurre il personale o aumentare il suo carico di lavoro significa inevitabilmente mettere in difficoltà l'apparato di un aeroporto come Fiumicino, oppure vuol dire aumentare i rischi per aggravio di affaticamento dei piloti. Costoro pos-

sono anche essere considerati dei privilegiati, ma è certo che la sicurezza del volo richiede che essi abbiano ritmi di lavoro compatibili con il tipo di *stress* che la loro attività comporta.

Ritengo che questi elementi non possano essere ignorati. Nel momento in cui, come utenti, si pretende un servizio efficace, credo che non lo si possa pretendere esclusivamente in termini di economicità affermando che, poiché l'Alitalia è in attivo, ciò significa che adesso il servizio funziona. No, il servizio è in attivo ma non funziona; anzi, proprio perché ha raggiunto l'attivo in quel modo funzionerà sempre peggio. Il servizio è inadeguato rispetto ad un futuro non lontano di 10 anni, come si pensava, ma di oggi o dell'anno prossimo.

Vi sono stati, evidentemente, una serie di errori di valutazione, non si è previsto ciò che era prevedibile. L'andamento in crescita dei voli *charter* e dei voli di linea, nonché il fatto che nel 1992 si raggiungerà un certo tipo di liberalizzazione (che l'Italia ha sottoscritto) erano eventi largamente prevedibili.

L'aumento dei voli interni, inoltre, deriva da una serie di scelte fatte dal Governo e da alcuni ministri dei trasporti. È ovvio che se si attuano alcune scelte, si devono poi adeguare di conseguenza le strutture. Non si possono compiere scelte, magari clientelari, per favorire qualcuno e poi non adeguare, modificandole, le strutture. Al riguardo vi sono precise responsabilità del Governo attuale e di quelli che si sono succeduti in questi anni.

Il problema quindi non consiste nello stare con Nordio o con Prodi: si tratta di capire che quel modo di intendere l'economicità del servizio è sbagliato. E per questo soprattutto ha sbagliato Nordio, anche nel suo comportamento nei confronti dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali. Abbiamo assistito al linciaggio dei lavoratori: erano loro i responsabili esclusivi del disservizio aereo. E si è dimenticato di andare a vedere che cosa chiedevano i lavoratori; spesso si trattava di una serie di modifiche volte a migliorare il servizio. La maggior parte del disservizio aereo poi, non era causato dagli scioperi, dal momento che,

una volta che essi erano cessati, il disservizio rimaneva.

Conviene insomma spendere qualcosa di più per il personale e per gli aerei, piuttosto che spendere poco ed avere poi le conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti.

Questa lotta di potere, questo scontro, che ormai risulta essere più uno scontro tra posizioni politiche partitiche che non tra posizioni di *managers*, deve risolversi, a mio avviso, con l'esclusione di entrambi i contendenti: non possiamo più fidarci né di Prodi né di Nordio; abbiamo bisogno di nuova managerialità, sia nell'IRI sia nell'Alitalia, e soprattutto abbiamo bisogno di un nuovo tipo di rapporto tra Alitalia, ATI e settore dei voli *charter*, perché è questo, comunque, ciò che sarà richiesto in futuro.

Per quanto riguarda Prodi, vorrei fare una serie di considerazioni. Oggi tutti discutono dello scontro tra Prodi e Nordio; ma come dimenticare che Prodi è anche colui che in qualche modo ha cercato di risanare la FINSIDER, «scaricando» — giustamente — i precedenti dirigenti? Ma dov'era Prodi quando i precedenti dirigenti FINSIDER hanno provocato quel «buco» che è costato alla collettività qualcosa come 10 mila miliardi? Dov'era Prodi quando la FINSIDER comprava servizi, strutture o materiali a prezzi più alti di quelli di mercato, come affermano in sede comunitaria coloro che hanno messo sotto inchiesta il comportamento della FINSIDER?

Come dimenticare inoltre l'episodio ITALTEL? Come dimenticare la vendita dell'Alfa Romeo e, anche in quel caso, l'infrazione delle norme CEE, Prodi dov'era? Come dimenticare l'episodio Mediobanca e, per andare più indietro nel tempo, quello SME-CIR? Oppure, come ignorare, per arrivare di nuovo ai giorni nostri, lo scontro di potere sul polo ferroviario tra IRI, ENI ed EFIM? Queste aziende a partecipazione statale devono perseguire gli interessi della collettività usando il denaro pubblico o devono condurre scontri di potere per conto di forze politiche, a scapito degli interessi della collettività?

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

Queste sono le cose che dobbiamo chiarire. E lo scontro Alitalia-IRI deve essere inquadrato proprio in questo contesto, dove — a nostro avviso, non c'è più posto né per Prodi, né per Nordio. Lo ripeto: c'è posto invece, per persone che abbiano capacità manageriali adeguate, capacità di prevedere il futuro dell'evoluzione dei voli nel nostro paese in rapporto al resto dell'Europa. Vi è insomma la necessità di garantire un servizio adeguato in tutti i suoi aspetti, in modo da evitare quella serie di errori che si sono succeduti in questi anni.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Dutto. Ne ha facoltà.

MAURO DUTTO. Signor Presidente, colleghi, mi dispiace trattenermi in aula oltre il previsto, ma anch'io sento l'esigenza di esprimere una serie di considerazioni che avrebbero meritato, forse, un'altra occasione di trattazione, diversa da quella fornitaci dalla polemica nata dalla decisione dell'IRI di «dimissionare» il presidente dell'Alitalia.

Credo di dover iniziare proprio dalla considerazione critica su come il Parlamento, attraverso le mozioni che sono state presentate, si appresti ad affrontare i problemi generali del trasporto aereo in Italia partendo da un dato polemico che traumaticamente si è posto sul cammino delle istituzioni, il Governo e il Parlamento, nel momento in cui con forza i gruppi parlamentari, le forze politiche, le Commissioni competenti cercavano di sottolineare l'esigenza di ricucire una politica di programmazione nel settore dei trasporti.

Si tratta di polemiche già nate e dibattute in quest'aula a proposito del piano generale dei trasporti, delle competenze delle Commissioni parlamentari, delle esigenze di un approccio unitario a questi problemi, che oggi riemergono nelle mozioni presentate, negli interventi svolti e negli argomenti che vediamo inseriti in maniera trasversale nella polemica Prodi-Nordio, IRI-Alitalia e nella polemica sulla gestione delle partecipazioni statali.

Emerge con forza la presenza di una frantumazione di poteri in questo campo e quindi una frantumazione di analisi e di discussioni: Fracanzani va alla Commissione bicamerale, il ministro dei trasporti va da un'altra parte, la Camera raccoglie le mozioni provenienti dalla Commissione trasporti.

Queste analisi che si incrociano, che vanno per conto loro, che mancano di un punto di coesione sono insite nel sistema delle partecipazioni statali, nel momento industriale, nella logica di potere interna a quelle strutture. Si tratta di analisi che si collocano in un quadro generale e programmatico dei trasporti.

È la verità: vediamo che al ministro dei trasporti alla fine resta il compito, anzi la «grana», del disservizio e al ministro delle partecipazioni statali il compito di creare le cause di quel disservizio.

Sentiamo pertanto l'esigenza di un momento di rilancio della autorità e della responsabilità in questo settore. Se si deve esprimere *a posteriori* un giudizio sul comportamento tenuto dal Governo in questo campo, dobbiamo dire che, a prescindere dalle cronache giudiziarie, nella passata legislatura vi è stata con il ministro Signorile un'impennata positiva che ha portato ad alcune leggi, come quelle di riforma delle ferrovie dello Stato e di istituzione del piano generale dei trasporti, che avevano l'obiettivo di rimuovere una situazione arcaica e completamente inadeguata ai tempi del nostro paese che si era andata pian piano arenando.

Anche in quel disegno mancava però un settore, quello della aviazione civile, che appariva come delegato alla compagnia di bandiera. Se questo è un argomento critico, noi lo abbiamo usato a suo tempo e lo useremo ancora adesso, come stiamo facendo, nella ricerca di un momento nobile dell'interesse pubblico nel settore del trasporto, in particolare di quello aereo.

Questo percorso di procedure, di leggi e di provvedimenti governativi si è interrotto per una causa — lo scontro Alitalia-IRI — che a noi non sembra animata e nutrita da sufficienti motivi di ordine razionale o di interesse pubblico, bensì, so-

prattutto, da una guerra o da un gioco di potere, e penso di partiti. A noi sfugge ancora oggi che cosa si nasconda sotto tale guerra, tanto essa viene presentata in maniera inattesa ed inaspettata, tanto essa è aspra, tanto essa è preceduta da un dialogo e da un telaio di motivi, ragionamenti e proiezioni che sembrano far convergere le tesi generali dell'IRI verso le tesi di guida e di gestione della compagnia di bandiera.

È su questo, quindi, che io devo cercare di concentrare in questo momento la mia attenzione, perché sono presenti in tante mozioni temi molto interessanti. Anzi, devo dire che analizzando le varie mozioni presentate, ho trovato in tutte elementi di interesse e di verità, a prescindere dalle collocazioni nella maggioranza o di opposizione dei gruppi parlamentari che le hanno presentate. Debbo anzi dire che nella mozione Martinazzoli n. 1-00153 vi sono asserzioni che considero assai pericolose, sia per il giudizio sulla vicenda Alitalia-IRI sia per quello che sarà il futuro del trasporto aereo, nonché di quello della compagnia di bandiera, che è un'azienda a partecipazione statale del nostro paese.

Spero che un lavoro di confronto e di razionalizzazione possa consentirci di giungere ad un documento che, superando i testi delle mozioni in discussione, sia più stringato, ma soprattutto guardi all'interesse nazionale, al fine di riuscire ad avere voli efficienti, aeroporti funzionanti, sicurezza, nonché capacità di gestione e di imprenditorialità concorrenziale, specialmente in riferimento all'appuntamento del 1992, ed a quella che sarà la situazione dei vettori aerei di altri paesi che faranno la concorrenza anche nel nostro paese.

Gli assertori e portabandiera (ve ne sono molti in questo Parlamento) dello sfondamento del bilancio, che criticano l'Alitalia e Nordio per essersi attenuti troppo rigidamente alla logica dei conti (e devo dire purtroppo che i principali protagonisti di questa linea provengono proprio dalle file della democrazia cristiana, come del resto si evince dalla mozione presentata da quel gruppo), che cosa faranno, quando verranno nel nostro paese, in condizioni di parità e di perfetta concorrenza, vettori

più organizzati, più efficienti, con i conti in pareggio, per coprire anche le linee oggi gestite dalla compagnia di bandiera? Andranno loro, in quel momento, a chiedere al fisco e alla collettività stanziamenti pubblici per sostenere le attività e i livelli occupazionali di una compagnia che non è più capace di stare in piedi da sola?

Attenzione, quindi, colleghi e gruppi politici anche di maggioranza, a sostenere (come si è fatto sui giornali, nel corso di queste settimane), che Nordio ha avuto il torto di aver guardato troppo alla solidità del bilancio o, addirittura, al consolidamento di un utile! Altri hanno detto — lo hanno ripetuto quest'oggi gli onorevoli Ridi, Lucchesi e Tamino — che ciò costituisce un neo dell'Alitalia, come di altre aziende.

Soffermandomi, in particolare, sulla vicenda IRI-Alitalia vorrei dire — come del resto ha scritto lo stesso Bocca su *l'Espresso* — che l'impennata dell'IRI nei confronti dell'Alitalia è apparsa quantomeno sbagliata per tempi e collocazione. La vicenda si è infatti verificata nel momento in cui la compagnia è esposta al forte *stress* causato dall'incremento dei traffici estivi delle vacanze e in un momento nel quale c'è un ingorgo internazionale del traffico aereo. Nel corso della settimana, per ragioni del mio ufficio, sono stato all'estero e ho potuto registrare che l'«ingorgo» italiano è sicuramente inferiore a quello londinese o a quelli che si verificano in altri aeroporti europei. Ne consegue che anche nel nostro paese si accumulano situazioni di difficoltà importate, che non sono nostre. Situazioni, cioè, che si intrecciano, in un momento di tensione per gli utenti e le persone che soffrono negli aeroporti, con lo stato di crisi nei rapporti con il sindacato.

Ebbene, è proprio in questo momento che si scatena la crisi dell'IRI nei confronti dell'Alitalia; e tutto ciò dopo aver fatto dell'Alitalia e di altre poche strutture delle partecipazioni statali, il «fiore all'occhiello» da presentare — come ha ricordato poc'anzi l'onorevole Vesce — a Ginevra, il 9 aprile, all'«IRI-day», agli investitori internazionali, per cercare di coagu-

lare risorse finanziarie e investimenti in valuta sulle nostre aziende a partecipazione statale, considerate aziende sane. L'onorevole Vesce ha ricordato che vi erano anche *brochures*, *depliants* ed altri testi scritti sui quali l'IRI decantava le qualità di queste società.

È strano che questo tipo di impennata o di richiamo ai conti e all'efficienza si sia verificato quando ormai si era alla vigilia (parlo di vigilia in termini di mesi) di un avvicendamento naturale alla guida dell'Alitalia, che avrebbe consentito, in termini non traumatici, un confronto sulle politiche del trasporto con un nuovo ministro dei trasporti (che sembra animato da serietà e da buona volontà) e con il Parlamento, che sta concentrando la sua attenzione sul piano generale dei trasporti. Ciò, tra l'altro, avrebbe consentito di garantire un avvicendamento — come ho appena detto — non traumatico, ma soprattutto un modello di gestione che, a prescindere dalle caratteristiche rinascimentali o di signoria o di principe illuminato o di dittatore che Nordio aveva affermato nella sua azienda (o nell'azienda delle partecipazioni statali, ormai diventata sua), aveva impedito una penetrazione di *clientes* famelici, di tipo partitico, che avrebbero stravolto completamente i criteri di gestione aziendale e la gestione stessa del personale. Questo è il problema che ci ritroveremo davanti anche dopo, a prescindere da Nordio, da questa vicenda, da quello che decideranno oggi nel consiglio di amministrazione.

Le critiche mosse, anche a livello parlamentare, in tema di bilancio, di utili e di efficienza si basano su una equazione (teorizzata ancora poco fa dall'onorevole Tamino) che io non accetto, secondo la quale i conti in attivo sarebbero antitetici alla sicurezza ed alla efficienza. È una impostazione assolutamente inaccettabile.

I conti in attivo sono caratteristici di efficienza e responsabilità e determinano sicurezza per gli utenti e buona gestione della compagnia. I conti in passivo viceversa portano a deresponsabilizzazione e, quindi, a scarsa sicurezza e lassismo e sono la miscela perniciosa che produce l'insicu-

rezza di alcune compagnie aeree internazionali, europee e di altri continenti.

In questo caso è venuta fuori quasi una scena cinematografica, in cui, dopo la caduta del dittatore, coloro i quali nel Senato erano prudenti, dopo che Cesare è stato pugnalato, diventano irruenti, coraggiosissimi!

Si trattava certo di una conduzione basata molto sul carisma del personaggio e, in questo senso, assoluta, sciolta da vincoli, da obblighi a riferire e da condizioni esterne. Questo è stato un vantaggio ed uno svantaggio. Abbiamo mosso tante critiche all'Alitalia, soprattutto per essersi così arrogantemente posta al centro del sistema dell'aviazione civile del nostro paese, cancellando addirittura il dovere del Governo e del Parlamento di fissare in questo settore una politica. Si è trattato certo di una responsabilità, ed i colleghi che si occupano di queste vicende ricorderanno certamente la commissione Robaldo ed il tentativo, posto in essere nel periodo della crisi Itavia e dell'estromissione dell'imprenditore fallito Davanzali, di mantenere nel nostro paese il principio ed il concetto di un vettore privato forte, per evitare una condizione di monopolio totale da parte dell'Alitalia.

Certo i colleghi ricorderanno che quando in quest'aula la mozione Formica venne bocciata nel paragrafo in base al quale, al posto dell'Itavia, si profilava la nascita di un «figlioccio» Alitalia che prendeva il nome di Airmediterranea; quando noi parlamentari trovammo, dichiarandolo apertamente, una maggioranza per respingere quel capoverso della mozione Formica, che era favorevole a risolvere il caso Itavia creando la sigla Airmediterranea (che poi si è dissolta), il giorno dopo trovammo i nostri nomi sui giornali con titoli di questo tipo: «Il Parlamento comprato da Davanzali!»

Davanzali era un fantasma, era fallito (non sapevamo neppure che fine avesse fatto), ma secondo i giornali era lui che aveva corrotto il Parlamento, modificando la proposta del Governo e favorevole all'Alitalia!

In proposito credo sarebbe necessaria

una riflessione sul potere delle grandi imprese a partecipazione statale, di influenzare la stampa con le loro corpose e sostanziose campagne pubblicitarie. Negli anni scorsi, infatti, è stato impossibile affrontare in termini sereni e razionali tutti i problemi dell'aviazione civile e l'esigenza di assicurare su di essi chiarezza e trasparenza, senza essere accusati di lesa maestà o comunque di voler cercare in qualche modo di travisare un disegno funzionale portato avanti in questo campo nel nostro paese.

Detto questo, e con il compito semmai di ritrovare quei momenti, (che sono venuti da soli, con la nascita del cosiddetto terzo livello e con l'appuntamento del 1992 per la *deregulation*) dobbiamo anche affermare che la gestione Alitalia ha tenuto conto delle caratteristiche imprenditoriali e di efficienza, nonché del quadro internazionale in cui l'attività di quell'azienda andava a collocarsi; e ciò nessuno potrà e dovrà mai dimenticarlo.

In questo senso sono gli impegni che chiediamo al Governo, richiamandolo, come abbiamo già fatto in un precedente dibattito in materia, alla esigenza di un collegamento con le logiche del piano generale dei trasporti. Mi fa piacere che finalmente il CIPET sia entrato nella fase operativa, dopo tante nostre richieste miranti a farlo uscire dalla fase delle idee e a farlo diventare strumento di politica concreta.

Non sappiamo quali siano state le decisioni assunte oggi dal consiglio d'amministrazione dell'Alitalia. Penso, comunque, che difficilmente potrà essere considerata compatibile la permanenza contestuale dei due *leaders* dell'IRI e dell'Alitalia. Una nuova armonia dovrà essere raggiunta. Quel che è certo è che si deve chiedere con forza al Governo, a prescindere dai nomi che verranno fatti, di evitare, utilizzando tutti gli strumenti a disposizione, che l'Alitalia diventi un nuovo campo di «arrembaggio» della lottizzazione partitica e delle assunzioni partitiche.

Permettetemi di ricordare che durante un colloquio svoltosi nella Commissione di vigilanza sui servizi radiotelevisivi con i

giornalisti della RAI, questi hanno affermato: vorremmo che i politici si attestassero sul «modello Alitalia», che è rimasta, sulla scena della partecipazioni statali, l'unica azienda nella quale, pur all'interno di direttive provenienti dal Governo o dal Parlamento, può farsi ancora una valutazione di merito (e quindi c'è una «merito-crazia») mentre altrove si segue il criterio delle «carriere» basate esclusivamente sulle protezioni partitiche.

Salviamo l'Alitalia da questo tipo di degenerazione; caratterizziamola ancora sulla qualità e sull'efficienza del servizio, ricordando che il peggio non è mai morto. Davanti a noi, collega Baghino, c'è sì l'esempio degli aeroporti di Roma, ma ci serve per dire che questi ultimi, gestiti dall'ITALSTAT, offrivano un servizio infinitamente peggiore di quello offerto con la gestione Alitalia. C'è stato un miglioramento vistoso della qualità della gestione complessiva degli aeroporti, perché l'Alitalia è più tecnica, mentre l'ITALSTAT è un'organizzazione di potere, qualche volta anche oscuro, e non ha saputo gestire gli aeroporti di Roma.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non era necessario mantenerli all'ITALSTAT.

MAURO DUTTO. Certo, ma è anche peggio pensare di affidarli alle regioni, come qualcuno nelle mozioni adombra.

Chiedo quindi al Governo che si faccia di tutto per resistere ad una degenerazione quale quella che ho ricordato poc'anzi; che si faccia una battaglia pubblica. Noi siamo disponibili, perché crediamo anche di non dover cedere ai «giochi di palazzo». Speriamo di sapere un giorno quali sono stati i motivi occulti che hanno avviato questa «guerra dei coltelli» nei corridoi dell'Alitalia e dell'IRI.

Chiediamo che la compagnia di bandiera sia pronta ad affrontare i momenti futuri di competizione e di concorrenza, in un quadro di razionalizzazione dell'aviazione civile italiana, nella quale — certo — entri anche l'organizzazione degli aeroporti, la sicurezza, l'attività dell'ANAV, che è un'azienda che si trova in una fase peri-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

colosissima e che dobbiamo cercare di non far degenerare ulteriormente. In poche parole, chiediamo che la compagnia di bandiera sia messa nelle condizioni di svolgere il suo compito sulla base di criteri di imprenditorialità, di qualità e di efficienza.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Cerchiamo di far funzionare anche Civiltà!

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di legge sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

CAFARELLI: «Interpretazione autentica dell'articolo 7, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 1957, n. 361, relativa alla ineleggibilità alla carica di deputato dei sindaci dei comuni con popolazione superiore ai ventimila abitanti» (709);

BASSANINI ed altri: «Modificazioni alle leggi 24 gennaio 1979, n. 18, e 19 aprile 1984, n. 61, sull'elezione dei rappresentanti dell'Italia al Parlamento europeo» (2097) (con parere della II e della III Commissione);

PORTATADINO ed altri: «Regolamentazione della condizione giuridica delle guardie particolari giurate» (2135) (con parere della II, della V e della XI Commissione);

II Commissione (Giustizia):

DEL PENNINO ed altri: Norme sullo stato

giuridico dei magistrati ordinari» (2705) (con parere della I, della VII e della XI Commissione);

DEL PENNINO ed altri: «Norme sulla carriera dei magistrati ordinari» (2706) (con parere della I, della V e della XI Commissione);

IV Commissione (Difesa):

SALVOLDI ed altri: «Regolamentazione del servizio civile alternativo» (2655) (con parere della I, della II, della V, della VIII, della XI e della XII Commissione);

VI Commissione (Finanze):

BELLOCCHIO ed altri: «Modifica all'articolo 10-ter della legge 29 dicembre 1962, n. 1745, nonché all'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, e all'articolo 12 della legge 16 dicembre 1977, n. 904, concernente l'esclusione della società cooperative esercenti il credito dalle agevolazioni ivi previste» (2701) (con parere della X Commissione);

VII Commissione (Cultura):

RODOTÀ e CALVANESE: «Disciplina della proiezione e della rappresentazione in pubblico di spettacoli cinematografici e teatrali e delle trasmissioni con il mezzo della televisione» (1941) (con parere della I e della V Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);

SERVELLO ed altri: «Riordino generale del sistema radiotelevisivo» (2181) (con parere della I, della II, della V, della VI, della X e della XI Commissione);

CAPPIELLO ed altri: «Nuove norme in materia di asili nido e modifica alla legge 6 dicembre 1971, n. 1044» (2736) (con parere della I, della II, della V e della XII Commissione);

BASSANINI ed altri: «Disposizioni generali per la regolamentazione del sistema delle comunicazioni di massa e norme per la garanzia della libertà di concorrenza e del pluralismo dell'informazione» (2751) (con

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

parere della I, della II, della III, della V, della VI, della IX, della X e della XI Commissione);

VIII Commissione (Ambiente):

BOATO ed altri: «Nuove norme per il contenimento dei fenomeni di eutrofizzazione» (2184) *(con parere della I, della II, della V, della VII, della X e della XII Commissione);*

CAPPIELLO ed altri: «Norme in tema di alloggi di edilizia residenziale» (2738) *(con parere della I e della II Commissione);*

IX Commissione (Trasporti):

RIDI ed altri: «Istituzione presso la Presidenza del Consiglio dei ministri della Commissione permanente per lo svolgimento dell'inchiesta «tecnica formale» in caso di incidenti o mancati incidenti aeronautici» *(con parere della I, della II, della IV, della V e della XI Commissione);*

RIDI ed altri: «Attuazione dei sistemi portuali. Nuovi criteri di classificazione e riforma delle gestioni portuali» (2842) *(con parere della I, della II, della IV, della V, della VI, della VIII, della X e della XI Commissione);*

XI Commissione (Lavoro):

POLI BORTONE ed altri: «Norme per il passaggio di presidenza nella scuola secondaria di secondo grado» (1196) *(con parere della V Commissione, nonché della VII Commissione ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento);*

CALVANESE ed altri: «Norme in materia di assunzione di personale con contratto a tempo determinato nella pubblica amministrazione» (2412) *(con parere della I e della V Commissione);*

CAPPIELLO ed altri: «Norme in materia di titoli di preferenza nei pubblici concorsi e di innalzamento dei limiti di età per l'ammissione ai concorsi pubblici» (2737);

XII Commissione (Affari sociali):

RODOTA: «Norme sulla riservatezza delle

persone affette da sindrome da immunodeficienza acquisita (AIDS) e dei sieropositivi» (1437) *(con parere della I, della II, della IV, della VII e della XI Commissione);*

MIGLIASSO ed altri: «Nuove norme su trattamenti pensionistici per gli invalidi civili» (1691) *(con parere della I, della II, della V e della XI Commissione);*

CAPPIELLO ed altri: «Modifiche e integrazioni alla legge 29 luglio 1975, n. 405, concernente l'istituzione di consultori familiari» (2734) *(con parere della I, della II, della V e della XI Commissione);*

XIII Commissione (Agricoltura):

MONTECCHI ed altri: «Norme per la tutela e il rispetto dell'equilibrio ambientale nella produzione agricola e zootecnica e delega al Governo per l'incentivazione dei piani territoriali di lotta integrata e dell'agricoltura biologica» (1786) *(con parere della I, della V, della VII, della VIII, della X e della XII Commissione).*

Assegnazione di proposte di inchiesta parlamentare a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del comma 1 dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di inchiesta parlamentare sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

PROPOSTA D'INCHIESTA PARLAMENTARE POLI BORTONE ed altri: «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla condizione femminile in Italia» (doc. XXII, n. 25) *(con parere della II, della III, della V, della VII, della XI e della XII Commissione);*

XII Commissione (Affari sociali):

PROPOSTA D'INCHIESTA PARLAMENTARE ZANGHERI ed altri: «Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni dello Stato sociale in Italia» (doc.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

XXII, n. 31) (con parere della I, della II, della V, della VI, della VII, della VIII e della XI Commissione).

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

PRESIDENTE. Come la Camera ricorda, nella seduta del 3 febbraio 1988 è stato assegnato alla VI Commissione permanente (Finanze), in sede legislativa, il progetto di legge n. 2062.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge TORCHIO ed altri: «Istituzione della lotteria "Fiera di Cremona"» (2283), (con parere della I, della III, della V e della X Commissione), vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 2 giugno 1988 è stato assegnato alla VIII Commissione permanente (Ambiente), in sede legislativa, il progetto di legge n. 2670.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, sono quindi assegnati in sede legislativa anche i progetti di legge FOSCHI ed altri: «Norme sulla eliminazione delle barriere architettoniche e facilitazioni per la casa ai portatori di handicap fisici» (248) (con parere della V, della IX e della XII Commissione); «Disposizioni per favorire l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici privati» (3012) (con parere della I, della V, della VII, della XII Commissione, nonché della II Commissione ex articolo 93, comma 3-bis del regolamento), vertenti su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Come la Camera ricorda, nella seduta del 7 luglio 1988, è stato assegnato alla IX Commissione permanente (Trasporti), in sede legislativa, il progetto di legge n. 2766.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi assegnata in sede legislativa anche la proposta di legge CHELLA ed altri: «Norme sullo sviluppo dell'intermodalismo e per il riequilibrio del trasporto interno mediante il cabotaggio» (2928) (con parere della I, della II, della III, della V, della VI e della XI Commissione), vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Annunzio di risoluzioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza risoluzioni. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Annunzio di interrogazioni e di una mozione.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e una mozione. 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 19 luglio 1988, alle 16,30:

1. — *Discussione dei disegni di legge:*

S. 604. — Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Malta per la concessione di un contributo finanziario, effettuato a Roma il 4 e l'8 maggio 1984 (approvato dal Senato) (2254).

— *Relatore:* Bianco.

Ratifica ed esecuzione del protocollo relativo all'assistenza finanziaria, economica e tecnica tra la Repubblica di Malta e

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

la Repubblica italiana, firmato a La Valletta il 20 novembre 1986 (2472).

— *Relatore*: Bianco.

S. 880. — Ratifica ed esecuzione del trattato di cooperazione per l'esecuzione delle sentenze penali tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo del Regno di Thailandia, firmato a Bangkok il 28 febbraio 1984 (*approvato dal Senato*) (2834).

— *Relatore*: Duce.

S. 881. — Ratifica ed esecuzione della convenzione sul trasferimento delle persone condannate, adottata a Strasburgo il 21 marzo 1983 (*approvato dal Senato*) (2835).

— *Relatore*: Martini.

S. 903. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo internazionale del 1987 sulla gomma naturale, con allegati, adottato a Ginevra il 20 marzo 1987 (*approvato dal Senato*) (2836).

— *Relatore*: Portatadino.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana ed il Regno del Belgio per evitare le doppie imposizioni e per prevenire la frode e l'evasione fiscale in materia di imposte sul reddito con protocollo finale, firmata a Roma il 29 aprile 1983, nonché del protocollo aggiuntivo di modifica firmato a Roma il 19 dicembre 1984 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (1933).

— *Relatore*: Duce.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi reti internazionali ferroviarie (AGC), concluso a Ginevra il 31 maggio 1985 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2031).

— *Relatore*: Duce.

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista cecoslovacca relativa all'assistenza giudiziaria in materia civile e penale, firmata a Praga il 6 dicembre 1985 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2041).

— *Relatore*: Scalfaro.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il

Governo della Repubblica popolare polacca per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e per prevenire le evasioni fiscali, con protocollo, firmato a Roma il 21 giugno 1985 (*ex articolo 79, sesto comma, del regolamento*) (2055).

— *Relatore*: Duce.

S. 596. — Ratifica ed esecuzione del protocollo sui privilegi e del protocollo sulle immunità della Fondazione europea, firmati a Bruxelles il 24 luglio 1984 (*approvato dal Senato*) (2822).

— *Relatore*: Martini.

S. 605. — Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo relativo alla concessione di cure mediche alle persone in soggiorno temporaneo, adottato a Ginevra il 17 ottobre 1980 (*approvato dal Senato*) (2826).

— *Relatore*: Martini.

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 28 giugno 1988, n. 239, recante interventi urgenti per assicurare la funzionalità degli uffici scolastici periferici dell'Italia settentrionale (2937).

— *Relatore*: Battaglia Pietro.

(*Relazione orale*).

3. — *Discussione delle mozioni De Lorenzo ed altri (n. 1-00075); Modugno ed altri (n. 1-00094); Tamino ed altri (n. 1-00155); Berselli ed altri (n. 1-00160); Rutelli ed altri (n. 1-00161) e Rodotà ed altri (n. 1-00165) concernenti l'AIDS.*

La seduta termina alle 20,5.

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 22,15.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

*RISOLUZIONI IN COMMISSIONE,
INTERROGAZIONI E MOZIONE
ANNUNZIATE*

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La III Commissione,

premesso che lo stato degli aiuti forniti dall'Italia al popolo eritreo non può in alcun modo essere scisso dalle questioni degli interventi italiani in Etiopia — e nel Belès in particolare —, sia per l'estrema gravità della carestia e della situazione umanitaria in Eritrea, sia per il largo impiego di personale eritreo nei lavori colà svolti, sia per il parziale coinvolgimento di popolazioni eritree nei programmi di *resettlement*, sia per le attuali implicazioni politico-diplomatiche tra Roma, Addis Abeba e Khartoum;

considerato che il conflitto tra Etiopia ed Eritrea ha provocato durante il suo tragico svolgimento immani perdite umane ed economiche sul fronte etiopico e sul fronte eritreo, oltre 600.000 morti e decine di migliaia di feriti, 700.000 profughi (dei quali circa 600.000 in Sudan), la disgregazione di centinaia di migliaia di famiglie nonché conseguenze catastrofiche per il territorio, pressoché interamente deforestato e nel quale l'attività agricola e l'allevamento sono ormai inesistenti a causa dei bombardamenti, dell'avvelenamento dei pozzi, della diffusione di sostanze chimiche defolianti e napalm;

che in tale situazione le condizioni di vita dei 2 milioni di eritrei che risiedono nelle zone controllate dalle forze di resistenza al regime di Mengistu sono spaventose: la vita media sarebbe di 35 anni, il tasso di mortalità perinatale pari al 200 per mille, il tasso di mortalità infantile del 420 per mille tra il primo e il 5° anno di età;

che solo alcuni interventi di organismi umanitari USA, canadesi, australiani, della Gran Bretagna e dei paesi scandinavi, nonché aiuti governativi dei paesi del Golfo pervengono effettivamente in queste aree, in una misura che soddisfa non più del 30 per cento del fabbisogno delle popolazioni locali, delle quali circa 1 milione duecentomila persone sono gravemente colpite dalla carestia;

che gli aiuti forniti direttamente al Governo di Addis Abeba non pervengono mai e in alcun caso alle popolazioni eritree, particolarmente quelle residenti nelle zone di Berka e Sahel, visto lo stato di guerra in atto;

che l'Italia, nonostante il proprio debito storico con il popolo eritreo, non provvede attualmente a far pervenire aiuti umanitari alle popolazioni così duramente colpite, né in via diretta, né attraverso organizzazioni non governative,

impegna il Governo

ad adottare un piano vasto ed immediato di solidarietà diretta con le popolazioni eritree sotto forma innanzitutto di aiuti alimentari e sanitari, da affidare ai più opportuni canali nazionali ed internazionali.

(7-00148) « Rutelli, Calderisi, Pannella, Mellini, Aglietta, Faccio, Teodori, Vesce, d'Amato Luigi, Modugno, Zevi ».

La XIII Commissione,

premesso che, per esigenze di rispetto ambientale e sanitario, obiettivo imposto dalla normativa è la riduzione dei carichi di COD e BOD derivanti dallo smaltimento delle acque reflue da vegetazione;

tenuto conto che la tipicità della produzione olivicola interessa direttamente 10.300 frantoi (con circa 50.000 addetti) ed indirettamente 1.000.000 di pro-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

duttori olivicoli, con un fatturato di settore di circa 5.000 miliardi;

considerato che l'80 per cento della produzione nazionale viene prodotta e trasformata nel Mezzogiorno del paese;

sottolineato che occorre mantenere la competitività del settore nel confronto degli altri produttori;

considerato che negli altri paesi della comunità non sono state emanate normative di rispetto ambientale equivalenti alla « legge Merli »;

tenuto conto che circa l'80 per cento dei frantoi sono di piccola e media dimensione, collocati in piccoli comuni collinari e montani che presentano, tra l'altro, problemi strutturali e di viabilità, che si traducono in maggiori costi, da un lato, e nell'impossibilità di costituire realtà produttive di grande dimensione dall'altro;

sottolineato che, laddove sono stati chiusi gli impianti di trasformazione, è sparita anche la produzione di olive, che comunque rappresenta un elemento fondamentale ai fini della conservazione ambientale;

considerato che non esistono impianti e tecnologie di depurazione adeguati a causa della insufficiente sperimentazione e per la mancanza di affidabili metodi di certificazione;

ritenuto che allo stadio attuale non sussiste un soddisfacente rapporto tra costi delle tecnologie e dimensioni aziendali, produttive e strutturali dei frantoi;

evidenziato che a fronte degli elevati costi di depurazione, che sulla base delle attuali tecnologie sono stimabili intorno alle 200 lire per litro di olio prodotto, che si ripercuoterebbero evidentemente sui consumatori finali, non si è dato corso a studi e ricerche coordinati per

l'individuazione di piccoli impianti a carattere modulare;

considerato che molte regioni non hanno ancora proceduto all'approvazione dei piani regionali di risanamento delle acque;

ritenuto che per affrontare i problemi dello smaltimento delle acque reflue da frantoio è necessario un piano organico di ricerca e sperimentazione di medio e lungo periodo per l'esatta individuazione di tecniche e di tecnologie adeguate,

impegna il Governo

ad affrontare il problema dello smaltimento delle acque reflue da frantoio con un piano organico di ricerca e sperimentazione;

a proporre a livello comunitario una regolamentazione dello smaltimento delle acque reflue da vegetazione al fine di armonizzare le normative degli Stati membri della Comunità che producono olio di oliva;

a prevedere contributi finanziari per favorire l'installazione degli impianti, tali da realizzare un abbattimento reale dei costi di depurazione;

ad istituire un sistema di certificazione degli impianti considerati per garantire, a fronte di costi oltremodo elevati, la loro efficienza in funzione dei risultati di depurazione richiesti;

ad emanare norme di indirizzo e coordinamento, affinché su tutto il territorio nazionale si realizzi una sostanziale uniformità di comportamento e gestione degli smaltimenti.

(7-00149) « Lobianco, Andreoni, Bruni Francesco, Pellizzari, Campagnoli, Rabino, Zambon, Zuech ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

SAVINO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere se, allo scopo di determinare da parte dei competenti uffici del Ministero comportamenti coerenti con le già annunciate linee di politica scolastica tendenti ad accentuare l'autonomia funzionale delle singole scuole, non intenda:

a) disporre affinché i fondi di bilancio destinati al funzionamento delle scuole siano integralmente assegnati alle unità scolastiche;

b) vietare, conseguentemente, che parte di tali fondi sia utilizzata dal Ministero per acquisti di libri e riviste da inviare alle scuole, essendo evidente che il Ministero non può sostituirsi ai competenti organi scolastici nella scelta di tale materiale;

c) sospendere, pertanto, tutti i provvedimenti in corso di redazione presso il Ministero per gli acquisti con fondi di bilancio destinati alle scuole indicati nella precedente lettera b).

Per sapere infine se il Ministro ritenga compatibili con i principi dell'autonomia della scuola le disposizioni dell'Ispettorato per l'istruzione artistica il quale continua a pretendere che tutte le deliberazioni di spese d'investimento dei conservatori di musica e delle accademie di belle arti, di danza e di arte drammatica

debbano essere di volta in volta preventivamente autorizzate dal Ministero, in palese contrasto con la legge 2 marzo 1963, n. 262, la quale (articolo 4) prescrive l'approvazione ministeriale del solo bilancio di previsione. (5-00834)

BENEVELLI, GELLI, CECI E MIGLIASSO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che

l'assessore alla sanità della regione Piemonte ha improvvisamente sollevato dall'incarico di coordinatore dei servizi psichiatrici regionali il prof. Agostino Pirella;

il prof. Pirella svolge da 30 anni un ruolo di grande rilievo nella promozione dell'assistenza psichiatrica in Italia, tanto da essere chiamato a far parte delle Commissioni nominate dallo stesso Ministero della sanità per la verifica dello stato dei servizi di assistenza psichiatrica;

il prof. Pirella nello svolgimento della sua funzione, anche a livello della regione Piemonte, non ha mai cessato di denunciare i ritardi e gli ostacoli frapposti alla realizzazione degli obiettivi della riforma psichiatrica —:

se sia a conoscenza delle motivazioni dell'improvviso e inopinato provvedimento amministrativo preso dall'Assessore alla sanità della regione Piemonte;

se il provvedimento di allontanamento del prof. Pirella dal suo incarico si accompagna o meno a concrete iniziative per dare risposta ai problemi di assistenza psichiatrica ancora aperti. (5-00835)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

—

VESCE, MELLINI, AGLIETTA, PANNELLA E CALDERISI. — *Ai Ministri di grazia e giustizia e della difesa.* — Per sapere — premesso che

il 3 giugno 1988 Bruno Rizza fu arrestato dai carabinieri di Noto con l'accusa di oltraggio e resistenza e sui fatti che portarono all'arresto vi furono due versioni differenti;

per i carabinieri il giovane venne arrestato dopo un inseguimento durato oltre 20 minuti e quando fu costretto a fermarsi provò a scappare a piedi cadendo e facendosi male;

per il Rizza le cose sarebbero andate in maniera diametralmente opposta poiché egli si sarebbe immediatamente fermato appena sentita la sirena delle forze dell'ordine, sarebbe sceso dalla macchina e dopo essersi inginocchiato ed aver alzato le mani avrebbe declinato le proprie generalità, a quel punto i carabinieri lo avrebbero malmenato per poi portarlo in caserma;

il giovane che venne portato in ospedale per essere medicato e fu invece ricoverato dai medici dichiarò di essere stato colpito con calci, pugni e con un corpo contundente tanto da riportare due denti rotti, l'occhio sinistro totalmente nero e con un punto di sutura, una lesione alla testa e varie ecchimosi alle spalle —;

1) se corrisponde al vero che vi sono state alcune testimonianze a favore delle dichiarazioni del giovane, che è stato tra l'altro posto immediatamente in libertà provvisoria dal giudice, ed in ogni caso come avrebbe potuto il Rizza procurarsi tali e tante lesioni con una semplice caduta;

2) se e quali provvedimenti sono stati presi nei confronti dei carabinieri coinvolti nell'episodio;

3) se sono stati denunciati episodi simili in passato che hanno visto il coinvolgimento delle forze dell'ordine a Noto. (4-07718)

GROSSO. — *Ai Ministri della sanità e dell'interno.* — Per conoscere — premesso che

la stampa di Genova il 7-8 giugno riportava vistosamente l'inqualificabile comportamento del signor Sebastiano Solari, concessionario della FORD di Rapallo, il quale ha ridotto in fin di vita a bastonate, dopo averlo solidamente legato, il suo cane reo di aver morsicato ad un dito il figlio diciannovenne alcuni giorni prima;

con l'esposto denuncia del 7 giugno 1988, l'ispettore regionale dell'ENPA, avvocato Jacopo Virgilio, ha adombrato anche omissione di atti dovuti da parte di organi pubblici preposti alla profilassi —;

se i sanitari del Pronto soccorso di Rapallo che hanno medicato il figlio del Solari abbiano provveduto alla segnalazione prevista per legge alla USL e in che data;

quali provvedimenti abbia di conseguenza assunto a norma dell'articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 8 febbraio 1954, n. 320 (contumacia per osservazione clinica antirabica) la USL competente e in che data;

se nell'ambito di tali provvedimenti, che prevedono alternativamente il ricovero dell'animale presso un pubblico canile o, a certe condizioni, la osservazione domiciliare, questa sia stata concessa, con quali motivazioni e in quale data;

per quali motivi il comune di Rapallo, che riscuote l'imposta sui cani, non sia dotato di un pubblico canile e dei servizi connessi.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

Si rileva inoltre che:

se nel caso di specie fossero stati omessi atti dovuti alcuni pubblici funzionari o incaricati di pubblici servizi verrebbero nella violazione dell'articolo 328 del codice penale per quanto concerne il decreto del Presidente della Repubblica 8 febbraio 1954, n. 320;

se nel caso di specie fosse stata concessa al Solari la osservazione domiciliare (articolo 86 del decreto del Presidente della Repubblica 8 febbraio 1954, n. 320) il suo insano comportamento si sarebbe attuato in uno spazio temporale nel quale svolgeva le funzioni di incaricato di un pubblico servizio (articolo 358, n. 2 del codice penale) con le conseguenti aggravanti di cui all'articolo 61 n. 9 stesso codice;

se fossero state rispettate con il dovuto rigore le norme di legge il Solari non avrebbe avuto occasione e possibilità di infierire sul cane in quanto il medesimo sarebbe stato sottratto alla sua disponibilità. (4-07719)

PROCACCI. — *Ai Ministri dell'interno, dell'agricoltura e foreste e dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

durante la seduta del consiglio regionale del Lazio del 7 luglio scorso un gruppo di cacciatori ha tentato di compiere un'aggressione ai danni del consigliere verde Primo Mastrantoni, « colpevole » di aver presentato numerosi emendamenti al provvedimento relativo al calendario venatorio che era in discussione;

già durante gli interventi dell'esponente verde il folto pubblico filo-venatorio si era abbandonato ad urla ed insulti. Il clima di tensione creatosi ha causato una interruzione prolungata dei lavori del consiglio;

la regione Lazio, caratterizzata da una fortissima pressione venatoria, e da controlli praticamente inesistenti, nonché da una progressiva rarefazione della fauna selvatica, è l'unica nel nostro paese

a non aver ancora varato una legge sulla caccia, con una inadempienza ormai decennale —:

quali iniziative intenda adottare il ministro dell'interno, per quanto di sua competenza, per impedire che nell'aula consiliare della regione Lazio si ripetano episodi analoghi di intolleranza e di violenza nei confronti di chi si batte per la tutela dell'ambiente e della fauna, dato anche l'atteggiamento estremamente blando se non compiacente di alcuni dei partiti presenti nei confronti delle intemperanze dei cacciatori;

quali iniziative ritengano di poter adottare i ministri dell'agricoltura e foreste e dell'ambiente per indurre la regione Lazio ad approvare una normativa sull'attività venatoria. (4-07720)

CERUTI E BOATO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, dell'ambiente e per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere — premesso che

la giunta comunale di Verona ha approvato il progetto per la costruzione di una strada del costo di oltre 500 miliardi che viene a inserirsi tra la circonvallazione interna e la circonvallazione esterna ed è stata perciò chiamata « mediana »;

detta strada taglierebbe i quartieri a sud di Verona andando ad attraversare le residue zone verdi della città tra cui i parchi della Spianà e del Boschetto lungo l'Adige e distruggendo un milione di metri quadrati di zona a verde;

trentatré diverse associazioni e comitati hanno presentato controdeduzioni alla variante al piano regolatore generale approvato dall'amministrazione comunale;

di contro la giunta comunale ha ritenuto di respingere tutte le deduzioni presentate affermando che la strada avrà il contributo dell'ANAS per il 65 per cento del costo quando, per mancanza di fondi, deve ancora essere completata la circonvallazione esterna (complanare);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

appare quindi evidente oltre all'inutilità il danno arrecato da tale costosa opera —:

quali provvedimenti urgenti intendano adottare gli interrogati ministri, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze, per bloccare tale scempio ambientale che costituisce un ennesimo esempio di dannosa dilapidazione di pubblico denaro;

come il Ministro dei lavori pubblici spfeghi il comportamento dell'ANAS che, da un lato non completa la circonvallazione esterna per mancanza di fondi, dall'altro promette a un'inutile strada mediana il 65 per cento di contributi sul costo globale. (4-07721)

D'AMATO LUIGI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che

secondo notizie di stampa, il signor Poliuto Boaretto ai appresta a lasciare a fine luglio l'incarico di condirettore centrale della BNL, addetto al servizio borsa:

i veri motivi della separazione (consensuale o non), dal momento che il signor Boaretto, prima della assunzione, fu presentato dall'allora direttore generale della banca, Francesco Bignardi, come « il Maradona » della Borsa;

per conoscere inoltre se rispondano a verità le notizie secondo cui, sotto la direzione dello stesso signor Boaretto, l'apposito servizio della BNL abbia registrato perdite ingenti, per centinaia di miliardi, per effetto di operazioni sbagliate;

per sapere infine se tutto ciò abbia influenzato la decisione della Banca di divorziare dal predetto signor Poliuto Boaretto e se e come il presidente dell'Istituto Nerio Nesi abbia ritenuto di informare del clamoroso infortunio il maggiore azionista, ossia il demanio, la Banca d'Italia e tutte le altre autorità cui solitamente, per analoghi motivi, si ri-

volge la BNL, che è tuttora Istituto di diritto pubblico. (4-07722)

FACCIO, VESCE, AGLIETTA, CALDERISI E MELLINI. — *Ai Ministri per gli affari speciali e dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che:

Sebastiani Alba, pensionata di 85 anni, ed il figlio Sebastiani Aldo, disoccupato di 46 anni, abitavano a Roma in via Bocca di Leone, 63, dal 1928 in un appartamento che hanno dovuto lasciare in seguito ad un'ordinanza emessa dal sindaco di Roma n. 1734 del 14 luglio 1987, che ordinava l'immediato sgombero dell'appartamento in quanto pericolante;

la proprietaria dell'appartamento, il 10 ottobre 1985, fece notificare lo sfratto per finita locazione e successivamente il pretore di Roma, con sentenza del 18 maggio 1986, convalidò lo sfratto fissando l'esecuzione per il 31 dicembre 1987;

l'ordinanza del Sindaco di Roma costrinse la proprietaria a notificare un altro atto giudiziario con relativo ricorso ai sensi dell'articolo 700 codice di procedura civile, notificato l'8 ottobre 1987;

Sebastiani Alba, in seguito alla procedura di sfratto, partecipò a tre bandi per l'assegnazione di un appartamento del patrimonio pubblico;

il 19 ottobre 1987 Sebastiani Aldo occupava un appartamento di proprietà Gestione patrimonio enti ospedalieri disciolti del Comune di Roma, in via del Vantaggio, 37 essendovi costretto per la grave situazione in cui si trovava;

lo stesso, con raccomandata del 19 novembre 1987, comunicava all'ente preposto del comune di Roma l'avvenuta occupazione ed allegava un assegno circolare di lire 100.000 quale canone di affitto mensile, che venne respinto come quelli inviati in seguito;

il 24 giugno 1988 è stato notificato a Sebastiani Alba e Aldo un atto giudiziario per il rilascio dell'appartamento di

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

proprietà del Comune con citazione davanti al Pretore per il 19 settembre 1988 -:

come sia possibile che sino ad oggi non sia stata assegnata una casa del patrimonio pubblico alla famiglia Sebastiani che ha fatto regolare domanda e che risulta essere in possesso dei titoli per l'assegnazione;

se non ritengano urgente sollecitare all'amministrazione comunale ed all'assessorato casa del comune di Roma una soluzione di questo caso che si inquadra nella drammatica situazione abitativa della Capitale. (4-07723)

PROCACCI, ANDREIS, SCALIA, MATTIOLI, CERUTI, DONATI, CIMA, LANZINGER E BOATO. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali, dell'ambiente, per il coordinamento della protezione civile, dell'interno e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere - premesso che

nella città di Napoli, l'intera collina dei Camaldoli è inclusa, da numerosi decreti-legge (ultimo in ordine di tempo il « Galasso »), tra le zone sottoposte a vincoli paesistico dalla legge n. 1497 del 1939;

nel 1986 è stato apposto vincolo archeologico alle zone di detta collina contrassegnate come particelle 50 e 392 del relatico foglio catastale;

i versanti più scoscesi della collina sono altresì soggetti a vincolo idrogeologico;

il PRG del comune di Napoli, in attuazione del vigente PRG, ha approvato con delibera n. 422 del 21 aprile 1980, un progetto di parco pubblico (147 ettari), finanziato dalla CASMEZ (delibera n. 2679/pt del 6 settembre 1981) con i fondi previsti dalla legge n. 183/1976 - settore progetti speciali - programma esecutivo 1980 - progetto speciale area metropolitana di Napoli;

negli anni tra il 1980 ed il 1986, come è documentato in maniera incontrovertibile, l'abusivismo edilizio ha selvaggiamente devastato una considerevole parte della collina, ivi comprese numerose aree ricadenti nel citato progetto di parco pubblico;

con nota n. 22/eco/6.51.27 del 14 febbraio 1986 il ministro per l'ecologia dichiarava di essere a conoscenza del degrado ambientale cui era soggetta la collina dei Camaldoli « gravemente compromessa dall'abusivismo edilizio e da altre manomissioni ad esso collegate », auspicando che il comune di Napoli ponesse in atto gli adeguati interventi di risanamento ambientale, tesi « al ripristino dello stato dei luoghi », ed andasse in « tempi brevi » alla realizzazione del parco dei Camaldoli;

a distanza di otto anni dagli stanziamenti CASMEZ il parco pubblico dei Camaldoli è ancora ben lungi dall'essere stato terminato e non risulta che la pubblica amministrazione abbia preteso il pagamento degli svariati miliardi di penale (circa 10) che sarebbero maturati a tutt'oggi;

tali ritardi, in concomitanza con il proliferare dell'abusivismo edilizio, hanno portato ad una riduzione dell'area del parco, recepita da un progetto di variante approvato dal comune di Napoli con delibera n. 186 del 23 luglio 1986, il quale lascia zone d'ombra sulla funzione della strada di servizio del parco che, praticamente unica opera già completata, è stato oggetto di ipotesi di utilizzo come arteria di collegamento tra la zona collinare di Napoli ed il comune di Marano di Napoli, venendo a tagliare in due la collina dei Camaldoli e snaturare irrimediabilmente la sua caratteristica di bene paesaggistico;

nel corso di questi anni, esperti del settore hanno effettuato studi sullo stato idrogeologico della collina, i cui risultati appaiono allarmanti per la pubblica incolumità e catastrofici per quanto riguarda i costi necessari al riassetto del territorio;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

l'amministrazione comunale di Napoli nonostante la risoluta presa di posizione dei movimenti ambientalisti ed il relativo riscontro ottenuto sugli organi di stampa napoletani, non ha finora intrapreso alcun serio provvedimento per il riassetto idrogeologico della collina, ma anzi non ha nemmeno provveduto, tranne qualche sporadica eccezione, all'abbattimento (« legge Bucalossi » e « legge Nicolazzi ») di quella parte di edifici abusivi che si è riusciti a porre sotto sequestro prima del completamento d'opera;

l'abbattimento di tali edifici (ancora allo stato di rustico) avrebbe invece posto un limite alla pericolosa impermeabilizzazione di vaste aree, che è tra le principali cause dell'insorgere di notevoli fenomeni erosivi;

nei primi mesi del 1988 i lavori di realizzazione del parco risultano addirittura, inspiegabilmente e frettolosamente interrotti, circostanza già più volte verificata a causa di aggressioni ed intimidazioni di stampo camorristico -;

quali iniziative i ministri competenti intendano adottare per la salvaguardia dell'importante bene ambientale costituito dalla collina dei Camaldoli;

se, in particolare, non si ritenga opportuno procedere alla nomina di una commissione composta da esperti nominati dai ministri della protezione civile e dell'ambiente, finalizzata alla valutazione dello stato di dissesto idrogeologico cui è soggetta la collina dei Camaldoli;

se non ritengano opportuno che il Governo assuma ogni iniziativa diretta a far luce sulla cause e le ingerenze speculative che a distanza di otto anni dagli stanziamenti CASMEZ ancora ostacolano il completamento di una così notevole opera pubblica quale la realizzazione del parco urbano dei Camaldoli, acuendo ulteriormente i parametri di congestione abitativa e degrado urbanistico a cui è soggetta la città di Napoli. (4-07724)

BATTISTUZZI. — *Al Ministro dei trasporti* — Per conoscere:

le ragioni per cui non si sono concretizzate le iniziative già avviate dai precedenti Governi ispirate ad un maggior diretto coinvolgimento dei rappresentanti degli aeroporti minori nella gestione della politica aeronavale nazionale;

in particolare, se si intende dar corso all'intenzione già espressa dal Ministero di inserire un rappresentante Anigam nel Consiglio superiore dell'aviazione civile e nelle commissioni civilavia in cui è prevista una rappresentanza esterna, e inoltre se si vuole riproporre un'ipotesi di decreto ministeriale riguardante l'istituzione di un comitato per gli aeroporti minori, decreto già predisposto e firmato dal ministro dell'epoca con un documento del 10 marzo 1988, n. 28 T.

Quanto sopra anche in considerazione degli affidamenti forniti in passato all'Anigam per incaricare questa associazione, rappresentativa di tutti gli aeroporti minori del paese, di collaborare strettamente per la programmazione della rete aeroportuale minore. (4-07725)

RUSSO FRANCO E RONCHI. — *Al ministro dell'interno*. — Per conoscere — premesso che

il giorno 15 luglio la popolazione di Guidonia (Roma) che stava effettuando il blocco simbolico della discarica dell'Inviolata è stata caricata brutalmente da forze di polizia che, secondo testimonianze raccolte, hanno malmenato i presenti, compresi anziani e donne, ed effettuato numerosi fermi, non si sa se poi tramutati in arresti;

il blocco della discarica, in corso da lunedì 11 luglio, era non solo del tutto pacifico, ma aveva anche un carattere meramente simbolico;

la polizia ha addirittura sequestrato i viveri e le suppellettili di quanti ave-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

vano passato la notte presidiando la discarica —:

se non ritenga che lo smaltimento dei rifiuti, la difesa della salute dei cittadini e dell'ambiente siano problemi troppo seri e vitali per essere « risolti » o rimossi con la repressione della gente che si organizza per difendere la propria stessa esistenza e per ricordare alle autorità preposte i doveri che gli competono e ai quali esse non adempiono;

se non reputano assai grave il comportamento delle forze di polizia nell'episodio in questione;

chi sia responsabile delle cariche;

se non ritenga di dover dare immediate disposizioni affinché simili episodi non abbiano più a ripetersi e i cittadini di Guidonia possano esprimere liberamente la propria civile protesta contro gli ingiustificabili e irresponsabili ritardi ed omissioni di quanti hanno la responsabilità della tutela della salute dei cittadini. (4-07726)

FIORI. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere — premesso

che risulterebbe che il consiglio di amministrazione dell'ENPACL (Ente Nazionale di Assistenza e Previdenza per i Consulenti del Lavoro) avrebbe deliberato di acquistare dalla società TRITONON, al prezzo di lire 16 miliardi, alcuni piani del palazzo Permaflex sito in via Cristoforo Colombo n. 456, cedendo in permuta la ex sede dell'ente stesso sita in viale Oceano Pacifico n. 46, valutata in lire 5 miliardi e 300 milioni, ed il resto in contanti;

che l'immobile di via Cristoforo Colombo, acquistato dalla TRITONON nel 1986, era costato appena 4 miliardi, mentre l'immobile di proprietà dell'ENPACL, acquistato nel 1981, era costato 4 miliardi e 500 milioni (nel 1983 una società ne avrebbe richiesto l'acquisto, peraltro rifiutato, per circa 7 miliardi) —:

se nella fattispecie non ritenga doveroso bloccare la delibera dell'ENPACL re-

lativa al piano di permuta sopra indicato, ed avviare una preliminare indagine amministrativa ai sensi dell'articolo 1, Il comma della legge 23 novembre 1971, n. 1100 allo scopo di stabilire la reale congruità dell'operazione finanziaria in argomento. (4-07727)

FIORI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere:

se è a conoscenza che presso la scuola media statale Fedro di via Luca Ghini (Roma) in tutte le sezioni di 1^a e 2^a media ci sono state altissime percentuali di respinti (circa il 30 per cento) molto superiori alle medie nazionali e provinciali;

se non ritenga di dover disporre una inchiesta ispettiva sui docenti e sui metodi d'insegnamento al fine di comprendere la ragione di tali risultati, non essendo concepibile che proprio nella scuola Fedro si raccolgano gli alunni più impreparati di tutta la città di Roma. (4-07728)

SCALIA E FILIPPINI ROSA. — *Ai Ministri per i beni culturali e ambientali, per i problemi delle aree urbane e per gli affari sociali.* — Per sapere — premesso che:

nel comune di Roma, in via del Babuino, è collocato il « Café Notegen », esercizio di profonde tradizioni e caro da oltre cinquant'anni a intellettuali, personalità dell'arte, della poesia, dello spettacolo;

lo scorso anno detto esercizio è stato al centro di una campagna culturale finalizzata ad evitare che al suo posto venisse collocata una « jeanseria »;

detta mobilitazione culturale ha portato alla salvaguardia della destinazione a luogo di incontro e il prossimo 29 luglio dovrebbe essere rilanciato tale uso del locale mediante una inaugurazione alla presenza di intellettuali e artisti:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

tuttavia una partecipazione azionaria della società di gestione del locale pare voglia ostacolare la destinazione di ritrovo culturale, privilegiando obiettivi di carattere spiccatamente speculativo —:

1) se i ministri interrogati sono a conoscenza di manovre che tendano a boicottare il progetto del café Notegen, quale punto d'incontro artistico-culturale;

2) quali iniziative intendano prendere a tutela della destinazione a carattere culturale dell'esercizio. (4-07729)

RUSSO FRANCO E RONCHI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere, tenuto conto di quanto richiesto con l'interrogazione Russo Franco e Ronchi del 1° giugno 1988 (Interrogazione n. 4-06727) relativa al conferimento del grado di ufficiale superiore nel ruolo di complemento (articolo 4 del regio decreto n. 812 del 1932) agli onorevoli Schietroma, Carta ed altri, e tenuto conto della risposta assai carente fornita alla Camera all'onorevole Mellini circa analoga interrogazione, se intende chiarire i motivi di queste nomine che rivestono un ruolo niente affatto « onorifico » ma pienamente « operativo » trattandosi del ruolo di ufficiali di complemento. (4-07730)

RUSSO FRANCO E RONCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere se è stato « opposto il segreto » alla presentazione al Parlamento della « Relazione Monastra » sugli ufficiali iscritti alle logge segrete (P2) visto che nonostante varie interrogazioni la relazione non è stata resa nota come invece prevedeva l'inchiesta sulla Commissione P2.

Per conoscere se ciò è da porsi in relazione al ritorno di Gelli in Italia e al fatto che questo personaggio circoli ormai indisturbato, nel pieno dei suoi poteri, nonostante le vicende giudiziarie che lo coinvolgono. (4-07731)

TAMINO E RUSSO FRANCO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere — premesso che

di recente è apparsa indirizzata al Procuratore della Repubblica di Cagliari, alle massime autorità politiche e sanitarie della Regione Sardegna, alla stampa, una circostanziata denuncia di presunte gravi irregolarità e disfunzioni dell'AVIS di Cagliari, dal 1982, e del poco chiaro comportamento degli Organismi Nazionali di quella Associazione;

in considerazione che detti fatti hanno deteriorato i rapporti tra AVIS, USL e Centro Trasfusionale di Cagliari, come a suo tempo ampiamente documentato anche a mezzo stampa;

inoltre ciò ha comportato una diminuzione della raccolta sangue *in loco* passando dai 22.494 flaconi del 1983 ai 12.647 del 1984;

tutto ciò ha determinato un grave, e in certi casi irreparabile, danno agli ammalati bisognosi di trasfusione specie ai microcitemici, nonché ad un grande spreco di denaro pubblico a causa dell'aumentata importazione di sangue dal continente ed al conseguente spreco di sangue non utilizzato;

che tutto ciò era ampiamente noto alle Autorità, senza che queste intervenissero nel merito —:

se non intenda aprire un'immediata indagine su tutta la vicenda;

in particolare se non intenda indagare per quanto di competenza sulle responsabilità dell'AVIS di Cagliari e degli organismi deputati ai controlli, quantificando gli eventuali danni materiali;

se inoltre il Ministro non ravvisi anche gli estremi per una denuncia penale alla magistratura per i fatti « che appaiono gravi e che andrebbero e vanno approfonditi » (come dichiarato dal Giuri dell'AVIS nazionale), specialmente per la raccolta diminuita del sangue a Cagliari e per l'importazione di altro sangue che per ritardi è risultato non utilizzabile e

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

perciò « buttato nel lavandino », tenuto conto che tale sangue, donato gratuitamente, costa alla comunità lire 200.000 a flacone, che infine per l'AVIS si spendono, da parte pubblica, decine di miliardi annui e nessuno effettua, a nostra conoscenza, verifiche contabili. (4-07732)

RUSSO FRANCO, RONCHI, CIPRIANI, TAMINO E CAPANNA. — *Ai ministri della difesa, della sanità e dell'ambiente.* — Per conoscere — in relazione ai dati rilevati e resi pubblici dalle Forze Armate statunitensi sulla presenza del gas radioattivo « radom » nelle zone circostanti le basi militari di Aviano e San Vito dei Normanni, premesso che, oltre ai numerosi cittadini italiani che in queste installazioni lavorano, sono le intere comunità locali ad essere coinvolte con grave rischio sanitario, anche se non quantificato con certezza, secondo le stesse fonti USA —:

per quale motivo le autorità sanitarie italiane non abbiano, fino ad oggi, effettuato alcun controllo, se tale inspiegabile e irresponsabile omissione sia dovuta a mancanze dei responsabili del servizio sanitario o se le autorità militari statunitensi abbiano reso impossibili le necessarie ispezioni;

se ritenga di poter escludere che i fenomeni di radioattività riscontrati siano da mettersi in relazione con la presenza di armamento nucleare USA nelle citate basi ed anche a San Vito dei Normanni;

quali provvedimenti intenda adottare per accertare con la massima urgenza l'effettiva entità del rischio per la salute dei cittadini e per individuare e rimuovere le cause dell'inquinamento;

se non ritenga umiliante per le nostre strutture pubbliche farsi comunicare da forze armate straniere responsabili, se non addirittura dell'inquinamento stesso, del mancato tempestivo accertamento del rischio, i dati relativi ad una situazione che mette a repentaglio la salute della cittadinanza;

se infine non ritenga questa un'ulteriore dimostrazione di quanto le basi militari statunitensi in Italia siano purtroppo da considerare zone di territorio nazionale a « sovranità limitata ».

(4-07733)

CIPRIANI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

dalle ore 11 del mattino alle 19 di mercoledì 13 luglio i lavoratori in lotta della SGT-Fonderie Breda di Bari hanno occupato simbolicamente i primi tre binari della stazione ferroviaria di Bari, causando limitati disagi al traffico ferroviario e comportandosi, a detta degli stessi dirigenti di stazione, con estrema correttezza e senso di responsabilità;

la direzione compartimentale, interpellata, ha rifiutato di trasmettere dall'altoparlante della stazione un breve testo con il quale i lavoratori intendevano spiegare agli utenti le ragioni dell'iniziativa;

la stessa direzione compartimentale era stata informata con largo anticipo che, a partire dalle 17 (ora in cui si prevedeva una risposta, positiva o negativa, dal Governo alla richiesta di incontro avanzata dai lavoratori) il blocco sarebbe diventato totale;

il blocco in effetti è divenuto totale dalle 19,30 del pomeriggio; ma né prima né dopo tale orario la direzione compartimentale ha ritenuto di disporre l'attivazione, normale in questi casi, di autoservizi sostitutivi, nonostante la richiesta esplicita in tal senso dei lavoratori e dei rappresentanti sindacali, portando così la situazione ad un punto di estrema tensione fra i lavoratori e le migliaia di viaggiatori bloccati in stazione e fuori, con gravi rischi sia per l'ordine pubblico che per la stessa incolumità fisica dei viaggiatori vista l'altissima temperatura;

solo dopo che i lavoratori hanno, per evitare gravi conseguenze, deciso autonomamente di lasciare i binari verso le 22,30, è stato loro concesso di trasmettere per altoparlante una spiegazione agli

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

utenti; prima ad intervalli regolari e su evidente disposizione della direzione compartimentale, si è continuato a ripetere semplicemente che « manifestanti estranei alle ferrovie dello Stato » impedivano la partenza e l'arrivo dei convogli —:

se non ritenga questi comportamenti gravemente omissivi dell'obbligo della direzione compartimentale di tutelare e garantire comunque il minimo indispensabile di servizio ed in ogni caso l'incolumità fisica dei viaggiatori, e rivolto, secondo ogni evidenza, a creare le condizioni atte al verificarsi di incidenti;

se non ritenga di dover chiedere all'ente ferroviario l'apertura di un'inchiesta amministrativa sul comportamento dei funzionari responsabili della direzione compartimentale di Bari, presenti ai fatti.
(4-07734)

SCALIA, FILIPPINI ROSA, PROCACCI E MATTIOLI. — *Al Ministro delle aree urbane.* — Per sapere — premesso che

nel comune di Roma, in località « Piana del Sole » sussiste una carenza grave nel servizio pubblico di trasporto;

tale mancanza sarebbe facilmente risolvibile prolungando la linea Atac 701 fino alla Borgata Piana del Sole;

tale proposta, avanzata dai cittadini locali, ha già trovato parere favorevole dell'assessorato agli affari generali, dell'avvocatura, della IV commissione consiliare, dell'Ufficio al piano regolatore e del segretariato generale;

è già stata reperita l'area dove sistemare il nuovo capolinea del 701 (Via Cristoforo Sabbadino);

il succitato prolungamento rientra nel programma poliennale della viabilità e del trasporto pubblico nelle borgate e nei piani di edilizia residenziale elaborato dagli organi comunali;

sussistono ritardi da parte del comune nell'adempimento di detta deci-

sione, motivati dalla condizione di abusivismo della borgata stessa;

tale motivazione risulta del tutto illegittima, poiché ai sensi dell'articolo 45 della legge n. 47 del 1985 le aziende erogatrici dei pubblici servizi possono servire anche immobili abusivi e anche in pendenza di domande di sanatoria, con l'unica condizione che l'interessato fornisca prova di aver prodotto la domanda stessa;

i cittadini della borgata in questione hanno pagato le cifre stabilite dalla legge per ottenere la sanatoria e hanno già ricevuto alcuni servizi, quali ad esempio l'allacciamento dell'energia elettrica;

quali provvedimenti intende prendere per assicurare ai cittadini della Borgata del Sole il doveroso servizio di trasporto pubblico.
(4-07735)

PARLATO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per conoscere — premesso che

in occasione dei campionati europei di calcio l'INSUD ha redatto, stampato e distribuito in Germania un volume dal titolo « Mezzogiorno d'Italia chiama Europa — Südtalien ruft Europa » con il sottotitolo « itinerari turistico culturali nel Mezzogiorno »;

il volume consta di 200 pagine patinate, la maggior parte delle quali riguarda gli incontri di calcio ed i protagonisti, mentre la residuale parte tratta gli ancora del tutto irrealizzati, nel senso che erano stati programmati anni orsono ma mai attuati, itinerari turistico-culturali, in modo assai generico e spesso impreciso, quando non menziona addirittura non più esistenti o comunque degradati ed inaccessibili episodi, mentre la pubblicazione reclamizza solo pochi grandi complessi turistici (tra i quali spiccano soprattutto quelli ai quali l'INSUD è direttamente partecipe, menzionando solo di sfuggita altre strutture ricettive);

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

il volume risulta stampato a Roma dalla « Marchesi Grafiche Editoriali » -

quanto sia costata complessivamente l'iniziativa editoriale promozionale, disaggregandone le relative voci ed in particolare quelle riguardanti la redazione, la traduzione in tedesco, il progetto grafico, la stampa e la spedizione e diffusione; perché siano stati scelti per realizzare l'iniziativa una tipografia romana e non una localizzata nei territori meridionali di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 218;

quante copie siano state stampate e con quali modalità siano state distribuite in Italia ed in Germania; con quale criterio - certamente parziale e non obiettivo - sia stata svolta opera di promozione turistica delle sole grandi strutture ricettive puntando in particolare al tessuto delle società partecipate collegate con l'INSUD e venendo meno all'obbligo di una promozione dell'offerta turistica generale;

chi sia l'autore del testo turistico e come sia stato scelto e remunerato, anche avuto riguardo alla non esaltante qualità ed a volte alla pericolosa superficialità della informazione che può anche condurre ad effetti contrari ai propositi;

quale sia la ricaduta positiva e come sia stata calcolata, che ci si aspetta dall'iniziativa. (4-07736)

PARLATO E MANNA. — *Ai Ministri dell'interno, della sanità e di grazia e giustizia.* — Per conoscere:

se siano informati del fatto che nel maggio scorso a Firenze il 3° Congresso del Coordinamento nazionale anti-droga (associazione famiglie tossicodipendenti e comitati cittadini antidroghe), tenuto conto che l'aggravarsi del fenomeno della droga ed il pauroso incremento dei decessi per abuso di sostanze stupefacenti, nonché l'immissione sul mercato di nuove, pesantissime e mortali droghe, richiedono interventi legislativi, in via di riforma della legge n. 685/75 relativa a:

« Disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope. Prevenzione, cura e riabilitazione dei relativi stati di tossicodipendenza » ha deliberato all'unanimità di chiedere che siano approvati, in tempi brevi, modifiche organiche della legge sopra indicata, tenendo conto di queste puntuali indicazioni:

1) abolizione della nozione di modica quantità (articolo 80) abbinata ad una contestuale previsione, per il possessore di sostanze stupefacenti o comunque psicotrope ad uso personale non terapeutico, di una sanzione non ascrivibile al casellario giudiziale finalizzata alla riabilitazione sociale del soggetto e sostituibile con misure alternative alla carcerazione;

2) unificazione delle competenze in materia di stupefacenti in un unico Ministero o comunque in un unico organismo a livello governativo che tenga conto dell'ormai superato ambito sanitario del problema, l'aspetto sociale del quale è assolutamente prevalente e per evitare lusingaggini e sovrapposizioni burocratiche che ostacolano e vanificano gli interventi a favore dei soggetti interessati;

3) previsione di strumenti giuridici idonei a sospendere le pene relative a reati connessi alla tossicodipendenza nel caso di compimento positivo di un programma di riabilitazione sociale con la prospettiva della estinzione delle stesse ove la persona non commetta altri reati per almeno otto anni e comunque a computo del tempo favorevolmente trascorso nello stesso programma -:

quale sia l'avviso di ciascuno dei dicasteri di cui al presente atto e comunque del Governo in ordine alla richiesta formulata dal 3° Congresso del Coordinamento nazionale anti-droga e comunque, quali nuove, concrete ed adeguate iniziative si intendano assumere stante i limiti dell'attuale legislazione ed il dilagare incontrastato del fenomeno onde poter davvero iniziare a debellarlo, stanti i risultati pressoché nulli finora conseguiti nella lotta al terribile flagello ed al mercato di stupefacenti che è in continua, indisturbata espansione. (4-07737)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

PARLATO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per la ricerca scientifica e tecnologica, della pubblica istruzione, del tesoro, di grazia e giustizia, delle finanze e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno.* — Per sapere — premesso che:

l'Istituto mobiliare italiano ha costituito otto società di ricerca di cui è azionista nella misura variabile dal 20 al 40 per cento mentre la nona (tecnocasa) è stata posta in liquidazione anticipata alcuni anni orsono:

Presidente della « Tecnofarmaci » è il professor Luciano Caglioti (Roma), della « Tecnobiochimica » il professor Luigi Donato (Pisa), della « Tecnotessile » il professor Valerio Parrini, della « Sago » il professor Antonio Brenna, della « Tecnogen » il professor Albertini (Brescia), della « Tecnomare » il professor Puppi, della « Tecnoideometeo » l'ex deputato Gianfranco Merli, della « Tecnoalimenti » il professor Paoletti (Milano). Le sedi sono Pomezia (tre casi), Roma, Firenze, Milano, Prato, Venezia. Per quanto noto il direttore generale della Tecnogen è il professor Giovanni Cassani (Milano) —:

1) come mai nessuna delle società abbia realmente sede nel Mezzogiorno (tranne le tre con sede a Pomezia) e se la Tecnoalimenti abbia la sede a Milano come affermato da *Italia oggi* del 1° marzo 1988 oppure a Catania, come riportato sulla *Gazzetta Ufficiale* in occasione della pubblicazione di finanziamenti concessi nell'ambito del fondo per la ricerca applicata;

2) se i docenti Caglioti, Donato, Paoletti, Parrini, Brenna, Albertini, Cassani siano stati collocati in aspettativa obbligatoria ai sensi dell'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica n. 382 del 1980 (considerando anche la legge n. 705 del 1985); quando le predette persone sono state nominate nei rispettivi incarichi e da quando decorra il collocamento in aspettativa senza assegni;

3) nel caso di inosservanza dell'obbligo di cui al precedente comma, se la

Corte dei conti sia stata avvertita stante il danno sopportato dall'erario;

4) se corrisponde a verità che il professor Caglioti, quale direttore del progetto finalizzato del CNR « Chimica fine », abbia proposto finanziamenti (regolarmente concessi) a società facenti parte della « Tecnofarmaci » ed in tal caso gli eventuali provvedimenti adottati;

5) se la stessa situazione si sia riprodotta per il professor Donato, direttore del P.F. « Tecnologie biomediche » nel cui ambito società facenti parte della « Tecnobiochimica » e la stessa capogruppo hanno avuto contratti dal CNR;

6) se non vi sia commistione di posizioni tra l'IMI che istruisce, stipula e controlla i contratti del fondo per la ricerca applicata e dei programmi nazionali di ricerca ed i finanziamenti concessi alle società predette, di cui il principale azionista è l'IMI;

7) quali reali garanzie (allo stato inesistenti) saranno poste in essere affinché la « Tecnogen » (costituita in contemporanea all'avvio del programma nazionale di ricerca per le biotecnologie) non si aggiudichi buona parte delle commesse come avvenuto per la « Tecnobiochimica » nell'ambito del PNR per le tecnologie biomediche;

8) premesso che i professori Donato e Caglioti hanno partecipato in posizione preminente ai gruppi di lavoro presso l'ufficio del Ministro per la ricerca scientifica, che hanno delineato le linee di ricerca per i PP.NN.RR per le tecnologie biomediche e per la chimica, che l'IMI contribuisce per conto dello Stato a finanziare e controllare società in cui esso ha rilevanti interessi, che la totalità dei presidenti di dette società appartengono all'area del centro-nord ed in alcuni casi sono strettamente collegati (vedansi casi Donato e Caglioti) con industrie operanti in detta area (ad esempio Sorin, Saluggia, nel caso del primo docente), che le sedi sociali di fatto sono al di fuori del Mezzogiorno e delle isole, che i soci delle società IMI in molti casi appartengono

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

all'area centro-nord non certo per rinuncia dell'imprenditoria meridionale e quelle poche società, aventi sede nel sud, presenti sono subalterne ad aziende i cui interessi e sedi sono altrove, che il professor Donato, privilegia la SORIN (spendendo il nome ed i denari del CNR), già peraltro beneficiaria nell'ambito del PF per le tecnologie biomediche, per il progetto del cuore artificiale « Icaros » con un inammissibile monopolio in un delicato settore: a) se tramite indagini di polizia tributaria non si vogliano accertare eventuali consulenze ed altro assegnate dalla SORIN al professor Donato; b) quali provvedimenti amministrativi, legislativi e giudiziari saranno adottati in base a quanto annunciato che, tra l'altro, raggiunge la pubblica opinione sull'impegno dell'IMI per il Mezzogiorno; c) valutate le risorse impegnate e la crescita del divario tecnologico tra centro-nord e Mezzogiorno, in quali tempi e con quali modalità si intenda intervenire per invertire la assurda tendenza in atto che ha compresso e soffocato possibilità produttive, di collocazione in altri mercati e di occupazione nel Mezzogiorno. (4-07738)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se il signor Nicolis Oscar nato a Genova il 9 maggio 1914, ivi residente, ha diritto alla pensione sociale, e se sì quando verrà messa in pagamento. (4-07739)

TREMAGLIA. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se si è a conoscenza che il console d'Italia di Norimberga Nicola Di Tullio, il quale non ha dato mai particolari prove di spirito di collaborazione con le associazioni italiane operanti nella circoscrizione consolare di sua competenza, né di comprensione per i problemi dei nostri lavoratori emigrati, oberato dal troppo lavoro ha dimenticato di inoltrare i bilanci del CO.ÀS.IT. per cui le associazioni locali non hanno ricevuto i contributi ministeriali per l'anno 1987.

Per sapere, se non si ritenga richiamare il console di Norimberga ad una maggiore diligenza nei rapporti con le associazioni italiane operanti nella giurisdizione e nelle cose riguardanti sue precise competenze e responsabilità. (4-07740)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere lo stato della pratica di pensione di vecchiaia in convenzione internazionale del signor Missiora Gino, nato a Sedico (Belluno) il 31 agosto 1918, residente in Francia, posizione all'INPS di Belluno n. 865445. (4-07741)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione di vecchiaia in convenzione internazionale presso la sede regionale INPS di Napoli, del signor Di Mezza Giuseppe nato a Napoli il 17 maggio 1926. (4-07742)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica n. 10316 di indennizzi per beni abbandonati in Dalmazia intestata al signor Evaristo Pozzi a favore degli eredi Aquilino, Dolores ed Onorina Pozzi. (4-07743)

TREMAGLIA. — *Al Ministro del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere, lo stato della pratica di pensione di anzianità in convenzione internazionale del signor Impera Carmelo nato a Pachino (Siracusa) il 15 giugno 1928, la cui domanda fu inoltrata il 20 giugno 1985 tramite il Consolato generale d'Italia di Toronto.

Deceduto nel frattempo il signor Impera, la vedova Infanti Corradina nata il 26 luglio 1933 residente in Canada fece domanda di riversibilità della stessa l'11 febbraio 1987. (4-07744)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere — premesso che

il Comitato spontaneo del quartiere « Acquaviva » di Caserta ha scelto la parrocchia di Nostra Signora di Lourdes per propria sede, richiamando efficacemente così lo stato dei problemi e l'attesa perenne del miracolo che dovrebbe risolverli. Per il momento, la fiducia non si rivolge al solo intervento soprannaturale, ma continua ostinatamente ad aspettarsi qualcosa di concreto dalle autorità, siano esse comunali, provinciali o regionali.

In un documento, i rappresentanti del Comitato « Acquaviva » denunciano che il quartiere « negli ultimi anni è cresciuto a dismisura senza una programmazione urbanistica e senza interventi appropriati da parte degli Enti locali », rischiando, così, « di diventare un ghetto ». E il termine usato (« ghetto », appunto) non è frutto dell'esasperazione o della palese esagerazione delle frange massimaliste del Comitato. Si tratta, invece, della fotografia fedele del degrado esistente. Infatti, « l'insufficienza delle strade, l'inesistenza del verde, di parcheggi e di strutture amministrative, sociali, sanitarie, culturali, ricreative e sportive, nonché l'inadeguatezza delle strutture scolastiche, rendono la vita del quartiere di giorno in giorno più difficile e creano fasce di emarginazione che favoriscono il proliferare di fenomeni di delinquenza e di devianza ».

Il Comitato spontaneo del quartiere « Acquaviva » non si è, comunque, limitato alla denuncia. E, dopo un attento studio del piano regolatore Beguinot, ha fornito una serie di spunti e di proposte alla commissione incaricata del ridisegno del piano di zona. Per il verde, il piano regolatore prevede un'estensione di 90.000 metri quadrati, mentre il fabbisogno della popolazione è di 140.000: « le esigenze del quartiere, per quanto riguarda il parcheggio, richiedono il reperimento di 35.000 metri quadrati, ma calcolando le aree in bianco sul piano regolatore e le strisce lungo le strade, si arriva appena a 15.000 ».

Il Comitato ha poi formulato proposte per la scuola, le strade, lo sport, la sanità, la cultura —:

se risulta al ministro che siano state assunte iniziative — e quali esse siano state — da parte del comune di Caserta in ordine alla risoluzione dei gravi problemi sollevati la cui esistenza è indegna di un qualunque governo locale e la cui permanenza meriterebbe l'intervento del Governo. (4-07745)

PARLATO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che

il ragioniere Santoro Ruggirello, nato a Trapani il 10 novembre 1940, dipendente con la qualifica di segretario contabile del Ministero della difesa, in atto in servizio al distretto militare di Palermo:

a seguito di esami di idoneità per il conseguimento della qualifica iniziale di concetto nel ruolo del Ministero delle finanze, veniva nominato, in soprannumero, segretario in prova, della amministrazione periferica imposte dirette ed assegnato, con decorrenza dal 1° giugno 1985, alla sede di Trapani ove assumeva le funzioni in data 15 aprile 1986;

nelle more aveva partecipato, con esito positivo, al concorso per titoli a 87 posti di segretario contabile presso il Ministero della difesa indicando nella domanda di partecipazione la sola sede di Trapani;

con dispaccio n. 22251 del 6 maggio 1987 del Ministero della difesa veniva assegnato alla sede richiesta di Trapani, precisamente presso il 37° stormo aeroporto di Trapani Birgi;

in osservanza delle norme che disciplinano il cumulo degli impieghi pubblici, optava, in forza del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 10 gennaio 1957, per il posto del Ministero della difesa con sede presso il 37° stormo aeroporto di Trapani Birgi e in tale base prestava servizio dal 20 agosto 1987 fino al 16 dicembre 1987:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

in congedo per malattia dal 17 dicembre 1987 al 4 aprile 1988, riprendeva servizio il 5 aprile 1988, ma l'indomani — come fulmine a ciel sereno — il capitano Ignazio Iozzia gli consegnava un foglio di viaggio comunicandogli verbalmente che era stato trasferito al distretto militare di Palermo, città che dista da Trapani 115 chilometri;

preso servizio, lo stesso giorno apprendeva, nella nuova sede, che il trasferimento era stato disposto dalla Direzione generale Difeimpiegati che, in un primo momento (in data 12 novembre 1987), con dispaccio n. 26975 aveva assegnato come sede il distretto militare di Trapani, paradossalmente ignorando che detto distretto non esiste più da oltre vent'anni;

il provvedimento della Direzione generale Difeimpiegati — sotto certi aspetti inspiegabile — è da ritenersi palesamente illegittimo e che lo stesso è censurabile per violazione dell'articolo 32 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 10 gennaio 1957, il cui terzo comma così recita: « nel disporre il trasferimento, l'Amministrazione deve tenere conto, oltre che delle esigenze di servizio, delle condizioni di famiglia, di eventuali necessità di studio del dipendente e dei propri figli, nonché del servizio prestato in sedi disagiate ». E, infatti, non è stato tenuto conto che l'interessato: è vedovo con due figli che studiano a Trapani, uno all'istituto tecnico commerciale e l'altro al liceo classico; aveva già prestato servizio, prima di approdare al Ministero della difesa, nella sede disagiata di Sassari;

inoltre, nella fattispecie, ricorrevano e ricorrono le condizioni perché il Ministero della difesa, in forza dell'articolo 14 del decreto del Presidente della Repubblica 3 maggio 1958, n. 686 disponesse l'assegnazione del dipendente in questione all'Ufficio amministrativo dell'aeroporto di Birgi;

l'interessato, gravemente ed ingiustamente leso, ha proposto circostanziato e motivato ricorso avverso l'assurda, contraddittoria ed iniqua assegnazione di

una sede non richiesta e comportante notevoli disagi oltre che danni morali ed economici;

il Ruggirello ha optato per l'impiego presso il Ministero della difesa soltanto ed esclusivamente perché gli era stata assegnata la sede di Trapani e che pertanto, ove la suddetta sede risultasse inesistente, dovrebbe ritenersi automaticamente nulla l'opzione dallo stesso fatta a suo tempo —;

rilevato che il Ruggirello riveste la qualifica di dirigente sindacale di una delle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in campo nazionale per essere il medesimo componente degli organi statutari della FederStato CISNAL ed in cumulo sindacale, come notificato con note della CISNAL n. 2650 del 6 agosto 1987 e n. 2669 del 6 ottobre 1987, se non ritenga — anche in osservanza delle norme che regolano i diritti sindacali — di dovere disporre l'assegnazione del dipendente di che trattasi all'Ufficio amministrativo aeroporto di Birgi Trapani, con conseguente revoca dell'ingiusto ed illegittimo provvedimento di trasferimento al distretto militare di Palermo di cui in premessa. (4-07746)

PARLATO. — *Al Ministro per il coordinamento delle iniziative per la ricerca scientifica e tecnologica.* — Per sapere — premesso:

che i professori Enrico Garaci, Sergio Martellucci e Luigi De Rosa dal 1982 in poi hanno ottenuto numerosi finanziamenti da parte del Consiglio nazionale delle ricerche previa deliberazione del Consiglio di presidenza e parere dei Comitati nazionali di consulenza presieduti dagli stessi interessati (rispettivamente scienze biologiche e mediche, scienze fisiche, scienze economiche, sociologiche e statistiche) o di progetti finalizzati e/o strategici afferenti agli anzidetti comitati; che il professor De Rosa, durante la carica di presidente del Comitato per le scienze economiche, è stato nominato direttore di un organo di ricerca del CNR

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

con sede in Napoli (Istituto di ricerche sull'economia mediterranea) con ciò assumendo la veste di funzionario delegato giusto il regolamento di contabilità (D.P.R. n. 696/79) e il duplice assetto di controllore-controllato —:

se non ritenga opportuno controllare i verbali del Consiglio di presidenza e dei Comitati nazionali, firmati da tutti i presenti, al fine di escludere che vi sia stata la presenza dei succitati docenti durante l'adozione delle deliberazioni alle quali essi erano interessati e se presso i due istituti del CNR con sede in Napoli ed afferenti al Comitato presieduto dal professor De Rosa prestino servizio di lui parenti. (4-07747)

PARLATO. — *Ai Ministri per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno, della marina mercantile e del turismo e spettacolo.* — Per conoscere — premesso che

l'INSUD ha comunicato che il 17 luglio 1988, l'imbarcazione « ITC » allestita dal detto ente « per promuovere l'immagine del turismo nautico nel Mezzogiorno e per individuare e proporre itinerari nautico-culturali » (*Il Popolo*, 10 luglio 1988), leverà le ancore da Ponza, per iniziare la navigazione lungo le rotte che la porteranno ad Anzio, San Felice Circeo, Gaeta, Ventotene, Forio d'Ischia, Ischia Porto, Procida, Baia, Napoli, Torre Annunziata, Amalfi, Agropoli, San Marco di Castellabate, Acciaroli, Marina di Camerota e Maratea;

hanno patrocinato il « programma di promozione » il ministro della marina mercantile e quello del turismo e dello spettacolo;

terminata la prima parte della crociera l'« imbarcazione parteciperà ad alcune delle più importanti manifestazioni veliche in calendario per l'anno 1988-1989. A conclusione della crociera e sulla scorta delle informazioni raccolte verrà redatto un rapporto guida in grado di fornire all'utente tutte le indicazioni di carattere marittimo, tecnico-logistico, cul-

turale ed ambientale, con particolare riferimento all'immediato retroterra dei porti e degli approdi » —:

quali caratteristiche abbia l'imbarcazione in oggetto e, ove essa sia di proprietà dell'INSUD, quando, da chi ed a quale prezzo sia stata acquistata o, nel caso sia stata noleggiata, da chi ed a quale canone e se armata ed equipaggiata;

da quante persone e con quali qualifiche sia formato l'equipaggio e comunque chi siano le persone a bordo a qualunque titolo;

quale sia la durata complessiva, manifestazioni veliche '88-'89 comprese, del viaggio;

chi abbia provveduto e per quali importi alle forniture di bordo, anche alimentari, ed alle assicurazioni obbligatorie e di uso e presso quale compagnia;

quale sia il costo dell'intera operazione;

con quali modalità precise verranno:

a) promossa l'immagine del turismo nautico nel Mezzogiorno, verso chi e da chi;

b) individuati « itinerari nautico-culturali » e da chi;

c) proposti « itinerari nautico-culturali », a chi e da chi;

quali informazioni particolari delle quali — nonostante le innumerevoli pubblicazioni e studi esistenti — non si possa disporre altro che con la crociera si è alla ricerca;

il « rapporto guida » quando sarà pronto, in quante copie verrà stampato e dove e come è tra chi verrà diffuso;

se si possa escludere che tale rapporto risulti generico e ripetitivo di quanti altri già esistano (e ben noti ai ministri di cui al presente atto);

quali sovrapposizioni possano esistere tra gli studi dello IASM, quelli della Società BONIFICA, quelli di varie regioni

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

ed enti locali e quelli programmati dalla INSUD;

se il programma delle iniziative sia stato mai trasmesso per l'approvazione dalla INSUD al Ministro degli interventi straordinari nel Mezzogiorno e come questi si sia pronunciato;

come verrà misurata la validità della iniziativa. (4-07748)

RUSSO FRANCO E RONCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere —

in relazione alle sue valutazioni circa le molto frettolose deduzioni a cui è pervenuta la commissione su Leopoli nella quale molti dati non sono stati tenuti in nessun conto. Tra l'altro le stesse testimonianze raccolte sono nella maggioranza di persone che « non hanno sentito ». Nessuno dei testimoni dice con chiarezza di « non aver mai visto ». Addirittura voluta appare la trascuratezza di alcuni apporti suggeriti con dovizia da numerosi giornali, nel febbraio 1987. Ad esempio l'apporto di Salvatore Crudele, riportato da Riccardo Scarpa su *Il Tempo* l'11 febbraio 1987. Il Crudele, giovane recluta del 1945 era addetto alla trascrizione della sede del Cisdic di Venezia (i nascenti nuovi servizi segreti) di tutti i rapporti provenienti dagli informatori e collaboratori, sia dall'Italia che dall'estero. « Molti arrivavano da Leopoli, come ricorda Riccardo Scarpa su *Il Tempo* del 16 luglio 1988, secondo quanto riferì Crudele, e parlavano di uccisioni, rappresaglie e strage di centinaia di soldati italiani, dopo l'8 settembre 1943 ». Migliaia di questi rapporti, ricorda ancora Scarpa, finirono negli archivi del Sifar, che negli anni sessanta condusse una inchiesta accurata sul destino dei militari italiani. Inaspettatamente, tuttavia, il Governo del tempo pose un rigoroso veto sulla diffusione delle risultanze. Il mate-

riale fu in seguito distrutto. Crudele non è mai stato ascoltato dalla commissione, come altri che hanno reso importanti testimonianze;

alla luce di quanto sopra, se il Presidente del Consiglio non intenda far riaprire urgentemente l'inchiesta istituendo una nuova commissione che dia maggior affidamento della attuale, almeno per quanto riguarda i firmatari della relazione di maggioranza.

Ciò anche tenendo presente il dissenso sottoscritto e motivato degli scrittori Mario Rigolfi Stern e Nuto Revelli e dell'avvocato Lucio Ceva sulla tesi secondo cui « il fatto non sussiste ».

La relazione recentemente presentata dalla maggioranza tende infatti ad occultare fatti gravissimi accaduti dopo l'8 settembre 1943 circa i 600.000 ufficiali e soldati italiani abbandonati alla propria sorte dai vertici militari incapaci di emanare direttive. I 600.000 italiani furono deportati dai tedeschi nei territori russi e polacchi occupati. Almeno 50.000 di essi morirono nei lager, secondo quanto ha testimoniato il professor Carlo Francovich, presidente dell'Istituto Storico della Resistenza in Toscana, nel convegno di studi tenutosi a Firenze il 14 e il 15 novembre del 1985. Nel volume degli atti, a pagina 165, come ricorda Riccardo Scarpa nel citato articolo del 16 luglio 1988 su *Il Tempo*, l'elenco dei lager include anche Leopoli (Lwow) dove, secondo il professor Vittorio Giuntella, presidente dell'Associazione Nazionale ex Internati, alla data del 10 dicembre 1943 « la forza dei militari italiani internati era più di mille e pochi furono gli op-tanti per la Rsi ».

Per conoscere ancora se non intenda nominare proprio il professor Giuntella, data la sua fama generalmente riconosciuta e la carica che ricopre, presidente della nuova commissione di inchiesta su Leopoli, tenuto conto anche del fatto che il professor Giuntella non ha fatto parte della vecchia commissione.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

Si sottolinea infine che non è stata data ancora risposta alla interpellanza n. 2-00230 in cui in maniera assai circostanziata venivano evidenziate le gravi carenze nell'inchiesta condotta, inchiesta indegna di un paese che dovrebbe, non a parole ma a fatti, tutelare i militari

morti e le loro famiglie ed aver rispetto della verità storica, fatto sul quale invece è lecito dubitare perché non sono stati resi noti ancora documenti sulla presa di Porta Pia e sul brigantaggio nel Mezzogiorno, risalenti a 120 anni.

(4-07749)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

AGLIETTA, RUTELLI, CALDERISI E VESCE. — *Ai Ministri dell'ambiente, per il coordinamento della protezione civile, della sanità e della difesa.* — Per conoscere:

se siano a conoscenza che sulla base di rilevamenti compiuti da esperti USA nelle basi militari sulla presenza del gas radioattivo « radon » (gas che si sposta attraverso le rocce ed il suolo penetrando all'interno degli edifici, e che oltre i 4 picocurie diviene pericolo per la salute, con particolare riferimento al tumore ai polmoni) risulta che nel comune di Aviano la concentrazione di radon ha superato i 20 picocurie e cioè i limiti di guardia; che il limite di guardia è stato superato anche a San Vito dei Normanni;

se siano state effettuate o predisposte indagini da parte dei Ministeri competenti in tutte le potenziali zone a rischio;

in caso negativo se intendano urgentemente attivarla;

quali provvedimenti urgenti intendano assumere a salvaguardia della salute delle popolazioni interessate.(3-00998)

LABRIOLA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'ambiente, dell'industria, commercio e artigianato e per il coordinamento della protezione civile.* — Per conoscere la dinamica reale e le cause del gravissimo incidente di Massa occorso al contestato impianto Farmoplant, tuttora in attività malgrado le manifestazioni di volontà popolare e i ripetuti e richiamati atti di denuncia della pericolosità dell'impianto medesimo, ed inoltre per conoscere quali giudizi il Governo dà sulla recente sentenza del TAR di Firenze che ha affermato l'assoluta sicurezza dell'impianto stesso e in-

fine quali provvedimenti intenda adottare perché si elimini in modo radicale ogni motivo di allarme, si proceda alla bonifica dell'azienda e si ristori il danno durissimo inferto agli interessi economici e sociali della città nel pieno della stagione turistica e balneare. (3-00999)

TESTA ENRICO, SERAFINI MASSIMO E BOSELLI. — *Al Ministro dell'ambiente.* — Per sapere — premesso che

si è verificato nello stabilimento della Farmoplant di Massa Carrara un gravissimo incidente, con fuoriuscita di una nube tossica;

ancora 48 ore dopo tale incidente nessuna informazione certa sulla natura dell'incidente e sulle conseguenze di esso per la salute dei cittadini e l'ambiente circostante è stata fornita né dall'azienda Montedison, proprietaria dell'impianto né dalla protezione civile, cosicché continua a gravare sulla zona un clima di incertezza e preoccupazione;

la vicenda di questa azienda da tempo preoccupa la popolazione di Massa Carrara e l'intera opinione pubblica nazionale;

un referendum consultivo svoltosi fra i cittadini delle due città aveva registrato un responso del 70 per cento dei cittadini favorevoli alla chiusura dell'impianto;

il sindaco di Massa conseguentemente aveva negato alla Montedison il permesso di riattivare l'impianto per la parte relativa alla produzione di Rogor;

in seguito a ciò il ministro dell'ambiente aveva provveduto a nominare una Commissione d'indagine che facesse il punto sulla situazione; Commissione che doveva lavorare in tempi urgenti e di cui si sono invece perse le tracce;

l'impianto della Farmoplant era stato addirittura eliminato dall'elenco delle aziende a rischio;

recentemente il TAR della Toscana aveva dichiarato illegittimo il rifiuto del

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

sindaco di Massa a concedere i permessi di produzione del Rogor, sulla base di una presunta compatibilità ambientale dell'impianto;

al momento dell'incidente erano presenti negli impianti circa 200.000 tonnellate di Rogor, nonostante l'impianto che lo produce sia fermo da parecchi mesi —

quali siano state le cause e la meccanica dell'incidente e quali siano le responsabilità dell'azienda;

a che cosa sia dovuto l'inaccettabile ritardo nel fornire qualsiasi informazione ai cittadini ed alle popolazioni circostanti;

per quali motivi sia il TAR che il Ministero dell'ambiente avessero dichiarato compatibile con l'ambiente circostante la Farmoplant assumendosi una grave responsabilità, per altro smentita dai fatti;

quali siano le conclusioni della Commissione d'indagine istituita dal ministro dell'ambiente;

se non si ritiene necessario da parte del Ministero dell'ambiente avviare nei confronti di Montedison e della Farmoplant un procedimento giudiziario teso ad accertare le responsabilità dell'azienda e il danno ambientale da essa provocato;

se non sia in particolare il caso di accertare se l'azienda non abbia continuato, nonostante i divieti, a produrre il Rogor tenendo in funzione l'impianto;

se non ritenga di adoperarsi per una rapida discussione dei disegni di legge che prevedono la delocalizzazione e la riconversione delle industrie a rischio;

quali misure si intendano prendere nei confronti delle altre aziende a rischio disseminate in tutta Italia;

che cosa si intenda fare perché l'azienda si assuma le sue responsabilità anche nei confronti dei lavoratori garantendo ad essi il salario;

che cosa si intenda fare per impedire la riapertura degli impianti a rischio

della Farmoplant, dando così una prima tempestiva risposta alle urgenti richieste della popolazione. (3-01000)

AGLIETTA, CALDERISI, RUTELLI, VESCE, TEODORI, ZEVI, D'AMATO LUIGI, MODUGNO E FACCIO. — *Ai Ministri dell'ambiente, per il coordinamento della protezione civile e della sanità.* — Per conoscere:

1) le cause dell'incidente che ha coinvolto la Farmoplant;

2) quale sia la reale consistenza dell'incidente, la composizione chimica, lo stato di tossicità e di nocività per la popolazione e per l'ambiente della nube sviluppatasi a seguito dello scoppio del serbatoio;

3) se risponda al vero che il 45 per cento del materiale contenuto nel serbatoio era il pesticida Rotor;

4) se corrisponde al vero che la produzione di Rotor non era stata sospesa;

5) se la Commissione creata dal ministro e presieduta dal prefetto a seguito del referendum tenutosi a Massa sulla chiusura della Farmoplant sia giunta a delle conclusioni ed in caso affermativo a quali;

6) in quale conto sia stata tenuta la prima indicazione fornita dalla suddetta commissione di incompatibilità tra l'attività produttiva della Farmoplant e l'inseguimento urbano circostante;

7) quali provvedimenti di emergenza siano stati presi per salvaguardare la salute della popolazione e quali siano previsti per le necessarie e urgenti verifiche sulle conseguenze dell'incidente odierno;

8) per conoscere infine se il Governo non intenda procedere alla chiusura dell'azienda onde porre fine ad una situazione di ormai più che accertata nocività in relazione alla salute ed all'ambiente e di gravissimi e permanenti rischi per la popolazione di Massa e non solo di Massa. (3-01001)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

D'AMATO LUIGI. — *Ai Ministri dell'ambiente e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso che lo stabilimento della Farmoplant di Massa, chiuso per ordine del sindaco, era stato riaperto a seguito della pronuncia favorevole del TAR, che aveva ritenuto ormai congrue e validissime tutte le condizioni di sicurezza in cui avrebbe nuovamente operato la « fabbrica dei veleni »;

se sia a conoscenza da quali fonti il tribunale amministrativo regionale della Toscana aveva ricevuto tali informazioni e così categoriche assicurazioni;

e per conoscere quale risulti essere stato l'operato della Montedison — che controlla la Farmoplant — al fine di accreditare la massima affidabilità e l'assoluta sicurezza della fabbrica contestata e se la stessa Montedison abbia esercitato pressioni, dirette e indirette, sul TAR per ottenere la più celere riapertura dello stabilimento di Massa. (3-01002)

TAMINO, RONCHI, RUSSO FRANCO, CAPANNA E CIPRIANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che

1) a partire dal 1978, data di entrata in funzione dello stabilimento, alla Farmoplant di Massa si sono verificati oltre dieci incidenti più o meno gravi che hanno comportato grave rischio per la popolazione, tenuto anche conto che la fabbrica si trova all'interno del centro abitato;

2) per tali ragioni il 25 ottobre 1987, attraverso un *referendum* consultivo, la popolazione dei comuni di Massa, Carrara e Montignoso chiedeva a larga maggioranza la chiusura dell'impianto, temendo ulteriori incidenti ed episodi di inquinamento con grave pericolo per la salute, per l'ambiente e per la stessa economia della zona;

3) la Farmoplant produce fitofarmaci particolarmente tossici, appartenenti alcuni al gruppo degli esteri fosforici (Rogor e Cidial), mentre si sta diffondendo

sia tra l'opinione pubblica che nel Parlamento la consapevolezza della necessità di superare l'attuale abuso di composti chimici in agricoltura;

4) su questi fatti sono state presentate a suo tempo mozioni, interpellanze e interrogazioni, alcune a firma degli interroganti e ci sono stati due dibattiti in Assemblea alla Camera dei deputati (4 dicembre 1987 e 13 maggio 1988) nel coro dei quali il ministro dell'ambiente, senatore Ruffolo, espresse giudizi molto severi nei confronti del comportamento della Montedison, proprietaria della Farmoplant di Massa, e rese note le conclusioni della commissione d'inchiesta da lui nominata il 18 novembre 1987 nelle quali, tra l'altro, si affermava che lo stabilimento potrebbe essere compatibile con il territorio ma non con il benessere degli abitanti;

5) a più riprese il sindaco di Massa ha ordinato la sospensione dei lavori alla Farmoplant, in ottemperanza ai risultati del *referendum* consultivo, mentre la magistratura ha dovuto ammettere la nocività e la pericolosità dell'impianto; ma su tutto ciò ha prevalso l'interesse industriale, la logica del profitto, rispetto alla quale autorità locali, magistratura e Governo sembrano impotenti, come ammesso dallo stesso ministro dell'ambiente;

6) in Commissione attività produttive della Camera il vicepresidente della Federchimica, ingegner Balducci, il 26 novembre 1987 ha dichiarato: « È quindi necessario che il Governo prenda una decisione rapida e inequivocabile per tutelare gli interessi di un'industria, in questo caso chimica, che stava operando, sulla base di quanto dichiarato dagli organi di controllo responsabili, in conformità alla normativa vigente. In caso contrario Massa rappresenterebbe un ordigno esplosivo ad alto potenziale, capace di colpire l'intera industria nazionale »;

7) a primi di luglio di quest'anno il TAR della Toscana pubblicava la sentenza con la quale dichiarava illegittimo l'atto del sindaco di Massa di chiusura

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

dell'impianto Rogor della Farmoplant, affermando, tra l'altro, che le modifiche apportate dall'azienda rendeva l'impianto più sicuro e con minor rischio di inquinamento;

8) l'« ordigno esplosivo » di cui parlava l'ingegner Balducci non è esploso, mentre all'alba del 17 luglio 1988 è esplosa alla Farmoplant una cisterna di 40 metri cubi contenente Rogor e cicloesanone, due composti altamente tossici, determinando l'esodo di oltre 50 mila persone, centinaia di intossicati, rischio di futuro aumento di aborti, malformazioni e tumori, inquinamento dell'aria e di alcuni corsi d'acqua, danni gravissimi al turismo e, in genere, all'economia della zona —:

se, alla luce di quest'ultimo drammatico episodio sia ancora tollerabile che l'interesse del profitto industriale prevalga sulla salute dei cittadini, sulla difesa dell'ambiente e sulla salvaguardia di quelle risorse che rendono possibile lo stesso futuro economico del paese;

quali iniziative intenda assumere per impedire il ripetersi di episodi analoghi in altre parti d'Italia;

se intenda, a questo punto, dichiarare area ad alto rischio ambientale quella dei comuni di Massa, Carrara e Montignoso e se non ritenga urgente imporre la chiusura della Farmoplant e l'avvio di un programma di riconversione produttiva della zona. (3-01003)

ANDREIS, BALBO, CEDERNA, CIMA, MATTIOLI E TIEZZI. — *Al Governo.* — Per sapere — in merito alle esplosioni verificatesi a Massa, domenica 17 luglio —:

1) se non intenda incaricare il ministro dell'ambiente ad emettere un'ordinanza contingibile ed urgente per la chiusura della Farmoplant, ex legge 59/87;

2) se non intenda chiedere al ministro dell'ambiente di costituirsi parte civile nel procedimento giudiziario aperto dalla magistratura e di esercitare l'azione

di risarcimento del danno pubblico ambientale, ai sensi dell'articolo 18 della legge 349/86 istitutiva del ministero dell'ambiente;

3) se non ritenga di dover intervenire presso la regione Toscana perché revochi l'autorizzazione alla Farmoplant per l'esercizio del proprio inceneritore, che in queste ore sta bruciando la soluzione contenente rogor e cicloesanone, visto che le vasche di raccoglimento - fortuitamente vuote appena dopo le esplosioni - in cui sono stati fatti defluire circa 6000 metri cubi di liquido sono ormai stracolme;

4) se non intenda esplicitamente rinunciare a qualsiasi forma di delocalizzazione, considerato che delocalizzare impianti ad alto rischio significa solo spostare nello spazio e nel tempo la soluzione dei problemi impliciti in siti ad alto rischio;

5) se non ritenga di elaborare ed attuare un intervento occupazionale alternativo per i lavoratori attualmente impegnati alla Farmoplant e per gli altri migliaia di disoccupati del comprensorio massa-carrarese, valorizzando la risorsa territorio nei modi ambientalmente compatibili previsti dallo studio prodotto dall'IRES CGIL insieme alla cooperativa Nuova Ecologia di Milano;

6) se non ritenga di chiedere che la commissione istituita presso il Ministero dell'ambiente, nell'autunno scorso, sulla compatibilità ambientale dei siti chimici nel nostro paese presenti al Parlamento i risultati del proprio lavoro entro e non oltre il 30 settembre prossimo per permettere il varo di un piano nazionale straordinario sui siti ad alto rischio;

7) se non intenda impegnarsi affinché nell'attuazione del polo chimico nazionale (costituzione dell'Enimont) vengano scrupolosamente rispettate tutte le indicazioni in materia ambientale e sanitaria contenute nel documento conclusivo della X Commissione della Camera dei Deputati (Attività produttive, commercio e turismo) al fine dell'indagine consoci-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

tiva sul settore chimico, documento approvato il 27 aprile scorso;

8) se non intenda dare immediata attuazione integrale a quanto deliberato dal CIPE il 20 dicembre 1984 in materia di *standard* di personale per i servizi di igiene pubblica e ambientale, veterinaria e di tutela della salute nei luoghi di lavoro e dei presidi multizonali di igiene e prevenzione, essendo ancora una volta emersa in tutta la sua drammaticità l'impossibilità delle USSL coinvolte dall'incidente di reagire in modo tempestivo a quanto accaduto;

9) come intenda finalmente adeguare le strutture della protezione civile ai compiti delicatissimi cui deve fare fronte in una società industriale avanzata: ancora una volta, infatti, la protezione civile si è rivelata inaffidabile, inefficiente, arrogante, menzognera, funzionante in base al principio del « tutto è sotto controllo » e del « non è successo niente » ancor prima di sapere cosa fosse successo e cosa fosse contenuto nella nube tossica sprigionatasi dalla Farmoplant;

10) se non intenda chiarire i motivi per i quali l'amministrazione comunale di Massa non ha disposto alcun tipo di informazione della popolazione, ed il prefetto, dott. Fausto Meloni, si è rifiutato di incontrare i rappresentanti delle forze politiche locali e della popolazione che chiedevano di essere ricevute per avere chiarimenti su quanto stava accadendo.

(3-01004)

DE LORENZO E BATTISTUZZI. — *Ai Ministri dell'ambiente, della sanità, dell'industria, commercio e artigianato e per il coordinamento della protezione civile.* — Per sapere — premesso

che il grave incidente verificatosi nello stabilimento Farmoplant di Massa, e che per un puro caso non si è trasformato in una catastrofe, rappresenta l'ultimo anello di una catena di ben 24 incidenti nell'arco di otto anni:

che quanto verificatosi dimostra ancora una volta l'estrema pericolosità dei troppi impianti industriali ad alto rischio presenti nei centri abitati;

che quanto avvenuto dimostra l'inconsistenza di piani di emergenza per la tutela delle popolazioni, che pure sarebbero previsti dalla normativa vigente anche in materia sanitaria;

che ancora non risulta neanche avviata l'utilizzazione degli accantonamenti (120 miliardi nel triennio 1988-'90), inseriti nella legge finanziaria 1988 per la « delocalizzazione di industrie a rischio o insalubri » —:

a) quali sono le conseguenze dell'incidente sulla salute dei cittadini sia immediate, sia a lungo termine e come si intenda provvedere ad un adeguato monitoraggio della popolazione colpita;

b) quali misure si intendano adottare per impedire la ripresa di produzioni rischiose nello stabilimento Farmoplant di Massa;

c) come si intenda salvaguardare la salute e l'incolumità della popolazione da tutte le industrie i cui processi produttivi comportino l'uso di sostanze pericolose;

d) per quale motivo non è stata ancora avviata l'utilizzazione dell'accantonamento in finanziaria '88 per la delocalizzazione delle industrie a rischio ed in quali tempi si intenda rimediare a tale grave inadempienza. (3-01005)

RENZULLI, BREDI E DE CARLI. — *Ai Ministri della sanità, dell'ambiente e della difesa.* — Per conoscere — premesso che sulla base di accertamenti scientifici il territorio del Friuli-Venezia Giulia non è interessato a fenomeni di rilevante radioattività noti, ma che anzi il territorio stesso si colloca agli ultimi posti nella scala di questi valori —:

a) la misura dei valori accertati dai tecnici americani in relazione alla questione RADON presso la base NATO di Aviano:

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

b) gli strumenti con i quali queste misure sono state accertate;

c) le relative unità di misura;

d) i parametri di riferimento;

e) quali e quante rilevazioni sono state attuate;

f) quali provvedimenti urgenti sono stati adottati ed infine quale ruolo è stato affidato alla regione. (3-01006)

PROCACCI, ANDREIS, SCALIA, CERUTI, DONATI, CIMA, LANZINGER E BOATO. — *Ai Ministri dell'ambiente e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere — premesso che

la giunta regionale della Toscana ha presentato in consiglio le proposte di delibera n. 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 963 e 1570 concernenti i piani economico-decennali di cui alla legge regionale 64/76;

nelle delibere si chiede di aprire la caccia in varie foreste demaniali della regione, incluse le foreste del casentino che sono oggetto di proposta di parco nazionale per la loro importanza naturalistica;

i piani decennali riguardano i complessi demaniali forestali della Macchia della Magona (2068 ha) nel comune di Bibbona, cinque zone demaniali in provincia di Pisa e precisamente macchie di Decimo, Berignone, Lustignano, Le Carline e Bandite di Follonica per complessivi 7900 ha, le foreste di Calvana, Luogomiano e Acquerino nella zona appenninica fra la provincia di Firenze e quella di Pistoia (circa 9000 ha), le colline livornesi (2068 ha), le foreste casentinesi, l'alpe di Catenaia, il Pratomagno casentino (10732 ha), la Selva e le Carline gestite dal comune di Radicondoli (Siena) che comprendono 4306 ha, il monte Ginezzo nel comune di Cortona (293 ha), la Foce in provincia di Siena (580 ha), l'Alto Serchio apuano e l'Alto Serchio appenninico gestite dalla comunità montana della Garfagnana (14.597 ha);

in tutte le aree citate viene proposta l'apertura dell'attività venatoria e si autorizzano anche gare automobilistiche e motociclistiche con l'unica limitazione del pagamento di danni eventualmente arrecati alla sede stradale. Sono anche previste nuove strade comunali con conseguente allargamento e asfaltatura: il tutto con ovvio taglio di boschi, comprese piante secolari come richiesto nelle relazioni preparate dalle cooperative S.C.A.F. di Poppi e Argentea di Pistoia;

nella delibera n. 1570 relativa al complesso demaniale di Scarlino, si legge testualmente che si potranno cedere il 60 dei boschi, molti dei quali si trovano in forte pendenza, con conseguenze facilmente immaginabili per l'erosione del suolo. Viene richiesto anche l'abbattimento delle sugherete che sono protette dalla legge regionale 82/82, la quale prevede la salvaguardia delle piante secolari: eppure la stessa Regione nei terreni demaniali ne consente l'abbattimento persino nelle conversioni ad alto fusto;

la distruzione dei boschi, l'apertura alla caccia, il disturbo arrecato dalle gare di rally e motocross sarebbero letali per tutte quelle specie animali rare e protette che nelle foreste demaniali trovano rifugio e si riproducono: aquile, gufi reali, uccelli rapaci, uccelli migratori, caprioli di ceppo autoctono, martore, tassi, lupi, gatti selvatici, ecc. La distruzione dei boschi porterebbe ad un ulteriore aggravamento del dissesto idrogeologico in una regione già colpita da frane e smottamenti —:

quali misure intendano adottare i ministri interrogati, nell'ambito delle loro competenze per evitare che l'eventuale approvazione delle delibere citate porti ad ulteriori gravi conseguenze la drammatica situazione del patrimonio boschivo, già sottoposto a tagli indiscriminati che stanno interessando tutta la regione;

se non intendano bloccare la preventivata illegale apertura della caccia nelle foreste demaniali, in quanto la legge 968/

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

1977 e la legge regionale 17/80 prevedono l'utilizzo dei territori demaniali a fini venatori solo per quelle zone che non presentino condizioni favorevoli al ripopolamento, al rifugio e all'allevamento della selvaggina: questo non è il caso delle foreste toscane come si può vedere dalle stesse relazioni della giunta. (3-01007)

DEL DONNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per conoscere

quali sono « le magagne » più evidenti dell'ospedale Spallanzani per sanare le quali l'assessore alla sanità, Violenzio Ziantoni, ha trovato 18 miliardi di tamponamento;

se ritiene giustificato lo stato di agitazione in atto; da due settimane del personale operante allo Spallanzani, per protestare contro la situazione di degrado dell'ospedale, in prima fila nella lotta all'Aids. (3-01008)

DEL DONNO. — *Al Governo.* — Per conoscere:

quali sono i risvolti sullo scandalo dei miliardi - 52 per la precisione - che erano destinati ai terremotati, ma in larghissima parte sono finiti in « pingue pappatoia »;

se la magistratura avellinese e quella napoletana hanno aperto un'inchiesta e con quali risultati. (3-01009)

DEL DONNO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere:

se è a conoscenza del disagio che da tempo mortifica i medici delle USL Roma 2 e Roma 4 sfociato nello sciopero di due giorni con la richiesta di dimissioni dell'assessore regionale sanità Ziantoni Violenzio giudicato incapace e fallimentare nella gestione sanitaria;

quali accertamenti e, di conseguenza, quali provvedimenti intende adottare per fare funzionare l'organizzazione

sanitaria a Roma dove lo stesso assessore Ziantoni dichiara che le « USL sono inefficienti », declinando le responsabilità che chiaramente sono essenzialmente sue.

(3-01010)

RUSSO FRANCO E RUSSO SPENA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere - premesso che

nella notte di venerdì 15 luglio, in Pomigliano d'Arco, due ragazzi venivano fermati e condotti nella locale stazione dei carabinieri di Castelcisterna, i ragazzi sembra si trovassero in possesso di alcune televisioni e materiali elettrici e viaggiavano su di un'auto rubata;

durante gli interrogatori uno dei ragazzi, Antonio Leone di quindici anni, veniva colpito dietro alla testa da un colpo di pistola « sparato » dall'arma del brigadiere in borghese, Giovanni Pizzotto;

il suo amico, Andrea Prevede, unico testimone del fatto, dichiarava che il suddetto brigadiere, per intimorire il giovane Antonio Leone gli puntava la pistola alla tempia minacciando che se non avesse parlato circa la provenienza della refurtiva, lo avrebbe sparato;

la versione ufficiale presenta alcune contraddizioni, i carabinieri sostengono, infatti, che Giovanni Pizzotto stava per riporre l'arma in un armadietto quando improvvisamente è partito il proiettile;

il brigadiere non avrebbe rimesso la sicura all'arma dopo l'inseguimento dei due ragazzi;

la pallottola sarebbe penetrata dalla fronte ed uscita dalla tempia, percorrendo una traiettoria dall'alto verso il basso;

di tutt'altro avviso sono i medici dell'ospedale « Nuovo Pellegrini », ed infatti, il loro reperto parla di una ferita d'arma da fuoco alla regione parieto-occipitale, con interessamento cerebrale e del lobo oculare destro ». Il proiettile quindi, avrebbe colpito Antonio tra l'orecchio e la nuca e sarebbe schizzato via dall'occhio;

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

il vicequestore Blasco ha dichiarato che le pistole « se nessuno le tocca non sparano... e che si deve esercitare una pressione notevole, per azionare il congegno di sparo »;

ogni anno, in media, si contano 25/30 morti i cui casi vengono archiviati sotto la sigla « Ecnulda »: eccesso colposo nell'uso legittimo delle armi —:

quale sia la ricostruzione dei fatti;

se consideri regolare un interrogatorio svolto con la minaccia delle armi;

se non ritenga necessario dare severissime disposizioni affinché l'uso delle armi anche solo a scopo intimidatorio sia limitata esclusivamente ai casi di effettiva necessità, tra i quali non possono certo rientrare gli interrogatori di persone fermate. (3-01011)

* * *

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 18 LUGLIO 1988

MOZIONE

La Camera,

considerato che

nella recente Conferenza internazionale dei ministri della sanità, svoltasi a Londra, è stato constatato il crescere e il diffondersi dell'AIDS e che, nella stessa occasione, il confronto tra i dati ha messo in evidenza la drammatica crescita della malattia in Italia, insieme al fatto che il nostro paese conta il più alto numero di sieropositivi d'Europa;

sono gravissimi nel nostro paese i ritardi dell'opera di formazione e prevenzione;

tali ritardi sicuramente hanno contribuito ad una diffusione dell'AIDS superiore a quella di altri paesi europei, come dimostra il fatto che, a differenza appunto di tali paesi, si riscontra la maggior incidenza della sieropositività tra i tossicodipendenti, mentre l'incidenza è percentualmente e comparativamente assai più bassa tra gli omosessuali, che hanno svolto autonome e mirate campagne d'informazione;

impegna il Governo:

a presentare entro 60 giorni al Parlamento un piano globale di prevenzione

dell'AIDS, del quale sia parte integrante una campagna di informazione condotta attraverso i mezzi d'informazione di massa;

a comprendere esplicitamente, tra le informazioni fornite, quelle relative all'uso dei profilattici;

a prendere immediate iniziative tendenti a favorire la diffusione delle siringhe autobloccanti, facilitando il ritiro degli altri tipi attualmente in commercio;

a garantire il massimo di rappresentatività e di competenza alla Commissione nazionale AIDS;

ad assicurare adeguati contributi finanziari ai gruppi, in particolare a quelli omosessuali ed alla LILA, che svolgono attività autonome e mirate di informazione, prevenzione e sostegno;

ad intervenire in tutte le forme per evitare discriminazione nei confronti dei malati di AIDS e dei sieropositivi, e di chi è sospettato essere tale, in particolare, evitando comportamenti discriminatori nelle strutture pubbliche non giustificati da gravi e provate ragioni di tutela della salute; vietando schedature centralizzate dei soggetti malati e sieropositivi; rispettando nella maniera più piena la dignità e la riservatezza delle persone.

(1-00165) « Rodotà, Balbo, Gramaglia ».