

RESOCONTO STENOGRAFICO

275.

SEDUTA DI VENERDÌ 31 MARZO 1989

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GERARDO BIANCO

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge:		Interpellanza e interrogazioni (Svolgimento):	
(Autorizzazione di relazione orale) .	30089, 30104	PRESIDENTE . . .	30089, 30092, 30093, 30094, 30097, 30098, 30099, 30100, 30101, 30102, 30104
Disegni di legge di conversione:		GHINAMI ALESSANDRO, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	30090, 30095, 30099, 30102
(Autorizzazione di relazione orale) .	30089, 30104	LAVORATO GIUSEPPE (PCI)	30097
Proposte di legge:		PIRO FRANCO (PSI)	30092, 30093
(Adesione di deputati)	30108	RUSSO FRANCO (DP)	30100
(Annunzio)	30108	VALENSISE RAFFAELE (MSI-DN)	30098, 30101, 30102
(Ritiro)	30108	Giunta per l'esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:	
Proposta di legge costituzionale:		(Sostituzione di un componente) . . .	30109
(Annunzio)	30108		
Interrogazioni e interpellanza:			
(Annunzio)	30109		

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

	PAG.		PAG.
Per lo svolgimento di una interpellanza:		VALENSISE RAFFAELE (MSI-DN)	30104
PRESIDENTE	30104, 30105	Ordine del giorno della prossima seduta	30105

La seduta comincia alle 9,30.

RENZO PATRIA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Autorizzazione di relazioni orali.

PRESIDENTE. Il calendario dei lavori prevede per lunedì 3 aprile la discussione dei seguenti progetti di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 69, recante disposizioni urgenti in materia di imposta sul reddito delle persone fisiche e versamento di acconto delle imposte sui redditi, determinazione forfetaria del reddito e dell'IVA, nuovi termini per la presentazione delle dichiarazioni da parte di determinate categorie di contribuenti, sanatoria di irregolarità formali e di minori infrazioni, ampliamento degli imponibili e contenimento delle elusioni, nonché in materia di aliquote IVA e di tasse sulle concessioni governative» (3688 ed abbinati disegni di legge nn. 3134, 3208, 3199 e 3498);

«Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni per contrastare i fenomeni di elusione tributaria, per la istituzione di centri di assistenza fiscale e per l'aggiornamento dei coefficienti previsto dall'articolo 11 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 69» (3705);

«Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, recante disposizioni in materia di finanza pubblica» (3686);

«Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, recante disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime» (3695).

Le Commissioni competenti si intendono pertanto autorizzate sin da ora a riferire oralmente all'Assemblea.

Avverto che ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Svolgimento di una interpellanza e di interrogazioni.

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

Cominciamo dallo svolgimento delle interrogazioni, anche per consentire all'onorevole Piro di partecipare ai lavori della Commissione finanze, di cui fa parte.

La prima interrogazione è quella degli onorevoli Piro e Mancini Giacomo, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei trasporti, per gli affari sociali e delle partecipazioni statali, «per sapere:

se non ritengano di dover intervenire immediatamente sui regolamenti che hanno impedito a due disabili, Roberto Bressanello e Federico Milcovich, di prendere l'aereo da Venezia per Roma, assu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

mendo le iniziative necessarie, nell'ambito delle proprie competenze, ai fini dell'abrogazione dei suddetti regolamenti che sono manifestamente in contrasto con la Costituzione;

quali siano in tutti gli aeroporti italiani le possibilità di imbarco per disabili non autosufficienti in termini di dotazione di ausili meccanici e di personale specializzato;

quali siano le ragioni degli inammissibili ritardi nelle stazioni ferroviarie italiane in ordine all'applicazione dell'articolo 32 della legge n. 41 del 1986 e come siano stati spesi i fondi, di cui la legge ha disposto l'accantonamento, per la predisposizione dei piani di abbattimento delle barriere architettoniche e per l'esecuzione di detti piani sia per la mobilità nelle stazioni sia per l'accesso alle carrozze» (3-00291).

(12 ottobre 1987).

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

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo anche per delega del Presidente del Consiglio dei ministri, nonché a nome dei ministri per gli affari sociali e delle partecipazioni statali.

La società Alitalia ha recentemente adottato, insieme ad altre compagnie internazionali, un'ampia regolamentazione relativa al trasporto dei passeggeri malati in generale, che prevede tra l'altro limiti numerici relativi al trasporto di passeggeri inabili.

Questi limiti dipendono dal tipo di *handicap* di cui il passeggero è portatore, dal tipo di aeromobile, dal numero delle uscite di emergenza e dalla presenza o meno di accompagnatori. In relazione a tali criteri, queste limitazioni divengono particolarmente restrittive soltanto in presenza di passeggeri completamente inabili ed immobili. Si tiene conto anche del sostegno che necessitano all'imbarco e della sistemazione che possono avere a bordo.

Al contrario, ad esempio, non è soggetto

a limitazioni il trasporto di passeggeri che possono comunque salire e scendere autonomamente dall'aeromobile e raggiungere da soli il proprio posto.

Sull'aeromobile DC9/30 il numero massimo di passeggeri singoli imbarcabili limitati nella deambulazione è di quattro: di questi solo uno può appartenere alla categoria dei passeggeri completamente immobili.

Soltanto nel caso di trasporto di gruppi che effettuano viaggi organizzati, come ad esempio per manifestazioni sportive, culturali e pellegrinaggi, il numero è fissato in venti passeggeri, di cui otto appartenenti alla categoria degli immobili.

Ciò viene reso possibile dalla particolare tipologia di passeggeri, dalla affidabilità delle associazioni organizzative nonché dall'idoneità di queste ultime e degli accompagnatori ad affrontare eventuali situazioni di emergenza.

Nei casi di viaggi organizzati il vettore inoltre è in grado di predisporre al meglio un'adeguata assistenza sia a terra che a bordo.

Questa normativa mira a salvaguardare il maggior livello di sicurezza per gli stessi passeggeri portatori di *handicap* e per gli altri occupanti l'aeromobile; infatti in una situazione di pericolo che può determinare la necessità di evacuazione rapida dell'aeromobile un numero limitato di passeggeri disabili permette di far uscire gli stessi dal velivolo, un'assistenza adeguata a tutti i presenti e di contenere quindi i tempi in cui l'aeromobile può essere abbandonato.

Premesso quanto ho appena detto, si fa presente che nel caso verificatosi all'aeroporto di Venezia il 10 ottobre 1987 si sono presentati per l'imbarco su un aeromobile DC9 due passeggeri completamente immobili. Pertanto secondo la normativa sopra richiamata soltanto uno di questi poteva essere accettato.

Si assicura, comunque, che sarà cura di questa amministrazione promuovere iniziative per garantire i migliori livelli di servizio nei confronti dei passeggeri disabili, pur nella necessaria considerazione di tutti gli aspetti connessi alla generale sicu-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

rezza anche degli altri passeggeri trasportati.

Per quanto riguarda i servizi e le attrezzature aeroportuali, si fa presente che sono stati creati, all'interno delle aerostazioni, servizi igienici per handicappati ed impianti di ascensori dimensionati per ospitare le carrozzine degli stessi.

Gli operatori aeroportuali dispongono di attrezzature per il miglior *comfort* di queste categorie di passeggeri: trattasi di sedie a rotelle, anche semoventi (a trazione elettrica), idonee anche al trasferimento del passeggero all'interno dell'aeromobile sino al sedile assegnatogli, nonché di elevatori motorizzati per l'innalzamento della sedia fino alla porta dell'aeromobile.

Tali sistemi di imbarco e posizionamento a bordo degli handicappati sono adottati secondo criteri omogenei e concordati tra le organizzazioni internazionali di settore.

A tale proposito, bisogna per altro operare una distinzione tra il servizio reso presso gli aeroporti a maggior traffico, interessati più frequentemente all'assistenza agli handicappati, e quelli a minor traffico, che solo eccezionalmente debbono effettuare tale prestazione.

Gli aeroporti a maggior traffico si sono attrezzati con mezzi tecnici per l'assistenza ai disabili nel percorso dall'aerostazione all'interno dell'aeromobile e le loro dotazioni corrispondono quindi al disposto della normativa vigente (articolo 23 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1978, n. 384).

Presso alcuni di questi aeroporti, inoltre, viene effettuata un'assistenza avanzata e preordinata. Ad esempio, presso l'aeroporto di Fiumicino la società Aeroporti di Roma ha istituito un servizio specifico per disabili, curato da personale specializzato, con una procedura-tipo predeterminata, volta ad ottimizzare l'assistenza.

Presso gli aeroporti minori non esiste un servizio specifico di assistenza ai disabili e le operazioni di imbarco e sbarco sono solitamente svolte da personale non specializzato ed impiegato anche in altre attività.

In tali aeroporti le società di gestione,

pur non avendo predisposto un servizio di assistenza avanzata, a causa della sporadicità delle richieste al riguardo, dispongono in genere di attrezzature per un'adeguata assistenza.

Per quanto attiene al settore ferroviario, l'ente Ferrovie dello Stato, in base alla normativa stabilita con il decreto del Presidente della Repubblica n. 384 del 1978 per l'abbattimento delle barriere architettoniche negli edifici, ha da tempo emanato disposizioni affinché nelle progettazioni di nuovi fabbricati ferroviari aperti al pubblico o di radicale ristrutturazione di quelli esistenti siano rispettate le disposizioni vigenti. L'ente sta attualmente provvedendo in conformità.

Per l'eliminazione delle restanti barriere architettoniche nelle stazioni esistenti, che riguardano soprattutto le scale di passaggio da un marciapiede all'altro e la presenza di scale per l'accesso alla stazione, l'ente Ferrovie dello Stato ha provveduto a rendere agibili gli ascensori esistenti ed a consentire, ove possibile, l'uso di montacarichi di servizio da parte degli invalidi.

L'articolo 32 della legge n. 41 del 28 febbraio 1986 ha previsto, per l'eliminazione delle barriere architettoniche nel materiale rotabile e nelle strutture edilizie, una disponibilità finanziaria rispettivamente di 30 miliardi e di 13 miliardi di lire.

Per quanto concerne il trasporto ferroviario di invalidi non deambulanti, l'Ente ha deliberato, esauendo la specifica disponibilità di fondi prevista per il materiale rotabile, l'affidamento della costruzione di 80 carrozze-salone di seconda classe con comparto per handicappati.

Tali carrozze sono dotate, ad una estremità, di porte d'accesso, vestibolo, ritirate e zona viaggiatori opportunamente attrezzati per permettere la movimentazione interna di invalidi su carrozzelle; sono inoltre dotate di cabina telefonica e di impianto di condizionamento e sono idonee a viaggiare a qualunque velocità.

Le consegne sono previste per l'inizio del mese di gennaio 1990, fino a tutto il mese di dicembre dello stesso anno.

È stato inoltre approvato un programma di utilizzazione di tali carrozze.

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

Il programma, che tiene conto dei tempi di consegna e quindi della successiva disponibilità di carrozze, nonché della necessità di interventi nelle stazioni interessate, prevede l'inizio del servizio specializzato su alcune stazioni a partire dall'orario estivo del 1990, con successive estensioni dello stesso con l'orario invernale 1990-91 ed estivo 1991, per giungere alla completa utilizzazione delle 80 carrozze predisposte.

La disponibilità di 13 miliardi di lire, prevista dalla citata legge n. 41 del 1986 per l'abbattimento delle barriere architettoniche nelle strutture edilizie, sarà utilizzata per rendere idonee ed attrezzare al servizio le stazioni che saranno interessate dal programma con l'orario estivo 1990 ed invernale 1990-1991.

In tali stazioni saranno attuati, quasi completamente, i seguenti interventi: realizzazione di idonei servizi igienici, installazione o ristrutturazione di ascensori, montacarichi, traslatori inclinati, realizzazione o adeguamento dei sottopassaggi, installazione di opportuna segnaletica, realizzazione di aree di sosta riservate agli inabili.

Le stazioni dovranno inoltre essere dotate di carrelli elevatori idonei al sollevamento dell'invalide sulla carrozzella dal piano del marciapiede all'interno della carrozza e viceversa.

Per quanto riguarda il problema più generale del recupero e del reinserimento dei portatori di *handicap*, il ministro per gli affari sociali ha comunicato che tale materia è considerata con particolare attenzione, data l'importanza che essa riveste e la gravità e l'urgenza degli interventi necessari.

Il dipartimento dedica infatti particolare attenzione — così si assicura — ai contenuti delle proposte di legge presentate nel corso della legislatura ed inoltre, nell'ambito delle proprie competenze, sta curando alcune iniziative per lo studio e la programmazione degli interventi a favore degli inabili. Tra queste si ricorda l'istituzione di un gruppo di studio per la conoscenza e la classificazione delle diverse forme di *handicap*, il cui lavoro viene rite-

nuto una indispensabile fase propedeutica per la definizione di specifici provvedimenti a favore delle varie categorie interessate.

PRESIDENTE. Onorevole Piro, dopo la lunga e puntuale risposta da parte dell'onorevole rappresentante del Governo, alla sua interrogazione, ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

FRANCO PIRO. Signor Presidente, voglio ringraziare il Governo, qui rappresentato dal sottosegretario Ghinami, per la puntualità della risposta, ma colgo al tempo stesso questa occasione per affermare che essa non è affatto soddisfacente.

Conosco da tanti anni il collega Ghinami e ne apprezzo la sensibilità verso i problemi dei disabili; tra l'altro, devo rilevare che quando spesso abbiamo discusso e votato in quest'aula provvedimenti sugli handicappati egli si è sempre schierato dalla loro parte. Proprio per questo ritengo che il collega Ghinami potrebbe far notare agli uffici che curano tali problemi che quando su un aereo si trova un viaggiatore abituale handicappato allo stato attuale la sua presenza esclude la possibilità di imbarcare sullo stesso aereo altri viaggiatori handicappati.

Un esempio di viaggiatore abituale su un aereo è proprio chi le sta parlando, signor sottosegretario. E devo ribadire che quando io prendo un aereo escludo in tal modo la possibilità che lo stesso possano fare altri handicappati; il che è assurdo.

Il caso di Roberto Bressanello e Federico Milcovich è quello di due viaggiatori abituali che, essendo dirigenti padovani dell'Unione italiana per la lotta alla distrofia muscolare, viaggiavano molto spesso insieme, ed era normale che lo facessero. Non si può dire che una persona in tali condizioni sia necessariamente immobile, perché chi sta su una sedia a rotelle in realtà non è immobile, avendo sostituito le gambe, che ha perso, con le ruote della carrozzella che gli consente di spostarsi.

Roberto Bressanello e Federico Milcovich non viaggeranno più insieme, perché

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

pur troppo Federico non c'è più: è morto da poco tempo. Questa fu l'ultima battaglia da lui combattuta.

Quando, in risposta alle questioni poste dai due handicappati che ho citato, si afferma che così stabilisce la normativa per ragioni di sicurezza, allora bisogna anche tener conto, signor sottosegretario, che secondo il regolamento internazionale gli handicappati non possono sedersi vicino alle uscite di sicurezza degli aerei. Questo è giustissimo perché, trovandosi in condizioni di maggiore difficoltà, nel caso in cui l'aereo piombi in mare (non ad Ustica!) si presume che l'handicappato possa essere di ostacolo alla rapida fuoriuscita degli altri viaggiatori...! È evidente che si tratta di una situazione assolutamente impensabile perché, quando un aereo piomba in mare, se Nostro Signore ci consente di salvarci ritengo che chi sa nuotare si arrangi meglio. In quel momento il problema non è se uno è handicappato o meno, perché in realtà tutti diventano handicappati!

Ora, dal momento che, come è giusto, noi handicappati non possiamo sederci vicino alle uscite di sicurezza di un aereo, la questione della sicurezza è bella e risolta...! Così come quella degli accompagnatori. Di solito, infatti, chi spinge una sedia a rotelle ha le gambe che funzionano; ne consegue che l'accompagnatore non rappresenta un ostacolo alla sicurezza. Certo, potrebbe verificarsi il caso (è accaduto) che una persona con una riduzione della vista spinga una carrozzella. Allora, se si presentano un cieco ed una persona su una sedia a rotelle, si dice loro che uno dei due non può prendere l'aereo. Eppure, signor sottosegretario, anche nelle favole per i bambini un cieco può aiutare uno storpio e viceversa! Possibile che l'Alitalia non se ne renda conto?

Si è registrato in effetti un notevole miglioramento dei servizi, soprattutto a Roma, negli ultimi 5-6 anni. Nell'aeroporto di Roma vi è addirittura una «sala amica» che consente l'imbarco non a quegli handicappati che, per così dire, si vedono, ma a quel numero enorme di persone anziane, per fortuna in continua crescita, che hanno problemi di mobilità. Bi-

sogna seguire la stessa strada che si è percorsa a Roma. Io, che ho presentato 18 interrogazioni sull'aeroporto di Roma, credo di aver in qualche misura contribuito a migliorarne la struttura dei servizi.

Ma allora perché si dice che i nuovi servizi saranno pronti nell'estate del 1990? In quell'anno si svolgeranno i campionati mondiali e su 10 mila giornalisti che arriveranno in Italia (per non parlare degli atleti) mille hanno difficoltà motorie. L'immagine dell'Italia nel mondo sarà quella di un paese in cui queste persone non potranno viaggiare sugli aerei e tanto meno sui treni.

Che senso ha, quindi, onorevole sottosegretario, sostenere che in Italia si stanno costruendo le nuove vetture sperimentali? In questo modo anche la minoranza atletica che oggi è in grado di prendere un treno rischia di rimanere handicappata!

PRESIDENTE. Onorevole Piro, il tempo a sua disposizione è scaduto.

FRANCO PIRO. Concludo, signor Presidente.

È dunque necessario che siano i treni a non essere handicappati! È inutile costruire vetture speciali: non occorrono ghetti! Bisogna che i treni siano accessibili a tutti. È una stupidaggine (è questo il termine da adottare) sostenere che occorre un elevatore perché il marciapiede è lontano dai gradini del treno; il problema si risolve, come in Giappone e negli Stati Uniti, abbassando il treno o alzando il marciapiede o ancora con uno scivolo.

Perché — ripeto — in Italia siamo così pazzi o sosteniamo una simile stupidaggine? La soluzione del problema è — lo ribadisco — molto semplice: o si abbassa il treno o si alza il marciapiede! Non servono vetture speciali, ma vetture accessibili a tutti.

La ringrazio ancora per la risposta, onorevole sottosegretario (e mi scuso, signor Presidente, se ho oltrepassato il tempo a mia disposizione, ma si tratta di problemi appassionanti). Occorre però finalmente dire la verità, e cioè che la legge da lei

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

richiamata, la legge n. 41 del 1986, che è poi la legge finanziaria di quell'anno, non stanziava 13 miliardi per le Ferrovie dello Stato, ma l'1 per cento dei mutui in essere a quell'epoca, cioè una cifra molto più ingente; e tale somma non è stata spesa per adeguare gli impianti fissi e il materiale rotabile!

Io ho scritto una lettera al commissario delle Ferrovie, che mi ha risposto dicendo che anche in questo campo le Ferrovie si adegueranno. Un tale adeguamento è necessario, altrimenti l'immagine dell'Italia per quanto riguarda la possibilità di trasporto per gli handicappati sarà sempre questa: ci sarà un 20 per cento di disabili (che poi si riduce al 19 per cento, perché l'1 per cento all'anno incorre in incidenti magari prendendo il treno) che viaggiano utilizzando i mezzi di trasporto pubblico, mentre il restante 80 per cento continuerà a sostenere che i servizi pubblici non sono utilizzabili per chi non ha un fisico atletico come quello oggi richiesto (*Applausi*).

PRESIDENTE. Le seguenti interrogazioni, che trattano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente:

Battaglia Pietro, al ministro dei trasporti, «per sapere:

se è a conoscenza che nell'ambito dell'attuale disordine che regna nel traffico aereo si stanno verificando episodi di rilevante gravità nei collegamenti con Reggio Calabria. Sistematicamente i voli con destinazione Reggio subiscono ore di ritardo. Adirittura per molte sere consecutive il volo in partenza da Roma alle ore 20,35 è stato fatto decollare con oltre tre ore di ritardo. Particolarmente la sera del 27 giugno 1988 tale volo è partito da Roma intorno alle ore 24 e dopo aver raggiunto lo spazio aereo dell'aeroporto di Reggio alle ore 01,10 è stato dirottato per l'atterraggio sull'aeroporto di Lamezia Terme, perché la torre di controllo dell'aeroporto dello stretto è attivata solo sino alle ore 01. I novanta passeggeri hanno raggiunto la destinazione intorno alle ore 5 del mattino, impiegando così, da quando si sono presentati agli imbarchi dell'aeroporto di Fiu-

micino, circa dieci ore per raggiungere l'aeroporto di Reggio Calabria, superando i tempi medi di percorrenza di qualsiasi altro mezzo di trasporto;

se è a conoscenza che lo stesso aeromobile è ripartito da Lamezia Terme per Roma senza passeggeri, determinando conseguentemente la cancellazione del volo Reggio/Milano delle ore 9,20 del giorno 28 giugno 1988.

L'interrogante chiede di sapere:

se il ministro non ritenga di disporre la utilizzazione dell'H24 dell'aeroporto di Reggio Calabria che già in caso di soccorso e di emergenza svolge attività notturna in tutte le ore;

se non ravvisi una volontà tendente al declassamento di fatto dell'aeroporto in questione la cui utenza (che comprende anche quella di Messina) è sempre in forte crescita;

se non ritenga di predisporre la nomina del direttore dell'aeroporto che da oltre tre anni ne è privo ed è gestito *ad interim* dalla direzione di Catania;

se non ritenga di intervenire energicamente sull'Azienda autonoma assistenza al volo per rimuovere un atteggiamento estremamente lesivo della potenzialità dell'aeroporto e degli interessi dell'utenza. I passeggeri non possono comprendere come mai i voli per Reggio Calabria subiscano ore di ritardo a differenza di altri voli con qualsiasi destinazione, comprese quelle di altre località del Mezzogiorno che mantengono invece puntualità e frequenza prevista dagli orari.

L'interrogante chiede di sapere se il ministro intenda aprire un'inchiesta per accertare la responsabilità anche in considerazione della iniziativa assunta dai passeggeri del volo dirottato che hanno deciso di adire le vie legali per interruzione di pubblico servizio e per ripristinare un clima di fiducia e di tranquillità tra i tanti che si servono del mezzo aereo per soddisfare gli interessi molteplici delle attività civili, im-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

prenditoriali ed anche di natura turistica» (3-00947).

(29 giugno 1988).

Ridi e Lavorato, al ministro dei trasporti, «per sapere: se è a conoscenza del fatto che il volo BM 314 del 28 giugno è stato bruscamente interrotto e nel momento in cui l'aeromobile aveva attivato le procedure di discesa sull'aeroporto di Reggio Calabria;

se non ritenga che quanto riferito dalla stampa sullo spegnimento improvviso delle luci di pista, l'interruzione dei contatti radio con una macchina in volo impegnata in una delicata manovra, configuri precise responsabilità per il caso di "mancato incidente" da parte degli organi preposti all'assistenza e alla sicurezza del volo.

Si chiede altresì se non ritenga di dover:

verificare con l'ATI la congruità dell'attuale flotta ATI rispetto all'offerta di servizi e collegamenti;

accelerare le misure più volte caldegiate per la riforma di Civilavia;

favorire l'istituzione della commissione ministeriale per le inchieste tecnico-formali per i casi di incidenti o di mancati incidenti. E ciò al fine di assicurare all'utenza del trasporto aereo il massimo di sicurezza e di efficienza del servizio» (3-00952).

(4 luglio 1988).

Valensise, Baghino e Nania, al ministro dei trasporti, «per conoscere se — in relazione alle disfunzioni nei collegamenti aerei con Reggio Calabria, culminati nei due clamorosi dirottamenti a Lamezia Terme del 27 e 28 giugno scorso nei voli Roma-Reggio Calabria, uno dei quali non accolto a Reggio con lo spegnimento delle luci della pista — si sia provveduto o se si intenda provvedere con immediatezza all'apertura dell'aeroporto di Reggio 24 ore su 24 per evitare situazioni di disagio,

o, addirittura, di grave pericolo per gli utenti, atteso il carattere cronico dei ritardi e la effettuazione di ben dieci voli giornalieri in arrivo ed in partenza con intensissimo traffico di passeggeri;

per conoscere, altresì, se, riservando alle inchieste in corso l'accertamento delle responsabilità per gli episodi sopra ricordati del 27 e 28 giugno, il ministro sia in condizioni di riferire le disposizioni impartite per adeguare i servizi aeroportuali alle emergenze del traffico aereo, le eventuali intese vincolanti raggiunte con tutti gli enti responsabili dello stesso traffico aereo e con la compagnia di bandiera per la coordinata gestione dei voli, penalizzati dai ritardi, e per la corretta e tempestiva informazione dei passeggeri» (3-00972).

(5 luglio 1988).

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

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Dalla relazione della commissione d'inchiesta che ha svolto indagini sul dirottamento all'aeroporto di Lamezia Terme dei voli ATI BM314 dei giorni 27 e 28 giugno 1988, è emerso quanto segue.

La partenza, prevista per le ore 20,35 (con un tempo di volo schedato di un'ora e 10 minuti) era stata per entrambi i voli posticipata in conseguenza di ritardi accumulati, per motivi di traffico aereo congestionato, nelle tratte precedenti.

Inoltre, nell'impossibilità di effettuare il rifornimento di carburante, a causa dello sciopero della società Agip a Roma Fiumicino, si era reso necessario attendere l'arrivo di altri aeromobili disponibili, con un carico di carburante sufficiente per coprire la tratta Roma-Reggio Calabria.

Il volo del 27 giugno fu autorizzato al decollo alle ore 00,15 e quello del giorno successivo alle ore 00,12.

Dalle indagini svolte, risulta che l'eventualità di un atterraggio a Lamezia Terme (a causa dell'orario di chiusura del servizio della torre di controllo di Reggio Calabria, fissato alle ore 1) era stata prevista dalla

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

società ATI, che aveva con anticipo provveduto ad informare lo scalo, ed il 27 giugno anche i passeggeri, del probabile dirottamento.

Si verificò tuttavia che, nonostante più volte i piloti fossero stati informati dalla torre di controllo dell'imminente cessazione del servizio, i due voli vennero condotti fino in prossimità dell'aeroporto di Reggio Calabria, su autorizzazione della sezione di «avvicinamento» di Catania (ente che sovrintende al traffico nello spazio aereo interessato dai voli in questione).

Solo al momento della chiusura del servizio la torre di controllo, sotto la propria guida, fece sì che gli aeromobili si dirigessero verso Lamezia, dove atterrarono entrambi alle ore 1,25.

Sulla base delle risultanze degli accertamenti di cui si è riferito, la commissione d'inchiesta ha rilevato la incoerenza, sul piano operativo, della eventualità di voli che, pur autorizzati all'inizio dall'ente di controllo, possono essere interrotti nella fase finale, in prossimità dell'aeroporto di destinazione.

Nel contempo, la stessa commissione d'inchiesta ha sottolineato come l'orario di cessazione dei servizi ATS in un aeroporto possa condizionare la regolare conduzione dei voli, configurandosi come elemento di pressione psicologica per il personale di guida degli aeromobili, che può essere indotto a non applicare correttamente le procedure prescritte nell'intento di ultimare le operazioni di atterraggio in un termine eccessivamente ridotto.

Pertanto, si è ritenuto opportuno indirizzare all'azienda di assistenza al volo una direttiva ministeriale affinché ogni autorizzazione al decollo venga data solo a seguito di verifica della effettiva possibilità di raggiungere l'aeroporto di destinazione entro l'orario di servizio pubblicato.

L'autorizzazione al decollo implica pertanto l'assunzione di responsabilità per il completo espletamento del servizio fino all'atterraggio nell'aeroporto di destinazione. In tal senso l'AAAVTAG ha emanato, in data 20 settembre 1988, precise disposi-

zioni dirette ai piloti ed ai propri uffici periferici per evitare i disservizi di cui si è detto, verificabili su quegli aeroporti ove il servizio non si possa compiere per l'intero arco delle 24 ore.

Circa l'orario del servizio di assistenza al volo sull'aeroporto di Reggio Calabria, si deve fare presente che l'attuale orario è stato fissato in seguito ad accordi tra la stessa AAAVTAG e la società ATI.

L'agibilità notturna consentita all'ATI non è estesa a tutti gli altri operatori per i seguenti motivi: particolare configurazione planoaltimetrica dello scalo; particolare procedura di avvicinamento in curva; ridotta lunghezza della pista; conseguente necessità di richiedere agli equipaggi addestramenti particolari per familiarizzare con quel tipo di scalo.

L'estensione dell'agibilità notturna a tutti gli operatori aeronautici è subordinato ai lavori di prolungamento della pista, con relativo tombamento della fiumara esistente — lavori che sono in corso di esecuzione — ed alla installazione di una radio assistenze di precisione.

In più riprese, ed in particolare quando l'ATI soppresse il volo postale notturno, fu richiesta, da parte delle autorità locali, l'agibilità per tutto l'arco delle 24 ore, anche se limitata all'ATI ed ai voli di soccorso.

Tale estensione non fu consentita non tanto per un problema di rischio notturno (in quanto, come si è detto, il servizio di assistenza al volo si estende ad ore successive al tramonto), quanto per la mancanza di personale operativo ed in relazione alle posizioni stabilite dall'AAAVTAG.

Si sottolinea comunque che gli eventi di dirottamento di cui si è detto esulano da una questione di agibilità notturna dell'aeroporto, trattandosi di voli ATI regolarmente autorizzati ad operare entro una fascia oraria estesa alle ore successive al tramonto.

Per quanto concerne la nomina del titolare della direzione dell'aeroporto di Reggio Calabria, si fa presente che all'aeroporto stesso sono in servizio due direttori, mentre la reggenza è stata affidata alla direzione di circoscrizione aeropor-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

tuale di Catania, in attesa che la direzione generale dell'aviazione civile possa disporre di un più ampio numero di dirigenti aeroportuali.

In relazione alle osservazioni formulate in merito alla flotta della società ATI, si segnala che nel 1987 per i voli domestici era stato calcolato un totale di 71.222 ore di volo e registrato un coefficiente di occupazione posti del 67,76 per cento. Per il 1988, a fronte di 84.851 ore di volo, il fattore di occupazione dei posti è risultato del 65,3 per cento.

Da tali dati emerge che l'offerta di posti sulla rete di collegamenti ATI è ancora capace di assorbire una crescita di traffico sulle linee nazionali: ciò non preclude però, come sta avvenendo, che l'ATI e l'ALITALIA potenzino notevolmente la loro flotta.

Una particolare azione di sollecitazione viene rivolta dalla direzione nazionale dell'aviazione civile al vettore affinché per i servizi *charter*, recentemente incrementati dall'ATI nell'area europea e nel bacino del Mediterraneo, siano impiegate risorse diverse da quelle già impegnate per espletare i servizi nazionali di linea. Per questi ultimi i fenomeni di domanda superiore alla capacità offerta sono riconducibili a picchi di traffico temporanei riscontrabili in particolari periodi su certi collegamenti. In vista di tali situazioni i vettori predispongono correntemente programmi di volo alternativi.

Per quanto riguarda la riforma dell'aviazione civile, si sta provvedendo, d'intesa con le organizzazioni sindacali, alla definizione di uno schema di disegno di legge per la ristrutturazione della direzione generale.

In tale sede sono state anche previste norme per l'istituzione di un comitato per la sicurezza del volo, che riproducono quanto già proposto dal ministero competente con il disegno di legge presentato e non approvato nella passata legislatura.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Pietro Battaglia non è presente, si intende che abbia rinunciato alla replica per la sua interrogazione n. 3-00947.

L'onorevole Lavorato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interrogazione Ridi n. 3-00952, di cui è cofirmatario.

GIUSEPPE LAVORATO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, voglio innanzitutto esprimere una protesta per il ritardo di quasi un anno con cui il Governo ha risposto alle interrogazioni di cui all'ordine del giorno.

Esprimo altresì totale insoddisfazione per le risposte che ci sono state fornite e che considero burocratiche; così come mi sembrano generici l'impegno e le disposizioni impartite per evitare che nel futuro possano ripetersi episodi simili a quello che il 28 giugno dell'anno scorso ha messo a repentaglio la vita di centinaia di cittadini. Si è trattato di un episodio gravissimo, di un caso di mancato incidente, per il quale si configurano gravi responsabilità degli organi preposti all'assistenza e alla sicurezza del volo. Responsabilità che il Governo non ha voluto accertare, così come si desume dalla risposta che ci ha fornito.

Non ci troviamo certamente di fronte ad un episodio isolato. Il disagio dei passeggeri dei voli in partenza e in arrivo a Reggio Calabria è un fatto continuo, eppure l'aeroporto dello Stretto ha un bacino di utenza molto vasto, che comprende oltre alla provincia di Reggio Calabria anche una grande città come Messina. Il ruolo dell'aeroporto è molto importante nello sviluppo delle attività economiche e turistiche di un'area geografica che tutti i governanti a parole affermano voler aiutare e sostenere. Si parla infatti da tempo di allungamento delle piste, di ammodernamento dell'aeroporto di Reggio Calabria, ma poi alle parole non seguono mai i fatti.

Ci batteremo perché il sistema aeroportuale calabrese sia effettivamente ammodernato nell'ambito del piano nazionale che ci auguriamo abbia al più presto attuazione. Per tale motivo riteniamo debbano essere ridotti i tempi di attuazione della riforma di CIVILAVIA; in questa direzione si muove una proposta di legge del partito

comunista, nonché l'impegno assunto dal Governo il 27 luglio 1988 qui alla Camera.

Prendiamo atto che qualcosa di positivo è avvenuto con la nuova direzione di CIVILAVIA, la quale però deve svolgere un ruolo di programmazione per quanto riguarda la sicurezza, istituendo una commissione per le inchieste tecnico-formali, per gli incidenti ed i mancati incidenti; l'urgenza di provvedere al riguardo è determinata oltre che da episodi come quello di Reggio Calabria, dalla preoccupante serie di segnalazioni di mancate collisioni, soprattutto ad opera di aerei militari che attraversano le aerovie civili e ciò al fine di assicurare all'utenza il massimo di sicurezza e di efficienza del servizio.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-00972.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, a prescindere dalla cortesia del sottosegretario che è fuori discussione, devo dichiarare che non solo sono insoddisfatto, ma indignato e preoccupato del tipo di risposta che gli uffici ministeriali hanno predisposto.

Quando si verificano accadimenti come quelli denunciati nella nostra interrogazione e quando gli accertamenti evidenziano atteggiamenti di incoerenza (tale espressione è stata usata incautamente anche dagli estensori della risposta qui fornita), infatti, si ha il diritto di essere indignati e preoccupati.

Abbiamo ascoltato che vi è stato un lungo periodo nel corso del quale i voli in partenza da Roma e diretti al Mezzogiorno potevano essere dirottati lungo il loro percorso; un lungo periodo durante il quale l'autorità incoerente residente a Catania, all'ultimo momento, poteva dirottare i voli destinati a Reggio Calabria all'aeroporto di Lamezia. Sono fatti che indignano e preoccupano soprattutto perché sono in gioco la sicurezza dei passeggeri e le condizioni psico-fisiche del personale di volo, dei piloti che non possono essere da un momento all'altro indirizzati, da un si-

gnore che risiede a Catania, da questo a quell'altro aeroporto.

Il fatto poi che i piloti fossero stati avvertiti di un'evenienza del genere non risulta affatto. Nella mia interrogazione non ho ritenuto opportuno richiamare gli accertamenti compiuti dall'autorità giudiziaria, ma, ripeto, non trova alcun riscontro che i piloti fossero stati avvertiti alla partenza e che abbiano egualmente tentato di atterrare sull'aeroporto di Reggio. Evidentemente ai piloti fu detto, nel momento in cui decollavano, di atterrare a Reggio Calabria, dopo il che il direttore del traffico aereo da Catania, in una condizione che non conosciamo e che è stata ritenuta incoerente (questa è l'espressione usata nella risposta fornitaci), ritenne all'ultimo momento (per distrazione, per inefficienza, per negligenza, per colpa? Non lo sappiamo e non risulta dalla risposta del sottosegretario) di dirottare i voli su un altro scalo.

Il fatto che vi siano due direttori a Reggio Calabria non giustifica la presenza di un altro direttore a Catania, per cui riteniamo che sia il ministero sia la competente direzione generale siano responsabili di non aver avuto, da tre anni, il coraggio, la forza e la capacità di nominare un direttore nello scalo di Reggio con il ruolo di autorità unica.

Inoltre, sui rapporti tra l'ATI e l'azienda nazionale di assistenza al volo il ministero deve vigilare giorno per giorno. L'atteggiamento «incoerente» del dirigente di Catania in relazione al dirottamento è stato superato attraverso una direttiva, una convenzione, un accordo ATI-ANAV del dicembre 1988: sei mesi dopo! Sissignore, sei mesi dopo! Per scoprire che cosa? L'uovo di Colombo e cioè che, quando i voli decollano, il pilota deve sapere qual è l'aeroporto di destinazione!

Inoltre, se c'è un aeroporto in Italia, in Europa e forse al mondo che ha bisogno dell'apertura ventiquattr'ore su ventiquattro, è proprio quello di Reggio Calabria, non foss'altro che per ragioni di posizione: è il solo aeroporto continentale al centro del Mediterraneo; si colloca in zona ad alto rischio sismico e perciò, per ragioni di soc-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

corso e per esigenze della stessa protezione civile, è necessario sia aperto ventiquattr'ore su ventiquattro.

È davvero deplorabile attribuire tale mancata apertura a presunte difficoltà di manovra. Si tratta, invece, signor Presidente, di un aeroporto sul quale fiorisce un aeroclub con decine e decine di soci, proprio perché le manovre sono estremamente semplici, in primo luogo per le favolissime condizioni meteorologiche.

La verità qual è? Che non si vuole integrare l'aeroporto di Reggio Calabria — così come fatalmente avverrà se la direzione generale dell'aviazione civile assicurerà il prolungamento della pista, che dovrebbe essere effettuato entro pochissimi giorni — in un sistema aeroportuale euro-mediterraneo, quale è quello dei tre aeroporti calabresi: Reggio Calabria, Lamezia e Crotona.

Se l'aviazione civile avesse consapevolezza del valore delle strutture che possiede e che non gestisce al meglio, dovrebbe provvedere ad utilizzarle in maniera ottimale proprio attraverso l'apertura ventiquattro ore su ventiquattro dell'aeroporto di Reggio Calabria e quanto meno dimostrare la capacità di nominare un direttore per evitare che si verificano nuovamente quegli atteggiamenti «incoerenti» che la «reggenza» da Catania ha prodotto, con gravissimo rischio per il traffico e per i passeggeri, con gravissimo disagio per le popolazioni e con gravissimo pregiudizio per le possibilità di sviluppo socioeconomico della zona di Reggio, di Messina e dell'intera Calabria.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Russo Franco e Cipriani, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro del lavoro e previdenza sociale, «per sapere — premesso che il ministro dei trasporti Santuz ha precettato un numero elevato e imprecisato di macchinisti che avevano dichiarato uno sciopero, rispettando, tra l'altro, lo stesso codice di autoregolamentazione stabilito dai sindacati di categoria;

rilevato che questa precettazione in massa viola la libertà di sciopero e di coa-

lizione, in quanto indeterminata è rimasta la soglia minima di garanzia del servizio, determinata unilateralmente dal ministro e dall'ente FS —:

se non ritengano di dover immediatamente operare affinché sia immediatamente ritirato il decreto di precettazione, così da ristabilire il rispetto delle libertà costituzionalmente garantite;

se il Governo non ritenga che la strumentalizzazione operata dal ministro dei trasporti nei confronti del legittimo sciopero indetto dai macchinisti colpisca in generale la libertà dei lavoratori e serva come pressione affinché il Parlamento deliberi una legge antis-ciopero.

Si chiede inoltre di sapere:

se il Governo era a conoscenza dell'iniziativa antisindacale del ministro dei trasporti Santuz;

se il Governo vuole fare da battistrada ad un ulteriore attacco ai diritti dei lavoratori conculcati da anni dalla pratica della centralizzazione contrattuale, dai codici di autoregolamentazione, dai tetti salariali» (3-01172).

(18 ottobre 1988).

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

ALESSANDRO GHINAMI. Rispondo anche a nome del Presidente del Consiglio dei ministri e del ministro del lavoro e della previdenza sociale.

Il provvedimento prefettizio di precettazione, emanato in occasione dello sciopero dei macchinisti, proclamato dal coordinamento di categoria per la durata di quarantott'ore nei giorni 16, 17 e 18 ottobre 1988, ha interessato 7.583 dipendenti dell'ente Ferrovie dello Stato nel complesso dei quindici compartimenti della rete ferroviaria, secondo fasce per orario di turno.

In relazione al numero dei destinatari del provvedimento, si fa presente che la precettazione ha interessato il contingente di personale indispensabile a realizzare il programma ridotto di circolazione dei

treni sulla rete nazionale. Tale programma, che è stato determinato dall'ente Ferrovie dello Stato nell'ambito della propria responsabilità per l'esercizio del servizio ferroviario anche in condizioni di emergenza, riguarda gli imprescindibili servizi inerenti a relazioni di interesse internazionale, interne, a lungo percorso e locali, nonché il trasporto di merci nelle sue indifferibili articolazioni di base.

Nel sottolineare come la precettazione venga adottata in condizioni del tutto eccezionali, credo sia necessario ribadire, fermo restando che nessuno ovviamente contesta il diritto di sciopero che viene rispettato, che quest'ultimo deve trovare limitazione e armonizzazione con la necessità di salvaguardare interessi pubblici collettivi, la sicurezza e l'ordine pubblico; interessi tutti specificamente tutelati dall'ordinamento giuridico.

PRESIDENTE. L'onorevole Russo Franco ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-01172.

FRANCO RUSSO. Presidente, il ministro Santuz, allorché ha deciso di chiedere il decreto di precettazione, ha fatto un «colpo di teatro», nel senso che ha voluto dimostrare all'opinione pubblica e agli utenti delle ferrovie dello Stato che il Governo sarebbe stato in grado di far funzionare i treni e di mettere in ginocchio il coordinamento dei macchinisti.

Desidero innanzitutto sottolineare che il coordinamento dei macchinisti aveva chiesto al ministro dei trasporti un incontro per definire insieme e garantire la soglia minima dei servizi, così come prevede il disegno di legge, in discussione alla Camera, concernente la limitazione del diritto di sciopero. Il ministro Santuz ha risposto negativamente ai macchinisti e, quindi, il «colpo di teatro» è servito anche a nascondere le responsabilità del ministero, che ha voluto così strumentalizzare la manifestazione dei macchinisti per dare un colpo al diritto di sciopero, con l'accelerazione della discussione del disegno di legge prima ricordato, creando nell'opi-

nione pubblica le condizioni per portare un attacco a quella che è una libertà fondamentale.

Il coordinamento dei macchinisti — ripeto — avrebbe garantito la soglia minima indispensabile dei servizi, rispettando il codice di autoregolamentazione per lo sciopero del 16, 17 e 18 ottobre dello scorso anno e quindi il ministro non aveva nessun motivo per chiedere la precettazione di ben 7.500 lavoratori (un numero considerevole di persone); precettazione che, per altro, è stata disposta senza il rispetto della normale prassi, dal momento che in questa circostanza si è fatto ricorso ad annunci tramite fotocopie, mentre, come è noto, essa è un provvedimento di carattere individuale.

Stando alle dichiarazioni del sottosegretario, il Governo avrebbe agito in questo modo per garantire i lunghi percorsi, le relazioni internazionali, il trasporto merci, alcuni collegamenti interni: in pratica, tutto il servizio delle ferrovie dello Stato!

Per concludere, vorrei sottolineare, Presidente, che la normativa limitata del diritto di sciopero, in discussione alla Camera, prevede che la soglia minima del servizio debba scaturire dal confronto tra gli enti e le associazioni sindacali. In questo caso, il ministro Santuz è andato addirittura oltre l'intendimento politico di una legge che pure vuole limitare il diritto di sciopero.

Il coordinamento dei macchinisti, che raccoglie la stragrande maggioranza di tale categoria e che nasce al di fuori delle strutture del sindacato italiano (che oggi non rappresenta più la volontà dei lavoratori), è stato colpito anche per delegittimare la sua capacità di rappresentanza di una categoria che non è corporativa. Vorrei ricordare che tradizionalmente i ferrovieri italiani sono stati i militanti di un sindacalismo di classe e che hanno combattuto battaglie per la riforma del servizio ferroviario, ed è a tali principi che si richiama il coordinamento dei macchinisti.

Per concludere, vorrei ricordare al sottosegretario che l'azione governativa diretta a delegittimare il coordinamento dei

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

macchinisti non ha indebolito la sua forza se è vero che dopo il decreto di precettazione tale organizzazione ha indetto il tredicesimo sciopero e che l'intera categoria li segue.

A me pare, quindi, che il ministero in questo modo non ha raggiunto l'obiettivo di instaurare un buon rapporto con un soggetto che rappresenta effettivamente la categoria dei macchinisti, ma soprattutto che non ha reso un buon servizio alla democrazia sindacale. Bisognerebbe, infatti, dialogare con il coordinamento dei macchinisti uniti e non premiare, con la sigla «sindacato maggiormente rappresentativo», strutture ormai burocratizzate e che non rappresentano più, soprattutto in questo settore, la volontà dei lavoratori. Bisognerebbe altresì sostenere la rinascita di un sindacalismo che, rappresentando effettivamente la volontà della base, possa divenire un interlocutore autorevole per la soluzione di problemi importanti come quelli posti dai macchinisti, concernenti il salario, le condizioni di vita e la riforma dell'ente ferroviario.

Per questi motivi ritengo di non poter condividere le motivazioni addotte dal sottosegretario e voglio anzi esprimere la solidarietà convinta del gruppo di democrazia proletaria al coordinamento macchinisti uniti, augurando a questa struttura di poter continuare a rappresentare democraticamente i lavoratori. Invito altresì l'ente ferroviario ad intraprendere finalmente trattative con questa struttura sindacale, come ha fatto l'XI Commissione della Camera, che ha effettuato una audizione dei rappresentanti del coordinamento dei macchinisti.

Purtroppo erta è la via della legittimazione di coloro che rappresentano effettivamente i lavoratori, che comunque hanno al loro fianco i rappresentanti di democrazia proletaria.

PRESIDENTE. Passiamo ora alla seguente interpellanza:

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per sapere — constatato che le relazioni fra città e città si sono notevolmente intensificate al nord come al sud e si

rende indispensabile ed urgente l'approntamento di quei servizi che possano garantirne un sempre più agevole incremento: servizi soprattutto o esclusivamente di trasporto aereo, funzionali, più di quelli su rotaia o su gomma, alla necessaria irrinunciabile celerità degli spostamenti umani e degli scambi commerciali;

considerato che particolare attenzione va data alle città delle regioni meridionali che, distanti in termini chilometrici dagli attuali capolinea convenzionali (e penalizzate dai non scongiurati tagli dei ferroviari «rami secchi») finiscono per rimanere distanti anche e soprattutto in termini economici e culturali rispetto ai processi di inserimento, per lo più commerciale, interessanti consorelle meno sfortunate (e restano, quindi, condannate ad un isolamento irreversibile, senza speranza...) —

quali ostacoli, ed eventualmente di quale natura, si frappongono alla redazione di un organico piano nazionale dei trasporti aerei nel quale vengano previste:

1) la realizzazione in tempi brevi di di aeroscali del terzo livello in ciascuna delle città capoluogo di provincia delle regioni meridionali;

2) la istituzione di collegamenti diretti in ciascuna di dette città con tutte le altre, ancorché della medesima regione;

3) l'utilizzazione di velivoli del tipo *ATR-42* per i voli presumibilmente affollati, ed i velivoli del tipo *Fokker-18* per i più stentati.

(2-00319)

«Manna, Parlato, Valensise».

(5 luglio 1988).

L'onorevole Valensise, cofirmatario dell'interpellanza Manna n. 2-00319, ha facoltà di svolgerla.

RAFFAELE VALENSISE. Rinunzio ad illustrarla, signor Presidente, e mi riservo di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegre-

tario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Rispondo anche per delega della Presidenza del Consiglio dei ministri, signor Presidente.

La realizzazione di un piano generale dei trasporti aerei di terzo livello e dei relativi aeroporti è vincolata ad una serie di fattori: in primo luogo, la presenza sul mercato di una sufficiente offerta di servizi aerei di terzo livello, tale da soddisfare la domanda reale di servizi aerei da parte delle varie comunità; in secondo luogo, la disponibilità di finanziamenti ulteriori per l'adeguamento delle infrastrutture esistenti in molti aeroporti minori e per l'acquisizione delle risorse umane e tecnologiche per fornire i relativi servizi.

Infatti, nell'attuale situazione di controllo della spesa pubblica è da verificare preliminarmente la disponibilità di fondi per la realizzazione concreta di un piano organico nazionale che, in caso contrario, resterebbe una semplice impostazione teorica.

Certo si riconosce l'importanza di questi servizi ai fini dello sviluppo organico del Mezzogiorno, ma va sottolineato che sarebbe soprattutto necessaria la realizzazione di un sistema di comunicazioni tra le regioni meridionali e tra esse ed il resto del paese rivisto in un'ottica di marcata integrazione intermodale, allo scopo di garantire un elevato livello di mobilità in rapporto alla natura del territorio, in armonia con le previsioni del piano generale dei trasporti, che proprio della intermodalità fa il suo punto centrale.

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Manna n. 2-00319, di cui è cofirmatario.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, il discorso che i miei colleghi ed io abbiamo tentato di introdurre con l'interpellanza in oggetto è complesso e completo con riferimento alla situazione del Mezzogiorno.

La risposta, purtroppo non soddisfacente, conferma la scarsa attenzione del Governo ad un approccio logico al problema fondamentale del Mezzogiorno, che è quello dei collegamenti. Il Mezzogiorno infatti, dalla Sardegna alla Sicilia, alla Calabria, al Molise, presenta un problema base: quello dei trasporti. La penalizzazione che deriva per il Mezzogiorno dall'essere periferico rispetto all'Italia e all'Europa, cioè rispetto ai mercati ed alle piazze di affari continentali dell'Italia e dell'Europa stessa, deve essere superata, altrimenti le iniziative che vengono adottate nel Mezzogiorno risultano comunque carenti e non lasciano traccia. Posto questo, se il Governo avesse seguito una logica nel procedere nei confronti del Mezzogiorno, avrebbe dovuto in primo luogo applicare la legge.

Nella interpellanza Manna n. 2-00319, di cui sono cofirmatario, non è scritto, ma lo desumiamo dalla risposta, che il Governo non è in condizione di dire sulla base dell'articolo 2 della legge n. 64 quali sono stati gli investimenti fatti in materia di trasporti per il Mezzogiorno. La legge n. 64, che — vorrei ricordarlo — concerne l'intervento straordinario nel Mezzogiorno, prevede, all'articolo 2, che il Governo ogni anno, entro il 30 aprile, riferisca sull'andamento degli investimenti ordinari effettuati nel Mezzogiorno. Ma ciò non è stato mai fatto; quindi, il Governo è inadempiente rispetto ad una legge in vigore.

Tale inadempienza nasconde la mancanza di volontà di creare, sulla base di un intervento ordinario nel Mezzogiorno, le premesse per un intervento straordinario nella stessa area. In materia di trasporti, ed in particolare di trasporti aerei, è infatti necessario effettuare sia un intervento ordinario sia un intervento straordinario.

Vorremmo sapere (ma il Governo non risponde su questo punto: e ciò nonostante l'intervento del sottosegretario sia stato svolto anche a nome della Presidenza del Consiglio) per quale ragione l'Italia, ed in particolare l'Italia meridionale, non abbia un sistema rispettabile di voli di terzo livello. Basta andare in Francia o in Germania per accorgersi che il sistema di voli

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

di terzo livello è la linfa attraverso la quale non soltanto si forniscono passeggeri ai voli di primo e secondo livello, ma si esaltano anche le possibilità produttive e di scambi delle varie regioni di quei paesi, che sono meno periferiche di quelle del nostro, considerata la diversa conformazione geografica ed orografica delle due grandi nazioni cui ho fatto riferimento.

Non comprendiamo perché il terzo livello in Italia debba essere abolito. Abbiamo sentito poco fa dire che mancano i pompieri, le strutture a terra, i passeggeri, mentre i costi sono notevoli. Sappiamo però che in materia di economia dei trasporti non è la domanda che crea il servizio, ma viceversa. Fino a quando non c'è una linea ferroviaria, aerea o di autobus non si può pretendere che vi siano dei passeggeri: i traffici di persone e di cose sono correlati alle vie e ai mezzi di comunicazione.

Nella nostra epoca il trasporto aereo, in particolare, è essenziale per lo sviluppo sociale ed economico delle varie zone di un paese, soprattutto di quelle depresse, mentre, in generale, sulla questione dei trasporti si gioca la grande carta «Mezzogiorno sì, Mezzogiorno no».

Se per arrivare da Milano al Molise, alla Sardegna o alla Calabria bisogna aspettare l'unico volo aereo programmato per la giornata, ed al contempo mancano i collegamenti intermedi; se il cittadino dell'Italia del nord o dell'Europa del nord che vuole andare a Reggio Calabria non dispone dei mezzi necessari per bruciare le tappe e partecipare ai processi decisionali e socio-economici delle regioni meridionali, è inutile spendere in attrezzature, investimenti e presunti incentivi per iniziative produttive. La linfa vitale degli affari, degli scambi, delle transazioni commerciali ed economiche è infatti costituita dai trasporti e dalla velocità con cui essi avvengono.

Vorrei fare l'esempio del trasporto merci. Quando si penalizza l'intero Mezzogiorno rendendo impossibile, per mancanza di trasporti di terzo livello, la rapida immissione dei suoi prodotti agricoli, ed in particolare delle primizie, nei mercati

dell'Italia e dell'Europa continentale, si taglia fuori l'agricoltura meridionale dal mercato europeo, perdendo in tal modo una delle maggiori possibilità di rendere il Mezzogiorno e l'intera Italia maggiormente competitivi nei mercati europei.

Ma come pensa questo Governo — che fornisce le risposte che abbiamo ascoltato — di far fronte all'approccio con l'Europa continentale quando si hanno infinite possibilità di venire a Roma da Strasburgo con voli di terzo livello mentre per andare a Strasburgo da Reggio Calabria è necessaria una intera giornata? Sono cose che fanno veramente a pugni con il buon senso e con la logica comune, e che rivelano assoluta incapacità e mancanza di volontà politica di far fronte ai problemi del Mezzogiorno.

La questione del trasporto aereo nel Mezzogiorno non può essere confinata dal Governo nel limbo delle buone intenzioni rappresentate da un mitico piano nazionale dei trasporti; quest'ultimo va rivisto, aggiornato e soprattutto concepito in relazione alle fondamentali esigenze dello sviluppo delle contrade del Mezzogiorno.

Per quanto riguarda la Sardegna, per esempio, non ci sono alternative: o si rende funzionante il trasporto, ed in particolare quello aereo, oppure il turismo entra in crisi. Tutti sappiamo che, nei mesi di luglio, agosto e settembre, è difficilissimo trovare posto sui voli dalla Sardegna, e ciò con grande pregiudizio per gli operatori turistici: il che vale anche per la Sicilia e per la stessa Calabria.

L'organizzazione dei voli *charter* risponde agli interessi di agenzie, spesso non nazionali, che fanno i loro affari e godono di una sorta di esclusiva, di privilegio e di monopolio nel trasporto aereo. Lo scorso anno il Governo ha risposto in maniera evasiva ad una nostra interrogazione che faceva riferimento alla circostanza che l'organizzazione dei voli *charter* verso la Calabria è data in concessione a compagnie straniere. L'Alitalia si tiene rigorosamente fuori da questo settore, sostenendo che non vi avrebbe interesse poiché non esiste un mercato adeguato; la *Canadian Airways*, invece, per sei mesi l'anno orga-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

nizza voli *charter* diretti da Toronto o Montreal a Lamezia e ritorno per due volte la settimana, mentre l'Alitalia sta a guardare. Si tratta di denaro italiano — poiché la maggior parte del traffico è costituito dagli emigrati che rientrano per le vacanze in patria e poi tornano in Canada per motivi di lavoro — che entra a far parte della ricchezza di compagnie straniere.

L'Alitalia tace; non organizza un sistema di voli *charter* degno di tale nome né voli di terzo livello. Ciò che resta è solo il superaffollamento delle aree aeroportuali di Roma e di Milano di cui siamo vittime tutti noi parlamentari ed a causa del quale bisogna attendere per ore l'autorizzazione ad atterrare. Questa è la realtà!

Non si interviene sugli spazi aerei, non si fanno valere le ragioni del traffico aereo dell'Italia — di questa penisola proiettata nel Mediterraneo per 1.700 chilometri — nei confronti della necessità per i nostri alleati di effettuare esercitazioni militari, non si salvaguarda l'esigenza di garantire un alto numero di corridoi aerei! Siamo in una condizione di inferiorità; si continua a mortificare, in particolare, l'Italia meridionale e, attraverso questa, tutta la nazione!

Non è questo il modo di rispondere ad interpellanze di tale importanza. Il comportamento del Governo conferma soltanto la sua inadeguatezza a trovare, non dico la soluzione, ma anche solo l'approccio con i problemi veri dello sviluppo delle regioni meridionali, nonché l'approssimazione ed il «tirare a campare» che caratterizza tutte le componenti del Governo, che non riesce a fare i conti con le vere necessità del popolo italiano. Da ciò deriva la nostra profonda insoddisfazione per la risposta fornita a questa interpellanza.

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

Autorizzazione di relazione orale.

PRESIDENTE. La VIII Commissione permanente (Ambiente) ha deliberato di

chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sul seguente progetto di legge:

«Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 67, recante ulteriori interventi urgenti per Roma, capitale della Repubblica» (3687).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Per lo svolgimento di una interpellanza.

RAFFAELE VALENSISE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAFFAELE VALENSISE. Signor Presidente, desidero richiamare la sua cortese attenzione sulla necessità di rapido svolgimento della interpellanza n. 2-00527, di cui sono primo firmatario, pubblicata nel resoconto sommario del 29 marzo scorso.

Tale interpellanza riguarda i fatti di criminalità diffusa, comune e organizzata, che caratterizzano la situazione calabrese, con particolare riferimento all'assassinio della bambina Marcella Tassone, uccisa, sembra per ragioni collegate alla criminalità organizzata, nell'abitato di Laureana di Borrello. Nell'interpellanza si fa anche riferimento alla situazione creatasi nel carcere di Reggio Calabria, il cui direttore è stato trasferito in seguito a pressioni di tipo mafioso esercitate all'interno di quel carcere, nonostante le benemerienze che il dottor Quattrone aveva acquisito nel ripristino della legalità e di condizioni di vivibilità a favore della popolazione carceraria.

Si tratta di un insieme di fatti esposti nel documento cui mi sono richiamato e che è volto a conoscere l'orientamento, le decisioni e le urgenti scelte operative che il Governo intende assumere per la martoriata città di Reggio Calabria e per la sua provincia.

Faccio appello alla cortesia e alla sensi-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

bilità del Presidente perché intervenga presso il Governo affinché la mia interpellanza n. 2-00527 possa essere svolta al più presto, senza che il decorso del termine previsto dall'articolo 137 del regolamento, comporti di attivare la procedura per la fissazione della data per lo svolgimento dell'interpellanza.

Si tratta di situazioni veramente intollerabili. È necessario rinnovare in quest'aula la solidarietà nei confronti delle popolazioni della Calabria e avere dal Governo assicurazioni e indicazioni che, se non risolvano, almeno avviino a soluzione problemi diventati cancerosi, che rendono la società calabrese, e specialmente quella della provincia di Reggio Calabria, particolarmente avvilita e tormentata per il susseguirsi di attività criminose che purtroppo il più delle volte rimangono impuniti, anche per ragioni che non è il caso di ricordare in questo momento.

PRESIDENTE. Onorevole Valensise, sarà cura della Presidenza sollecitare il Governo affinché nel più breve tempo possibile venga a rispondere a una interpellanza presentata su un argomento che presenta indubbiamente notevole rilevanza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Lunedì 3 aprile 1989, alle 17:

1. — Discussione dei progetti di legge:

Conversione in legge del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 69, recante disposizioni urgenti in materia di imposta sul reddito delle persone fisiche e versamento di acconto delle imposte sui redditi, determinazione forfetaria del reddito e dell'IVA, nuovi termini per la presentazione delle dichiarazioni da parte di determinate categorie di contribuenti, sanatoria di irregolarità formali e di minori infrazioni, am-

pliamento degli imponibili e contenimento delle elusioni, nonché in materia di aliquote IVA e di tasse sulle concessioni governative (3688).

USELLINI ed altri: Disposizioni in materia di imposta sul valore aggiunto, di tassa di concessione governativa e istituzione della componente patrimoniale dell'imposta locale sui redditi (3086).

Istituzione della tassa di concessione governativa per l'attribuzione del numero di partita da parte degli uffici provinciali dell'imposta sul valore aggiunto (3125).

Revisione delle aliquote e aumento di talune detrazioni ai fini dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (3134).

Disposizioni per la determinazione di coefficienti presuntivi di reddito e per la presentazione di dichiarazioni sostitutive per gli anni dal 1983 al 1988 da parte dei contribuenti che si sono avvalsi del regime di cui al decreto-legge 19 dicembre 1984, n. 853, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 febbraio 1985, n. 17 (3199).

Semplificazione della contabilità nonché determinazione forfetaria del reddito e dell'imposta sul valore aggiunto per talune categorie di contribuenti. Delega al Governo per la istituzione di centri abilitati al controllo formale della contabilità da allegare alle dichiarazioni (3208).

S. 1301. — Disposizioni in materia tributaria per ampliare gli imponibili, contenere le elusioni e consentire gli accertamenti parziali in base agli elementi segnalati dall'anagrafe tributaria (*approvato dalla VI Commissione permanente del Senato*) (3498).

Delega al Governo per l'emanazione di disposizioni per contrastare i fenomeni di elusione tributaria, per la istituzione di centri di assistenza fiscale e per l'aggiornamento dei coefficienti previsti dall'articolo 11 del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 69 (3705).

(*Relazione orale*).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

2. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 marzo 1989, n. 65, recante disposizioni in materia di finanza pubblica (3886).

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

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 4 marzo 1989, n. 77, re-

cante disposizioni in materia di trasporto e di concessioni marittime (3695).

— *Relatori:* Santonastaso e Sanguineti.
(*Relazione orale*).

La seduta termina alle 10,55.

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

PROF. TEODOSIO ZOTTA

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia dell'Assemblea
alle 13.*

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

COMUNICAZIONI

Annunzio di proposte di legge.

In data 30 marzo 1989 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

BORRUSO: «Modifica all'articolo 4 del decreto-legge 10 luglio 1982, n. 429, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1982, n. 516, concernente il reato di frode fiscale da parte di lavoratori autonomi o di imprese» (3770);

FIORI: «Estensione al personale militare, deportato in campi di concentramento nazisti, dell'assegno vitalizio, previsto dalla legge 18 novembre 1980, n. 791» (3771);

GRIPPO ed altri: «Modifica dell'articolo 61 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente la cessazione della circolazione di veicoli a motore, rimorchi e simili» (3773);

CAPRILIED altri: «Principi fondamentali e competenze in materia di impianti sportivi e piano decennale per il miglioramento e l'incremento dell'impiantistica sportiva» (3774);

FELISSARIED altri: «Norme concernenti il credito agrario» (3775);

AIARDIED altri: «Proroga di termini per la regolarizzazione di lavoratori extra-comunitari» (3776).

Saranno stampate e distribuite.

Annunzio di una proposta di legge costituzionale.

In data 30 marzo 1989 è stata presentata

alla Presidenza la seguente proposta di legge costituzionale dai deputati:

AIARDI ed altri: «Modifica degli articoli 17, 18, 48, 50, 51 e 54 della Costituzione per il riconoscimento agli stranieri residenti in Italia dei diritti di riunione, di associazione, di petizione e di elettorato attivo e passivo nelle elezioni amministrative» (3777).

Sarà stampata e distribuita.

Adesione di deputati a proposte di legge.

Comunico che la proposta di legge PARLATO: «Istituzione del fondo di solidarietà per le future madri» (2492) (*annunciata nella seduta del 22 marzo 1988*) è stata successivamente sottoscritta anche dal deputato Martuscelli.

Comunico che la proposta di legge PROCCACCI ed altri: «Norme sul randagismo e a tutela degli animali domestici» (2796) (*annunciata nella seduta del 2 giugno 1988*) è stata successivamente sottoscritta anche dai deputati: Piccirillo, Brunetto e Rinaldi.

Ritiro di proposte di legge.

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

CONTI ed altri: «Disposizioni per il recepimento della direttiva 79/409 della CEE sulla conservazione degli uccelli selvatici. Modifiche ed integrazioni della legge 27 dicembre 1977, n. 968» (3496).

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

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

PIRO ed altri: «Estensione ai professori associati delle disposizioni di cui agli articoli 16, 95 e 97 del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 382, e all'articolo 3 della legge 14 agosto 1982, n. 590» (3751).

Le proposte di legge, pertanto, saranno cancellate dall'ordine del giorno.

Sostituzione di un componente della Giunta per l'esame delle domande di

autorizzazione a procedere in giudizio.

Il Presidente della Camera ha chiamato a far parte della Giunta per l'esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio il deputato Raffaele Mastrantuono in sostituzione del deputato Sebastiano Montali.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni ed una interpellanza. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

*INTERROGAZIONI
E INTERPELLANZA PRESENTATE*

PAGINA BIANCA

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

—

RAVASIO, ROSINI, BORRA, FERRARI BRUNO, RABINO, FERRARI WILMO, CORSI, RIGHI, GRILLO LUIGI, RINALDI, ORSENIGO, REBULLA, ROCELLI, SILVESTRI, SAVIO, PATRIA E GALLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

la legge n. 298/74 al titolo III istituisce le tariffe obbligatorie a forcilla;

le tariffe sono state rese operanti nel nostro Paese con DM 18 novembre 1982;

lo scopo di tali tariffe, come risulta dalla discussione della Commissione parlamentare riportata su atti parlamentari, VI legislatura — documenti — disegni di legge e relazioni — Camera dei Deputati n. 1167, era di tutelare le imprese più deboli « impedendo una concorrenza scorretta che si realizza anche praticando prezzi inferiori ai costi di esercizio »;

nonostante le associazioni hanno perseguito attraverso una sofferta politica di accordi tariffari con le maggiori confederazioni dell'utenza risulta da ampia documentazione e dalle denunce più volte avanzate che le tariffe sono ampiamente disattese su tutto il territorio nazionale soprattutto dalle aziende a partecipazione statale;

la procedura prevista dall'articolo 56, legge n. 298 del 1974 è stata attuata in parte e solo nei confronti dei vettori, escludendo dai controlli mittenti, spedizionieri ed intermediari;

i pochi controlli tariffari effettuati non hanno prodotto alcun significativo risultato per la superficialità con cui vengono attuati dalla P.A.;

gli uffici della motorizzazione civile e trasporti in concessione (MCTC) nella quasi generalità dei casi non verificano

neppure l'invio delle lettere di vettura da parte delle aziende di trasporto;

nonostante con apposito DM siano stati individuati dei superispettori per i controlli tariffari, questi non sono mai stati messi in condizione di operare;

sulla base di recenti pronunce giurisdizionali sembra accertato che in caso di violazione in norme in materia tariffaria, la prescrizione applicabile al rapporto di autotrasporto non è più annuale ma decennale —:

se il Ministro intende dare inizio, attraverso controlli mirati sulla committenza, ad una seria iniziativa che porti ad individuare le violazioni tariffarie, anche alla luce del fatto che le tariffe inadeguate sono una delle cause ingeneranti i fenomeni di insicurezza sulle strade, per porre così fine allo stato incontrollato delle cose nel quale l'imprenditore autotrasportatore, parte strutturalmente più debole, è quasi sempre costretto a subire imposizioni tariffarie pena l'esclusione dei traffici. (4-12605)

PARLATO E MANNA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, per il coordinamento della protezione civile, per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere — premesso che:

a seguito del sisma del 1980 le proprietà immobiliari dei signori Angelo ed Antonio Calabrese, site al Corso Umberto I, in Lioni (Av), ed adibite ad esercizi commerciali rientrano tra quelle da abbattere e ricostruire, anche in forza del piano di recupero n. 7 del comune medesimo;

il relativo progetto di ricostruzione, così come i provvedimenti di concessione edilizia e di concessione del contributo ex legge n. 219 del 1981, sono stati a suo tempo approvati dagli enti preposti ma i distinti ambienti, rispettivamente di proprietà di Angelo ed Antonio Calabrese, sono stati arbitrariamente riunificati in un solo vano, ridotti nel fronte strada,

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

retrocessi rispetto alla posizione centrale preesistente, depauperati nel valore della superficie loro attribuita, mentre una serie di privilegi illegittimi appaiono essere stati concessi (graziosamente) a tutti gli altri proprietari di unità immobiliari: Di Paolo, eredi Calabrese, Giammarino, Aliano, Di Conza, Garofalo, Albanese;

a queste palesi illegittimità di fatto se ne accompagnano altre di tipo giuridico: il consenso dei proprietari non è stato mai dato dai Calabrese, non è vero che la volumetria non sia stata incrementata rispetto al progetto originario come si legge nella delibera ed inoltre non è lecito, qualora manchi un consorzio di proprietari, accorpate proprietà originariamente distinte e diverse in una unica entità; a queste illegittimità numerose altre se ne possono aggiungere per dimensionare la gravità degli abusi perpetrati e dei privilegi concessi, come da perizia tecnica in possesso dei Calabrese;

né, il che è assai singolare, risulta quali accertamenti siano stati svolti, con quale esito e quali responsabilità siano state individuate e colpite a seguito della querela presentata al comandante della stazione dei Carabinieri di Lioni dai signori Calabrese, in data 29 marzo 1988, e che il 1° aprile 1988, risultava trasmessa alla magistratura competente (RG 127/1 del 1° aprile 1988) —:

se intendano disporre per quanto di opportuna competenza, con l'urgenza necessaria a prevenire ulteriori illegittimità e forse anche reati in vista dell'imminente avvio delle opere edilizie previste dal piano di recupero n. 7 di Lioni, verifiche ed accertamenti presso il comune di Lioni, la stazione dei Carabinieri di quel comune e la magistratura competente, onde evitare pregiudizi gravi ed irreparabili e comunque il perseguimento di obiettivi criminosi che potrebbero far ricadere a carico finale peraltro del pubblico erario e dietro il paravento di norme legislative ed amministrative sostanzialmente disattese, ed erroneamente — per colpa o dolo — applicati un ingiusto danno su taluni cittadini che, già colpiti

dal sisma, non possono essere ancora danneggiati da una disinvolta gestione del piano di recupero e della connessa variante da parte dell'amministrazione comunale di Lioni. (4-12606)

PARLATO E MANNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che:

moltissimi militari di ogni ordine e grado si sottopongono a cure idropiniche e/o termali per malattie contratte per cause di servizio, presso i centri indicati della sanità militare, anticipando le somme spese per vitto, alloggio e cura e sono costretti ad attendere poi molti mesi, a volte anche più di un anno per ottenere i relativi rimborsi ai quali hanno diritto —:

quali iniziative ritiene di assumere per predisporre un iter ben più sollecito che favorisca l'immediata liquidazione di tali rimborsi. (4-12607)

GUIDETTI SERRA E RUSSO FRANCO. — *Al Ministro dell'interno, di grazia e giustizia e della sanità.* — Per conoscere — premesso che:

la fuga avvenuta nei giorni scorsi a Catania di G. Ferrera dagli arresti domiciliari, ottenuti per motivi di salute, è un duro colpo alla credibilità dello Stato nella lotta al fenomeno mafioso, dopo una serie di successi recentemente conseguiti dalle forze di polizia nella repressione di clan mafiosi;

sugli organi di stampa si parla apertamente di fuga annunciata e cioè di pericolose collusioni fra settori dell'apparato statale e delinquenza organizzata —:

se risponda al vero che:

dopo aver subito in data 15 settembre 1988 un attentato nei locali dell'ospedale Ascoli-Tomaselli, reparto di pneumatologia — primario dottor Campisi, il Ferrera si fece installare, senza autoriz-

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

zazione alcuna, una porta blindata nella stanza di degenza poi rimossa per ordine della autorità giudiziaria;

la direzione sanitaria dell'ospedale e il primario del reparto non abbiano avvisato gli organi competenti dell'installazione della suddetta porta blindata, né provveduto allo spostamento del Ferrera in altri locali più idonei sia dal punto di vista igienico, a causa delle caratteristiche infettive della malattia, che da quello della sicurezza;

il questore di Catania avrebbe richiesto a suo tempo l'allontanamento del Ferrera in altra località e struttura sanitaria, cosa avvenuta solo nell'ottobre 1988 per Sondalo in Valtellina;

nel novembre, nonostante le pre-sunte cattive condizioni di salute, il Ferrera rientrò a Catania per testimoniare in un processo, dove poi riuscì a restare grazie ad una serie di certificazioni mediche attestanti una presunta inopportunità di una degenza in strutture sanitarie situate in comuni al di sopra del livello del mare, rilasciate dal primario dottor Campisi;

lo stesso primario, alla richiesta del questore di Catania di conoscere alcuni centri alternativi di degenza, dichiarava di non conoscerne mentre la direzione sanitaria indicava i centri di Bologna, Orbassano, Parma, Torino;

intorno al 20 novembre 1988 sempre il dottor Campisi avrebbe rilasciato un certificato attestante l'intrasportabilità del Ferrera in altri centri medici, mentre, al contrario, i medici di Sondalo avrebbero certificato che in nessun modo egli aveva sofferto del dislivello di altitudine;

nel dicembre successivo i detenuti Bellaprima e Cali, in regime di semilibertà per motivi di lavoro dal carcere di Valguarnera, furono fermati mentre si trovavano in visita al Ferrera all'ospedale Ascoli-Tomaselli e, successivamente, proposti alla revoca del regime di semilibertà dal questore di Catania;

solo recentemente e su richiesta dello stesso questore sarebbe stato convocato un vertice alla procura della Repubblica di Catania per decidere definitivamente l'allontanamento del Ferrera, di lì a poco fuggito;

le disposizioni della magistratura catanese per gli arresti domiciliari prevedevano il controllo di accertamento della presenza una volta al giorno, nonostante la guerra per bande esistente in città, i precedenti tentativi di assassinare il Ferrera.

Per conoscere inoltre:

quali urgenti provvedimenti intendano adottare per accertare colpevoli lentezze, o connivenze per il mancato allontanamento del Ferrera da Catania;

quali provvedimenti in particolare si intendano adottare per accertare la correttezza dell'operato del dottor Campisi e della direzione sanitaria dell'ospedale Ascoli-Tomaselli, sia in relazione alla vicenda dell'installazione della porta blindata che alla certificazione medica in netto contrasto con quella rilasciata dai medici di Sondalo;

quali fossero le disposizioni della magistratura per gli arresti domiciliari del Ferrera;

se risponde al vero che quattordici affiliati al clan mafioso Di Mauro, godano attualmente degli arresti domiciliari, nonostante siano stati rinviati a giudizio per innumerevoli omicidi e quali siano i motivi per i quali molti altri mafiosi catanesi godano dello stesso regime;

quali siano stati i motivi per i quali la richiesta del questore di Catania di revocare la semilibertà a Bellaprima e Cali, poi uccisi in un agguato, sia stata respinta dagli organi competenti. (4-12608)

VALENSISE, MENNITTI E PARLATO.
— Al. Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno. — Per conoscere: se sia conforme alla normativa vigente ed

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

agli interessi del Mezzogiorno l'iniziativa della INSUD per la realizzazione di un Parco « a tema » di Napoli, in territorio di Afragola;

se siano vere le notizie di stampa secondo cui, la costruzione di detto parco divertimenti la società Parco a Tema, controllata dalla INSUD al 60 per cento e dalla TECNOPARK, spenderebbe 189 miliardi, di cui 113 conferiti dalla AGENSUD per venti anni con un interesse semplice del 4 per cento;

se sia esatta, sempre secondo le notizie di stampa, la prospettiva di un aumento della partecipazione dell'AGENSUD nella INSUD al 97 per cento;

se è vero che esistono patti parasociali tra la INSUD e la TECNOPARK;

quale sia il portafoglio delle partecipazioni della INSUD, e quali i risultati;

quali siano gli indirizzi della strategia della INSUD rispetto alle sue funzioni istituzionali. (4-12609)

FRACCHIA, BARGONE, ORLANDI, VIOLANTE, CICONTE, RECCHIA, PEDRAZZI CIPOLLA, FINOCCHIARO FIDELBO E TRABACCHI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere — premesso che:

non ha ancora risposto all'interrogazione 4-12522 pubblicata sul resoconto

sommario della Camera in data 29 marzo ultimo scorso che ha sollevato questioni di indubbio rilievo politico e costituzionale —:

se non ritenga di riaffermare la validità del principio contenuto negli articoli 73 e 77 della Costituzione in forza del quale i decreti-legge possono essere conosciuti solo attraverso la pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica;

quale sia il suo giudizio sulla tesi sostenuta dal quotidiano *Il Sole-24 Ore* riguardo l'opportunità della conoscenza preventiva dei decreti-legge per mezzo della loro divulgazione attraverso altre fonti al fine di correggere tempestivamente i ricorrenti errori dei testi governativi, tanto più che nel caso del decreto sul condono edilizio, apparso solo oggi 31 marzo sulla *Gazzetta Ufficiale*, non è stato corretto il grossolano errore di considerare solo gli atti pubblici come strumenti per il trasferimento dei diritti reali immobiliari e non anche le scritture private con firma autenticata ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 2657 codice civile, con ciò consentendo ai soggetti interessati di continuare a svolgere gran parte delle attività negoziali che il decreto citato vorrebbe colpire con la sanzione di nullità. (4-12610)

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

INTERPELLANZA

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — premesso che

in data 19 ottobre e 1° dicembre dello scorso anno, il Governo, nella persona del Ministro degli affari esteri, ha accolto due ordini del giorno presentati nelle rispettive Commissioni della Camera

e del Senato in ordine alla questione dell'Eritrea e alla opportunità di una riapertura della questione stessa nella sede dell'ONU —:

quali passi concreti il Governo intende effettuare perché la grave questione eritrea venga trasferita nella sede dell'ONU che la pose in termini politicamente operativi sia per l'Eritrea che per l'Etiopia, fondati sulla risoluzione 390/A/5 delle Nazioni Unite in seguito al Trattato di Pace con l'Italia.

(2-00530)

« Ebner ».

X LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 31 MARZO 1989

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