SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

10ª SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 18 LUGLIO 1972

(Pomeridiana)

Presidenza del Vice Presidente VENANZI,
indi del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione . . . . . *Pag.* 435

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 435

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 470, 471

Per lo svolgimento di una interrogazione:

PRESIDENTE 470

NENCIONI 469

Svolgimento:

PRESIDENTE . . . . . .435 e *passim*

* BOZZI, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile* 461

FERMARIELLO . . . . . *Pag.* 444

GATTO Vincenzo 464

GONELLA, *Ministro di grazia e giustizia* . . 440

MAJORANA 465

MARTINAZZOLI 447

MAZZEI 463

NENCIONI 450, 466

NOÈ 437

PELLEGRINO 445, 457, 468

PIERACCINI 453, 467

TIBERI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato* . . .436, 439

N. B. — *L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.*

Presidenza del Vice Presidente VENANZI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (*ore 17*).

Si dia lettura del processo verbale.

A L B A R E L L O , *Segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 12 luglio.*

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

P R E S I D E N T E . Comunico che è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa del senatore:

FILETTI. — « Norme per variazioni di carriera per i dattilografi giudiziari » (182).

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . Comunico che i seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

SPIGAROLI e BALDINI. — « Modifiche alla legge 7 dicembre 1959, n. 1083, istitutiva del Corpo di polizia femminile, modificata con legge 1° dicembre 1966, n. 1082 » (90), previo parere della 7ª Commissione;

TANGA. — « Norme sul trattamento giuridico ed economico della specialità polizia stradale del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza » (153), previo parere della 5ª Commissione;

TANGA. — « Norme sul collocamento a riposo e sul trattamento di quiescenza del personale civile delle Amministrazioni dello Stato » (154), previ pareri della 5ª e della 11ª Commissione;

alle Commissioni permanenti riunite 9ª (Agricoltura) *e 12ª* (Igiene e sanità):

COLELLA. — « Modifiche alla legge 4 luglio 1967, n. 580, recante disciplina per la lavorazione e commercio dei cereali, degli sfarinati, del pane e delle paste alimentari » (115), previo parere della 10ª Commissione.

Svolgimento di interrogazioni e di interpellanze

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca al punto primo lo svolgimento di interrogazioni e al punto secondo lo svolgimento di interpellanze.

Poichè l'argomento trattato in alcune interrogazioni è analogo a quello trattato nelle interpellanze, in tali casi si procederà, ove non vi siano osservazioni, allo svolgimento congiunto delle interrogazioni e delle interpellanze.

La prima interrogazione è del senatore Noè. Se ne dia lettura.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

NOÈ. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato e delle partecipazioni statali.* — Constatato che l'industria elettromeccanica è in situazione critica per scarsità di commesse, con grave pericolo per le condizioni occupazionali del prossimo futuro, l'interrogante chiede quale azione il Governo intende svolgere per rinvigorire il settore.

Viene, in particolare, segnalato che per molti degli impianti programmati dall'Enel negli anni scorsi, le cui commesse sono di importanza sostanziale per l'industria elettromeccanica, non sono state ancora erogate le autorizzazioni necessarie per poter procedere ai lavori.

L'interrogante chiede, pertanto, quale azione si intende svolgere, intervenendo con una corretta azione di programmazione, per rimuovere gli ostacoli amministrativi che impediscono la costruzione di detti impianti, anche allo scopo di evitare che si crei nel tempo uno squilibrio tra richiesta e capacità produttiva degli impianti di energia elettrica, e tutto ciò, naturalmente, nel rispetto di norme che consentano un'adeguata salvaguardia dell'ambiente.

(3 - 0010)

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

T I B E R I , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Il valore dei beni di equipaggiamento e dei beni di consumo del settore elettromeccanico è stato nel 1971 di lire 1.617.500.000.000, ed ha segnato un aumento del 5,2 per cento rispetto al 1970. Tale variazione non rispecchia, però, l'andamento produttivo del settore, poichè occorre tener conto dell'aumento dei costi verificatosi nel corso del 1971, per cui la quantità complessiva dei beni prodotti può considerarsi invariata.

Bisogna, tuttavia, tener presente che metà circa della produzione riguarda beni di consumo il cui valore, in miliardi di lire, è stato di 807,9 nel 1970 ed è diminuito a 798,5 nel 1971 dato che le imprese del ramo hanno risentito fortemente della sfavorevole congiuntura.

Nel 1971, inoltre, è stato iniziato un processo di organizzazione dei complessi industriali, divenuto necessario, per consentire di raggiungere dimensioni aziendali adeguate alle mutate esigenze dei mercati. Tale processo, che è stato agevolato dal Governo nei limiti dei mezzi previsti dalle norme in vigore, non è ancora ultimato.

Per quanto concerne i beni di equipaggiamento, è da rilevarsi che in complesso nel 1971 si è verificato un aumento in valore pari al 12 per cento rispetto al 1970. A ciò ha contribuito in maniera notevolissima il ramo telefonico e radioprofessionale, che è passato da 313,5 miliardi di lire nel 1970 a 423,5 miliardi di lire nel 1971, con una variazione percentuale del 35 per cento.

Anche le industrie che fabbricano i macchinari e gli apparecchi per la produzione e il trasporto di energia elettrica, che hanno formato oggetto di particolare considerazione nella interrogazione, hanno denunciato un lieve aumento (+2,9 per cento) sul valore dei beni prodotti che sono passati da 76,2 miliardi di lire nel 1970 a 78,4 miliardi di lire nel 1971. Tale aumento, però, non riflette effettivamente un aumento della produzione, poichè si è in presenza di costi crescenti.

Il problema della mancanza di nuove commesse in questo ramo non è però dovuto a motivi di mercato. I ritardi nella costruzione di centrali termoelettriche da parte dell'Enel, opere che costituiscono una parte rilevante per le industrie elettromeccaniche specializzate nella costruzione di grandi motori, dipendono da nuovi fattori di valutazione — ecologici, paesaggistici e riguardanti il turismo — ai quali ora giustamente si dà molto rilievo.

Si tratta di un problema delicato e di non agevole soluzione, in quanto occorre contemperare l'esigenza di assicurare tempestivamente la realizzazione delle centrali necessarie per far fronte al prevedibile incremento della richiesta di energia con le altre esigenze riguardanti la protezione dall'inquinamento atmosferico e la tutela paesaggistica, archeologica, turistica e agricola.

Ed è da tener presente che la scelta delle possibili ubicazioni per le centrali termoelettriche è limitata da alcuni vincoli insopprimibili che riguardano disponibilità di acqua, approvvigionamento di combustibili, condizioni favorevoli per le fondazioni, nonchè dalla necessità che l'ubicazione degli impianti di produzione sia per quanto possibile prossima ai centri di consumo e ciò non soltanto per evidenti ragioni di economia, ma soprat-

tutto per il fatto che, diversamente, si estenderebbero eccessivamente lo sviluppo degli elettrodotti ed il trasporto dell'energia, peggiorando la qualità e la continuità del servizio.

Ed è inoltre da considerare che non solo gli impianti di produzione, ma anche gli elettrodotti trovano ostacoli sempre maggiori di carattere ecologico, sicchè l'aumento dei costi di trasporto aggraverebbe le difficoltà che l'ente elettrico deve superare.

Presso il Ministero dell'industria, al fine di superare le cennate difficoltà, si è svolta il 6 giugno scorso una riunione alla quale hanno partecipato i Ministri per l'agricoltura, per i lavori pubblici, per la sanità ed il Sottosegretario al bilancio. In tale riunione è stato preso l'impegno di una collaborazione fra le amministrazioni centrali per superare gli ostacoli che si frappongono alla realizzazione di centrali elettriche, rimuovendo le difficoltà fino ad oggi incontrate.

N O È . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N O È . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato quanto il sottosegretario Tiberi ha risposto alla mia interrogazione. Vorrei però aggiungere alcuni concetti perchè la risposta ha toccato i tempi brevi dell'azione cui siamo chiamati a partecipare, ma non ha toccato abbastanza i tempi lunghi, mentre dobbiamo guardare ad entrambi.

Il problema (e nella mia interrogazione mi riferivo soprattutto alle industrie elettromeccaniche e al servizio di centrali di produzione di energia; la parte telefonica è del ramo, ma evidentemente esula dalla mia preoccupazione) è uno dei problemi classici che lo sviluppo tecnologico del mondo pone ai politici ed è stato evidenziato sul piano culturale negli ultimi sei mesi dal club di Roma, dagli studi del MIT di Boston, che hanno fatto esplodere delle polemiche la cui sostanza però già uno o due anni fa era chiara in potenza a chi si occupa di questi problemi. Si tratta di scegliere nello sviluppo. Sono assolutamente contrario alla posizione di Mansholt che dice: sviluppo zero. Non c'è dubbio però che l'argomento richiede una profonda riflessione.

Distinguerei quindi i tempi brevi e i tempi lunghi perchè le conseguenze di una inazione — conseguenze gravi — sono le seguenti: disoccupazione nelle fabbriche in seguito a mancanza di ordini alla industria del ramo; successiva carenza di energia elettrica per far fronte ad un ragionevole sviluppo del nostro Paese (e dico ragionevole per interpretare appunto quelle discussioni sullo sviluppo zero, eccetera, che sono attualmente in corso); infine, cosa a cui pochi pensano, impossibilità da parte dell'industria nazionale, una volta che fra cinque o sei anni ci si rendesse conto che la nuova energia elettrica di cui disponiamo ogni anno per far fronte agli incrementi di bisogni che si manifestano non è più possibile, di avere in quel momento la potenzialità industriale sufficiente a far fronte ai fabbisogni; quindi potremmo essere costretti, fra sei o sette anni, ad andare all'estero a comprare macchinario se volessimo porre riparo a questa situazione che avremmo contribuito a creare.

Si tratta pertanto di una questione che va affrontata subito tenendo presente che la scelta dei siti per le centrali nucleari non può essere lasciata all'azione arbitraria (e spiegherò perchè dico arbitraria) delle amministrazioni locali. Può infatti accadere che un determinato comune neghi un permesso in una condizione relativamente favorevole all'impianto di una centrale, che un secondo comune lo neghi ancora e poi finalmente un terzo comune dica di sì in condizioni che si manifestano viceversa negative. Occorre dunque una seria analisi comparativa per poi andare a scegliere i luoghi che possano permettere l'impianto di queste centrali.

Devo subito dire che le centrali cui mi riferisco sono di due tipi: quelle tradizionali termiche e quelle nucleari. È necessario fare questa distinzione, onorevole Presidente, perchè le esigenze in un caso e nell'altro sono diverse. Dobbiamo anche, nei limiti del possibile, giocare sul passaggio dalle une alle altre per rendere meno gravosi quegli inconvenienti ecologici che tutti lamentiamo. Dal punto di vista di un funzionamento normale oggi come oggi le centrali nucleari sono me-

no dannose delle centrali termiche tradizionali in quanto le centrali termiche tradizionali appestano l'aria con l'anidride solforosa in modo notevole, mentre le centrali nucleari praticamente non provocano nessun danno all'aria dal punto di vista chimico e provocano danni radio tossici — cioè a causa di elementi radioattivi — del tutto trascurabili per la salute umana perchè le norme vigenti nel nostro Paese, come in tutti i Paesi civili, sono severissime; provocano soltanto perciò, oggi come oggi, un leggero maggiore inquinamento termico, cioè le acque di scarico sono leggermente più calde (un 15 per cento circa). Comunque questo maggiore inquinamento termico non è così grave e poi verrà assorbito negli anni '80 con l'avvento dei trattori veloci i quali provocheranno un inquinamento termico dello stesso ordine di grandezza di quello delle centrali termiche tradizionali.

Quindi come orientamento generale diciamo che la tendenza mondiale al passaggio dalle centrali termiche alle centrali nucleari deve essere facilitata, a mio modesto avviso. Sarei superficiale se non dicessi che però c'è ancora una insidia: e cioè mentre una centrale termica in caso di un incidente macroscopico non costituisce un pericolo, le centrali nucleari invece, in caso di crisi, evidentemente sono più pericolose. A questo riguardo però posso dire che le norme di progettazione, di sicurezza e una nuova tecnica di approccio del problema, cioè l'analisi degli incidenti (nella progettazione si ammette che qualunque pezzo di una centrale nucleare possa rompersi e perciò si costruiscono doppie, triple apparecchiature tali da assorbire i possibili effetti negativi) ci mettono al sicuro. A questo riguardo farei una raccomandazione al rappresentante del Ministero dell'industria: gli organi di controllo del CNEN, che svolgono il controllo nei confronti dell'Enel ed anche degli impianti dello stesso CNEN, dovrebbero godere di una certa indipendenza anche dal CNEN stesso. Mi spiego meglio: una parte del CNEN controlla la sicurezza degli apparecchi progettati da una altra parte del CNEN; secondo me bisognerebbe che il primo settore del CNEN godesse di una indipendenza assoluta perchè quanto da esso viene fatto è di estrema delicatezza.

Concludendo, voglio accennare ai tempi lunghi. Sarebbe un discorso che richiederebbe una lunga trattazione, ma ne do solo un accenno. Negli Stati Uniti d'America ed ora anche nella Comunità si sta formando il concetto dei « parchi nucleari »; cioè la tendenza a scegliere pochi posti (in tutta la Comunità si parla di sei parchi nucleari) particolarmente non dico adatti ma tra i meno disadatti a questo scopo e concentrare in queste località tutta la potenza nucleare per alcuni decenni. Questo fatto naturalmente richiede che venga risolto il problema del trasporto dell'energia perchè le distanze per il trasporto nel nostro Paese, in un sistema del genere in cui avremmo grosso modo un solo parco nucleare o al massimo due, si allungherebbero. Però la criogenia, cioè gli studi per il trasporto dell'energia a temperatura vicina allo zero assoluto, può darsi che dischiuda nuove soluzioni a questo problema.

Quindi per i tempi lunghi io raccomando di porre attenzione a questo processo internazionale che guarda ai parchi nucleari e ai trasporti con mezzi nuovi dell'energia.

Torno a far presente la viva preoccupazione che nelle zone industrializzate del Nord, dove ci sono molte industrie che lavorano per la costruzione di impianti di produzione di energia elettrica, si ha a questo riguardo. Quindi auspico che il Governo, come primo passo, possa cominciare a demandare all'organo della programmazione, il CIPE, il coordinamento di questa materia, sentiti gli organi tecnici, in modo di dare una razionalità a questa scelta.

Altro consiglio che mi permetto modestamente di fare presente è che tutto il territorio nazionale venga ad essere oggetto di studio in modo da scegliere con criteri di priorità le località in cui possano insediarsi le centrali elettriche con il minimo danno per l'uomo.

Tenendo presente questi due suggerimenti i problemi a breve termine potrebbero essere risolti.

T I B E R I , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T I B E R I , *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.* Ritengo che il senatore Noè abbia rappresentato una serie di problemi che, anche se connessi direttamente con l'interrogazione, vanno al di là perchè investono una materia complessa e che deve essere oggetto di più attento ed organico esame. Posso assicurare il senatore Noè che le sue preoccupazioni saranno tenute nel dovuto conto; ed io in questo senso riferirò agli organi responsabili del mio Ministero.

P R E S I D E N T E . Seguono tre interrogazioni, rispettivamente del senatore Pellegrino, del senatore Fermariello e di altri senatori, e del senatore Martinazzoli, che riguardano lo stesso argomento. Propongo pertanto che vengano svolte congiuntamente.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Comunico che, successivamente alla diramazione dell'ordine del giorno, è stata presentata, da parte dei senatori Pellegrino e Sabadini, un'interrogazione urgente sullo stesso argomento trattato dalle tre precedenti interrogazioni. Anche questa interrogazione sarà svolta congiuntamente alle altre iscritte all'ordine del giorno.

Si dia lettura delle quattro interrogazioni.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

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

se è a conoscenza della drammatica protesta attuata il 24 maggio 1972, al carcere di Rebibbia di Roma, da parte dei detenuti della sezione giovani adulti, sembra per la mancanza di civili condizioni di vita in detta sezione, nonostante si tratti di un carcere, si dice, assai moderno e tanto conclamato dalle autorità ministeriali;

se non ritiene di considerare l'attuale stato generale delle carceri italiane, nelle quali la mancanza di adeguate condizioni e servizi civili, che possano portare alla rieducazione dei detenuti per il loro reinserimento nella società, determina continue allarmanti proteste.

(3 - 0012)

FERMARIELLO, PAPA, ABENANTE, VALENZA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.*

— In considerazione:

della recente, drammatica protesta dei detenuti nel carcere di Poggioreale, che ancora una volta hanno invocato — così come avvenuto in altri luoghi di detenzione — la riforma degli ordinamenti penitenziari, la modifica del regolamento carcerario e più umane condizioni di pena, che non possono consistere, così come oggi avviene, in trattamenti contrari al senso di umanità e devono, anzi, tendere alla rieducazione del condannato;

degli impegni più volte assunti, ma sempre disattesi dal Governo che, ancora il 26 luglio 1968, al Senato, in occasione di altra protesta nello stesso carcere di Poggioreale, riconosceva la giustezza delle richieste dei reclusi ed annunciava adeguati provvedimenti,

gli interroganti chiedono di conoscere quali radicali misure si intendano finalmente adottare per consentire che la pena si sconti secondo il metodo e le finalità previsti dall'articolo 27 della Costituzione.

(3 - 0023)

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

se gli sono note le motivazioni specifiche che hanno determinato, nella sezione giovani adulti del carcere di Rebibbia, una manifestazione di protesta, tanto più preoccupante in quanto realizzata all'interno di una struttura carceraria considerata come la più moderna rispetto alla situazione generale delle carceri italiane;

se, con riferimento a tale situazione generale, ritiene di poter garantire la rapida e concreta attuazione di organiche iniziative d'intervento.

(3 - 0058)

PELLEGRINO, SABADINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono state accertate le responsabilità in ordine alle gravi violenze che sono state usate contro una parte dei detenuti del carcere romano di Rebibbia, martedì 11 luglio 1972, quali provvedimenti sono stati adottati e se il Ministro non ritiene di rimuovere le cause della protesta ripetuta in quel carcere.

(3 - 0070)

PRESIDENTE. Il Governo ha facoltà di rispondere a queste interrogazioni.

GONELLA, *Ministro di grazia e giustizia.* Rispondo all'interrogazione dei senatori Fermariello, Papa, Abenante e Valenza sulle proteste e sugli incidenti del maggio scorso nel carcere di Poggioreale ed alle interrogazioni dei senatori Pellegrino e Martinazzoli sulle proteste ed incidenti nel carcere di Rebibbia, del 24 maggio. Apprendo ora — e sono pronto a rispondere — che è stata presenta dai senatori Pellegrino e Sabadini una interrogazione estesa ai recenti incidenti del 9 e dell'11 luglio e colgo l'occasione per fare alcune precisazioni e rettifiche in tale materia, grato agli onorevoli interroganti per avere considerato anche i problemi generali della vita carceraria. Il 31 maggio 1972 circa 300 detenuti del carcere di Poggioreale iniziarono una clamorosa dimostrazione che in breve tempo si tramutò in rivolta di tutto il padiglione « Genova ». Nel corso della rivolta gli agenti di custodia venivano fatti segno al lancio di tegole, di suppellettili e di altri materiali. Per difendersi dagli aggressori, e per evitare eventuali tentativi di evasione da parte dei detenuti rivoltosi che avevano già raggiunto i piani superiori del carcere, gli agenti di custodia erano costretti a spari di sbarramento. Si ebbero tre feriti fra i detenuti, ricoverati subito in ospedale. I danni per riparare gli ambienti e per rinnovare le suppellettili ammontarono a circa 90 milioni di cui 75 per l'incendio del magazzino vestiario, e non 500 come è stato detto. Finita l'insurrezione si effettuò il trasferimento di 1052 detenuti.

I detenuti chiedevano: lo sfollamento dal carcere, divenuto più disagevole per il calore estivo; il miglioramento dei servizi igienico-sanitari; il miglioramento del vitto; l'aumento del numero dei colloqui con i familiari; maggiore libertà di movimento; possibilità di assistere a tutti i programmi televisivi; richieste di trasferimenti, od opposizione ai medesimi; riforme dei codici penali, dell'ordinamento penitenziario, del regolamento carcerario, e amnistia.

Circa queste richieste, che a Napoli e altrove determinarono rivolte e disordini negli istituti carcerari, faccio presente al Senato che sono state adottate iniziative di non trascurabile importanza in rapporto ai precetti costituzionali e pure in anticipazione delle norme contenute nel disegno di legge sul nuovo ordinamento penitenziario.

Non sono poche le disposizioni che hanno alleggerito l'afflittività delle pene. È stato infatti disposto:

1) maggiore liberalizzazione nella tenuta del vestiario-uniforme, che è peraltro sempre a tinta unita, senza righe e senza numeri;

2) sostanziale miglioramento in qualità e quantità delle tabelle vittuarie;

3) maggiore durata del tempo riservato al passeggio all'aria aperta;

4) disciplina più liberale della corrispondenza, dei colloqui, della lettura dei libri, di riviste e di quotidiani di ogni tendenza;

5) uso del nome e cognome del detenuto.

Nessuno è forzato a pratiche religiose.

Inoltre si è provveduto alla istituzione di alcuni centri di osservazione scientifica del condannato, all'organizzazione di due stabilimenti riservati al trattamento dei giovani adulti e alla utilizzazione di un notevole numero di assistenti sociali.

Circa l'istruzione, sono in funzione, in ogni istituto carcerario, le scuole elementari. In alcuni istituti esistono centri di lettura e corsi di orientamento musicali. In altri stabilimenti funzionano le scuole medie inferiori; quelle superiori esistono a Civitavecchia e ad Alessandria. In ogni carcere viene consentito l'accesso negli istituti carcerari delle commissioni esaminatrici anche a livello universitario.

L'organizzazione di lavorazioni di carattere industriale in alcuni istituti è notevole. In molti altri si svolgono attività di carattere artigianale, anche a livello individuale. Sono stati organizzati, in collaborazione con il Ministero del lavoro e con enti specializzati, un centinaio di corsi di qualificazione professionale.

La quasi totalità degli istituti ha in dotazione un impianto radio centralizzato ed è fornita di apparecchi televisivi. Rappresentazioni cinematografiche avvengono con periodicità costante.

L'assistenza sanitaria è particolarmente curata, ed è assicurata anche l'opera di specialisti nelle diverse branche della medicina; in alcuni istituti, esistono attrezzati e moderni centri clinici e sale operatorie.

Per quanto concerne l'edilizia carceraria, occorre sottolineare la recente approvazione della legge 12 dicembre 1971, n. 1733, con la quale è stato disposto lo stanziamento di 100 miliardi di lire per la costruzione, il completamento, l'adattamento e la permuta di edifici destinati ad istituti di prevenzione e di pena. Con decreto interministeriale del 30 marzo 1972, è stato approvato il programma dettagliato delle opere da eseguire in applicazione della predetta legge.

A questo punto, per quanto attiene particolarmente al carcere di Poggioreale, riferendomi alle dichiarazioni da me rese in quest'Aula circa quattro anni or sono, posso oggi precisare che nel frattempo, utilizzando i pur sempre insufficienti fondi per la manutenzione, sono state eseguite notevoli opere di ristrutturazione e restauro per l'ammontare di 387 milioni, oltre alle spese finanziate dal Ministero dei lavori pubblici per l'ammontare di 345 milioni. Sono in corso le perizie del Genio civile per la realizzazione degli impianti di riscaldamento in tutto l'istituto. Altre centinaia di milioni sono state spese per attrezzature, arredamenti ed altre incombenze.

Circa le riforme, sarebbe puerile, se non irriguardoso, illustrare al Senato l'importanza che esse assumono sia in via generale che in rapporto alla specifica situazione delle carceri. I governi che si sono succeduti nelle due ultime legislature hanno ripetutamente presentato al Parlamento proposte di riforme sia dei codici penali sia dell'ordinamento penitenziario, il cui testo ha avuto l'approvazione del Senato. Ma, purtroppo, l'altro ramo del Parlamento non è stato in grado di approvare definitivamente le urgenti riforme, che saranno ora ripresentate con la speranza che possano giungere sollecitamente in porto.

Circa gli incidenti di Rebibbia, ricordo che la prima manifestazione di protesta è avvenuta nel pomeriggio del 24 maggio scorso, quando 114 detenuti dai cortili di passeggio, ove si trovavano, si arrampicarono sulle facciate esterne e raggiunsero le terrazze di un edificio.

L'intervento del direttore dell'istituto, dell'ispettore distrettuale e di un ispettore generale del Ministero riusciva a convincere i detenuti a desistere dalla protesta, rendendo non necessario l'impiego di agenti.

Si è trattato quindi di una protesta senza gravi conseguenze.

Una seconda protesta invece ha dato luogo ad incidenti iniziati la mattina del 9 luglio, quando 80 detenuti addetti ai servizi domestici si astenevano dal lavoro, compreso il confezionamento del pane che si dovette fornire dall'esterno.

Verso l'ora del rientro dal passeggio pomeridiano, 134 detenuti, arrampicandosi alle inferriate delle finestre, salivano su alcune terrazze dell'istituto.

Poichè i detenuti, nonostante le insistenti esortazioni, non aderivano all'invito di abbandonare le terrazze e di rientrare nelle celle, la direzione dell'istituto predisponeva un piano d'intervento a mezzo degli agenti di custodia.

Nel frattempo, verso le ore 18, giungeva al carcere di Rebibbia il sostituto procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma, dottor Del Vecchio, su richiesta della direzione del carcere e per incarico del procuratore della Repubblica.

Intanto i detenuti che occupavano gli altri padiglioni cominciavano a tumultuare, a rompere vetrate e ad appiccare il fuoco ai materassi di resina espansa, anche al fine di appoggiare l'azione dei detenuti che si trovavano sulle terrazze.

Una commissione di cinque detenuti è stata ammessa a colloquio con il magistrato ed alcuni giornalisti vennero autorizzati ad assistervi. La commissione ha presentato — secondo quanto precisa il magistrato stesso — le seguenti richieste:

1) riforma del codice penale e del codice di procedura penale, tendente, fra l'altro, all'abolizione dell'assoluzione per insufficienza di prove ed all'acceleramento del processo;

2) riforma dell'ordinamento penitenziario;

3) modifica della sala colloqui nel senso di restringere il tavolo che divide i detenuti dai familiari e limitare il numero dei detenuti (attualmente 6) che contemporaneamente usufruiscono del colloquio;

4) ultimazione dei laboratori e delle officine e quindi lavoro e corsi di istruzione;

5) abolizione del segno particolare a forma di « V » che viene apposto sulle buste e sui fogli delle lettere in partenza;

6) apertura delle porte delle celle dopo le ore 15 per consentire ai detenuti di comunicare tra loro liberamente;

7) non censura sulla stampa per quanto attiene alla cronaca di Roma;

8) libera vendita di tutti i giornali politici nonchè di periodici vari.

Nel prendere atto di tali richieste, il magistrato assicurava il suo interessamento presso i competenti organi e invitava i cinque detenuti a far opera di persuasione presso i compagni al fine di far rientrare gli stessi nell'interno dei padiglioni, come di fatto avveniva subito dopo.

A parte le fondamentali richieste di ordine legislativo concernenti riforme già presentate da vari governi e delle quali si è già trattato a proposito della rivolta di Poggioreale, faccio presente quanto segue per quel che riguarda le interrogazioni specifiche relative al carcere di Rebibbia.

I corsi scolastici, non potendo ovviamente essere effettuati durante i mesi estivi, avranno regolarmente inizio con l'ottobre prossimo, analogamente a quanto si verifica nelle scuole statali; al riguardo preciso che le aule scolastiche sono già completamente corredate di suppellettili e del necessario materiale didattico.

I tavoli divisori dell'aula colloqui rispondono — secondo la direzione — ad esigenze di ordine e di sicurezza nonchè alla necessità di evitare contatti diretti tra le parti, contatti che potrebbero provocare, come talvolta è avvenuto, episodi di violenza (di recente si è lamentato un uxoricidio).

Ma la richiesta dei detenuti non tiene presente che, oltre la sala colloqui ordinari, sono state predisposte da tempo quattro salette per i colloqui speciali unifamiliari; situazione questa assai più vantaggiosa rispetto a quelle offerte dagli altri istituti consimili.

L'ispettore distrettuale e la direzione dell'istituto hanno fatto presente ai detenuti che la durata dei colloqui era stata prolungata dai trenta minuti effettivi, già fissati per il carcere di Regina Coeli, a quaranta minuti, con possibilità di ulteriore prolungamento, qualora si fosse potuto disporre di un numero adeguato di agenti di custodia.

Veniva inoltre spiegata ai detenuti l'impossibilità pratica di accogliere integralmente la loro richiesta in tema di spettacoli televisivi, ai quali normalmente assistono. L'ulteriore richiesta era intesa ad ottenere l'ammissione quotidiana agli spettacoli serali, fino al termine delle programmazioni.

Non mancano, come è noto, le proiezioni di film, che saranno rese più frequenti non appena ultimata l'attrezzatura della sala cinematografica.

Per quanto concerne il controllo della stampa, quotidiana e periodica, la direzione dell'istituto si atteneva alle disposizioni emanate in merito con circolare 14 febbraio 1970, che consentivano la massima liberalizzazione nell'ammissione dei detenuti e degli internati alla lettura di quotidiani e periodici politici e non politici di qualsiasi natura, purchè non contrastanti con il fine educativo della pena fissato dalla Costituzione.

Una larga eco ha avuto nella stampa il successivo trasferimento di detenuti a Regina Coeli, ed alcune notizie infondate furono divulgate circa le quali sono necessarie le seguenti precisazioni.

Secondo un rapporto della direzione generale degli istituti di prevenzione e pena, che compendia le relazioni delle autorità carcerarie di Rebibbia — rapporto al quale io mi attengo letteralmente in questa risposta — il ripetersi al carcere di Rebibbia di episodi di protesta, con iniziative che denunciavano un piano preordinato e che minacciavano la sicurezza, esponendo a grave rischio l'incolumità della stessa popolazione detenuta e del personale tutto, nonchè il pericolo di ulteriori e più gravi danneggiamenti alle strutture edilizie ed alle attrezzature di tutto il complesso, rendevano indispensabile ed urgente la misura precauzionale del trasferimento di alcuni detenuti, al fine di allontanare coloro che ricorrendo alla violenza continuavano a turbare l'ordine dell'istituto.

Le autorità carcerarie disponevano perciò il trasferimento di 45 detenuti, per 12 dei quali, peraltro, era già stato preordinato il provvedimento di trasferimento in relazione ai precedenti disordini avvenuti il 24 maggio ultimo scorso.

L'operazione di trasferimento di detti detenuti veniva fissata per il giorno 11 alle ore 22 per ragioni di ordine interno ed esterno, in considerazione della persistente tensione nell'ambiente dei detenuti e dell'opportunità di evitare assembramenti pericolosi fuori dal carcere. L'ora era stata prescelta dai responsabili anche per ragioni di circolazione stradale e per maggiore disponibilità di uomini e di mezzi.

Nel corso del trasferimento i detenuti da trasferire hanno opposto una resistenza sempre più violenta agli agenti i quali, essendo come è noto disarmati e sprovvisti di qualunque mezzo di offesa, sono stati costretti a chiedere aiuto ad altri agenti di custodia. Sono allora accorsi piccoli nuclei di agenti muniti di sfollagente per ristabilire l'ordine. È evidente che gli agenti non avrebbero fatto ricorso alla forza se non fossero stati nella necessità di difendersi da atti di forza. A seguito di tale doloroso episodio si sono dovuti registrare trenta contusi e feriti fra gli agenti, come risulta da referto medico, e pressochè lo stesso numero fra i detenuti.

È da rilevare che al momento dell'ingresso dei 45 detenuti a Regina Coeli, essendosi effettuata, come da prescrizione regolamentare, la visita medica, sono stati riscontrati fra i detenuti cinque feriti con lesioni guaribili fra i tre e i cinque giorni. Ad altri sono state riscontrate contusioni varie.

Gli agenti di custodia feriti sono stati, per contro, dichiarati guaribili dai tre ai sette giorni. Per tre agenti, a seguito di ulteriori accertamenti sanitari, si è reso necessario il ricovero nell'ospedale militare del Celio, per fratture ossee riscontrate radiologicamente. Debbo precisare che riferisco ciò che risulta da referti medici e faccio presente che, al riguardo, il direttore del carcere ha già trasmesso denunzia al procuratore della Repubblica per violenza, resistenza, oltraggio, lesioni e danneggiamento.

Dai rapporti risultano completamente destituite di fondamento quelle notizie secondo le quali sarebbero stati usati mezzi di coercizione come catene, fruste e riflettori abbaglianti. Fra l'altro tali mezzi non sono neppure in dotazione nè al Corpo degli agenti di custodia nè al carcere di Rebibbia.

I rapporti stessi smentiscono nel modo più reciso l'affermazione, riportata da parte della stampa, secondo cui i detenuti sarebbero stati costretti a passare, abbagliati dai fari, in mezzo ad un corridoio di guardie per essere sottoposti a « pestaggio », con sgambetti e frustate verso i più solleciti a percorrere il corridoio stesso.

In conclusione, desidero ribadire che è dovere del Governo prevenire ogni turbamento della vita carceraria esigendo il rispetto delle norme vigenti a tutela della sicurezza degli stessi carcerati. Il Parlamento può mutare queste norme, e varie proposte in merito sono state da tempo presentate, delle quali auspico una rapida approvazione. Le autorità carcerarie cercano di prevenire le occasioni di inconvenienti ricorrendo, quando è necessario, anche a trasferimenti di detenuti.

Non si potrà negare agli agenti, ai quali è affidato un ben duro compito, ciò che non è negato ad alcun cittadino: il diritto di difendersi qualora siano aggrediti, specialmente mentre adempiono il loro dovere. Non si capisce quale mai « rappresaglia » avrebbero dovuto esercitare gli agenti, dato che

essi non possono che desiderare l'ordine e la pace del carcere.

Abbiamo esposto i fatti come risultano dai rapporti delle autorità carcerarie, dai referti medici e dalla relazione della direzione generale. Comunque, una indagine giudiziaria è in corso e non mancherò di riferirne al Parlamento le conclusioni per le eventuali determinazioni. Desideriamo solo la verità, nell'interesse stesso dell'amministrazione giudiziaria e degli agenti di custodia.

Siamo profondamente addolorati che vi sia chi ricorra alla violenza che, come sempre, il Governo deplora e cerca di impedire. Concludo quindi affermando che sarebbe auspicabile che non vi fosse mai alcuna violenza e che non vi fossero nè condannati nè carceri; ma questi sono strumenti necessari e legittimi, secondo la Costituzione, per garantire la giustizia e la sicurezza sociale.

F E R M A R I E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, troppo spesso la condizione dei carcerati in Italia viene alla ribalta in modo drammatico.

Ancora una volta la protesta ha scosso, oltre che Rebibbia e numerose altre carceri del nostro Paese, Poggioreale. I carcerati, come è stato ricordato dall'onorevole Gonella e come d'altronde sapevamo già, rivendicano sostanzialmente, oltre che la riforma dei codici, penale e di procedura penale, la riforma degli ordinamenti penitenziari, la modifica del regolamento carcerario e più umane condizioni di vita.

Questa è una battaglia che ha impegnato gli spiriti più illuminati da qualche secolo a questa parte. I contenuti di quella battaglia sono stati raccolti, come è noto, dalla nostra Costituzione repubblicana che, all'articolo 27, ha posto per l'appunto il problema della rieducazione dei condannati.

Orbene, a Poggioreale, nel corso dell'ultima protesta, un ragazzo è morto; a Rebibbia pare siano stati adottati sistemi da carcere sudamericano.

In rapporto a ciò, onorevole Gonella, quali impegni, in sostanza, il Governo ha portato avanti dalla data che ella ha voluto ricordare, cioè il 26 luglio 1968, quando in quest'Aula ella, per l'appunto, li assunse per conto del Governo? Recupereremo il lavoro fatto nel corso della IV legislatura per quello che riguarda la riforma dei codici penale e di procedura penale o quel lavoro verrà in sostanza disperso? Ancora, per quanto riguarda la riforma dell'ordinamento penitenziario, l'impegno assunto dall'onorevole Andreotti di ripresentare il disegno di legge, come ella ha riconfermato un momento fa, verrà effettivamente mantenuto subito?

In terzo luogo, si andrà avanti verso una modifica reale dei regolamenti carcerari? Infine, per quanto attiene alle condizioni di pena, onorevole Gonella, occorre dire che la sua risposta, di tipo tradizionale, è insoddisfacente. È chiaro che di fronte a proteste di carcerati occorre intervenire per ristabilire l'ordine. Su questo non vi è dubbio. Ma ella in sostanza, parlando delle condizioni di pena, ha risposto alla vecchia maniera, senza avvicinarsi al dettato della Costituzione.

Per quel che riguarda Poggioreale, ella sa che c'è un problema serio da affrontare: quello del tempo libero. C'è un problema di igiene, anche per quanto riguarda l'affollamento del carcere. Siamo al doppio delle presenze consentite. Sono queste cose note, onorevole Gonella, che ella può sicuramente confermare. Le strutture dell'immobile sono vecchie e la funzionalità lascia a desiderare. Manca spazio e, ciò nonostante, aree preziose vengono date in concessione a privati.

Vi è anche un problema di lavoro per i carcerati. Lei mi dirà che si tratta di un carcere giudiziario, ma, a parte il fatto che in quel carcere i detenuti giacciono per anni, la questione dell'occupazione appare rilevante anche in rapporto al reinserimento del carcerato nella società.

Vi è insomma da fare un discorso più avanzato, che non si può ogni volta liquidare sostenendo che, tutto sommato, le condizioni di pena sono, è vero, ingiuste, pesanti, ma, poichè vi è stata una protesta, occorre ristabilire l'ordine. Certo, se si giunge a quel punto, occorre ristabilire l'ordine, ma a mon-

te esistono questi problemi sui quali, illustre onorevole Gonella, discorriamo da troppi anni.

Quindi — e concludo — mi pare che, nonostante la sua impegnativa risposta, sia difficile dare credito agli impegni del Governo. E quando attendiamo risposte nuove, in rapporto in modo speciale alle condizioni di pena, ci troviamo di fronte a formulazioni tradizionali.

Ecco perchè, onorevole Gonella, devo dichiarare la mia insoddisfazione.

P E L L E G R I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E L L E G R I N O . Mi consenta anzitutto, signor Presidente, di ringraziare il ministro Gonella per aver voluto rispondere personalmente alle interrogazioni che sono state presentate sui tristi, gravi e drammatici episodi che in questi ultimi tempi sono avvenuti nelle carceri italiane; tanto più che non è cosa consueta per i ministri del nostro Paese presentarsi al Parlamento per rispondere personalmente, come sarebbe loro dovere, alle interrogazioni e alle interpellanze, per fare onore all'attività ispettiva, che è un diritto costituzionale dei parlamentari italiani. Voglio augurarmi che l'esempio del ministro Gonella, ed anche del ministro dei trasporti, onorevole Bozzi, che credo sia qui per rispondere alle successive interrogazioni e interpellanze riguardanti la situazione degli aeroporti italiani, possa essere seguìto per l'avvenire dai loro colleghi di governo.

Purtroppo però, onorevole Ministro, debbo esprimere la mia più viva e profonda insoddisfazione per la risposta, d'altra parte così puntuale, che ella ha dato alle nostre interrogazioni e in particolare all'interrogazione che riguarda la protesta dei detenuti del carcere di Rebibbia. Di carceri, di carcerieri e di carcerati purtroppo nel Parlamento italiano, nel corso di queste legislature, ci siamo dovuti occupare tante volte perchè, a dispetto della Costituzione repubblicana, nel mondo penitenziario del nostro Paese esiste una vasta zona d'ombra, di autoritarismo e di violenza morale e materiale a danno dei cittadini i quali, per un momento sventurato della loro vita, si sono trovati ristretti nelle carceri. Specialmente in questi ultimi anni abbiamo potuto notare che le proteste si succedono alle proteste. Ora, perchè protestano i detenuti? Ella l'ha ricordato nella sua risposta: perchè non sono state attuate sinora le riforme, ed essi rivendicano appunto le riforme del codice penale, del codice di procedura penale, dell'ordinamento penitenziario. Ma, al di là delle riforme, i detenuti protestano anche perchè vi è un trattamento, dal punto di vista umano e civile, che non va nelle nostre carceri.

Mi è sembrato che il Governo se ne sia voluto un po' lavare la mani quando ha ricordato che dei disegni di legge relativamente a queste riforme sono stati presentati al Parlamento e poi sono rimasti insabbiati nelle Commissioni parlamentari o non si è pervenuti all'approvazione per lo scioglimento anticipato del Parlamento o per altre ragioni più o meno tecniche. Ma è sufficiente per il Governo partorire un disegno di legge e poi lasciarlo nei cassetti delle Commissioni parlamentari? Non ha forse il Governo la responsabilità di seguire, di sollecitare, di far sì che sia portato a termine l'*iter* parlamentare dei disegni di legge di riforma? Non ha il Governo una sua maggioranza a cui deve far ricorso per portare avanti le proprie iniziative legislative? Quindi nessuna responsabilità del Parlamento per le mancate riforme, ma precisa responsabilità dei governi di ieri. E vedremo cosa farà questo Governo. Ma dalla risposta del ministro Gonella non mi sembra che possiamo trarre buoni auspici.

Però, al di là delle riforme mancate, oggi nelle carceri italiane quali sono i rapporti tra il personale e i detenuti? Qual è il clima esistente nelle carceri del nostro Paese? Questo è il problema. E il clima, le condizioni delle carceri vengono creati dall'indirizzo politico del Ministero della giustizia. Sono i criteri di natura politica che evidentemente danno la possibilità di creare una certa atmosfera, di creare quel clima di trattamento umano e rieducativo che la Costituzione impone.

L'onorevole Gonella ha voluto ricordare le varie disposizioni, le varie iniziative che sono state prese in questi ultimi tempi, anche da parte sua quando è stato alla direzione, negli anni scorsi, del Dicastero della giustizia, per liberalizzare il mondo carcerario italiano. Ma io mi permetto di ricordare, onorevole Gonella, che se a qualche cosa si è pervenuti, a qualche cambiamento, lo si deve alla lotta, alla protesta (la chiamate rivolta o insurrezione: queste sono parole troppo grosse) dei detenuti, dei carcerati i quali con questa loro protesta hanno ancora una volta sottolineato dinanzi all'opinione pubblica del nostro Paese, e non solo, e richiamato all'attenzione del Parlamento, qualora ce ne fosse stato bisogno, le loro condizioni. Ed è perciò che si è potuto addivenire a qualche provvedimento di liberalizzazione e di adeguamento del trattamento dei detenuti allo spirito della Costituzione.

Debbo ricordare peraltro che l'opinione pubblica italiana è stata molto attenta, ha vigilato sul trattamento dei detenuti; c'è una produzione letteraria ed artistica notevole: sono stati fatti dei film e sono stati pubblicati dei libri di grande interesse e con contenuto abbastanza drammatico.

Ricordo anche come il Parlamento più volte è intervenuto. Io stesso ho avuto l'onore nelle passate legislature, come membro della Commissione giustizia della Camera, per incarico del Gruppo comunista, di presentare più volte una proposta di inchiesta parlamentare che poi si è risolta in una indagine conoscitiva che la Commissione giustizia ha portato avanti fino allo scioglimento del Parlamento con visite ispettive alle carceri d'Italia ed anche con visite di studio all'estero.

Ora, questo personale come tratta i detenuti? Quali sono i suoi rapporti con i carcerati? Non sempre certamente democratici e comunque non tali da favorire la rieducazione per il futuro reinserimento nella società dei detenuti stessi. Peraltro, il personale delle carceri non ha un trattamento di carriera ed economico, come più volte abbiamo ricordato, tale da poter essere messo nelle condizioni di svolgere il proprio compito, il proprio lavoro con serenità.

Il malessere è tale, onorevole Ministro di grazia e giustizia, che nientemeno si è arrivati fino alla protesta a Rebibbia, un carcere che è stato più volte esaltato — lei lo ha ricordato anche poco fa — come modernissimo (ella ha usato proprio questo termine) e avanzato. E le proteste proprio nel carcere più moderno ed avanzato d'Italia si sono susseguite alle proteste. Nello spazio di qualche mese mi pare che abbiamo avuto due o tre forti azioni di protesta da parte dei detenuti che si trovano in questo carcere.

Come al solito si sono rivendicate le riforme; e, particolarmente per Rebibbia, i detenuti chiedono — lo ha ricordato lei, onorevole Ministro — la ristrutturazione della sala-colloqui, e giustamente perchè non si rispetta un minimo di riservatezza. E questo nel carcere più moderno d'Italia!

E ancora, abbiamo appreso dalle sue dichiarazioni che nientemeno in questo carcere avanzatissimo non esistono laboratori e officine per consentire il lavoro ai detenuti. Questa è una rivendicazione che essi hanno avanzato in questi giorni. Dunque sappiamo che nel carcere di Rebibbia non c'è per i detenuti quel lavoro che è un elemento essenziale della loro rieducazione, così come non esistono i corsi di istruzione, tant'è vero che il ministro Gonella ha detto che tali corsi saranno istituiti in avvenire. Non vi è nemmeno spazio sufficiente per prendere aria, mentre sappiamo che il carcere di Rebibbia è abbastanza ricco di verde: ma non per i detenuti, probabilmente per una parte del personale.

P R E S I D E N T E . Senatore Pellegrino, lei ha largamente superato i cinque minuti a disposizione degli interroganti per la replica.

P E L L E G R I N O . Onorevole Presidente, la risposta del Ministro alle nostre interrogazioni è stata opportunamente abbastanza vasta. Quindi, anche in base a questa considerazione, penso di poter avere qualche minuto in più per la mia replica.

P R E S I D E N T E . Se si tratta di un minuto in più, senz'altro.

P E L L E G R I N O . Alle proteste dei detenuti in Italia come si è risposto finora da parte del Governo? Con una repressione violenta, disumana, illegale: si risponde con la traduzione in massa, ieri come oggi. Lei ha detto che anche i detenuti di Rebibbia sono stati trasferiti in massa e di notte nel carcere di Regina Coeli. È certamente uno spettacolo incivile e — mi consenta la parola forte — anche barbaro quello di cittadini legati a lunghe catene e spediti via mare o via terra verso altri luoghi di detenzione più duri e più tetri. Ella ha detto che i detenuti di Rebibbia venivano trasferiti a Regina Coeli di notte per rendere più agevole la circolazione, ma la verità è che si è fatto così per ritegno dell'autorità ministeriale. L'operazione infatti è così disumana che la si voleva sottrarre alla vista dei cittadini. Vorrei aggiungere, inoltre, che questi trasferimenti sono anche illegali perchè i detenuti con la istruttoria in corso sono sottratti ai giudici e alla difesa, con patente violazione della legge. (*Cenni di diniego del ministro Gonella*). A me sembra che sia così. Un detenuto che ha l'istruttoria in corso, onorevole Ministro, non può essere sottratto all'avvocato, al giudice istruttore. E voi non avete risparmiato nemmeno coloro che avevano un'istruttoria in corso. Ora, a tutto questo bisogna aggiungere una novità: non c'è veramente mai fine al peggio. Infatti, saremmo arrivati al pestaggio, anzi siamo al pestaggio, se è vero, come è vero, che vi sono state delle denunce da parte degli avvocati di questi detenuti e da parte dei loro familiari alla procura della Repubblica di Roma, cioè all'autorità giudiziaria. Lei ha detto che non vi è stata aggressione da parte degli agenti di custodia nei confronti dei detenuti. Perchè — si è domandato — avrebbe dovuto esserci un'aggressione? Perchè giustamente i detenuti avevano protestato contro il trasferimento e magari nel momento in cui essi gridavano si è ritenuto opportuno usare i manganelli e i calci dei fucili. Onorevole Ministro, stamani tutti noi abbiamo potuto vedere su un giornale romano la fotografia di uno di questi detenuti aggrediti con le spalle segnate dalle violenze dell'aggressione.

P E N N A C C H I N I , *Sottosegretario di Stato per la grazia e la giustizia.* Manderemo le fotografie degli agenti di custodia!

P E L L E G R I N O . Onorevole Sottosegretario, la realtà è che abbiamo visto il detenuto con delle ecchimosi sulle spalle. Dunque si tratta di un aggredito e non di un aggressore, questo è chiaro. Peraltro, in generale, mentre i detenuti portano su varie parti del corpo delle lesioni, in particolare alle spalle, non hanno contusioni alle mani. Se fossero stati aggressori avrebbero i segni della violenza sulle mani: invece no. Ecco dunque, come anche la generica, per usare un termine giudiziario, ci dice che i detenuti a Rebibbia sono stati aggrediti e non sono stati aggressori, come ella ha voluto presentarceli questa sera.

Concludo — e chiedo scusa al Presidente per avere superato il tempo a disposizione — dicendo che questo episodio della violenza ai detenuti di Rebibbia, me lo consenta l'onorevole Ministro della giustizia, disonora il nostro Paese e deve essere cancellato colpendo le responsabilità, cambiando soprattutto politica penitenziaria, rasserenando le carceri, creando un clima di fiducia nelle istituzioni democratiche e nella Repubblica. Io mi permetto di dire che in questo momento è gravemente sotto accusa la gestione politica del Ministero della giustizia. Per queste ragioni dichiaro la mia profonda insoddisfazione.

M A R T I N A Z Z O L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R T I N A Z Z O L I . Onorevole Presidente, desidero ringraziare l'onorevole Ministro per la sua risposta che ritengo puntuale ed esauriente rispetto alle domande formulate nella mia interrogazione. Credo che si tratti di una risposta onesta anche là dove si è fatto carico di denunciare la distanza notevole che ancora corre tra l'attuale situazione carceraria italiana e quello che è certamente un obiettivo di migliori condizioni che tutti noi intendiamo raggiungere.

D'altro canto credo che sarebbe difficile negare la complessità di questo cammino

nella misura in cui sulla dimensione carceraria incide, direi in termini esistenziali, quel complesso di problematiche che noi indichiamo come crisi della giustizia. Consentirà peraltro l'onorevole signor Ministro che anch'io sommessamente richiami la sua attenzione sulla necessità che venga con particolare accuratezza seguita l'istruttoria penale in corso in relazione agli episodi verificatisi dopo la protesta di Rebibbia.

Io credo che sia un esercizio abbastanza sterile proporre in quest'Aula un processo che si risolve necessariamente in un processo senza prove. Penso però che si debba, da parte del Ministero di grazia e giustizia, seguire con particolare attenzione e fermezza l'esito della istruttoria penale, e mi auguro che questa istruttoria risulti omogenea rispetto alle notizie fornite in quest'Aula. Perchè altrimenti, se dovessimo veramente prendere atto che l'ordine regna a Rebibbia, come nelle altre carceri italiane, solo perchè viene usata una violenta repressione, allora dovremmo registrare un ulteriore scacco all'interno di quella struttura sociale che non è certamente marginale ma che rappresenta, io credo, un paragone pertinente per misurare il grado di accettabilità di una convivenza civile.

P R E S I D E N T E . Seguono quattro interrogazioni, rispettivamente dei senatori Cifarelli e Mazzei, del senatore Murmura, del senatore Gatto Vincenzo e del senatore Majorana, sulla situazione degli aeroporti italiani, con particolare riferimento alla sciagura verificatasi presso l'aeroporto di Punta Raisi. Poichè sullo stesso argomento vertono le tre interpellanze all'ordine del giorno, come già detto in precedenza, procederemo ora allo svolgimento congiunto delle interrogazioni e delle interpellanze.

Non essendovi osservazioni, così rimane stabilito.

Si dia lettura delle quattro interrogazioni e delle tre interpellanze.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

CIFARELLI, MAZZEI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere quale sia lo stato attuale dei 16 aeroporti italiani circa i quali, dopo la tragedia di Punta Raisi, vi è stata la gravissima denuncia della pericolosità, o addirittura dell'inagibilità, da parte dell'ANPAC (Associazione nazionale piloti aviazione civile).

Gli interroganti sottolineano l'urgente necessità di un chiarimento responsabile della situazione, di fronte all'opinione pubblica italiana e mondiale, e di provvedimenti con i quali, nel più breve tempo e con la massima efficacia possibile, vengano superati i contrasti di competenza, le disfunzioni burocratiche e gli errori che hanno portato a scelte ubicazionali inammissibili ed a gravissime carenze degli strumenti più moderni per la sicurezza degli aeroporti.

Gli interroganti, in particolare, chiedono al Presidente del Consiglio dei ministri di indicare entro quali tempi il Governo intende attuare gli interventi che si impongono, con le relative necessarie spese, per eliminare la denunciata situazione con tutti gli accorgimenti tecnici e tutta la strumentazione più moderna ed efficace.

(3 - 0005)

MURMURA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per essere informato, con l'urgenza del caso, sull'effettiva situazione degli aeroporti italiani, nonchè sulle ragioni della mancata adesione del nostro Paese all'« Eurocontrol » (l'organismo europeo per il controllo radar a tutela della sicurezza degli aerei in volo).

Gli agghiaccianti disastri degli ultimi mesi, il lutto di centinaia di famiglie, le denunce delle Associazioni dei piloti civili e le conseguenti polemiche giornalistiche esigono, con la pubblicazione delle risultanze delle indagini opportunamente disposte dal Ministro, anche l'individuazione delle responsabilità in ogni direzione, non essendo certamente sufficienti i telegrammi di cordoglio od i risarcimenti dei danni ad asciugare le lacrime di tanti concittadini.

(3 - 0015)

GATTO Vincenzo. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, delle partecipazioni statali e della difesa.* — Per sapere:

quale valutazione diano delle recenti dichiarazioni rese dall'ANPAC relativamente all'agibilità ed alla sicurezza di decollo e di atterraggio di numerosi aeroporti italiani;

se non ritengano necessario ed urgente, in riferimento alla tragica sciagura di Punta Raisi (Palermo), rendere note le conclusioni dell'indagine predisposta dagli organi competenti immediatamente dopo il disastro aereo del 5 maggio 1972 e far conoscere, altresì, l'effettiva situazione in cui versano tutti gli aeroporti italiani, in particolare quelli siciliani;

quali iniziative, nel quadro di una generale politica di riforma dei trasporti, intendano intraprendere, con sollecitudine, al fine di rimuovere tutte le gravi deficienze emerse in occasione della tragedia del « DC-8 », predisponendo l'immediata dotazione delle necessarie apparecchiature di assistenza al volo, che garantiscano la sicurezza e la regolarità del traffico aereo, per tutti gli aeroporti italiani che ne risultino sprovvisti, e, in particolare, per quelli di Palermo-Punta Raisi e di Catania, in considerazione della posizione geografica della Sicilia rispetto agli altri centri nazionali e della sua conseguente configurazione come indispensabile punto di collegamento per tutti i trasporti aerei.

(3 - 0018)

MAJORANA. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della difesa.* — Per conoscere, con riferimento alla gravissima sciagura aerea avvenuta in prossimità dell'aeroporto di Palermo (Punta Raisi), che ha causato la morte di 107 passeggeri e di 8 uomini dell'equipaggio e che tanta emozione e preoccupazione ha suscitato nell'opinione pubblica:

a) le risultanze delle tre inchieste in corso, appena saranno espletate, e le eventuali responsabilità acclarate;

b) la fondatezza delle notizie sulla mancanza di attrezzature tecniche che sono state denunziate dalla stampa, dall'Associazione dei piloti civili e da altri organi, sia nei confronti del predetto aeroporto di Punta Raisi, sia di altri numerosi aeroporti italiani, notizie che influiscono all'estero negativamente sul movimento turistico nazionale;

c) le cause per le quali le più elementari forme di assistenza al volo ed all'atterraggio sono state trascurate anche nell'aeroporto di Punta Raisi, che sin dalla sua costruzione fu ritenuto particolarmente pericoloso per la sua posizione, a ridosso di montagne, e per i venti che lo battono;

d) lo stato di efficienza fisica dei piloti, i quali, secondo la dichiarazione della vedova del comandante dell'aereo precipitato, sarebbero sottoposti ad un eccessivo e defatigante servizio, e, parimenti, lo stato di manutenzione e di sicurezza degli aeromobili che compiono giornalmente, e pressochè senza interruzioni, vari voli per migliaia di chilometri, preoccupazione, questa, accresciuta dal recente incendio di un reattore all'aeroporto di Roma che non si è tramutato in catastrofe perchè avvenuto in fase di decollo;

e) perchè la gestione tecnica degli impianti elettronici di assistenza al volo, già installati o da installare, non viene affidata anche per gli aeroporti civili a ditte specializzate, così come ha praticato il Ministero della difesa per alcuni importanti aeroporti militari;

f) se non credono di dover provvedere con urgenza alla modifica della pista dell'aeroporto di Catania che, nella parte terminale, si incrocia con la sede ferroviaria per cui gli aerei in fase di atterraggio sorvolano a pochi metri le condutture elettriche, con evidente pericolo, e, infine, quali sono le cause per le quali i servizi aerei dell'aeroporto di Roma non rispettano gli orari indicati e le partenze, mentre gli arrivi avvengono pressochè abitualmente con notevoli ritardi.

(3 - 0031)

NENCIONI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Con riferimento:

all'inconcepibile carenza di strumenti di efficace assistenza alla navigazione aerea, che

contraddistingue alcuni aeroporti del Centro e del Sud d'Italia, sì da abbassare i limiti di sicurezza ad un livello non in armonia con il progresso tecnologico e lo sviluppo dell'aviazione civile;

alle deliberazioni dell'ANPAC, che rendono precario per alcuni aeroporti l'uso del trasporto aereo, anche se tutelano la sicurezza e quindi l'incolumità degli utenti;

alle più volte denunciate carenze dell'aeroporto di Punta Raisi che, per la situazione orografica, le correnti discendenti e gli ostacoli naturali, non avrebbe dovuto mai essere costruito e costituisce un esempio clamoroso di disinvoltura e leggerezza, se non di irresponsabilità,

l'interpellante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Governo intenda prendere per evitare colpevoli disastri aerei e comunque una situazione di incosciente insicurezza, che inciderebbe certo sullo sviluppo dell'aviazione civile e sulla nostra gloriosa tradizione aeronautica.

(2 - 0001)

PIERACCINI, ALBERTINI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere quali siano gli intendimenti e gli impegni del Governo per un'organica ristrutturazione del sistema aeroportuale italiano in ordine alle sue carenze organizzative.

Gli interpellanti chiedono di conoscere, in particolare, se il Governo abbia predisposto immediati interventi per gli aeroporti più « difficili » per le loro ubicazioni orografiche e metereologiche e se non ritenga inderogabile reperire nei bilanci dei Ministeri interessati i mezzi finanziari necessari per migliorare, sull'intero territorio nazionale, le attrezzature radio-elettriche, con un effettivo ammodernamento per l'assistenza al volo atto a correggere eventuali errori e ad evitare sciagure.

Si chiede, inoltre, che sia adottata una più organica politica dei trasporti che, tutelando l'efficienza dei servizi e garantendone la massima sicurezza, ne promuova lo sviluppo.

(2 - 0005)

PELLEGRINO, COLAJANNI, DI BENEDETTO, CIPOLLA, PISCITELLO. — *Ai Ministri della difesa e dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quali provvedimenti sono stati adottati per rendere sicuri gli aeroporti di Punta Raisi (Palermo), Catania, Trapani, Pantelleria e Lampedusa, in seguito al disastroso incidente del 5 maggio 1972, avvenuto a Punta Raisi, che ha provocato ben 115 morti, stante che i suddetti aeroporti vengono considerati inidonei alla sicurezza dei viaggiatori.

Si chiede di conoscere, in particolare, quali sono state le conclusioni dell'indagine esperita in seguito al disastro del 5 maggio, se sono state colpite le responsabilità emerse, e, infine, se gli aeroporti sopra nominati sono stati già attrezzati con le apparecchiature necessarie per renderli sicuri.

(2 - 0007)

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, onorevoli colleghi, l'interpellanza che ho avuto l'onore di presentare, in un momento assai drammatico per i trasporti aerei, specialmente per quanto riguarda la compagnia di bandiera, diversamente dall'interrogazione che reca la firma del collega Majorana, riflette la situazione non tanto di Punta Raisi quanto di tutti gli aeroporti italiani, situazione che si è evidenziata dopo il più grave incidente occorso alla nostra compagnia di bandiera in Italia.

Noi ci siamo lamentati — e non da adesso, non in seguito a questo incidente o in seguito alle deliberazioni dell'Associazione nazionale dei piloti, ma da anni — della insufficiente attrezzatura dell'assistenza alla navigazione in tutti i nostri aeroporti. Allora anche l'aeroporto di Linate, l'aeroporto della Malpensa e Fiumicino, che passano per i più dotati, erano in condizioni veramente precarie.

Voglio ricordare al ministro Bozzi le discussioni in merito al famoso radar dell'aeroporto di Fiumicino per ragioni che non hanno nulla a che vedere con quanto oggi

trattiamo; abbiamo però constatato anche allora una certa disinvoltura da parte delle autorità preposte alla disciplina degli aeroporti per l'assistenza alla navigazione e, quel che è più grave, l'assistenza alle cosiddette « manovre di foratura » per l'atterraggio strumentale.

Il grande radar dell'aeroporto di Fiumicino è stato per anni in condizioni tali che l'autorità militare non poteva prenderlo in carico per la mancanza di un capitolato di costruzione. Perciò abbiamo avuto per anni i costruttori in possesso del radar stesso. Abbiamo in Italia degli aeroporti assolutamente carenti di radar. Tutta l'Italia settentrionale è guidata dalla torre di controllo dell'aeroporto di Linate di Milano: cioè tutti gli aeroporti da Torino-Caselle a Venezia Tessera, convergono da tre torri di controllo sulla torre di Linate. Come in Paesi sottosviluppati, sembra che l'aviazione sia lasciata all'abilità dei piloti, senza considerare (come hanno fatto presente nella loro protesta i piloti dell'ANPAC) che occorre eliminare in modo assoluto tutte le possibili occasioni che possano lasciare senza difesa e in pericolo gli utenti di navigazione aerea; senza considerare che in altri Paesi, di alta civiltà tecnologica, hanno fatto di questo mezzo di comunicazione ormai da anni (e noi siamo sempre indietro di almeno 25-30 anni) oggetto di particolare cura.

In Italia la situazione è quella denunciata. L'associazione nazionale piloti di linea ha fatto presente che ben sedici aeroporti sono carenti delle più elementari attrezzature di assistenza alle manovre strumentali di atterraggio, che sono quelle più pericolose quando le condizioni atmosferiche non siano tali da consentire il cosiddetto « atterraggio a vista » di cui è responsabile il comandante; senza assistenza alla navigazione aerea, ai sentieri aerei, ma con la sola abilità del pilota e con la guida visiva delle piste che si presentano alla posizione di stallo dell'aereo sulla dirittura della pista stessa. E i piloti hanno deciso (ed è una decisione tuttora in atto) che d'ora innanzi si rifiuteranno di atterrare se non in determinate condizioni atmosferiche. Alcuni piloti hanno addirittura sostenuto che la sciagura della Montagna Longa si sarebbe potuta evitare se l'aeroporto di Punta Raisi fosse stato dotato di un radar, con il quale le autorità dell'aeroporto avrebbero potuto facilmente accorgersi che l'aereo era fuori rotta e quindi avrebbero potuto avvertire il pilota, anzi avrebbero potuto prendere in carico l'aereo e condurlo sulla pista, come avviene sempre, in ogni caso, per l'aeroporto di Gibilterra e in genere negli aeroporti che sono stati costruiti in situazioni orografiche non favorevoli.

Se andiamo indietro negli atti parlamentari, ricordo che quando si decise la costruzione dell'aeroporto di Punta Raisi il nostro Gruppo presentò una pressante interrogazione per chiedere la ragione per cui si sarebbe costruito l'aeroporto in una situazione sfavorevole dal punto di vista orografico. Inoltre l'aeroporto di Punta Raisi si trova in una situazione particolare. È esposto a violente « correnti discendenti » che impediscono per tanti giorni all'anno l'uso dell'aeroporto stesso: ne sanno qualcosa i cittadini di Palermo che spesso si trovano a dover atterrare nell'aeroporto di Trapani o in qualche altro aeroporto.

Non è questa la sede per andare a ricercare le ragioni per cui, data la posizione infelice dal punto di vista orografico, date le correnti discendenti che impediscono qualsiasi manovra in determinati momenti ed anche la manovra strumentale, è stato lasciato l'aeroporto senza le varie attrezzature di assistenza alle manovre per l'atterraggio sulla pista. Questo mi sembra veramente delittuoso.

Onorevole Ministro, le sarei molto grato, a nome del mio Gruppo, se ella volesse lasciare copia della relazione dell'inchiesta alla Presidenza, per averne copia integrale che ci servirà per discussioni che noi certo faremo in quest'Aula. Non ci sfugge che la perizia, che noi guardiamo con molto sospetto malgrado gli egregi suoi compilatori, abbia portato molto presto a delle conclusioni. Noi ci siamo sempre occupati di questi problemi, ed è la prima volta che noi sappiamo quasi immediatamente l'esito di una perizia su un disastro aereo, che di solito non è noto neppure dopo molti anni.

Ricordo decine di disastri aerei, anche se non così gravi come questo che ci ha addo-

lorati in questo periodo. Ricordo ad esempio due disastri aerei, uno dei quali è recente, in relazione ai quali non abbiamo mai potuto sapere se la colpa è stata del pilota o delle condizioni atmosferiche. Ricordo un *Constellation* che doveva atterrare alla Malpensa e invece si schiantò nelle vicinanze; ricordo un DC-8 che si schiantò a Vergiate, una località vicina all'aeroporto della Malpensa. Ebbene, ricordo questi disastri e la nostra ansia di sapere, anche come utenti di tutte le settimane di questi mezzi aerei, le ragioni che rimangono ignote.

Certo, è difficile, quando l'aereo si è schiantato al suolo e quando si trova solo la famosa scatola nera che contiene il nastro con tutte le manovre dell'aereo registrate, quando tutto è distrutto, quando i piloti e l'equipaggio non sono che un ricordo, è difficile stabilire esattamente le responsabilità.

È difficile stabilire le responsabilità in alcuni disastri navali vicini al nostro ricordo e in cui sono vivi e vegeti i comandanti delle navi, pensiamo quanto ciò sia difficile quando non si hanno superstiti!

Ci ha impressionati la catastrofe perchè, di fronte alla presa di posizione dei piloti, è stata posta a conoscenza del pubblico — e tutti i giornali ne hanno pubblicato ampi stralci — una perizia che senza esitazione attribuisce la colpa dell'incidente al comandante Bartoli.

Onorevole Ministro, il caso è unico, e per questo è strano. Bisogna però fare alcune osservazioni. La perizia conclude: « Le condizioni metereologiche erano buone; il certificato di navigabilità era valido; il peso e centraggio dell'aeromobile erano nei limiti; le radioassistenze erano funzionanti » Nelle conclusioni non si dice però quali radioassistenze erano funzionanti: radioassistenze significa tutto e nulla. Prima di tutto, se le radioassistenze erano funzionanti (sappiamo però che l'aeroporto di Punta Raisi non ha tutte le radioassistenze, ma solo alcune) per quale ragione la torre di controllo non ha preso nel suo raggio d'azione l'aereo e non l'ha ricondotto sulla rotta per arrivare, con manovra di forata o con manovra a vista, sulla pista sinistra sulla quale l'aereo doveva atterrare? « Le installazioni aeroportuali, fatta eccezione per i fari dell'aeroporto e di identificazione, erano funzionanti ». Cominciamo a sapere che, tra le varie carenze, c'erano i fari dell'aeroporto spenti e i segnali di identificazione dell'aeroporto che non funzionavano. Anche questa è una cosa che ci lascia molto perplessi nei riguardi del grave e luttuoso avvenimento oggetto dell'interrogazione.

« L'equipaggio di condotta era in possesso delle prescritte abilitazioni, in regola con gli addestramenti e le prescritte visite mediche. La commissione è convinta, oltre ogni ragionevole dubbio, che l'aeromobile fosse efficiente al momento dell'impatto, l'equipaggio fosse in buone condizioni fisiche, non si sia verificato nessun avvenimento di natura indefinibile, l'equipaggio non sia incorso nell'errore di identificazione dell'aeroporto », e questo malgrado che non fossero funzionanti alcune radioassistenze, malgrado che fossero spenti il faro e i fari di identificazione dell'aeroporto, tanto che qualche giornale ha pubblicato che probabilmente i piloti hanno scambiato le luci dell'autostrada con quelle di identificazione dell'aeroporto, cosa che la commissione ha escluso nel modo più assoluto.

Presidenza del Vice Presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

(*Segue* N E N C I O N I). Sono riportate, a questo punto della perizia, le cause probabili; pertanto siamo nel campo delle probabilità, cioè della valutazione, da parte dei membri della commissione, di un errore di un pilota di fronte ad una protesta tecnica che i piloti avevano avanzato per le insufficienze riscontrate a Punta Raisi ed in altri

quindici aeroporti d'Italia: « La mancata osservanza del circuito di traffico aeroportuale; la mancata osservanza da parte di entrambi i piloti dei compiti previsti dal manuale d'impiego per ciascuno di essi e quel particolare stato di distrazione ricorrente nel comandante Bartoli ed evidenziatosi in quella giornata; l'insufficiente osservazione all'esterno ».

Questa parte della perizia è poco aderente al distacco con il quale i periti devono sempre addivenire alle loro pronuncie perchè siamo di fronte a due piloti deceduti nel disastro e non si sa in base a quali elementi possiamo parlare di insufficiente osservazione all'esterno.

Nè possiamo parlare di un particolare stato di distrazione ricorrente nel comandante, evidenziatosi in quella giornata. Ma se il comandante presentava un costante stato di distrazione (e non voglio approfondire le ragioni di questo costante stato di distrazione perchè non possiamo fare accuse che rimarrebbero purtroppo senza alcuna possibilità di risposta) e se si ritiene questa una delle ragioni concorrenti, la responsabilità della compagnia di bandiera è forse maggiore della ventilata responsabilità del pilota perchè non si lascia un DC-8, un apparecchio così complesso, in mano a un comandante di cui non si ha fiducia, di cui si ha anzi la certezza di continue e ricorrenti distrazioni per ragioni che la perizia non indica.

La perizia conclude parlando della mancata osservanza, da parte di entrambi i piloti, dei compiti previsti e si ricollega al primo punto, cioè alla mancata osservanza del circuito di traffico aeroportuale. Ebbene, qui torniamo alla critica fatta precedentemente circa la mancanza di assistenza al volo e all'atterraggio da parte delle autorità aeroportuali perchè certamente, come è dato a noi vedere nei film che riportano atterraggi di aerei, avrebbero potuto dare consigli dalla torre di controllo al pilota che stava alla *cloche*.

Nella perizia si fa una osservazione: dopo che l'aereo è stato distrutto, dopo che i corpi sono stati carbonizzati, si è trovato che il copilota aveva una frattura al pollice della mano destra. E questo costituirebbe un indice del fatto che aveva la *cloche* in mano e cioè non si era in fase di pilotaggio automatico, ma in fase di discesa a vista. Cioè il pilota aveva lasciato da parte ogni possibilità di manovra di forata e discendeva a vista sull'aeroporto. Ma non credo che di fronte a un corpo carbonizzato e distrutto una leggera frattura alla falange di un dito possa essere indice di una decisione e di una manovra.

Ci troviamo di fronte ad una cosa certa perchè la risposta data dalla compagnia di bandiera e dal Ministero alla protesta dei piloti non ha cancellato nè scalfito minimamente la critica dei piloti. Siamo di fronte a sedici aeroporti, compreso l'aeroporto di Palermo, in condizioni di deficienza di assistenza al volo, di assistenza alla manovra di discesa, in condizioni di deficienza del faro e dei segni distintivi dell'aeroporto.

E in questo quadro veramente desolante non ha senso andare alla ricerca di eventuali responsabilità dei piloti, alla ricerca di un copilota bravo, ma insofferente della disciplina di bordo e di un comandante che aveva continue distrazioni, messi insieme per la prima volta. Si è unito un comandante costantemente distratto, almeno secondo gli accertamenti fatti da questa perizia, ad un copilota insofferente della disciplina di bordo; un comandante che era molto liberale, che lasciva al copilota ampie facoltà autonome e incontrollate quando era all'assistenza e il copilota aveva la *cloche* in mano oppure era alle attrezzature di pilotaggio automatico. Mi pare che veramente da questa perizia scaturisca (voglio dirlo con una parola diventata di moda) una grave disaffezione anche per coloro che hanno in mano le leve della compagnia di bandiera per il nome d'Italia e l'incolumità degli utenti.

P I E R A C C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I E R A C C I N I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, il dibattito che svolgiamo stasera sui problemi dell'aviazione

civile è venuto in Parlamento sull'ondata dell'emozione suscitata dalla gravissima sciagura aerea di Punta Raisi, delle denunce circa la pericolosità di sedici aeroporti italiani venute da parte dei piloti, sull'ondata delle proteste ormai universali per il disservizio delle linee aeree nel nostro Paese, delle lunghissime agitazioni sindacali, del disagio crescente degli utenti, dei problemi gravissimi della sicurezza.

Noi socialisti, che interveniamo oggi sulla politica generale dell'aviazione civile, non abbiamo atteso questa ondata emotiva e questa ondata di proteste per occuparci di simili problemi. Un documento del Partito socialista che risale a quattro anni fa, cioè al 1968, proponeva una serie organica di misure per lo sviluppo dell'aviazione civile e debbo dire amaramente che quel documento purtroppo è tuttora di piena attualità poichè da allora ad oggi ben poco è stato fatto per cambiare la situazione; anzi, proprio perchè la situazione non è stata affrontata coraggiosamente, è ulteriormente peggiorata.

Per quanto riguarda la gravissima sciagura di Punta Raisi, desidero dire molto brevemente che ci è sembrata strana la rapidità con cui sono stati condannati i piloti. Ci è parsa inoltre strana quella serie di argomentazioni contraddittorie che è stata esposta. Infatti se la colpa effettivamente fosse dei piloti per quelle loro caratteristiche che l'inchiesta ha denunciato, allora l'inchiesta non avrebbe dovuto fermarsi lì, ma avrebbe dovuto chiarire di chi è stata la responsabilità di scegliere, come dirigenti di un volo, queste persone. D'altra parte anche chiediamo di conoscere integralmente e ufficialmente la perizia poichè so che vi è una parte di suggerimenti e di consigli relativi alle misure da applicare nell'aeroporto di Palermo su cui si è sorvolato, concentrando l'attenzione sul problema delle responsabilità.

Ma voglio dedicare il tempo che ho a disposizione per un discorso più generale e più vasto, quello appunto della politica generale dell'aviazione civile. Abbiamo infatti bisogno di prendere decisioni, e decisioni rapide, che debbono essere coordinate con riforme anche di struttura degli organi direttivi dell'aviazione civile, ma che per ciò che concerne la sicurezza del volo e degli aeroporti non tollerano più ulteriori ritardi.

Per quanto riguarda i problemi generali dell'aviazione civile, dobbiamo dire che bisogna agire, decidere in ordine a tutti i settori che riguardano l'aviazione civile, a partire dai problemi della legislazione. Infatti, l'onorevole Ministro sa bene che la materia è ancora regolata dal codice della navigazione del 1942, quando i problemi dell'aviazione si ponevano in tutt'altro contesto di quello attuale e quando il loro rilievo era di gran lunga minore. D'altra parte, il regolamento risale addirittura al 1925, anche se sono state apportate modifiche, solamente però fino al 1940. Ci sono poi gli allegati tecnici della convenzione OACI di Chicago che è vero che è stata ratificata con un decreto legislativo del 1948, ma che non è stata finora recepita nell'ordinamento giuridico italiano.

Siamo di fronte dunque a necessità indifferibili, perchè non possiamo continuare a dire che la legislazione è da gran tempo sorpassata e poi lasciare le cose come stanno: occorrono la riforma del codice di navigazione, l'emanazione di un nuovo regolamento di attuazione e la predisposizione di leggi-quadro che consentano al Governo di recepire le norme tecniche internazionali necessarie.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale del nostro Paese, è inutile che io mi dilunghi nel sottolineare le sue deficienze sotto ogni aspetto, perchè sono notissime e perchè in questa stessa aula e alla Camera ne abbiamo parlato anche in altre occasioni, ma bisogna dire che occorre finalmente dare vita ad un piano nazionale organico degli aeroporti, resistendo alle pressioni locali o regionali, alle false argomentazioni di prestigio, all'idea che ci si fa in moltissime città che non si è città se non si ha l'aeroporto. Occorre fare un piano nazionale logico e coerente; e bisogna riportare a questo piano tutte le iniziative in corso, di enti pubblici e di enti privati, iniziative che si stanno sviluppando in modo disorganico.

Occorre poi accelerare i tempi di realizzazione delle opere partendo dagli aeroporti esistenti ed utilizzando, là dove è possibile, anche altri aeroporti militari (ve ne sono

alcuni praticamente inutilizzati e si potrebbe dire fatiscenti, che costano e non servono). Inoltre bisogna pensare ad una rete — questa sì, più vasta e più diffusa — di aeroporti minori turistici che sono di basso costo unitario, ma che hanno un altissimo valore di promozione del turismo e che serviranno inoltre ai collegamenti aerei interni, con effetti positivi anche per la vita sociale del Paese.

In definitiva, per quanto riguarda il piano degli aeroporti, riteniamo che dovremmo avere al massimo due aeroporti intercontinentali, Roma e Milano — potremmo arrivare al massimo a tre, ma non oltre — ed una decina di aeroporti — e non di più — internazionali, per voli a medio raggio, una rete articolata di aeroporti nazionali e di aeroporti turistici minori ai quali andrebbero aggiunti altiporti di montagna per le attività turistiche anche individuali. Questa serie di aeroporti minori potrà essere realizzata anche in prospettiva dell'entrata in funzione — che avverrà al più tardi negli anni '80 — degli aerei a decollo corto che permetterà una serie di collegamenti interni rapidissimi.

Vi sono inoltre i problemi dell'assistenza di volo e dei controlli del traffico aereo. Ne abbiamo parlato adesso rievocando la sciagura di Punta Raisi. Tutti sappiamo come sia drammatica la situazione in questo settore affidato all'aeronautica militare, il che comporta una serie di interferenze di competenze dannose. Del resto mancano perfino i finanziamenti necessari per l'adeguamento dei servizi, la scarsezza di uomini che in gran parte sono presi dagli ufficiali di complemento. Non possiamo tollerare che questo settore resti in una situazione del genere poichè ne va non soltanto dello sviluppo economico e turistico, ma della sicurezza degli utenti. Anche in questo campo bisogna naturalmente partire da provvedimenti di emergenza per far fronte ai bisogni immediati. Si dovrà trovare il modo di fornire il personale necessario, utilizzandolo anche al di fuori dell'attuale organizzazione, come si dovranno dare tutti i mezzi occorrenti alle varie strutture tecniche. Bisognerà inoltre ottenere una riduzione delle procedure, la cui lunghezza dà luogo talora ad episodi veramente agghiaccianti. Sappiamo che vi sono dei moderni strumenti per il controllo e la sicurezza del volo che giacciono da tempo — non so se in queste ultime settimane sono stati messi in funzione, ma mi è stato detto di no — inutilizzati in modo inesplicabile.

Occorre dunque tutta una serie di misure immediate, ma è necessario, naturalmente, pensare anche alla riorganizzazione del servizio. Bisogna avere il coraggio di creare un servizio nazionale, organizzato modernamente, unificato, che risponda alle esigenze tecnico-operative sia degli utenti civili che degli utenti militari, svincolato dalle pesanti procedure burocratiche statali, che abbia una autonomia di bilancio e che possa quindi pianificare, programmare, realizzare la gestione dei servizi e degli impianti, come è necessario in un settore come questo.

Bisogna infine rivedere la nostra posizione sul piano dei controlli internazionali e particolarmente nei confronti dell'*Eurocontrol*, perchè non credo che con l'isolamento possiamo risolvere questi problemi.

Per quanto attiene ai trasporti aerei anche qui naturalmente manca, e direi in parallelo con il problema del piano degli aeroporti, un piano di sviluppo della rete aerea nazionale ed internazionale che sia coerente ed organico. Anche in questo caso occorre fare uno sforzo perchè si dia vita ad una visione programmata dello sviluppo della rete aerea sotto ogni aspetto, commerciale, economico, turistico e anche dei servizi di massa (aviazione sportiva, aziendale, sviluppo degli aeroclub e così via).

Occorre poi dare vita alle scuole di pilotaggio poichè sappiamo che non esiste a livello universitario o anche a livello professionale una scuola di Stato per i piloti.

Per quanto riguarda le gestioni aeroportuali, dobbiamo ripetere anche per questo settore le solite osservazioni: siamo di fronte ad una situazione caotica. Abbiamo gestioni di ogni tipo: gestioni di Stato, di enti pubblici locali, di consorzi, di società private e di qualsiasi tipo immaginabile. Credo sia evidente che occorre un sistema aeroportuale coordinato. Non dico che si debba ricorrere all'accentramento della gestione per-

chè una gestione decentrata, anche con tipi diversi, può essere utile, ma è necessaria una uniformità di guida, una coerenza nella direzione di tutta la gestione aeroportuale. Penso che, considerando tutte queste deficienze, si arrivi come conclusione a indicare la necessità di una profonda riorganizzazione e della unificazione del settore.

Del resto noi socialisti abbiamo proposto da tempo — lo aveva anzi fatto il ministro Viglianesi nella scorsa legislatura — un disegno di legge. Penso che l'iniziativa debba essere ripresa. Da tempo abbiamo proposto l'istituzione di una azienda nazionale autonoma dell'aviazione civile, nella quale accentrare le competenze per la pianificazione, la programmazione, la realizzazione degli impianti, il loro esercizio, il controllo sulle attività aeree e per quanto riguarda il rispetto delle norme di sicurezza e di economicità. Il problema sta appunto nell'eliminare l'attuale diarchia tra Ministero della difesa e direzione generale dell'aviazione civile presso il Ministero che ella presiede.

Credo che una delle prime misure sarebbe quella di arrivare finalmente alla ripartizione, sulla base dell'articolo 15 della legge del 1963, dei beni tra l'aviazione civile e l'aeronautica militare.

P R E S I D E N T E . Senatore Pieraccini, mi consenta di avvertirla che ha superato il termine di venti minuti previsto dal Regolamento per lo svolgimento di una interpellanza.

P I E R A C C I N I . Ho finito. Con questa ripartizione si potrà dare corpo all'auspicato demanio aeronautico civile ed eliminare così uno dei più pesanti condizionamenti esistenti per l'aviazione civile.

Credo che pur partendo da un potenziamento anche di personale e di mezzi della direzione generale a cui ella presiede come Ministro, l'esigenza di creare un'azienda autonoma che abbia capacità di muoversi rapidamente negli investimenti e per l'attuazione delle opere sia un'esigenza sentita, senza la quale probabilmente non usciremo dall'attuale crisi. Conosciamo benissimo, infatti, le lentissime procedure dello Stato in qualsiasi materia riguardante lavori pubblici e spesa pubblica, mentre qui siamo in un campo in cui invece la rapidità dell'esecuzione è assolutamente necessaria, anche per tener dietro al costante progresso tecnologico, alle crescenti esigenze dello sviluppo del traffico aereo che è intensissimo. Credo che i vecchi strumenti burocratici non siano assolutamente idonei a risolvere questioni di questa importanza.

Devo quindi chiedere al Ministro di riprendere il progetto di creazione di un'azienda autonoma e di portarlo avanti.

Per quanto riguarda il problema dell'aviazione civile, credo non vi sia più bisogno di studi. Il suo predecessore invece ha annunciato la nomina di una ennesima commissione di studio per esporre le esigenze dell'aviazione civile. Tra l'altro, alla fine della scorsa legislatura, la Camera svolse anche un egregio lavoro, nella sua decima Commissione, con un'indagine conoscitiva sui bisogni, sui problemi dell'aviazione civile. Da un numero infinito di anni se ne discute. Abbiamo le denunce e le proposte dei piloti, delle varie associazioni del personale, dei dipendenti della compagnia di bandiera; abbiamo insomma un materiale vastissimo. È ormai chiaro quali siano i mali e quali le possibili soluzioni degli stessi. Non credo sia più tempo di commissioni di studio e di nuove indagini; credo sia tempo di decidere. Mi auguro (e da parte del mio Gruppo sarà fatto tutto il possibile perchè questo avvenga) che sia giunto il momento di riguadagnare il terreno perduto, perchè non è più possibile lasciare un settore così importante dell'economia pubblica, ma anche così legato alla vita degli utenti, in condizioni come queste. Credo quindi che si debba decidere al più presto sia sul piano della riforma generale delle strutture del settore sia sul piano più immediato dei provvedimenti da prendere per eliminare lo stato di caos e di pericolosità che esiste nei nostri aeroporti. (*Vivi applausi dalla sinistra*).

P E L L E G R I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Vorrei pregare gli onorevoli interroganti ed interpellanti di at-

tenersi rigidamente ai termini di tempo previsti dal Regolamento.

Il senatore Pellegrino ha facoltà di parlare.

PELLEGRINO. Il Parlamento si occupa per la prima volta, onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, del disastro aereo avvenuto in prossimità dell'aereoporto di Punta Raisi di Palermo la sera del 5 maggio di quest'anno.

Dichiaro la nostra soddisfazione per questa discussione che avviene nel più breve tempo utile dopo le elezioni del 7 maggio e conseguenti vicende politiche. Diamo atto alla Presidenza del Senato di questa tempestività, perchè effettivamente non si poteva fare più presto di così.

Come è dolorosamente noto, quell'incidente si risolse purtroppo in una immane tragedia: 115 morti (108 passeggeri e 7 membri dell'equipaggio), una città (Palermo) in lacrime, una regione (la Sicilia) a lutto. Una gran parte dei passeggeri era di Palermo, altri della mia stessa provincia, di Trapani, alcuni di Mazzara e di Castelvetrano. L'intero Paese è colto da una profonda emozione. Quella del 5 maggio 1972 sull'aereoporto di Palermo è stata la più grave sciagura nella storia dell'aviazione civile italiana contrassegnata da ben 14 gravi incidenti. Il primo è avvenuto ventitrè anni fa, esattamente il 4 maggio del 1949. I colleghi ricordano la esplosione a Superga dell'aereo che da Lisbona riportava in patria la squadra di calcio del grande Torino. Allora gli ambienti sportivi, i giovani, l'Italia ebbero la loro ora di pianto.

Dopo ogni disastro aereo, l'opinione pubblica, i cittadini si domandano come sia potuto avvenire. Tutti si chiedono se non si poteva evitare. In generale la coscienza pubblica ritiene che si poteva evitare l'irreparabile. Anche l'incidente aereo di Palermo si poteva evitare: questo è stato detto, scritto; è acquisito alla coscienza dei cittadini; e questo fa più disperato il dolore dei familiari delle vittime.

Se si poteva evitare vuol dire che ci sono delle responsabilità che hanno consentito, per colpa, che la tragedia si consumasse. Di chi sono queste responsabilità? Alla ricerca delle responsabilità si deve andare, signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, non certamente per libidine di colpire qualcuno: sarebbe davvero ben triste cosa e inutile vendetta. Si tratta di accertare le ragioni, i motivi, le cause di queste responsabilità per eliminarli, perchè non determinino ancora domani altre condizioni di disastro.

Tre indagini sono state aperte per l'accertamento delle cause che hanno portato allo impatto del DC-8, alle 9,30 di sera circa, del 5 maggio di quest'anno, con la Montagna Longa che sovrasta l'aeroporto di Palermo. La prima è quella condotta dall'autorità giudiziaria, iniziata dal procuratore della Repubblica di Palermo, Pizzillo: ignoro se abbia concluso e come abbia concluso. Spero che qualcosa in proposito ci possa dire il Governo.

La seconda indagine è quella aperta dall'Alitalia ed affidata ad una commissione diretta dal generale Rainero. Ignoro se abbia concluso e come abbia concluso: non so se il Governo anche su questa possa dirci stasera qualcosa. La terza indagine è quella ministeriale, condotta da una commissione presieduta dall'ispettore ministeriale Lino. È una commissione certamente assai qualificata dal punto di vista tecnico. Ha svolto il suo lavoro di indagine in tempi abbastanza brevi (meno di un mese). La relazione e le conclusioni sono state rese pubbliche. Apprezziamo questa iniziativa del suo predecessore, onorevole ministro Bozzi, l'onorevole Scalfaro, ora passato alla pubblica istruzione.

Auspichiamo che questo divenga un metodo generale, una prassi di Governo e che venga completamente eliminata la pratica degli *omissis*, come del resto deve avvenire in regime democratico. Infatti i cittadini e le loro rappresentanze devono essere messi in grado di intervenire, di dare il proprio contributo critico e costruttivo alle cose pubbliche che riguardano la nazione e la nostra società.

Quali sono state le conclusioni della commissione Lino? Le ricordo a me stesso: « Co-

me fattore determinante, la mancata osservanza del circuito di traffico aeroportuale, la mancata osservanza da parte di entrambi i piloti dei compiti previsti dal manuale di impiego per ciascuno di essi ». La Commissione Lino aggiunge: « come fattore concorrente, quel particolare stato di distrazione ricorrente del comandante Bartoli, evidenziatosi in quella giornata, e la insufficiente osservazione all'esterno ».

Onorevole Ministro, queste conclusioni hanno provocato sensazione, perplessità, incredulità nell'opinione pubblica del nostro Paese e in noi stessi perchè si attribuiscono tutte, dico tutte le responsabilità dell'accaduto, della sciagura aerea, ai due piloti Bartoli e Dini, periti nel tragico incidente e quindi nella impossibilità di dirci qualcosa al riguardo. Noi non siamo ovviamente in grado di dire se ci furono questi errori umani o no e quali erano le condizioni fisiche e mentali del comandante e del copilota dell'aeromobile della morte. Ce le indica la commissione Lino e noi le accettiamo. In particolare l'inchiesta Lino sulle capacità fisiche e psichiche di Bartoli e Dini dice cose estremamente gravi. Di Bartoli ci dice che « non era meticoloso nell'espletamento delle sue funzioni, che aveva momenti di minore brillantezza, che aveva una gestione di comando non oculata nella supervisione, che non sempre rispettava le regole dell'aria, che aveva dimostrato nel giorno dell'incidente, per altri voli effettuati, poca concentrazione nel disimpegno delle mansioni, come se si fossero affievoliti per motivi imprecisabili i normali processi della sfera intellettiva, che aveva l'obbligo di portare gli occhiali durante il volo e quest'obbligo non rispettava ».

Di Dini la commissione Lino ci dice che sembrava « ben preparato ma in realtà poco riflessivo, cosicchè a volte prendeva decisioni non ortodosse, forse per presunzione o per leggerezza ». Dei due piloti, in sostanza, uno sarebbe stato di ridotte capacità intellettive e l'altro piuttosto superficiale, pazzarellone. Ora, se questo è vero, è spaventoso che la vita di centinaia e centinaia di persone sia affidata a gente così. L'Alitalia è responsabile di avere affidato la conduzione del DC-8 per il volo AZ 112 Roma-Palermo del 5 maggio 1972 a due piloti di non sicuro affidamento.

Insomma, questi controlli medici e questi controlli sulla efficienza tecnica attuale dei piloti si fanno o non si fanno? Come si fanno? Ecco una responsabilità che va ricercata, denunciata e su cui attendiamo da parte del Governo un giudizio. Vogliamo sapere quali interventi sono stati fatti in questo senso presso l'Alitalia, che è responsabile sì, ma è più responsabile il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile che è l'organo di vigilanza e di controllo.

Così si conclude l'inchiesta Lino. Ci domandiamo: responsabilità dei piloti? Ma che significano le seguenti parole della relazione: « l'analisi conduce a formulare l'ipotesi di una situazione particolare determinatasi all'interno della cabina di pilotaggio per intervento di persona estranea », oppure « di un'avaria che possa avere distolto, per quasi due secondi, l'equipaggio di condotta », ovvero « di un fattore umano che comprende una gamma di ipotesi delle quali alcune possono essere valutate, ma molte rimangono sconosciute »?

Dunque « intervento di persona estranea all'interno della cabina »? Chi poteva essere? Ancora oggi c'è all'obitorio di Palermo la salma di un uomo che non è stata riconosciuta: chi è? Sciogliere l'enigma potrebbe avere grande importanza, potrebbe essere forse risolutivo per conoscere le cause vere dell'incidente. La tesi della commissione di inchiesta la conosciamo: afferma che il DC-8 aveva un regolare andamento in aria e che la tragedia si è consumata al momento dell'impatto. Ma questo non sembra concordare con le testimonianze di coloro che da Carini e Trappeto seguirono il volo della morte negli ultimi istanti e dello stesso pilota Sollazzi, comandante dell'aereo che proveniva da Catania e che si trovava in quel momento in fase di atterraggio a Punta Raisi; questi testimoni parlano di improvvisa vampata in cielo.

Certamente la conclusione dell'inchiesta ministeriale è monca, insoddisfacente e porta a porre inevitabilmente altre domande. La prima è questa: gli errori dei piloti avrebbero potuto essere evitati da terra se l'aero-

porto avesse avuto un'attrezzatura idonea alla bisogna? Infatti, l'aeroporto di Palermo non ha un'adeguata attrezzatura di assistenza al volo; oggi tale aeroporto non ha radar d'aria e non ha radar di controllo finale; non ha il DME che dà la distanza dalla radio-assistenza; non ha l'ILS che permette di atterrare con nuvole a meno di cento metri e una visibilità in orizzontale inferiore agli ottocento metri; non ha il VASI che è la via luminosa di avvicinamento alle piste; l'aeroporto di Punta Raisi ha solo il VOR, un radiofaro che però è ubicato oltre le montagne e perciò non serve agli aerei che atterrano perchè i suoi segnali sono ricevuti soltanto ad una quota oltre i millecento metri. Per non parlare della rilevazione meteorologica che a Palermo avviene in modo empirico, cioè gli avieri guardano alle case del monte Pecoraro: se un gruppo di case che si trova a metà monte è visibile, vuol dire che esiste una certa sicurezza.

Questa pressochè assoluta deficienza di strumentazione a terra rende avventuroso ogni atterraggio, specie di notte. La relazione Lino su queste deficienze non dice una parola. Al punto 10) tale relazione si occupa dell'aeroporto e delle installazioni al suolo, fotografa la situazione, dice come e dove è ubicato, rileva le installazioni esistenti, ma non esprime nessun giudizio sull'infelice posizione e sull'inammissibile carenza strumentativa e di altro genere dell'aeroporto di Palermo, anche se poi assai significative ci appaiono le dieci raccomandazioni con cui conclude. Tali raccomandazioni sono in contraddizione con le conclusioni sulle responsabilità dell'incidente.

C'è una risposta che non è stata data, onorevole Ministro, cioè se l'esistenza a terra di idonee attrezzature d'assistenza nel volo avesse potuto correggere gli errori dei piloti. Tale risposta è importante ai fini di determinare le responsabilità. È tuttavia opinione diffusa, anche in ambienti tecnici, che la presenza delle necessarie strumentazioni avrebbe scongiurato l'incidente e l'immane disastro. Da anni le varie organizzazioni sindacali dei piloti con forza e veemenza denunciano la pericolosità dell'aeroporto di Punta Raisi per la sua locazione e l'assoluta lacunosità, in rapporto a questa locazione, delle attrezzature a terra e della radioassistenza. Nel marzo 1969 l'ANPAC denunciava le difficoltà di comunicazioni radio dovute alla conformazione del terreno nelle immediate vicinanze dell'aeroporto.

Il 13 ottobre 1971 presso la Commissione permanente della Camera trasporti e aviazione civile, in sede di indagine conoscitiva sui problemi delle gestioni aeroportuali in Italia, il comandante Lusenti ha affermato: « Come piloti notiamo una generale insufficienza di radio assistenza per quanto riguarda l'atterraggio. A questo proposito citiamo fra i casi più clamorosi Palermo, Catania, Alghero, che presentano una situazione estremamente carente ». E continua Lusenti: « L'unica radio assistenza esistente a Catania e a Palermo è un radiofaro, un tipo di attrezzatura superata ». A Palermo, per esempio, data la presenza di molti ostacoli naturali vicini all'aeroporto, la radio assistenza si rivela inadeguata e insufficiente. Questo ha fatto sì che l'associazione dei piloti inglesi abbia dichiarato non sicuri alcuni aeroporti italiani tra cui Palermo, Trapani e Catania. Questo è apparso su un bollettino dell'associazione inglese dei piloti del 1970.

Inoltre, onorevole Ministro, nell'aprile di quest'anno la Federazione internazionale dei piloti ha declassato Punta Raisi dalla categoria 2, « scali deficienti », alla categoria 3, « scali seriamente deficienti ». Per non parlare poi di Trapani e Pantelleria che si trovano nelle stesse condizioni. A Trapani l'assistenza al volo è pessima e la radio assistenza tanto disturbata da essere inutile. E queste lacune sono tanto più gravi quando si pensa che Trapani è aeroporto alternato di Palermo e Catania. La stessa cosa si può dire per Pantelleria, le cui attrezzature sono piuttosto deficienti e ciò è ancora più grave se si considera l'infelice ubicazione di questo aeroporto, a ridosso di montagne.

Per Trapani e Pantelleria, nonostante il tempestivo intervento del Parlamento, con la legge di qualche anno fa, che stanzia 35 miliardi per gli aeroporti, nulla è stato fatto per la responsabilità del Governo e degli organi ministeriali.

Quindi da anni da parte di ambienti assai qualificati, da parte dei piloti e di operatori impegnati nel settore, c'è una denuncia al Governo di questa insostenibile situazione di deficienza. Nonostante ciò la sua amministrazione, onorevole Ministro, non ha provveduto a colmare le lacune di radio assistenza e di attrezzature a Palermo, a Trapani e a Pantelleria, anche dopo il disastro del 5 maggio scorso. Nemmeno un fatto così traumatizzante come la tragedia della Montagna Longa ha indotto il Governo a realizzare qualcosa.

Se dunque la mancanza di una strumentazione adeguata non ha corretto gli errori di Bartoli e Dini, come, secondo opinione diffusa, si sarebbe potuto fare, in ogni caso, non saremmo qui a sollevare l'atroce dubbio, se la responsabilità politica e morale dell'evento luttuoso è governativa. E perciò sono d'accordo col giudizio espresso poco fa dal senatore Pieraccini, che cioè il Governo è sordo alle esigenze vitali della sicurezza dei voli nel nostro Paese.

E tanto più per Palermo sarebbe stata necessaria l'installazione di tutte le attrezzature per la salvaguardia dell'atterraggio, quanto più la sua dislocazione è infelice. E non so perchè la commissione Lino non abbia detto nulla su questo. Certo non si costruisce un aeroporto su una zona battuta da forti venti che fanno continuo gorgo. La scelta ha obbedito alla insaziabile ingordigia della speculazione edilizia.

I terreni fra Palermo e Punta Raisi prima della costruzione dell'aeroporto costavano 20 lire al metro quadrato; ora sono arrivati a 15.000 lire. Allora la scelta ha obbedito solo a criteri speculativi, favoriti dalla classe governativa regionale e nazionale dell'epoca (che poi, se non nelle persone fisiche, ma anche in queste, bensì nell'identità politica è la stessa di oggi) e dagli alti burocrati tecnici dell'amministrazione regionale e statale.

Si ebbe allora una gran fretta di approvare il progetto che è stato varato in 70 minuti. È stato ricordato in questi giorni che si scartarono le proposte di costruire l'aeroporto nella piana di Bagheria, lontano dai monti, con venti minimi, perchè a Punta Raisi chiamavano affari d'oro; e si avviò una delle tante sporche operazioni di malgoverno democristiano e compagnia.

La coscienza pubblica, onorevole Ministro, avverte che, sia pure indirettamente, la dislocazione di Punta Raisi ha la sua parte notevole di responsabilità nella tragedia. Chi volle questa dislocazione? Siano messi alla gogna questi signori, sia data soddisfazione alle famiglie delle vittime e alla nazione! Facciamo un'inchiesta parlamentare! L'Assemblea regionale siciliana unanime, raccogliendo la generale istanza dei siciliani, il 30 maggio di quest'anno ha deliberato « di fare voti al Parlamento nazionale perchè deliberi una Commissione d'inchiesta per accertare le responsabilità sulla scelta dell'area e la mancanza di attrezzature dell'aeroporto di Punta Raisi ». Raccogliendo questi voti, i deputati comunisti siciliani hanno presentato alla Camera una proposta di inchiesta parlamentare il 7 del corrente mese, proposta che porta il n. 438. La prego di dirci, onorevole Ministro, il parere del Governo su questa iniziativa di inchiesta parlamentare che spero sarà positiva per acquietare l'opinione pubblica, giustamente commossa per tanta sventura, e colpire i responsabili veri di essa. Perchè la coscienza morale del nostro popolo rifiuta l'ingenerosa, ingiusta, unica indicazione di colpa nell'eventuale errore di Bartoli e Dini, costretti peraltro ad operare in condizioni alle volte di quasi insuperabili difficoltà.

Purtroppo non si tratta solo di Palermo, di Trapani, di Catania, ma di ben 16 aeroporti che in Italia sono pericolosi per dislocazione e deficiente strumentazione. Aggiungiamo che a questo punto è diventato difficile e pericoloso il viaggio aereo in Italia se non si adottano le elementari misure di approntamento e rinnovamento del materiale, degli strumenti tecnici, della radioassistenza dei voli e del controllo. Non si fa dell'allarmismo quando si afferma questo: si coglie una realtà che noi abbiamo il dovere di indicare al Governo e il Governo ha il dovere di accogliere per modificarla. Se non si interviene si mantiere una situazione estremamente pericolosa per i passeggeri e di danno per l'economia nazionale perchè in

queste condizioni può deperire il volume del traffico aereo e l'intervento turistico.

Sappiamo che è stato nominato un comitato di esperti per un esame generale della situazione aeroportuale che opera nell'ambito del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e che dovrà concludere i suoi lavori entro il 31 di questo mese. Ora c'è sì bisogno di un momento di studio, di riflessione, ma soprattutto, onorevole ministro Bozzi, oggi c'è bisogno di operare, di concretizzare, di rimuovere una situazione di allarme negli utenti dell'aeromobile e di pericolosità. Del resto gli strumenti legislativi a questo proposito non mancano. Mi auguro che la sua risposta possa soddisfarci. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alle interrogazioni numeri 3-0005, 3-0015, 3-0018 e 3-0031 e alle interpellanze nn. 2-0001, 2-0005 e 2-0007.

* B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, le interrogazioni e le interpellanze presentate, sia che riguardino aspetti particolari come quello tragico della sciagura di Punta Raisi, sia che si spingano in un panorama più vasto relativo a tutta l'aviazione civile, costituiscono tutte una denuncia precisa e tremendamente amara: una denuncia di insufficienze, di carenze, di ritardi, di negligenze, di non funzionamento, diciamo, in poche parole. Sono più che una denuncia: sono un atto di accusa; ne ho la consapevolezza precisa.

Sono d'accordo con il senatore Pieraccini quando afferma che bisogna riguadagnare il tempo perduto. Senatore Pieraccini, se ne è perduto di tempo! Cercheremo di riguadagnarlo. A questo punto vorrei che i colleghi senatori comprendessero la difficoltà nella quale si trova in questo momento il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile perchè egli amerebbe non riferire cose predisposte da altri, sia pure autorevolmente e senza dubbio con competenza, ma preferirebbe dire cose acquisite per sua diretta consapevolezza di esame e di approfondimento. Posso dire al Senato che dal primo giorno — e non sono molti giorni: sono soltanto diciotto — che ho messo piede al Ministero il primo problema che ho affrontato è stato proprio quello dell'aviazione civile e non soltanto perchè veniva sollecitato dalla tragedia di Punta Raisi, ma perchè è un problema difficile e complesso. Ci sono aspetti che riguardano il Ministero; ci sono aspetti che riguardano la responsabilità collegiale del Governo, soprattutto per ciò che concerne la spesa, che naturalmente va inserita in un piano coordinato di priorità; ci sono problemi che richiedono leggi. Posso assicurare, senatore Pieraccini, che il codice della navigazione nella parte che riguarda la navigazione aerea sarà modificato; la modifica è allo studio anche con tutte le necessarie connessioni di carattere internazionale per la ricezione nel nostro ordinamento di accordi internazionali.

Per quanto riguarda l'incidente di Punta Raisi, vi sono state — come ha detto bene il senatore Pellegrino — tre inchieste, che il senatore Nencioni ama chiamare perizie. La prima è quella condotta per iniziativa del Ministero, la seconda è quella condotta per iniziativa della compagnia di bandiera, la Alitalia, la terza è quella giudiziaria condotta dal Procuratore della Repubblica di Palermo. In ordine a queste ultime due non dispongo di elementi. (*Interruzione del senatore Nencioni*). Non so se sono state concluse; credo di no.

N E N C I O N I . Non lo sapremo mai.

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Probabilmente, senatore Nencioni.

Dico subito che era già mio intendimento depositare la relazione e sono lieto di aderire alla richiesta formale al riguardo fatta tanto dal senatore Nencioni quanto dal senatore Pieraccini.

Non ripeterò le risultanze conclusive della perizia ormai conosciuta come perizia-Lino, dal nome del presidente della commissione. Gli onorevoli senatori sanno che tra i fattori concorrenti quell'inchiesta ha creduto di dover individuare — ripeto testualmente — « un particolare stato di di-

strazione ricorrente del comandante Bartoli evidenziatosi in quella giornata nonchè la insufficiente osservazione all'esterno ». Mi rendo conto che a qualche collega queste espressioni e queste conclusioni siano potute apparire sospette, (ripeto la frase del senatore Nencioni) o strane (ripeto la frase del senatore Pieraccini) o insoddisfacenti (ripeto la frase del senatore Pellegrino). Ma io qui non ho elementi nè per convalidare nè per contestare quelle conclusioni. Posso dire soltanto che quella commissione ha le carte in regola, ed è costituita di elementi qualificati italiani e stranieri, compresi anche piloti facenti parte dell'ANPAC — l'associazione che comprende il maggior numero di piloti — ed ho ragione di ritenere che abbia condotto i suoi lavori con estrema serietà ed obiettività e che sia stata anche non insensibile a quegli aspetti, dirò così, umani nei confronti di due morti — e come morti! — che sono stati qui ricordati.

Voglio assicurare il Senato e attraverso il Senato l'opinione pubblica che la pubblicazione dell'inchiesta è un modo di collaborazione con le Camere e con l'opinione pubblica: non c'è ragione di tenerla nascosta. Mi auguro che possa essere pubblicata anche la seconda inchiesta Lino — quella che il senatore Pieraccini vede con qualche scetticismo e le cui conclusioni dovranno essere consegnate entro il 31 luglio (ed al riguardo ho sollecitato il rispetto di questo termine) — la quale dovrà sintentizzare le carenze dei vari aeroporti dal punto di vista tecnico e individuare le provvidenze da adottare.

Vorrei che i colleghi considerassero questo mio primo intervento come il primo capitolo di un discorso più serio, più approfondito, che noi dovremo fare insieme. Il Governo ha bisogno della collaborazione del Parlamento anche in questo settore, che è un settore estremamente difficile. Lo faremo in questa sede, lo faremo in Commissione. Ma dalla conclusione della relazione Lino non vorrei — come pure è avvenuto attraverso qualche interpretazione che chiamerò, se non eccessiva, estensiva — si traesse il convincimento che gli equipaggi italiani non sono all'altezza della loro funzione. Questo non è esatto. La prima preoccupazione che ho avuto appena lette le conclusioni della commissione Lino è stata appunto quella di compiere un accertamento circa le visite sanitarie e tecniche che venivano compiute. Ho avuto assicurazione che queste visite sono periodiche e...

N E N C I O N I . Ma anche a questo equipaggio era stata fatta la visita, caro Ministro.

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Senatore Nencioni, speriamo che non avvenga più. Le visite, comunque, sono fatte periodicamente e anche rigorosamente e ho dato istruzioni perchè questo controllo sia sempre svolto con maggiore attenzione e con maggiore oculatezza.

Voglio anche assicurare il senatore Majorana che le ore di volo non superano i limiti fissati dalla direzione generale dell'aviazione civile. Come è noto, le ore di volo costituiscono anche materia di contratti collettivi e quindi c'è una tutela abbastanza attenta da parte degli aviatori. Posso anche assicurare che la manutenzione degli aeromobili viene eseguita costantemente dalle compagnie di navigazione aerea in base a precise prescrizioni tecniche ed è controllata dal registro aeronautico italiano.

Alzando un pochino lo sguardo dal tragico episodio di Punta Raisi, concordo con i colleghi che hanno sottolineato la disfunzione del settore della navigazione aerea civile. Certo, ci vuole un piano. C'è una tendenza, come dire, a una sorta di proliferazione, a una spinta ad avere aeroporti, come una specie di pennacchio. Così come qualche decennio fa si voleva in ogni paese la stazione ferroviaria, adesso molti comuni reclamano l'aeroporto. Naturalmente i mezzi sono quelli che sono e il disperderli in tanti rivoli produce poi una mancata adeguatezza nelle strutture. Su questo punto bisogna essere rigorosi. Bisogna fare un piano, attrezzare gli aeroporti indispensabili, coordinare. L'impressione immediata che ho tratto da questi primi giorni di mia esperienza governativa è, in questo settore della navigazione aerea civile, di un grande scoordinamento. La direzione dell'aviazione civile — non per

fare, come sembra essere costume, l'elogio dei dipendenti del Ministero — fa quello che può, ma la difficoltà è nelle cose. C'è una frantumazione di competenze e quindi naturalmente spesso un conflitto e qualche volta anche una sovrapposizione di competenze. Ci sono tre rami dell'amministrazione che sono, per così dire, istituzionalmente interessati a questo settore: i Trasporti, la Difesa militare con il controllo aereo — il senatore Pieraccini sa bene che l'idea dell'*eurocontrol* incontra delle difficoltà notevoli da parte dei militari, anche per ragioni assai comprensibili che io in questo momento, fino a prova contraria. condivido — e i Lavori pubblici. A queste tre competenze, che ho definito istituzionali, altre se ne aggiungono di volta in volta: o la Cassa per il Mezzogiorno o la Sanità o altro. Tutto questo necessita di un coordinamento.

Inoltre la direzione dell'aviazione civile è una creatura ancora giovane; essa non ha la tradizione dell'azienda ferroviaria ed ha tutti i difetti della gioventù. Per giunta è inquadrata nello schema tradizionale dell'amministrazione e quindi non dispone di quelle forme spedite e agili di intervento che sono necessarie per tutti i rami della pubblica amministrazione, ma ancora di più in settori squisitamente operativi. Se si deve acquistare un'apparecchiatura che costa più di quattro milioni e mezzo non si può sempre ricorrere al Consiglio di Stato che, per quanto possa fare rapidamente, impiega sempre del tempo.

Di qui nasce l'esigenza di creare anzitutto uno strumento operativo valido. Io non so, senatore Pieraccini, se si potrà riprendere interamente lo schema predisposto dal senatore Viglianesi, schema che incontrò delle difficoltà secondo me non ingiustificate. Comunque, senza affrontare adesso la questione nel merito giuridico e amministrativo, dirò che ho già posto allo studio (e quando dico allo studio non intendo in termini dilatori ma in termini di prontezza e di conclusione) uno strumento operativo che consenta quanto meno di provvedere alle necessità immediate senza controlli eccessivi e senza appesantimenti di procedure.

Voglio poi assicurare gli interpellanti e gli interroganti che se ne sono interessati in modo particolare (mi sembra il senatore Majorana) che per gli aeroporti di Trapani, Palermo, Lampedusa e Catania si sta provvedendo alle apparecchiature con i fondi modesti messi a disposizione da una legge del 1971 (se non ricordo male, tre miliardi e poco più) per tamponare le falle di maggior rilievo. Sotto questo profilo ho messo il piede sull'acceleratore perchè le cose procedano nella maniera più spedita.

Vorrei dire infine che per quello che mi riguarda ho già convocato non soltanto, come è ovvio, il direttore generale dell'aviazione civile e altri dipendenti del Ministero, ma anche i rappresentanti degli aviatori e quelli della compagnia di bandiera e di altre compagnie per cercare di superare queste difficoltà in uno spirito di collaborazione.

Il coordinamento presuppone degli strumenti legislativi, ma presuppone anzitutto buona volontà e spesso avviene che in questo settore la buona volontà manchi o non sia adeguata al bisogno, per cui si verifica la formazione di serie di compartimenti stagni o lo scarico delle responsabilità che certo non giovano al buon andamento delle cose. Pertanto occorre rifare questa mentalità, avvicinare la gente, coordinare, proporre una visione unitaria là dove oggi ci sono dei recinti chiusi, degli steccati.

Per quello che mi riguarda assicuro il Senato che cercherò di fare del mio meglio, ben consapevole come sono dell'importanza dell'aviazione in un Paese civile e moderno poichè l'aviazione rappresenta uno degli aspetti della politica dei trasporti, che è una componente di una politica generale che va anche questa a sua volta coordinata in una visione unitaria.

M A Z Z E I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A Z Z E I . Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, debbo dire che mi accingevo (per le dichiarazioni fatte dal Ministro sulla brevità del tempo che aveva avuto a disposizione e per i grossi problemi che sono sul

tavolo, problemi che anche questa mattina un autorevole giornale, riportando l'intervista del consigliere delegato della nostra compagnia di bandiera, sottolineava in maniera drammatica) a considerare interlocutoria la risposta dell'onorevole Ministro.

Debbo aggiungere subito che mi dichiaro insoddisfatto quando l'onorevole Ministro, parlando dei mezzi a disposizione, ha affermato che cercherà di tamponare con i pochi fondi a disposizione una situazione drammatica. Forse io l'avverto in maniera particolare essendo di quella città che è stata così duramente colpita dalla tragedia di Montagna Longa.

Le conclusioni dell'inchiesta, onorevole Ministro, possono anche essere accettabili. C'è una responsabilità dei piloti e nessuno qui vuole infierire su chi non è più e quindi non ha la possibilità di difendersi. Ma nella dichiarazione dell'onorevole rappresentante del Governo non si dà risposta alla domanda di fondo, presente in tutte le interrogazioni e in tutte le interpellanze che sono state presentate. Quello che vorremmo sapere (e credo che la domanda sia pleonastica) è se, come e quanto la carenza di attrezzature, di radio-assistenza abbia influito; cioè quale capacità abbiano queste attrezzature di evitare l'errore umano o di ridurre i margini di questo errore. A questa domanda non vi è stata risposta. Pensavo che fosse interlocutoria. Ma quando mi sento dire che il massimo che intende fare il Governo è tamponare una situazione che riguarda ben 16 aeroporti e — mi si consenta di sottolineare — quasi tutti, se non tutti, dell'Italia meridionale, del Mezzogiorno, allora debbo dichiarare la mia insoddisfazione.

Devo dire di più. Vi sono delle precise denunce da parte dell'ANPAC. I piloti minacciano addirittura di non atterrare in questi aeroporti. Ora, a parte queste minacce (ed io credo nel senso di responsabilità dei piloti), non posso concepire che si possano lasciare gli aeroporti senza tutti quei mezzi che la tecnica moderna oggi offre per dare garanzia agli utenti.

Concludendo (mi è sembrato di vedere nello sguardo dell'onorevole Presidente un richiamo al rispetto del tempo a disposizione) vorrei pregare il Presidente del Senato di comunicare se è giunto un ordine del giorno, o un voto dell'Assemblea della regione siciliana che chiede una commissione di inchiesta che riguarda sia le modalità della scelta per la ubicazione dell'aeroporto sia la responsabilità per queste carenze veramente inammissibili.

Nel dichiarare quindi la mia insoddisfazione, aggiungo che il nostro Gruppo prenderà tutte quelle iniziative necessarie (e sono convinto che incontreremo la collaborazione e l'adesione del Governo) perchè il problema della sicurezza sia avviato a soluzione e nel più breve tempo possibile.

GATTO VINCENZO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GATTO VINCENZO. Signor Presidente, dato il tempo a disposizione, non si può far altro che motivare brevemente la propria soddisfazione o insoddisfazione.

Dichiaro subito di essere insoddisfatto. Al Ministro posso riconoscere il garbo e la cautela con cui ha espresso l'opinione del Governo, e la fondatezza dell'osservazione che 18 giorni di mandato ministeriale sono pochi per poter essere in grado di rispondere di questioni così impegnative, però è anche vero che il cittadino non può tener conto dell'avvicendarsi dei ministri e chiede una continuità responsabile dell'amministrazione.

Con la mia interrogazione ho voluto limitarmi a tre aspetti della questione in discussione, sembrandomi non propria questa occasione per discutere della politica dei trasporti. I problemi gravi e urgenti dell'aviazione civile debbono essere inquadrati in quelli più vasti dell'intera politica dei trasporti. Al di fuori di ciò assisteremmo alle solite lamentazioni settoriali delle ferrovie nei confronti della politica dei trasporti su strada, dell'aviazione nei confronti delle ferrovie e così via.

Per questo, ripeto, mi sono limitato a chiedere al Governo di rispondermi su tre aspetti delle questioni emerse in seguito alla tragedia di Punta Raisi.

In primo luogo sulle dichiarazioni e sulle prese di posizione delle Associazioni dei piloti in ordine alla sicurezza del volo, in particolare, riguardo alle condizioni di 16 aeroporti nazionali; dichiarazioni che erano state precedute in passato da analoghe opinioni di piloti stranieri.

Del parere dei piloti c'è oltretutto traccia nell'indagine conoscitiva svoltasi l'anno scorso dinanzi alla X Commissione permanente della Camera dei deputati.

Chiedevo, poi, di conoscere le conclusioni dell'inchiesta sulla tragedia del 5 maggio di Punta Raisi, e l'opinione del Governo, in quanto pare a me che fra l'inchiesta e la presa di posizione dei piloti ci sia un rapporto di causa ed effetto.

Le conclusioni dell'inchiesta pare che vogliano essere una sorta di ritorsione contro i piloti, ed il Governo col suo silenzio finisce con l'avallare tale impressione.

Si è voluto cioè colpire chi ha sempre parlato con chiarezza e fermezza, rendendo di pubblica ragione quanto scarsa sia la sicurezza dei voli in Italia, a causa della quasi inesistente strumentazione a terra.

Onorevole Ministro, la situazione è tale che lei ed io, e quanti come noi viaggiano frequentemente sulle linee nazionali, si è in costante stato d'allarme per l'evento disastroso che si può verificare. E per quello sciaguratamente verificatosi il 5 maggio a Palermo, bisogna aggiungere che lo temevamo, l'aspettavamo ed è arrivato. Ed è arrivato non per distrazione del pilota, ma per mancanza di ausili tecnici di assistenza al volo, necessari per sopperire anche alle improvvise deficienze dell'uomo.

La risposta che attendevamo dal Governo doveva chiarire proprio questo aspetto della questione: in che misura è imputabile la tragedia alle condizioni precarie in cui si trova l'assistenza al volo a Palermo?

Non può la tesi della deficienza del pilota (era abitualmente distratto, dice l'inchiesta, riportando un parere della compagnia di bandiera) coprire la grave responsabilità del Governo per lo stato di quell'aeroporto e di altri ancora, e quelle sempre gravi dell'Alitalia che, pur avendo un determinato giudizio sul pilota, gli affida poi la responsabilità di un aereo sul quale viaggiano oltre 100 persone.

Il terzo aspetto della mia interrogazione riguardava cosa si è fatto per sopperire agli inconvenienti. Lei, onorevole Ministro, dice che si sta studiando. Le questioni nel campo dell'aviazione civile sono molte e ci troviamo in un autentico caos.

È come se, nel campo delle ferrovie, lei concedesse i treni ad una compagnia, il servizio nelle stazioni e tutti i servizi ausiliari ad un'altra, le stazioni ad una terza, i segnali e via di seguito ad un'altra ancora. Però, nonostante ciò, è necessario preoccuparsi della sicurezza di coloro che si affidano, in questi tempi moderni, al mezzo aereo per imprescindibili necessità.

Oltretutto, gli strumenti di sicurezza nel volo non richiedono grandi investimenti, come affermano gli studi compiuti al riguardo. C'è poi da dire che in alcuni aeroporti gli strumenti per la sicurezza del volo sono chiusi da anni nelle casse.

Ho qui davanti a me le 100 e più pagine di una indagine conoscitiva della X Commissione della Camera dell'autunno scorso, indagine che riguarda la gestione degli aeroporti d'Italia e che si occupa anche delle questioni della sicurezza in volo.

Ebbene, le questioni sorte dopo il disastro di Palermo erano tutte puntualmente previste e si chiedevano interventi urgenti. Non si tratta, perciò, come dice il Ministro, di studiare, ma di agire.

Onorevole Ministro, 18 giorni di carica di governo sono pochi, me ne rendo conto, però lei e il Governo di cui fa parte avete la responsabilità di risolvere con urgenza almeno questo aspetto essenziale del trasporto aereo, l'assistenza al volo, e la sicurezza negli atterraggi, onde evitare che quello che già è accaduto e che molti temevamo che accadesse, si ripeta.

Allontanate da voi questa responsabilità e agite subito!

M A J O R A N A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A J O R A N A . Signor Presidente, l'onorevole Ministro ha premesso che avreb-

be dato una risposta interlocutoria e io a mia volta darò una risposta interlocutoria perchè non saprei se dichiararmi soddisfatto o insoddisfatto.

Le parole dell'onorevole Ministro esprimono onestà e prudenza. Mi rendo conto che egli, avendo assundo il dicastero da pochi giorni, non è responsabile delle manchevolezze che nell'amministrazione possano essersi verificate precedentemente e che in diciotto giorni non poteva avere acquisito tutti gli elementi per un esame e per una risposta completa alle numerose interpellanze e alla mia interrogazione. Devo prendere atto del suo proposito di dedicare al problema da noi sollevato la sua attenzione: egli ha chiesto anche la collaborazione del Parlamento e a questo proposito è stato ricordato che la Regione siciliana ha già avanzato la richiesta di una commissione d'inchiesta parlamentare.

Il Gruppo del movimento sociale - destra nazionale al quale appartengo si riserva di presentare a sua volta analoga proposta in modo che l'*iter* possa essere più rapido.

Nel rispondere ad alcune delle mie numerose domande, l'onorevole Ministro ha detto che l'orario di lavoro degli equipaggi corrisponde ai contratti collettivi. Avevo fatto questa domanda perchè da una dichiarazione alla stampa, della vedova del defunto comandante, risulterebbe che il comandante si trovava in uno stato di stanchezza perchè quel giorno aveva eseguito un lavoro lungo e faticoso. A questo proposito prego l'onorevole Ministro di voler accertare quante sono state le ore di servizio che quel giorno il defunto comandante aveva compiuto e se queste rientravano nei limiti dell'orario previsto.

Riguardo all'altra segnalazione che avevo fatto sulle condizioni di funzionalità delle complesse apparecchiature dei velivoli, la domanda era dettata dal rilievo per cui i viaggiatori che come noi parlamentari siciliani, che sono costretti a servirsi dell'aereo quasi tutte le settimane, si accorgono che i velivoli appena arrivano immediatamente ripartono. E siccome si tratta di macchine molto delicate, desideravo l'assicurazione, che del resto l'onorevole Ministro ha testè dato, che, malgrado l'intenso lavoro, l'efficienza degli aeromobili è controllata.

Riguardo all'aeroporto di Catania, mi permetto di segnalare all'onorevole Ministro che avevo rivolto un'altra precisa domanda; avevo chiesto di accertare se la circostanza che la pista termina a qualche metro dalla linea ferroviaria elettrificata per cui l'aereo in fase di atterraggio o di decollo sorvola di poco la condotta elettrica, costituisca un pericolo. Su questo punto la prego di far compiere un sopralluogo per evitare, se del caso, il ripetersi all'aeroporto di Catania di una sciagura simile a quella di Palermo. Comunque prendo atto della buona volontà e dei propositi del Ministro e mi dichiaro soddisfatto.

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, onorevoli colleghi, debbo dichiarare al Ministro che sono molto perplesso. Pur riconoscendo che il Ministro non poteva dire più di quanto ci ha detto, non posso condividere il metodo. Mi riferisco ai sedici aeroporti e a come sono stati descritti dall'associazione dei piloti. La denuncia dei piloti non ha aggiunto nulla. Chi si occupa di cose aeronautiche o chi legge riviste aeronautiche conosce benissimo lo stato in cui questi aeroporti si trovano.

Ho parlato prima di metodo perchè, onorevole Ministro, non si deve aspettare, a mio avviso, la nuova inchiesta per sapere in che stato sono quegli aeroporti. Almeno al Ministero, in sede tecnica, deve risultare la situazione degli aeroporti, al di fuori di ogni inchiesta perchè sarebbe veramente curioso che non si sapesse che, ad esempio, all'aeroporto di Lampedusa non c'è il radar, per fare un esempio senza riferirmi a situazioni particolari.

Questa non è una situazione che può essere affidata ad un'inchiesta. Risulta al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in sede tecnica. Deve quindi essere sottoposta immediatamente, a mio avviso, ad una analisi in relazione alle possibilità di inter-

vento ordinarie e straordinarie. L'episodio di Punta Raisi è un evento luttuoso, dolorosissimo. È stato un campanello di allarme che ha scatenato questa campagna di stampa ed oggi questa discussione in Parlamento che probabilmente, senza quell'incidente, non si sarebbe verificata. Infatti per vecchio costume, anzi voglio dire per malcostume (non è certo una buona abitudine), siamo abituati ad attendere sempre la disgrazia per provvedere. Noi interveniamo sempre come soccorso; e in tal caso il soccorso purtroppo appare in tutta la sua drammaticità.

Gli aeroporti italiani — e mi voglio riferire a quelli più dotati dell'Italia settentrionale, a quello più dotato che è l'aeroporto di Linate — al confronto con quelli esteri mancano delle più elementari attrezzature moderne di assistenza all'atterraggio. All'aeroporto di Linate si potrebbe atterrare benissimo anche con nebbia con visibilità inferiore agli ottocento metri, qualora ci fossero le moderne attrezzature che prendono l'aereo sul sentiero e lo posano sulla pista.

Evidentemente, onorevole Ministro, è una questione di mezzi; ma è una questione anche di volontà. Infatti, come dicevo l'altro giorno, quando abbiamo un bilancio con dodicimila miliardi di residui passivi, che cosa può significare la volontà espressa attraverso il Parlamento, volontà che non si attua attraverso una concreta azione di utilizzazione delle spese che sono state impegnate con una azione legislativa scaturita dalla volontà del Parlamento? Ecco, onorevole Ministro, la situazione che mi impressiona. Diceva da quel banco l'onorevole De Nicola, che noi ricordiamo con tanto affetto: quando vuoi allontanare la soluzione di un problema, crea una commissione di inchiesta. L'onorevole De Nicola aveva ragione: basta la nomina di una commissione ai fini di una inchiesta perchè il problema non si risolva più. Io ricordo — e ce lo ricordiamo tutti e due — che cosa fece (probabilmente male dal punto di vista delle norme che regolano la vecchia legge del 1923 sulla contabilità dello Stato) l'onorevole Togni quando si trattò di far sorgere l'aeroporto Leonardo Da Vinci: prese dei pezzi di carta e con quei pezzi di carta costruì l'aeroporto, al di fuori di autorizzazioni. Il Parlamento è intervenuto con un provvedimento tardivo di qualche anno, se ben ricordo le date.

Occorre studiare qualche cosa anche di eccezionale perchè non si tratta solo dell'incolumità dei cittadini, non si tratta solo (ormai l'aviazione è entrata trionfalmente tra i mezzi di trasporto) delle fortune della compagnia di bandiera; si tratta di qualche cosa di più: si tratta del buon nome dell'Italia nel mondo. La nostra compagnia di bandiera, come sappiamo, è passiva e non sono certo questi episodi e queste situazioni che potranno risollevarla. Ho parlato prima di disaffezione che involge i tecnici, i piloti, il personale a terra, il personale addetto ai servizi in aria. Se questa disaffezione si accentua, se parte dagli uffici ministeriali e riflette poi la situazione tecnica, è facile prevedere che le fortune della nostra compagnia di bandiera andranno sempre più declinando, col pericolo di gravi incidenti come quelli che già si sono verificati. Ricordo ancora un incidente gravissimo all'aeroporto di New York, altri incidenti che non voglio enumerare per non passare i cinque minuti e non avere quindi un cortese richiamo dalla cortesissima collega Presidente. Grazie.

P I E R A C C I N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I E R A C C I N I . Signor Ministro, le dò atto che non si può chiedere a lei molto di più di quanto ci ha detto oggi, dopo 18 giorni che è insediato al suo posto e anche che ella ha sostanzialmente confermato l'analisi molto critica della situazione dell'Aviazione civile che, concordemente, tutti i settori del Senato hanno fatto. Tuttavia non possiamo essere soddisfatti di questa risposta, perchè essa riflette un modo di pensare e di agire dell'amministrazione che credo noi dobbiamo affrontare decisamente e con fermezza.

Abbiamo tutti detto che ci sono problemi di ristrutturazione del settore ed abbiamo anche detto che ci sono tutti gli elementi per farlo senza ulteriori indagini e studi, che sono già abbondantissimi. Ma ci sono quei

problemi che tutti abbiamo indicato — ed ella stessa lo ha fatto — come urgenti e indifferibili che non possono attendere oltre e che non dovevano attendere.

L'episodio di Punta Raisi, così drammatico e per il quale avviene questo stesso dibattito, non so se sia effettivamente causato anche dalla colpa dei piloti, ma certamente so che sottolinea anch'esso la mancanza di attrezzature efficienti. Lo ricordava prima il senatore Gatto, lo voglio ricordare anch'io.

Certo, è sempre possibile che si verifichi la stanchezza, la disattenzione, il malessere di un pilota in un determinato momento. Ma se in Italia non abbiamo, fortunatamente, un gran numero di incidenti, io credo che dobbiamo ringraziare la bravura, l'abilità e il sangue freddo dei piloti che sono quindi degni di ogni elogio; però è umanamente possibile — ripeto — la stanchezza, l'errore, la disattenzione, la malattia. Ma le attrezzature moderne in tutti i grandi aeroporti del mondo per che cosa sono fatte? Proprio per rendere sicure le operazioni di atterraggio e di partenza dando ai piloti tutta quella assistenza, quelle garanzie, quelle informazioni e quella guida necessarie perchè appunto la debolezza umana sia corretta e siano eliminati così una serie di possibili incidenti.

Questo è il problema: non tanto di vedere se in quel determinato momento, in quel determinato caso c'era o non c'era, concorrente con altre cause, la stanchezza o la debolezza o l'errore del pilota.

Di questo tutti siamo convinti, ma debbo dire che anche dopo l'episodio di Punta Raisi non è stata attuata nessuna misura — ed è questo appunto che è inammissibile e che ci lascia insoddisfatti — di quelle che non richiedono studi, ma decisioni operative. Il personale è scarso e perchè allora non decidere subito, come abbiamo fatto in altri casi, con una mobilitazione, con i richiami, visto che i servizi di sicurezza sono affidati al personale militare? Com'è possibile lasciar passare i mesi, anzi gli anni, quando tutti sanno che la situazione è così pericolosa? Ci sono attrezzature da mettere in funzione: abbiamo citato dei casi in cui persino, essendo già state acquistate, le attrezzature non sono in funzione. E perchè non si è ancora superata quest'assurdità? E così possiamo continuare, ma non voglio abusare del tempo. Però è questo il problema. Credo, signor Ministro che ella debba veramente, vorrei dire non dalle prossime settimane o dalle risultanze dell'indagine disposta dal Ministero, ma immediatamente, operare con misure immediate e urgenti per eliminare almeno gli aspetti più pericolosi della situazione. Con uguale urgenza — ma certamente qui con più meditazione — dobbiamo poi decidere sulle questioni generali della ristrutturazione dell'aviazione civile.

Per quanto ci riguarda, signor Ministro, il Gruppo socialista intende non solo essere di stimolo, di critica — come è dovere di un gruppo di opposizione — di spinta alla soluzione del problema, ma intende anche — e lo faremo — prendere tutte le iniziative parlamentari, se necessario anche legislative, perchè questa lunghissima fase di incertezza, di attesa, che ormai sfocia in una situazione caotica, sia eliminata e possiamo finalmente dare all'aviazione civile in Italia quelle strutture, quella sicurezza, quei mezzi e quegli uomini che sono indispensabili per poter sviluppare i propri traffici, la propria economia, la propria vita sociale.

P E L L E G R I N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P E L L E G R I N O . Sinceramente avrei desiderato potermi dichiarare soddisfatto della risposta dell'onorevole Ministro perchè sarebbe stato come cogliere il segno di una buona volontà politica d'intervento diversa rispetto al passato nel settore della aviazione civile, cosa che purtroppo non posso fare. La sua risposta, infatti, onorevole ministro Bozzi, è stata assai deludente, mi dispiace dire che è stata superficiale, generica, burocratica, è stata una risposta approntata dagli uffici ministeriali. Nel corso della sua risposta ha avuto una battuta efficace, se pur polemica, quando rivolto al senatore Pieraccini ha detto: abbiamo perso troppo tempo. Non vorrei che da qui ad alcuni mesi anche noi, rivolti a lei, dovessi-

mo dire: onorevole ministro Bozzi, continuiamo a perdere tempo.

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Speriamo di no.

P E L L E G R I N O . Speriamo di no, ma a giudicare da questi 18 giorni di conduzione del Ministero dell'aviazione civile non mi sembra che per l'avvenire le cose possano molto cambiare, specialmente quando si pensi, come lei stesso ha detto, che la prima cura alla direzione del suo Ministero è stata di porre attenzione ai problemi di questo settore. Ora, 18 giorni sono abbastanza — se si pensa agli uffici, ai tecnici, al personale che vi è al Ministero — per dire al Parlamento e al Paese una parola di impegno preciso per la soluzione delle questioni che sono sul tappeto nella materia. Noi conosciamo la precisione, la puntualità, l'acume penetrante nell'esame delle situazioni e dei problemi dell'onorevole Bozzi, almeno di Bozzi deputato. Purtroppo lo stesso non possiamo dire questa sera dell'onorevole Bozzi ministro poichè è venuto, per esempio, completamente impreparato sullo stato delle altre due inchieste, quella giudiziaria e quella della compagnia di bandiera. Noi gliene abbiamo chiesto notizia ed era ovvio che questo avvenisse dai banchi del Parlamento non certo per una curiosità ma per capire se anche queste inchieste avessero concluso, come l'inchiesta Lino, in modo assolutamente insoddisfacente.

La nostra interpellanza aveva sollevato alcuni problemi di carattere generale e particolare, ma non vi è stata risposta. In particolare avevamo posto l'accento sulla dislocazione infelice dell'aeroporto di Palermo e sulla mancata strumentazione per l'assistenza di volo che tutta l'opinione pubblica del nostro Paese, tecnica o meno, considera come concause importanti nella determinazione dello sciagurato incidente di Montagna Longa. Per questo abbiamo ricordato la proposta d'inchiesta parlamentare esistente alla Camera dei deputati e su ciò abbiamo sollecitato il parere del Governo che non è venuto.

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Risponderemo alla Camera.

P E L L E G R I N O . Ma se il Governo è dell'avviso di accogliere la proposta, evidentemente può dirlo sin da adesso anche qui. Gliene sarei molto grato perchè in questo modo verrebbe a tranquillizzare anche da questo punto di vista l'opinione pubblica. Comunque prendo atto della sua dichiarazione e vedremo quale sarà la posizione del Governo su questa proposta.

Ella ha detto inoltre, onorevole Ministro, che si studieranno i problemi e le soluzioni. Mi permetto dirle che non è più tempo di studi, ma è tempo di agire. E voi non agite. La dimostrazione sta nel fatto che dopo due mesi dal disastro di Punta Raisi ancora non è stato fatto nulla. Queste sono le ragioni fondamentali per le quali devo dichiarare la mia profonda insoddisfazione per la risposta dell'onorevole Ministro.

P R E S I D E N T E . Lo svolgimento delle interrogazioni e delle interpellanze è esaurito.

Per lo svolgimento di una interrogazione

N E N C I O N I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

N E N C I O N I . Illustre Presidente, il senatore Bacchi ha presentato una interrogazione orale (n. 3 - 0068) che riflette un evento che si svolge dal 25 luglio al 4 agosto e cioè una marcia antimilitarista indetta in questo periodo sui luoghi della grande guerra.

Ora, questa interrogazione per sua natura è urgente perchè, trascorso quel periodo, non avrebbe più alcuna ragione di essere discussa. Pertanto, a norma degli articoli 151 e seguenti del Regolamento, chiedo che venga riconosciuta l'urgenza e che l'interrogazione sia immediatamente inserita negli argomenti all'ordine del giorno, dopo aver sentito il Governo. D'altra parte il Governo non può che essere d'accordo per la discussione

di questa interrogazione che, ripeto, trascorsa la prossima settimana non avrebbe più alcuna importanza, qualunque fosse la discussione, se non per un fatto ormai passato.

P R E S I D E N T E . Senatore Nencioni, la Presidenza si prende carico di comunicare al Governo la sua richiesta ed anzi prego l'onorevole Ministro dei trasporti qui presente di trasmetterla al collega competente perchè questi indichi quando è disposto a rispondere.

B O Z Z I , *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* Sarà fatto senz'altro.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

CAROLLO, SANTALCO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord.* — Per sapere quali iniziative intendano prendere in ordine ad una deludente ed allarmante situazione che sembra essersi determinata a pregiudizio dell'attuazione del piano di investimenti per la Sicilia, a suo tempo definito dal CIPE ed accettato dai gruppi industriali pubblici e privati al riguardo interessati.

In particolare, sembra che, nonostante qualche gruppo industriale, e fra i più rilevanti, sia pronto ad attuare la parte di programma di sua pertinenza, vengano frapposti ostacoli di ostruzionismo o d'indolenza che si farebbero risalire a responsabilità della Regione, il cui impegno di spesa risulterebbe promesso, ma non mantenuto, almeno fino a questo momento. Ovvia conseguenza è quella di un pregiudizievole ritardo nella realizzazione dell'intero pacchetto d'interventi in favore della Sicilia.

Gli interpellanti, pertanto, chiedono di sapere se tutto ciò risponda a verità e, in caso affermativo, se il Governo non intenda denunciare qualsiasi eventuale inadempienza, quanto meno allo scopo di determinare una salutare reazione di più pronta sensibilità e di più concreto impegno delle autorità responsabili, essendo questo il momento in cui le masse disoccupate (e sono tanto numerose in Sicilia) esigono che le promesse non si disperdano nel burocratico modo di concepire gli impegni politici ed i programmi di occupazione e di sviluppo economico della Sicilia.

(2 - 0031)

BASADONNA, FIORENTINO, PISTOLESE, TANUCCI NANNINI, NENCIONI. — *Ai Ministri del lavoro e della previdenza sociale, delle partecipazioni statali e dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che, a causa del sovrapporsi di crisi generali di settore a quella ormai cronica dell'apparato produttivo locale, si è verificato in questi ultimi tempi un ulteriore aggravamento della situazione industriale del comprensorio napoletano, con la chiusura e l'occupazione di altri stabilimenti;

che ha concorso a determinare tale situazione anche il piano di ristrutturazione della MCM, avviato con la chiusura dello stabilimento di Napoli, senza che fosse stata prima realizzata, come era stato a suo tempo promesso, un'iniziativa industriale idonea ad assorbire la mano d'opera che sarebbe rimasta disoccupata e che, ora solo in parte, viene utilizzata dall'« Alfa-Sud », in tal modo sempre più distratta dai suoi originari compiti sociali;

che la GEPI è sinora intervenuta in maniera del tutto inadeguata a favore del Mezzogiorno, in rapporto al numero delle aziende dissestate che ad essa avevano fatto ricorso;

che risultano particolarmente danneggiate le industrie connesse all'edilizia, per i cospicui stanziamenti rimasti congelati in tale settore, spesso per intralci di natura burocratica;

che, per quanto riguarda le industrie minori, non sono state prese in considerazione alcune proposte rivolte a consentire il miglioramento delle condizioni d'intervento previste dalle leggi vigenti ed un adeguato alleggerimento degli oneri finanziari connessi ai mutui agevolati,

gli interpellanti chiedono di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare per giungere al superamento dell'attuale stato di recessione delle attività produttive nel comprensorio napoletano, che va assumendo dimensioni di estrema gravità in rapporto al mantenimento degli attuali livelli occupazionali.

(2 - 0032)

LI VIGNI, PINNA. — *Al Ministro del tesoro.* — Le ricorrenti gravi crisi del sistema monetario hanno in questi mesi una particolare recrudescenza, ciò che induce, per quanto riguarda l'Italia, i grandi gruppi esportatori a spingere per la svalutazione della lira e determina in generale una notevole confusione a livello internazionale.

Poichè il Governo, attraverso il suo Ministro del tesoro, presenta piani ovviamente impegnativi per il Paese, al di fuori di ogni possibilità per il Parlamento di esprimere il proprio parere, gli interpellanti chiedono di sapere:

a) quale valutazione il Governo dia del fatto che non esiste oggi un vero sistema monetario, data la posizione di privilegio sempre accordata al dollaro, aggravatasi dopo la dichiarazione della sua inconvertibilità;

b) quali misure si intendano assumere, con urgenza, per arrivare ad un vero controllo del mercato dei capitali, per escludere ogni possibilità di successo ad azioni speculative;

c) quali garanzie il Governo intenda dare per evitare le svalutazioni della lira anche in tempi più lunghi, come da qualche parte si comincia a chiedere, legando tale concetto al rilancio della situazione economica.

(2 - 0033)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore Segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

A L B A R E L L O , *Segretario*:

SPORA. — *Ai Ministri dell'industria, del commercio e dell'artigianato, del bilancio e della programmazione economica e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quale sia il loro giudizio e quali provvedimenti intendano assumere a seguito delle pesanti decisioni prese dalla società « Montedison » che ha unilateralmente deciso il pratico licenziamento di parecchie centinaia di lavoratori dipendenti e va minacciando altri drammatici provvedimenti in tutta Italia, con pieno disprezzo delle linee generali della programmazione nazionale e degli impegni assunti.

Le decisioni poste in atto dalla « Montedison » colpiscono in modo catastrofico l'economia della provincia di La Spezia, ove, sino a pochi anni or sono, più di 1.000 erano i lavoratori occupati dalla stessa « Montedison » ed ove, inoltre, le importanti industrie a partecipazione statale e gli stessi stabilimenti militari hanno complessivamente ridotto di diverse migliaia di unità i lavoratori occupati, tenendo una provincia intera in stato di cronica crisi in continuo aggravamento.

Stupisce profondamente il fatto che la « Montedison », proprio mentre chiede fortissimi investimenti pubblici, intenda agire senza nessuna preoccupazione degli interessi generali del Paese e lasci addirittura intendere che i licenziamenti effettuati e quelli, più pesanti, minacciati, siano un'arma intollerabile di pressione ricattatoria al fine di ottenere finanziamenti pubblici da amministrare, poi, in modo disastroso, come è stato fatto, al di fuori di ogni pubblico controllo.

L'interrogante chiede, pertanto, se non sia ormai giunto il momento di portare al Parlamento la grossa questione « Montedison » affinchè la grande azienda compia la sua ri-

strutturazione sotto un controllo che si va rendendo sempre più necessario.

(3 - 0067)

BACCHI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se e quali provvedimenti intenda adottare affinchè non abbia luogo la VI marcia antimilitarista indetta, per il periodo 25 luglio-4 agosto 1972, sul percorso Trieste-Monfalcone - Gorizia - Cormons - Palmanova - Udine - Codroipo - Casarsa - Pordenone, località che, oltre a richiamare ricordi sacri per ogni italiano, ospitano — come è noto — numerose unità militari nazionali ed internazionali.

La « marcia », che intende, fra l'altro, riaffermare il diritto-dovere all'obiezione di coscienza e l'abolizione delle servitù militari (così si esprimono gli organizzatori) nel Friuli-Venezia Giulia, non va ovviamente considerata quale libera manifestazione di pensiero, ma, data anche la presenza in quei centri di molte reclute, bisognevoli di tranquillità morale e psicologica, è da valutarsi alla stregua di un incitamento contro uno dei doveri fondamentali del cittadino, come sancito dall'articolo 52 della Costituzione.

(3 - 0068)

MADERCHI, MANCINI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere quali azioni siano state disposte per assicurare alla giustizia gli autori dell'attentato dinamitardo che, nella notte tra il 17 ed il 18 luglio 1972, ha gravemente danneggiato i locali della sezione del Partito comunista italiano del quartiere Trionfale a Roma, siti in Via Pietro Giannone, nonchè le abitazioni attigue e molte auto parcheggiate nelle vicinanze.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di conoscere quali particolari misure si intendano suggerire alla Questura di Roma per prevenire nel futuro il ripetersi di simili vili atti di chiara impronta fascista che da troppo tempo turbano la vita civile ed il clima della lotta politica nella Capitale.

(3 - 0069)

PELLEGRINO, SABADINI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sono state accertate le responsabilità in ordine alle gravi violenze che sono state usate contro una parte dei detenuti del carcere romano di Rebibbia, martedì 11 luglio 1972, quali provvedimenti sono stati adottati e se il Ministro non ritiene di rimuovere le cause della protesta ripetuta in quel carcere. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 0070)

CALAMANDREI, ADAMOLI, DI BENEDETTO, ROSSI Raffaele. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere quali motivi, compatibili con scelte di politica estera nazionale responsabili, autonome e diplomaticamente fondate, abbiano spinto il Presidente del Consiglio dei ministri, in sede di replica nel dibattito sulla fiducia al Governo in Senato, a formulare nei confronti della piattaforma elettorale del senatore McGovern, a proposito della questione del Vietnam, apprezzamenti polemici che hanno configurato una chiara interferenza, nella campagna per le elezioni americane, a favore del presidente Nixon contro il candidato del Partito democratico, ciò che è stato rilevato e stigmatizzato da autorevoli organi della stampa internazionale ed è stato, d'altra parte, apertamente elogiato in dichiarazioni rese a Roma dal governatore della California, Reagan, rappresentante speciale del presidente Nixon.

(3 - 0071)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PINNA. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della marina mercantile.* — Per sapere se siano a conoscenza:

1) dell'interessante dibattito svoltosi recentemente, al Consiglio regionale della Sardegna, sulla grave situazione esistente nell'Isola per quanto attiene ai pubblici mezzi di trasporto, con particolare riguardo alle Ferrovie dello Stato;

2) delle proposte formulate da più parti e delle critiche mosse al Governo relativamente:

a) all'esclusione degli interventi nazionali in favore della Sardegna, tanto è vero che la situazione ferroviaria è press'a poco quella del secolo scorso;

b) alla necessità, da più parti avvertita, dell'istituzione, nell'Isola, di un'officina di materiale rotabile e di impianti fissi;

c) alla necessità, all'utilità ed alla convenienza, per lo sviluppo economico e sociale, del raddoppio della rete ferroviaria (iniziando dalla tratta Cagliari-Decimo, Decimo-Oristano);

d) alla ratifica dei tracciati ormai scarsamente rispondenti alle nuove realtà economiche sviluppatesi nell'arco di un secolo;

e) alla predisposizione di un piano per inserire la linea Macomer-Nuoro nella trasformazione del binario a scartamento normale, così come si appalesa, parimenti, l'esigenza di collegare la rete delle ferrovie concesse — almeno di quelle tecnicamente e socialmente idonee — a quella delle Ferrovie dello Stato;

f) al miglioramento del collegamento del sistema ferroviario con quello portuale;

g) all'ammodernamento ferroviario in genere ed alla elettrificazione, ai raddoppi ed all'istituzione di linee dirette;

h) al raddoppio dei ponti sulla linea ferroviaria Chilivani-Olbia, onde consentire agevolmente il traffico dei grossi locomotori.

In caso affermativo, si chiede di conoscere se i Ministri interrogati non ritengano urgente concordare un piano con la Regione sarda per lo sviluppo della rete ferroviaria, a somiglianza di quanto è avvenuto, o sta per avvenire, nelle altre regioni della Penisola.

(4 - 0264)

PREMOLI. — *Ai Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e della sanità.* — Per sapere quali provvedimenti, che si auspicano rapidi ed adeguati, intendano prendere per evitare le gravi e prolungate sofferenze — che configurano spesso una lenta ed atroce agonia per il caldo, la sete ed il soffocamento — a cui sono esposti gli animali da macello provenienti per via ferroviaria da altri Paesi, non di rado tenuti inumanamente chiusi per giorni in carri-merce nei quali il trasporto di bestiame è addirittura vietato, come la stampa ha, non da oggi ed a più riprese, eloquentemente denunziato, talora anche con documentazioni fotografiche particolarmente impressionanti.

La negligenza e l'assoluto disinteresse per le sofferenze degli animali, oltre a costituire atteggiamento non ammissibile in autorità pubbliche di un Paese civile, sono argomento di critica e di riprovazione da parte degli abitanti degli altri Paesi europei e, come nel caso delle stragi di uccelli che si svolgono indiscriminatamente in Italia — assai più vivacemente denunziate dalla pubblicistica straniera che non dalla nostra — possono essere motivo di grave discredito per il nostro Paese e di danni non indifferenti per il turismo.

(4 - 0265)

MAZZAROLLI. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per conoscere se corrisponde o meno a verità la notizia secondo la quale verrà presto soppressa l'accettazione delle merci per piccole partite a grande velocità nella stazione ferroviaria di Soffratta di Vittorio Veneto.

Tale soppressione, se attuata, porterebbe un gravissimo disagio alle molte ditte che sorgono nella zona circostante la stazione ferroviaria (lanificio « Buogo », lanificio « Torres », lanificio « Cini », s.p.a. « Torcitura », « Mafil », eccetera), con grave danno per l'economia, già di per sè depressa, di quella città: infatti, le industrie anzidette sarebbero costrette a ricorrere ai servizi di autotrasportatori privati, con maggiore spesa e minor celerità di servizio, mentre tale provvedimento porterebbe anche a minori introiti per la stazione di Soffratta, la quale non è certamente, tra le stazioni della linea Conegliano-Ponte nelle Alpi, tra le minori, sia per movimento passeggeri-merci, sia per introiti annui.

L'interrogante chiede, pertanto, che il ventilato provvedimento di chiusura non venga attuato, nell'interesse della città di Vittorio Veneto, degli utenti e delle stesse Ferrovie dello Stato, e chiede, inoltre, di sapere se il Ministro:

a) non ritenga opportuno ripristinare la fermata del treno n. 874 in passaggio alle ore 10,52 in Soffratta, fermata recentemnte abolita, ciò che ha sollevato forti lamentele da parte della cittadinanza;

b) non ritenga, altresì, necessario che la stazione di Soffratta sia dotata di un minimo di *comfort* per i passeggeri in attesa, costretti, a causa dell'insufficienza dei locali, ad attendere il treno sulla banchina, esposti alle intemperie.

(4 - 0266)

AVERARDI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se è a conoscenza del grave stato di disagio e di agitazione che ha colpito la provincia di Massa Carrara a seguito della decisione presa dalla società « Montedison-Dipa Azoto » di cessare l'attività nello stabilimento apuano.

La nota diffusa dalla direzione dice chiaramente che la decisione di chiusura è dovuta al pesante passivo ed all'intervenuta condanna « per inquinamento » del direttore, « dato che nessuna soluzione tecnica è realizzabile in tempi sufficientemente brevi ».

Si chiede, inoltre, se il Governo non ritenga di dover intervenire per garantire il complesso produttivo ed il lavoro ad oltre 500 operai minacciati dalla ventilata smobilitazione, secondo le due soluzioni possibili:

a) intervenire con un primo parziale finanziamento, richiesto per la trasformazione e l'ammodernamento degli impianti, attraverso il CIPE;

b) requisire lo stabilimento ed affidarlo in gestione all'IRI.

In tal senso verrebbero meno le perplessità del potere pubblico sugli ingenti finanziamenti richiesti.

(4 - 0267)

ARENA. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere se non ritenga opportuno promuovere iniziative per indire concorsi speciali per soli titoli, per le qualifiche iniziali del personale delle navi-traghetto, riservati a quanti, con contratto a tempo determinato stipulato con l'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, siano stati in servizio nel biennio precedente la data di entrata in vigore della legge 29 ottobre 1971, n. 880, cumulando non meno di 300 giorni nel quadriennio precedente la data del bando pubblicato in forza della citata legge.

Quanto sopra si chiede per corrispondere alle legittime aspettative di numerosi dipendenti dell'Azienda che, rifiutando allettanti proposte d'imbarco presso società private, hanno prestato la loro opera sulle navi-traghetto delle Ferrovie dello Stato per turni saltuari e distanziati nel tempo, confidando in quella definitiva sistemazione che sarebbe da loro per certo stata conseguita sol che si fosse mantenuto il criterio, già adottato con l'articolo 12 della legge 13 febbraio 1963, n. 304, di computare le richieste 300 giornate lavorative alla data dei bandi di concorso e non già alla data di entrata in vigore della legge, come innovato con l'articolo 11 della legge n. 880 del 1971.

(4 - 0268)

ARENA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se, nella sua qualità di presidente dell'ANAS, non ritenga di dover disporre gli opportuni studi, con la conseguente progettazione ed esecuzione dei lavori, per la costruzione di uno « svincolo stradale » alla periferia sud del centro urbano della città di Messina, nel tratto Provinciale-Gazzi-Minissale, ove ormai di frequente, come periodicamente documentato dalla stampa cittadina, si verificano ingorghi paralizzanti l'incessante traffico sulla rotabile che porta all'autostrada per Catania.

(4 - 0269)

ARENA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se, nella sua qualità di presidente dell'ANAS, non ritenga di dover disporre la prosecuzione dei lavori per il completamento della variante con inizio al chilometro 21,200 della strada statale numero 113 - diramazione in territorio di Spartà, lavori un tempo opportunamente intrapresi dall'Amministrazione provinciale di Messina, allorchè la strada Annunziata-Ponte Gallo le apparteneva, per evitare il ri-

petersi di rovinosi frequenti incidenti sull'attuale tortuoso tracciato.

(4 - 0270)

ARENA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se, a conoscenza dei notevoli ritardi con cui vengono di regola liquidate le pensioni al personale dipendente ad opera del preposto Ispettorato — ben maggiori sinanco, detti ritardi, di quelli purtroppo consueti ad ogni altro Ministero — non ritenga di dover intervenire con i provvedimenti del caso per assicurare agli interessati il sollecito conseguimento dei loro diritti.

(4 - 0271)

TEDESCHI Mario. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se risponda a verità che il Ministro degli affari esteri, senatore Medici, prima ancora che il Governo ottenesse la fiducia, ha disposto per la concessione dell'autorizzazione all'acquisto, da parte dell'Ambasciata della Repubblica popolare cinese, di una cospicua proprietà italiana in Roma, ignorando l'esistenza di gravi e rilevanti rivendicazioni dello Stato italiano nei confronti della Cina popolare, e per sapere in qual modo si intenda ottenere dal Governo di Pechino il rispetto della reciprocità, in una situazione che vede la nostra Ambasciata in quel Paese tuttora costretta in una condizione di fortuna, proprio per quei contrasti alla cui soluzione avrebbe dovuto essere subordinato il rilascio, da parte nostra, della predetta autorizzazione.

(4 - 0272)

PINNA. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere se gli risulti:

che il 42 per cento circa degli alunni che frequentano la scuola media inferiore e superiore nella provincia di Nuoro sono stati rinviati a settembre o respinti;

che tale stato di cose si presenta come una questione anormale, sia rispetto agli anni trascorsi, sia, più in generale, per la preparazione degli stessi studenti;

che la maggioranza degli studenti provengono da famiglie di pastori, allevatori e coltivatori diretti, le quali, per poter far adempiere agli obblighi scolastici i propri congiunti, sono costrette a grandi sacrifici per le particolari condizioni economiche e sociali in cui si svolge l'attività produttiva in quella provincia.

In caso affermativo, si chiede se il Ministro non ritenga opportuno far esperire una indagine, onde spiegare i fatti lamentati ed assumere tutte le iniziative possibili per evitare il ripetersi del grave fenomeno.

(4 - 0273)

PINNA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se non ritenga opportuno, anche in correlazione con le agitazioni in corso da parte dei ciechi, provvedere:

1) allo sganciamento della pensione dai redditi di lavoro, concedendo, almeno ai ciechi assoluti, la pensione al solo titolo della cecità;

2) alla concessione ed alla parificazione dell'indennità di accompagnamento spettante ai ciechi civili con quella spettante ai ciechi di guerra;

3) all'elevazione a lire 24.000 del rateo mensile per coloro che hanno un « visus » non superiore ad un ventesimo ed a lire 18.000 del rateo spettante ai decimisti, i quali ultimi rientrerebbero giustamente almeno in categoria analoga agli invalidi civili, il che sanerebbe una grossa ingiustizia attualmente in vigore;

4) alla corresponsione dei ratei pensionistici dalle Direzioni provinciali del Tesoro, in modo che il pensionato non vedente possa riscuotere quanto gli spetta esibendo un apposito libretto all'ufficio postale;

5) al chiarimento della posizione dei non vedenti sotto il profilo dell'assistenza medica.

In caso affermativo, si chiede se non ritenga altresì opportuno assumere un'iniziativa di Governo per assecondare al più presto le legittime richieste degli interessati.

(4 - 0274)

ALBARELLO. — *Ai Ministri del tesoro, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se, di fronte alla necessità impellente di ristrutturazione della « Filatura lino e canapa dell'Adige », sita in Rovigo, ciò che ha determinato una crisi nell'azienda, con conseguente disoccupazione operaia, non intendano affrettare l'intervento straordinario della Cassa integrazione prevista dalla legge n. 1115 del 1968 e, nel contempo, promuovere un incontro con le parti interessate al fine di concertare l'aiuto della GEPI per la ripresa dell'attività produttiva della fabbrica.

(4 - 0275)

BUCCINI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere se è a conoscenza:

che la Capitaneria di porto di Pescara, con atto n. 254 del 5 maggio 1971, ha accordato alla società « Nautica Costantini s.r.l. » di Giulianova la concessione di un'area demaniale di metri quadrati 3.600 nell'ambito del porto di Giulianova (IV classe) allo scopo di installarvi due capannoni da adibire a manutenzione, assemblaggio, ricovero ed assistenza di natanti da diporto;

che tale concessione è in contrasto con l'articolo 10 della legge 6 agosto 1967, n. 765, espressamente richiamato dalle circolari numero 102 del 4 dicembre 1967 e n. 121 del 28 luglio 1970 del suo Ministero, secondo cui la Capitaneria di porto di Pescara avrebbe dovuto subordinare il rilascio della concessione all'accertamento della disponibilità della zona richiesta ed al possesso di una regolare licenza edilizia del comune di Giulianova;

che l'iniziativa in oggetto appare in netto contrasto con gli indirizzi del piano regolatore del comune di Giulianova e con il piano regolatore del porto di Giulianova, redatto dal Genio civile di Ancona ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 1284 del 27 luglio 1961, che prevede, sull'area in questione, la realizzazione di una banchina con retrostante piazzale e scalo di alesaggio;

che l'iniziativa della « Nautica Costantini », per le dimensioni assunte, tende ad emarginare l'attività peschereccia, che tanta importanza ha per l'economia del comune di Giulianova (nel locale mercato ittico all'ingrosso le vendite, nel 1971, sono state superiori a lire 1.200.000.000), e costituisce un serio pregiudizio per l'ampliamento e l'ammodernamento del porto;

che il sindaco del comune di Giulianova, con provvedimento del 19 agosto 1971, ordinava la demolizione delle opere abusivamente costruite, in ciò suffragato dal parere del Provveditorato regionale alle opere pubbliche del 23 settembre 1971;

che il Consiglio di Stato, adito dalla « Nautica Costantini », con decisione del 12 ottobre 1971 (V Sezione), ha rigettato il ricorso;

che, nonostante ciò, il vice pretore di Giulianova ha sospeso l'ordinanza del sindaco;

che a ciò si deve aggiungere il grave atteggiamento adottato, nella circostanza, dalla Capitaneria di porto di Pescara e dal maresciallo preposto al locale ufficio marittimo (che hanno avallato gli abusi commessi, fino al punto di chiedere, con telegramma, al sindaco di Giulianova, la sospensione dell'ordinanza di demolizione perchè si sarebbe creato « un conflitto di potere » fra Comune e Capitaneria) tanto che, in particolare, il maresciallo predetto, in occasione di un sopralluogo disposto dal comune nelle vicinanze del complesso, il 4 maggio 1972, ha proferito minacce nei confronti di un vigile e di un geometra dell'Ufficio tecnico comunale, sollecitando i carabinieri per il loro arresto.

Tutto ciò premesso, l'interrogante chiede di conoscere quali iniziative e provvedimenti intenda prendere il Ministro per venire incontro alle giuste esigenze del comune di Giulianova e della popolazione peschereccia, in riferimento all'ingiustificato comportamento della Capitaneria di porto di Pescara.

(4 - 0276)

DE FALCO. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.* — Per sapere se sono a conoscenza di quanto un gruppo di consiglieri dell'Amministrazione provinciale di Ta-

ranto ha denunciato ad organi amministrativi e giudiziari circa l'operato della Giunta provinciale di Taranto, che, nella seduta del 30 maggio 1972, decise di cedere ad alcune ditte, con trattativa privata, lavori di costruzione e riparazione di un gruppo di strade provinciali, per una spesa di lire 537 milioni 500.000. Due di tali ditte, all'atto, non figuravano tra quelle abilitate ed iscritte nell'albo del Genio civile di Taranto.

Pare che tali lavori siano stati iniziati già prima della data di riunione della Giunta provinciale che conferì la trattativa privata e che, nell'apposita riunione della Commissione lavori pubblici della provincia, l'assessore del ramo fu diffidato, da un consigliere che ne faceva parte, a non conferire i predetti lavori a trattativa privata, anche perchè, qualora fossero ricorsi motivi d'urgenza, si poteva benissimo convocare il Consiglio provinciale competente in materia.

L'interrogante chiede di conoscere, pertanto, quali provvedimenti i Ministri interrogati, ciascuno per la propria competenza, intendano adottare.

(4 - 0277)

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

se è vero che l'Istituto fiduciario realizzi, che gestisce l'Istituto vendite giudiziarie in varie città d'Italia, fra cui Roma, abbia disdettato, almeno per quanto si riferisce a Roma, la concessione del servizio di vendite giudiziarie, licenziando in pari tempo sei dipendenti distaccati presso la locale Pretura;

se il Ministro abbia valutato le ragioni economiche addotte dall'IFIR a motivo della disdetta, e quale sia il suo pensiero in merito;

se non sia il caso, comunque, d'intervenire per ottenere la revoca del licenziamento, come primo passo per regolarizzare il servizio delle vendite giudiziarie, gravemente compromesso dallo sciopero indetto dal personale l'11 luglio 1972 e tuttora in corso;

se non si ritenga urgente affrontare il problema delle vendite giudiziarie, tenuto conto delle particolarità di tale delicatissimo servizio e dell'esigenza di assicurare tranquillità al personale, altamente specializzato, il solo idoneo a garantirlo;

se, nel quadro di una sistemazione globale, non si ritenga opportuno:

approfondire la situazione economica dell'IFIR per tener conto, se del caso, delle ragioni dell'Istituto predetto, senza che ciò si rifletta in un aumento delle già ingenti spese di procedura;

in subordine, allargare l'indagine alle eventualità di affidamento del servizio ad altri enti che diano idonee garanzie, specie per l'assorbimento del personale;

in subordine ancora, considerare, in estrema ipotesi, l'eventualità di pubblicizzare il servizio delle vendite giudiziarie.

(4 - 0278)

FARABEGOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Accertato:

che in provincia di Piacenza, nell'anno scolastico 1971-72, 5.988 studenti delle scuole medie (pari al 60 per cento del totale) hanno studiato la lingua francese e 3.880 (pari al 39 per cento) hanno studiato la lingua inglese;

che tale distribuzione percentuale non tiene conto nè delle effettive esigenze dei ragazzi — i quali, avviandosi agli studi medi, richiedono una formazione al passo con un mondo in continua evoluzione — nè delle reali aspettative delle famiglie, le quali giustamente ritengono che oggi la lingua straniera da studiare prioritariamente sia l'inglese;

che, a poche ore dall'apertura delle iscrizioni, diverse scuole medie piacentine non accettarono più iscrizioni alle classi dove veniva insegnata la lingua inglese perchè erano complete, determinando così fra le famiglie interessate un malumore che ha trovato larga ospitalità anche sulla stampa locale (« Tutti Giorni » dell'8 luglio 1972 e « Libertà » del 6 luglio 1972);

che, a causa delle restrizioni opposte dalle autorità scolastiche (per carenza di adeguate ed univoche istruzioni ministeriali), gli studenti iscritti alla prima media delle scuole cittadine che possono studiare la lingua inglese vanno diminuendo, come stan-

no a dimostrare, infatti, i seguenti confronti percentuali fra gli studenti di prima media che hanno potuto studiare l'inglese negli anni 1969-1970 e 1970-1971 nelle scuole medie cittadine:

scuola « Carducci », dal 43 al 20 per cento;

scuola « Dante Alighieri », dal 64 al 51 per cento;

scuola « Faustini », dal 57 al 51 per cento;

scuola « A. Genocchi », dal 46 al 30 per cento;

scuola « A. Manzoni », dal 25 al 50 per cento (la sola in aumento);

che (come ha autorevolmente rilevato la pubblicazione contenente i risultati di una indagine su 400 classi di scuole medie svolta dal Centro di orientamento scolastico dell'Amministrazione provinciale di Milano) nelle classi con elevate percentuali di irregolari viene più frequentemente insegnata la lingua francese rispetto all'inglese: in altri termini « nelle classi "migliori" viene insegnata la lingua straniera più importante, aumentando in tal modo la distanza fra le classi di serie A e di serie B »,

l'interrogante chiede che cosa intenda fare concretamente e sollecitamente il Ministro onde consentire alle famiglie di far studiare ai loro figli iscritti alle scuole medie la lingua straniera che essi ritengono prioritaria.

(4 - 0279)

ROSA. — *Ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici.* — Per conoscere secondo quale criterio verrà determinata, in seguito all'entrata in vigore della legge di riforma tributaria, l'aliquota di tariffazione per i contributi di utenza stradale dovuti dagli utenti ai Consorzi per le strade vicinali.

Infatti, attualmente detti Consorzi, che sono enti di diritto pubblico, riscuotono, per il raggiungimento dei propri compiti istituzionali, oltre al contributo obbligatorio delle Amministrazioni comunali (articolo 91 della legge provinciale e comunale n. 383 del 1934), anche un irrisorio contributo da parte degli utenti delle strade vicinali stesse, contributo che viene determinato in rapporto al doppio del tributo erariale sui terreni (articolo 7 del decreto-legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446), senonchè la riforma tributaria, non prevedendo più una voce « imposta erariale terreni », ha fatto venir meno il suesposto criterio di determinazione.

(4 - 0280)

ROSA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti intende adottare per risolvere quanto prima il grave problema della transitabilità sulla strada statale n. 100, particolarmente nel tratto contiguo all'abitato di Bari, all'altezza del rione « Mungivacca ».

A parte la limitata larghezza della carreggiata, del tutto inadeguata alle esigenze del notevolissimo traffico, nel tratto in questione avviene l'incrocio (a due livelli) tra la strada statale n. 100 e la tangenziale di Bari. V'è però da dire che lo svincolo di accesso per e dalla tangenziale confluisce con la strada statale n. 100 proprio in adiacenza ad una pericolosissima curva a stretto raggio con strettoia e controcurva; inoltre, nello stesso tratto ricadono anche la via d'accesso alla stazione « Mungivacca » della ferrovia del sud-est, nonchè l'attraversamento a raso della suddetta ferrovia.

La situazione è ancora più aggravata dall'ingente traffico di penetrazione al centro urbano di Bari. Infatti, su tale direttrice, oltre al traffico tra i capoluoghi Bari e Taranto, gravita anche il flusso pendolare dei popolosi centri dell'entroterra barese, e pertanto si verificano numerosi e pericolosi ingorghi, accompagnati spesso da incidenti più o meno gravi.

Proprio in considerazione di quanto sopra, l'Amministrazione provinciale di Bari consentì a suo tempo l'allacciamento della tangenziale alla strada statale n. 100, ma solo in via provvisoria, in attesa di una sistemazione definitiva da realizzare con la costruzione di una variante con scavalco della ferrovia del sud-est e con eliminazione della curva e controcurva.

Tale soluzione si palesa sempre più indifferibile, tanto più che il processo di veloce

urbanizzazione della zona consiglia d'intervenire con la maggiore urgenza per vincolare in tempo i terreni interessati dalla costruzione della variante.

(4 - 0281)

MURMURA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per conoscere a quali conclusioni è pervenuta la Presidenza del Consiglio dei ministri — Ufficio della riforma — per la sistemazione del personale già operante alle dipendenze del Comitato di coordinamento della legge per la Calabria.

(4 - 0282)

MODICA. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere:

se sia a conoscenza del grave atteggiamento antisindacale assunto, anche con dichiarazioni rese alla stampa, dal presidente del Consorzio autonomo per il porto di Civitavecchia, Alberto Albicini, di fronte all'agitazione in corso dei dipendenti del Consorzio stesso;

se non ritenga necessario intervenire nelle forme opportune per indurre il signor Albicini a recedere dal suo inammissibile rifiuto di aprire il dialogo e la trattativa con i sindacati.

Il signor Albicini, infatti, ha finora evitato di incontrare i rappresentanti sindacali dei lavoratori ed ha, inoltre, diffuso sulla stampa cittadina dati inesatti sul loro trattamento economico, allo scopo di isolare e contrapporre i dipendenti del Consorzio rispetto agli altri lavoratori della città ed allo scopo, altresì, di far pesare sul tenore di vita e sul salario dei lavoratori le conseguenze della scarsa attività del porto, derivante, invece, da cause strutturali, ed ha, infine, attribuito scopi « politici » ad un'agitazione puramente economico-sindacale, con ciò manifestando la sua volontà — questa sì veramente « politica » — di introdurre motivi artificiali di irrigidimento e di inasprimento della vertenza.

(4 - 0283)

SAMMARTINO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere se è a conoscenza del fatto che, istituita, nel 1970, la provincia di Isernia, venne creata in quel capoluogo la Direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni, in seno alla quale, peraltro, mancano ancora i reparti ragioneria ed economato.

La carenza di tali servizi si è rivelata di grave ostacolo all'auspicata celerità delle pratiche di competenza, che continuano ad essere gestite dal reparto ragioneria ed economato della Direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni di Campobasso.

L'interrogante chiede, pertanto, che venga autorizzata l'istituzione di detti reparti nell'ambito della Direzione provinciale di Isernia, al fine di favorire finalmente la più sollecita evasione possibile delle pratiche del settore e dei servizi che interessano la collettività interessata.

(4 - 0284)

SAMMARTINO. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per conoscere le ragioni per le quali l'agro di Sesto Campano e, in esso, la piana di Roccapipirozzi, sebbene forniti di un costoso impianto per l'irrigazione, non hanno potuto finora fruire del beneficio dell'alimentazione idrica, pur avendo il consorzio di bonifica di Venafro adempiuto a tutti gli obblighi che in proposito gli derivano dallo statuto.

Il disagio delle popolazioni della zona ed il disappunto degli agricoltori direttamente interessati sono tanto più gravi per il fatto che gli impianti stessi stanno a dare mostra di sè da oltre dieci anni.

(4 - 0285)

PINNA. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se gli risulti:

il grave stato di disagio dei lavoratori dell'alto oristanese, i quali, per essere sottoposti a visita medica o per il disbrigo di altre pratiche attinenti l'assistenza e la previdenza, debbono recarsi a Cagliari presso l'INPS, percorrendo centinaia di chilometri ed affrontando notevoli disagi, sia per l'insufficienza dei pubblici servizi di trasporto, sia per la perdita immensa di tempo a cui necessariamente debbono assoggettarsi se

desiderano raggiungere gli scopi che si sono prefissi;

che, in previsione dell'attuazione della 4ª provincia sarda, con capoluogo in Oristano, vennero date da esponenti di Governo assicurazioni secondo le quali si sarebbe proceduto — gradualmente — al decentramento di importanti uffici assistenziali ed amministrativi.

In caso affermativo, si chiede se il Ministro non ritenga urgente ed opportuno esaminare la possibilità del trasferimento della sede dell'INPS in Oristano, a somiglianza di quanto hanno già fatto numerosi altri enti, attribuendogli gli attuali poteri deliberativi attualmente propri della sede di Cagliari, sì da eliminare gli inconvenienti lamentati e favorire concretamente, almeno nelle premesse essenziali, l'istituzione della stessa provincia.

(4 - 0286)

CALIA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici, del bilancio e della programmazione economica e per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del Centro-Nord e della sanità.* — Per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per risolvere il grave problema dell'approvvigionamento idrico nel comune di Gravina in Puglia, atteso che:

l'attuale dotazione idrica *pro capite* è appena di 75 litri, erogata a giorni alternati nella zona alta e nella zona bassa della città, nella misura di metri cubi 2.000 per la prima e di metri cubi 3.400 per la seconda;

il serbatoio, della capacità di metri cubi 3.700, è alimentato da una condotta subdiramata dal serbatoio di Altamura, realizzata 40 anni fa con tubi di cemento-amianto, mediante una portata di 30 litri al secondo;

la condotta adduttrice viene gravata dal compito di alimentare, lungo il suo percorso, alcune industrie sorte alla periferia di Altamura, compresi una grossa industria molitoria, un presidio militare, un centro spastici e molti insediamenti residenziali, le cui necessità, non previste all'atto della costruzione della condotta, sono di un certo rilievo e sottraggono una discreta portata alla città (oltre 7 litri al secondo);

il pozzo, realizzato dalla Cassa per il Mezzogiorno, ai piedi del serbatoio di Gravina, è inutilizzato da diversi mesi per una avaria alle pompe che sollevavano nel serbatoio circa 12 litri al secondo;

la rete cittadina di distribuzione è inadeguata allo sviluppo urbanistico registrato negli ultimi quindici anni;

la situazione igienico-sanitaria si è fatta allarmante in quanto vengono registrati dalle competenti autorità sanitarie sensibili incrementi di casi di epatite virale e in genere di malattie infettive.

L'interrogante chiede, altresì, di conoscere se non ritengano urgente l'appalto dei lavori della nuova condotta adduttrice Altamura-Gravina — progetto esecutivo n. 45242/DT, dell'importo di lire 545 milioni, redatto dall'Acquedotto pugliese sin dal 1966 — considerato che sono stati stanziati dal Ministero dei lavori pubblici circa 900 milioni di lire per le condotte adduttrici di Gravina e Santeramo.

(4 - 0287)

ENDRICH. — *Al Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.* — Per sapere quando si provvederà ad ampliare i locali dell'aeroporto civile di Cagliari (Elmas), dove i locali attuali sono insufficienti, i viaggiatori in attesa della partenza devono spesso stare per lungo tempo in piedi perchè, mancando lo spazio necessario, non c'è un congruo numero di divani o di sedie, ed i viaggiatori in arrivo, in attesa di ritirare i bagagli, si accalcano, con grande disagio, in una stanza stretta, poco decorosa, troppo angusta rispetto al flusso, sempre crescente, dei passeggeri.

(4 - 0288)

LI VIGNI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere a quale punto di attuazione sia giunta l'iniziativa relativa alla costruzione della nuova Zecca dello Stato. Infatti, è passato molto tempo dall'approvazione della legge che fissava il primo consistente finanziamento, mentre cresce la giusta protesta dei consumatori e dei commercianti per la perdurante grave mancanza di monete metalliche, dovuta alle assurde condizioni di

lavoro esistenti, per la vetustà dell'edificio, nell'attuale Zecca.

(4 - 0289)

Ordine del giorno per la seduta di mercoledì 19 luglio 1972

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 19 luglio, alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

Discussione della mozione:

CIFARELLI, SPAGNOLLI, PARRI, TERRACINI, LI VIGNI, PIERACCINI, NENCIONI, ARIOSTO, BROSIO. — Il Senato,

ritenuto — dopo la positiva esperienza fatta sul finire della scorsa Legislatura — che i problemi relativi alla difesa dell'ambiente naturale debbano trovare, anche nella presente Legislatura, una sede apposita di esame, al fine di consentire l'inquadramento dei problemi stessi in una visione d'assieme che è l'unica in grado di suggerire provvedimenti adeguati;

ritenuta, in particolare, l'opportunità che i lavori già iniziati nella materia in questione siano proseguiti e portati a termine,

delibera di istituire nuovamente — ai sensi dell'articolo 24 del Regolamento del Senato — una Commissione speciale che, anche a mezzo di indagini conoscitive ed avvalendosi della consulenza di esperti, nonchè, se del caso, in raccordo con gli organismi nazionali preposti alla ricerca scientifica e con le Regioni:

a) individui le carenze della legislazione italiana in materia di ambiente naturale e di prevenzione e repressione delle alterazioni dello stesso;

b) stimoli l'azione dell'Italia in seno agli organismi internazionali, anche in vista dell'adesione ad accordi esistenti e della promozione di ulteriori intese;

c) esprima pareri, dal punto di vista ecologico, alle Commissioni permanenti sulle questioni e sui disegni di legge ad esse affidati;

d) riferisca, se del caso, all'Assemblea ed assuma eventuali azioni legislative, secondo il disposto degli articoli 50 ed 80 del Regolamento.

(1 - 0001)

La seduta è tolta (*ore 20,10*).

Dott. ALBERTO ALBERTI
Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari