

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE

(Difesa)

25° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1977

Presidenza del Presidente SCHIETROMA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

« Interpretazione autentica della legge 21 dicembre 1974, n. 702, recante modifiche e integrazioni della legge 28 marzo 1968, n. 341, concernente la riapertura dei termini per il riconoscimento delle qualifiche dei partigiani, limitatamente ai cittadini italiani residenti nel Friuli-Venezia Giulia e quelli che combatterono all'estero » (875) (D'iniziativa dei deputati Baracetti ed altri) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE	Pag. 202, 203, 204
BOLDRINI Arrigo (PCI), f.f. relatore alla Commissione	203
DE ZAN (DC)	203
PASTI (Sin. In.)	203
PASTORINO, sottosegretario di Stato per la difesa	203
SIGNORI (PSI)	203

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE	199, 201
BOLDRINI Arrigo (PCI)	201

CAZZATO (PCI)	Pag. 202
PASTORINO, sottosegretario di Stato per la difesa	200, 202

La seduta ha inizio alle ore 10,15.

SIGNORI, segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Boldrini Arrigo ed altri. Ne do lettura:

BOLDRINI Arrigo, PECCHIOLI, TOLOMELLI, DONELLI. — Al Ministro della difesa. — Per sapere se non ritenga opportuno riferire sui risultati della Commissione d'inchiesta (o sullo stato dei suoi lavori), nominata a suo tempo per appurare le cause che

4^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 dicembre 1977)

hanno determinato la grave sciagura aerea del 3 marzo 1977 dove perirono 38 allievi della 1^a classe dell'Accademia navale, un ufficiale accompagnatore e uomini dell'equipaggio del velivolo C-130 schiantatosi sulle pendici del monte Serra.

(3 - 00658)

PASTORINO, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Devo premettere che l'inchiesta tecnico-formale relativa all'incidente di volo avvenuto il 3 marzo 1977 si è conclusa in data 3 maggio 1977. Preciso questo perchè non vorrei che ci fosse la sensazione che la Commissione d'inchiesta abbia protratto troppo i suoi lavori che sono stati estremamente onerosi. Il ritardo con il quale il Governo risponde è dovuto alla necessità di approfondire l'esame dei documenti forniti. Inoltre, i fatti ben noti e i cambiamenti verificatisi hanno provocato un ulteriore ritardo. Comunque, il Governo è a disposizione della Commissione e precisa quanto segue.

Le risultanze dell'inchiesta tecnica svolta a seguito dell'incidente di volo avvenuto il 3 marzo 1977, nel quale trovarono la morte tutti i membri dell'equipaggio di un aereo C 130 e 38 allievi ed un ufficiale accompagnatore dell'Accademia navale non offrono elementi suscettibili di suffragare l'ipotesi di interferenze di fattori di ordine tecnico nella produzione dell'evento.

Parimenti non probabile e non provata è risultata anche l'ipotesi secondo la quale l'incidente potrebbe attribuirsi ad un errore di navigazione cioè ad un distacco dal piano di volo. Infatti i membri dell'equipaggio avevano tutti una notevole attività di esperienza di voli condotti nella zona. La situazione meteorologica, secondo le concordi testimonianze di civili e militari, ed in particolare di altro equipaggio in volo nella stessa zona, era tale da consentire di individuare tutti i punti di riferimento. A quanto sopra aggiungasi che il percorso inizialmente pianificato risulta facilmente riconoscibile da molteplici punti di riferimento, quali: il fiume Arno, la strada statale Tosco-Romagnola, eccetera.

È peraltro impossibile formulare precise ipotesi sui moventi che hanno indotto il pi-

lota ad una deviazione dal piano di volo, apparentemente non giustificata e non controllabile dai servizi a terra, e sui fattori di ordine umano che possono aver determinato le valutazioni in volo, che hanno provocato l'incidente.

Dall'esame, infatti, del relativo piano di volo appare attribuibile alla volontà del pilota la deviazione dalla rotta stabilita, anche se l'indagine non ha consentito, come detto, di appurare i reali motivi che lo hanno indotto a prendere tale decisione.

Inoltre il tipo di volo condotto all'interno della Valle di Calci, ed in particolare dopo il paese di Montemagno, hanno portato ad ipotizzare che il pilota, considerata l'impossibilità di continuare il volo al di sotto delle nubi, abbia impostato una manovra che gli consentisse di sorvolare in sicurezza l'ostacolo più elevato della zona ed a lui noto: il Monte Serra.

La valutazione in base alla quale il capo equipaggio ha impostato la manovra è stata, probabilmente, falsata dalle condizioni meteorologiche che alteravano l'aspetto degli ostacoli che si ergevano sulla rotta e gli impedivano di valutare che l'effettivo ostacolo preminente sulla stessa, Prato Ceragiola, si trovava ad una ridotta distanza dal punto d'inizio della sua manovra di salita.

Pertanto, pur essendo il velivolo in grado di superare, dal punto d'inizio della manovra di salita, tutti gli ostacoli che si ergevano sulla rotta stessa, il pilota sfruttava le caratteristiche del mezzo in modo da superare solo l'ostacolo a lui noto.

Tale ipotesi trova conferma nelle prove condotte, sia ricorrendo ad una verifica di prestazioni effettuate con un velivolo dello stesso tipo, sia nel rilievo dei parametri caratteristici di volo, attuato con l'impiego di un simulatore di volo per velivolo C 130.

Alla luce di quanto sopra esposto si può ritenere attendibile l'ipotesi che il pilota, entrato nella Valle di Calci Montemagno, abbia nella stessa condotto il volo a bassa quota seguendo il profilo del terreno e impostato, dopo il sorvolo del paese di Montemagno, una salita nell'intento di superare il Monte Serra. Le condizioni meteorologiche esistenti in zona al momento del volo non gli hanno

consentito di ben individuare l'ostacolo rappresentato dalla località di Prato Ceragiola, sicchè egli non è stato in grado di valutare la necessità di sfruttare adeguatamente le prestazioni del velivolo.

Pertanto l'estremo tentativo del pilota di evitare l'ostacolo risultava inutile, nonostante la piena rispondenza della macchina.

Vorrei chiarire che in questa relazione possono apparire due contraddizioni: il piano di volo dal punto di vista strettamente operativo, e vorrei dire burocratico, esisteva, però la caratteristica dell'esercitazione implicava il volo a vista anche per l'addestramento dei cadetti. Il pilota esperto della zona si è mosso secondo la sua esperienza. La situazione meteorologica, come sopra ho detto, era tale da consentire di individuare tutti i punti di riferimento, almeno inizialmente. Una improvvisa ventata che ha accumulato alcune nubi sul Monte Serra ha creato difficoltà al pilota, il quale, accortosi solo *in extremis* di avere di fronte questo monte, ha tentato, come risulta dagli esami tecnici, un'improvvisata improvvisa, che purtroppo è fallita per pochi metri.

Questa è la risultanza della relazione della Commissione d'inchiesta.

B O L D R I N I A R R I G O . Ci troviamo di fronte ad una relazione che offre la possibilità di un ripensamento per formulare alcune osservazioni. Prima di tutto, mi pare, che dovremmo avere più elementi sulla programmazione della esercitazione. Comprendo benissimo che l'esercitazione a vista fa parte di un addestramento aereo che noi non possiamo vagliare in senso critico, ma quello che sorprende è il fatto che, nel momento in cui si sono verificati i cambiamenti di carattere meteorologico, non si sia anche provveduto a sospendere o a modificare il tipo di esercitazione che era controllata e programmata da terra. Nel caso specifico è difficile stabilirlo, ma il problema del controllo della programmazione e della conseguente responsabilità solleva preoccupazioni e interrogativi. La responsabilità è sempre del pilota? Si dice che il pilota non è stato in grado di utilizzare tutti i mezzi di cui è dotato il C 130 per impedire la catastrofe. Allora, ci si domanda in

secondo luogo, se il pilota conosceva bene l'apparecchio oppure se questo era stato attentamente revisionato e quindi se la grave sciagura è stata determinata da disfunzioni tecniche o per errori di guida.

Prendendo atto della risposta del Governo, dal momento che non è il caso di dichiararsi soddisfatti proprio per la gravità dei fatti di cui ci stiamo occupando, vorrei rivolgere una raccomandazione. Riconosco che la risposta è importante anche perchè dobbiamo comunicarla alle famiglie dei caduti, le quali, se non altro ed entro certi limiti, devono essere informate che non si è trattato di sabotaggio; ma, ripeto, vorrei raccomandare che presso gli ambienti militari competenti, tenendo conto di alcuni insegnamenti da questa tragica sciagura aerea che tutti abbiamo vissuto drammaticamente, sia valutata la possibilità che nei piani di volo, e quindi nella programmazione e nella utilizzazione dei mezzi vi sia sempre un doppio controllo. E cioè un controllo preventivo per quanto riguarda il mezzo da utilizzare ed un controllo attento, aggiornato e direi tempista per quanto riguarda il piano di volo, in modo che tale piano possa essere cambiato al sopravvenire di una bufera, di una tempesta o per un qualsiasi altro contrattempo che può creare dei casi di emergenza. Non siamo in una situazione di stato di guerra per cui il piano di volo potrebbe far parte di un'operazione militare contro il nemico, ma siamo in addestramento ed ognuno di noi che ha fatto il servizio militare sa che dato un ordine arriva sempre il contrordine, per cui in casi come questi ben venga il contrordine dal momento che può servire ad evitare una catastrofe. Grazie.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Cazzato ed altri. Ne do lettura:

CAZZATO, BERTONE, ROMEO. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che è entrato in vigore il nuovo regolamento che disciplina la gestione dell'Amministrazione degli arsenali militari marittimi e delle imprese che eseguono i lavori in appalto negli stabilimenti della Marina militare;

4ª COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 dicembre 1977)

che tale regolamento ha trovato impreparato, oltre alle imprese, anche lo stesso Ministero;

che tale situazione sta comportando nelle città di Taranto e di La Spezia richieste di licenziamenti e di cassa integrazione per gli operai dipendenti dalle imprese private, le quali non solo non hanno prospettive di lavoro, ma si trovano di fronte all'assenza di una direzione amministrativa negli stabilimenti militari che impedisce il pagamento di commesse di lavori già effettuati,

gli interroganti chiedono se il Ministro non intende intervenire tempestivamente perchè, in attesa che vengano costituite le nuove direzioni amministrative degli arsenali e che l'Amministrazione e le imprese si organizzino in ordine alle direttive del nuovo regolamento, sia rinviata l'entrata in vigore del regolamento stesso ed intanto sia sbloccata l'incresciosa situazione che si è venuta a determinare nelle città innanzi menzionate.

(3 - 00768)

PASTORINO, *sottosegretario di Stato per la difesa*. In relazione alle difficoltà che si sono manifestate in ordine all'applicazione del Regolamento per gli stabilimenti e arsenali militari a carattere industriale, si è già provveduto a predisporre un apposito schema di decreto del Presidente della Repubblica, con il quale si rinvia l'entrata in vigore del Regolamento suddetto a data successiva a quella di costituzione di tutti gli organi amministrativi previsti.

Lo schema di decreto in questione trovasi in atto, all'esame del Consiglio di Stato.

Ho qui lo schema di decreto e la relazione. Li metto a disposizione della Commissione per chi voglia prenderne visione. Ad ogni modo ritengo che la risposta possa essere tranquillizzante per gli interroganti.

CAZZATO. Nel corso di questi giorni, proprio per i ritardi nell'attuazione del provvedimento e per lo slittamento dell'entrata in vigore del regolamento, si sono verificati dei fatti abbastanza seri per quanto concerne i lavoratori e le imprese che operano all'interno degli stabilimenti militari, sia di La Spezia che di Taranto, con blocco dei lavori,

invio in cassa integrazione degli operai e scarse se non nulle prospettive di ripresa dell'attività. Sarebbe opportuno allora un chiarimento che fornisca adeguate garanzie per quanto riguarda le prospettive di ripresa dell'attività delle imprese e, di conseguenza, per assicurare ai lavoratori la continuità del rapporto di lavoro.

Vorrei cogliere altresì l'adesione per chiedere al governo quando ci farà conoscere il piano di ristrutturazione degli stabilimenti militari, che a sua volta costituisce un problema estremamente attuale, all'attenzione delle forze sindacali e dei lavoratori.

PASTORINO, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Posso dare assicurazione che faremo, nel limite dell'osservanza di determinate norme amministrative, il possibile per accelerare i pagamenti al fine di evitare qualsiasi crisi. Del resto anche nella relazione sono esposti i sistemi che intendiamo porre in essere per attuare in tempi brevi le modifiche strutturali che eviteranno la crisi del settore dell'industria privata.

Per quanto riguarda il piano di ristrutturazione, mi faccio carico di riferire e di portare di fronte alla Commissione tutti i dati a riguardo.

PRESIDENTE. Lo svolgimento di interrogazioni è esaurito.

(I lavori proseguono in altre sedi dalle ore 10,45 alle ore 11,15).

IN SEDE DELIBERANTE

« Interpretazione autentica della legge 21 dicembre 1974, n. 702, recante modifiche e integrazioni della legge 28 marzo 1968, n. 341, concernente la riapertura dei termini per il riconoscimento delle qualifiche dei partigiani, limitatamente ai cittadini italiani residenti nel Friuli-Venezia Giulia e quelli che combatterono all'estero » (875), d'iniziativa dei deputati Baracetti ed altri (Approvato dalla Camera dei deputati) (Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

4^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 dicembre 1977)

« Interpretazione autentica della legge 21 dicembre 1974, n. 702, recante modifiche e integrazioni della legge 28 marzo 1968, n. 341, concernente la riapertura dei termini per il riconoscimento delle qualifiche dei partigiani, limitatamente ai cittadini italiani residenti nel Friuli-Venezia Giulia e quelli che combatterono all'estero », d'iniziativa dei deputati Baracetti, Santuz, Castiglione e Scovacricchi, già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Boldrini di riferire alla Commissione sul disegno di legge, in sostituzione del relatore, senatore Giust, assente.

BOLDRINI ARRIGO, *ff. relatore alla Commissione*. La legge n. 702 segue quella del 1968. Forse i colleghi sapranno che, per quanto riguarda i riconoscimenti ai partigiani, per ragioni di carattere internazionale, la legislazione italiana non era applicata al Territorio libero di Trieste sotto la giurisdizione alleata. Nel corso del Ventennale della Resistenza (1963-1965) si costituì una commissione, presieduta dall'onorevole Moro, allora Presidente del Consiglio, per studiare alcuni provvedimenti di legge che sanassero alcune questioni. Tra i provvedimenti elaborati in quell'occasione vi fu quello del 1968, che prevedeva la riapertura dei termini sia per i cittadini dell'ex Territorio libero di Trieste, sia per i combattenti all'estero e cioè per coloro che avevano combattuto nelle formazioni partigiane nei Balcani ed altrove, già in possesso in molti casi dei brevetti dei governi dei paesi dove avevano combattuto, sia per coloro che erano stati in carcere almeno tre mesi in territorio nazionale.

Nell'applicazione della legge del 1968 e, successivamente, per la legge n. 702, si sono riscontrate delle lacune soprattutto per il Territorio libero di Trieste, anche perchè non erano ancora stati ben definiti i confini e non si erano incluse alcune zone del territorio di Udine e di Pordenone. L'onorevole Baracetti si è fatto interprete delle richieste del comitato unitario di Udine e delle associazioni partigiane per correggere con questo articolo unico i provvedimenti precedenti. Credo che sia un atto di giustizia, per evitare

che, fra coloro che hanno combattuto nelle stesse zone, vi siano alcuni che hanno potuto ottenere il riconoscimento, ed altri che non lo possono invece ottenere. La commissione di primo grado presieduta dal generale Gracci Prenni, incaricata dell'esame e dell'applicazione delle leggi del 1968 e del 1974, è completamente d'accordo.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

DE ZAN. Sono d'accordo con le valutazioni del collega Boldrini e credo veramente che ci sia da riparare ad una disattenzione, più che ad un'inadempienza. Non dimentico che durante la guerra non si poteva parlare di uno specifico territorio della Venezia Giulia o del Friuli; esisteva, durante il periodo dell'occupazione tedesca, un territorio che comprendeva tutto il Friuli e tutto il litorale adriatico, cioè tutta l'allora provincia di Trieste e Istria. Credo veramente che si debba tener conto, nell'interpretare correttamente la legge n. 702 del 1974, anche di questa precisazione. Pertanto ritengo che il disegno di legge in esame sia opportuno, tale da suggerirne l'immediata approvazione.

SIGNORI. Desidero associarmi al parere favorevole espresso dal relatore e dal collega De Zan.

PASTI. Mi associo a quanto detto dal relatore e dal senatore De Zan e mi dichiaro favorevole al disegno di legge.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PASTORINO, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Nell'esprimere il parere favorevole del Governo, desidero chiarire che il problema, che è stato seguito con molta attenzione deriva più che altro da un'interpretazione restrittiva della legge e non si riferisce ad una riapertura di termini, ma ad una possibilità di presa in considerazione di domande già presentate.

4^a COMMISSIONE

25° RESOCONTO STEN. (14 dicembre 1977)

Non voglio nascondere che abbiamo anche, per affrettare i tempi, studiato soluzioni amministrative per accogliere rapidamente queste istanze, però le soluzioni amministrative non davano sufficienti garanzie e perciò si è concordata con l'onorevole Baracetti questa formula che sono lieto possa essere approvata dalla Commissione.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

Articolo unico.

La locuzione « zone della regione Friuli-Venezia Giulia », contenuta nell'articolo 1 della legge 21 dicembre 1974, n. 702, è da

intendersi riferita anche al territorio delle province friulane di Udine e Pordenone.

Le disposizioni dell'articolo 3 della suddetta legge sono da intendersi riferite alle domande dei destinatari dell'articolo 1 della legge stessa.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico.

È approvato.

La seduta termina alle ore 11,30.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. GIULIO GRAZIANI