

RESOCONTO STENOGRAFICO

117.

SEDUTA DI VENERDÌ 29 FEBBRAIO 1980

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROMITA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	10532	MELLINI (PR)	10555
Assegnazione di disegni di legge a Commissione in sede legislativa	10533	MORAZZONI (DC), Relatore per la X Commissione	10536
Disegni di legge (Proposta di assegnazione a Commissioni in sede legislativa)	10560	OTTAVIANO (PCI)	10552
Disegno di legge (Discussione):		TASSONE (DC), Relatore per la VII Commissione	10533, 10556
Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo (807)	10533	Proposte di legge:	
PRESIDENTE	10533	(Annunzio)	10532
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	10540	(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)	10560
MELEGA (PR)	10540	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	10561
		Comunicazioni del Governo in merito al disegno di legge n. 1413:	
		PRESIDENTE	10552

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

	PAG.		PAG.
DARIDA, <i>Ministro senza portafoglio</i> . . .	10551	Votazione segreta del disegno di legge:	
MELLINI (<i>PR</i>)	10551	S. 643. - « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 di- cembre 1979, n. 663, concernente provvedimenti per il finanziamento del servizio sanitario nazionale, per la previdenza, per il contenimento del costo del lavoro e per la pro- roga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni in base alla legge 1° giugno 1977, n. 285, sull'occupazione giovanile » (<i>approva- to dal Senato</i>) (1414)	10546
PAZZAGLIA (<i>MSI-DN</i>)	10551		
Per lo svolgimento di una interpellanza e di una interrogazione:			
PRESIDENTE	10561	Ordine del giorno della prossima seduta	10561
MELEGA (<i>PR</i>)	10561		
TROMBADORI (<i>PCI</i>)	10561	Trasformazione e ritiro di documenti del sindacato ispettivo	10564
Sull'ordine dei lavori:			
PRESIDENTE	10533		
Sul processo verbale:			
PRESIDENTE	10532		
GEREMICCA (<i>PCI</i>)	10531		

La seduta comincia alle 9.

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

Sul processo verbale.

GEREMICCA. Chiedo di parlare sul processo verbale ai sensi del terzo comma dell'articolo 32 del regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GEREMICCA. L'onorevole Abbatangelo del gruppo missino, intervenendo ieri mattina, ha detto cose gravi e caluniose nei confronti del comune di Napoli, e dell'amministrazione e degli assessori di questo comune. Ha detto testualmente: « Andate all'ufficio tecnico del comune di Napoli; andate e vedrete chi sono i grossi speculatori, con chi trattano, chi sono gli assessori che parlano con questi speculatori, quali tangenti oggi si pagano al comune di Napoli per ottenere una licenza edilizia o addirittura per non vedersi sequestrato un palazzo! ».

Si da il caso che io abbia l'onore di essere assessore al comune di Napoli; per questo ho chiesto la parola per fatto personale, ma esprimo la posizione fermissima dell'intera amministrazione comunale di Napoli, in tutte le sue componenti, signor Presidente, da quella comunista a quella socialista, socialdemocratica e repubblicana.

L'onorevole Abbatangelo ha detto — e anche questo risulta dagli atti — di avere le prove delle sue affermazioni. Bene! Allora, delle due l'una: o il deputato missino queste prove le ha (ma è chiaro che

ha parlato irresponsabilmente, senza sapere quello che diceva), e in questo caso sarebbe responsabile di omissione di denuncia di reato e di comportamento volto ad impedire all'amministrazione comunale di Napoli, al sindaco e agli assessori tutti di colpire inflessibilmente gli eventuali ipotetici colpevoli, come è costume di una amministrazione democratica di sinistra; oppure il parlamentare missino queste prove non le ha — e questo è per noi certissimo —, e in tal caso è responsabile di avere pronunziato una spudorata e intollerabile menzogna e di impedire alla amministrazione comunale di Napoli di querelarlo, poiché l'articolo 68 della Costituzione non lo consente, avendo Abbatangelo fatto queste dichiarazioni solo in questa sede parlamentare.

La conclusione è chiara, precisa: abbia l'onorevole Abbatangelo il coraggio politico e civile di ripetere e di formalizzare le sue affermazioni di fronte alla magistratura, come già ieri, interrompendo, lo aveva sfidato a fare l'onorevole Sarti del nostro gruppo, e se ne assuma tutte le responsabilità, quando (e il nostro è un auspicio) la Giunta per le autorizzazioni a procedere vorrà, quando sarà il momento, concedere l'autorizzazione a procedere nei suoi confronti.

Per quanto riguarda i fatti politici, nulla da aggiungere: né io, né il gruppo comunista, né l'amministrazione comunale di Napoli abbiano alcuna intenzione di discutere dei problemi, certo gravissimi, di questa città con una forza politica squalificata come quella missina, ...

RUBINACCI. Sta zitto! Vai a Parma!
A Parma!

PAZZAGLIA. Non è ammissibile!

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

PAZZAGLIA. Questo non è ammissibile!

GEREMICCA. ...responsabile dello scempio di Napoli, del massacro urbanistico — e non solo urbanistico — di Napoli, responsabile dei cinquecentomila vani abusivi fatti costruire a Napoli (*Proteste a destra*). Una forza politica che ha appoggiato gli speculatori amici dei laurini, dei monarchici, dei fascisti e dei missini (*Siride a destra*). Una forza politica travolta dagli scandali e spazzata via dal comune di Napoli dopo anni di corruzione (*Proteste a destra*).

PRESIDENTE. Onorevole Geremicca, la prego di attenersi al fatto personale.

GEREMICCA. Ho finito, signor Presidente. Voglio solo aggiungere che non ho nulla da obiettare sotto il profilo politico. Voglio dire che la giunta comunale di Napoli sta oggi tentando di sanare questo scempio, con il contributo ed il consenso della stragrande maggioranza della cittadinanza. E lo sta facendo con impegno, con sacrificio, con onestà.

RUBINACCI. Questo lo vedremo dopo.

GEREMICCA. Certo, con onestà e con rettitudine, caratteristiche queste per noi normali, scontate, ovvie, ma del tutto sconosciute all'onorevole Abbatangelo e a quelli del Movimento sociale (*Applausi all'estrema sinistra*).

PAZZAGLIA. Queste sono ingiurie che si ritorcono contro di voi.

RAUTI. Vai a Parma.

RUBINACCI. Voi e le vostre amministrazioni siete strumento di corruzione! Parma lo dimostra (*Scambio di apostrofi tra i deputati del gruppo comunista e quelli del gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale*).

PRESIDENTE. Vi prego, onorevoli colleghi.

Se non vi sono altre osservazioni, il processo verbale si intende approvato.

(È approvato).

BAGHINO. Gli dia un Cynar, signor Presidente: gli farà bene!

ALICI. Un momento, signor Presidente!

PRESIDENTE. No, lei non ha la parola. La prego di tacere.

ALICI. L'onorevole Rubinacci stava lanciando accuse nei confronti di amministrazioni comunali (*Proteste del deputato Rubinacci*).

PRESIDENTE. Nessuno ha diritto di parlare in questo momento. Onorevoli colleghi, vi prego di tacere.

Missioni.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. In data 28 febbraio 1980 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PICANO ed altri: « Nuove norme in materia di occupazione giovanile » (1449);

ALMIRANTE ed altri: « Legge speciale per Napoli e piano quinquennale di sviluppo socio-economico e di risanamento della città » (1450);

MORA ed altri: « Norme per il conferimento all'istituto nazionale per la tutela delle paste alimentari secche, di compiti di vigilanza e controllo nella produzione di paste alimentari secche » (1451);

ANIASI ed altri: « Nuovo assetto della polizia locale » (1452);

ACCAME: « Norme per la ristrutturazione del ruolo del personale tecnico del Ministero della marina mercantile » (1453).

Saranno stampate e distribuite.

Assegnazione di disegni di legge a Commissioni in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto in altra seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che i seguenti progetti di legge siano deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede legislativa:

VII Commissione (Difesa):

« Proroga delle leggi 26 giugno 1965, numero 809, e 15 dicembre 1969, n. 1022, relative alla assunzione, mediante convenzione, di medici civili presso gli ospedali militari e di veterinari civili presso enti dell'Esercito » (1328) *(con parere della I e della V Commissione)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

IX Commissione (Lavori pubblici):

S. 532 - « Classificazione nella seconda categoria delle opere idrauliche lungo la Marrana di Prima Porta e suoi affluenti » *(approvato dall'VIII Commissione del Senato)* (1420) *(con parere della I, della V e della VI Commissione)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca al secondo punto la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 1414, già approvato dal Senato il cui esame è terminato ieri. La votazione avrà luogo intorno alle 10,30 e poiché sarà effettuata mediante procedimento elettronico, decorre da questo momento il termine di preavviso previsto dal quinto comma dell'articolo 49 del regolamento.

L'ordine del giorno prevede quindi al terzo punto il seguito della discussione del

disegno di legge n. 1413, già approvato dal Senato, e delle proposte di legge Triva ed altri n. 937 e Aniasi ed altri n. 1036, che vertono sullo stesso argomento. Poiché il Governo ha preannunciato che sul disegno di legge n. 1413 rilascerà una dichiarazione subito dopo la votazione del disegno di legge n. 1414, propongo all'Assemblea di rinviare questo punto dell'ordine del giorno, passando subito a quello successivo, e cioè alla discussione del disegno di legge n. 807. Ricordo che l'inizio di tale discussione per questa mattina era previsto da una specifica decisione della Conferenza dei capigruppo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Discussione del disegno di legge: Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo (807).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi d'assistenza al volo.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali, avvertendo che il gruppo parlamentare del partito comunista ne ha richiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83 del regolamento.

Ricordo che in altra seduta le Commissioni sono state autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la VII Commissione, onorevole Tassone, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

TASSONE, *Relatore per la VII Commissione*. Signor Presidente, colleghi, come si ricorderà alcuni mesi or sono fu approvato il disegno di legge di conversione in legge del decreto concernente l'istituzione, presso il Ministero dei trasporti, del Commissariato per l'assistenza al volo: il disegno di legge-delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assi-

stenza al volo, oggi al nostro esame, rappresenta il momento di completamento e di riordino della materia, già affrontata col succitato disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 800.

Devo subito premettere che l'onorevole Morazzoni ed io rilevammo, in occasione della discussione del disegno di legge di conversione n. 800, che i due provvedimenti avrebbero dovuto essere discussi e votati contestualmente, o quanto meno in tempi ravvicinati. Mentre con il decreto-legge è prevista l'istituzione di un organismo cui affidare temporaneamente tutti i compiti collegati al trasferimento del controllo di assistenza al volo dal Ministero della difesa a quello dei trasporti, il provvedimento oggi in esame avvia concretamente il processo per il definitivo assetto di questo servizio d'assistenza al volo. Purtroppo, altre considerazioni emerse nella Conferenza dei capigruppo hanno impedito che ciò avvenisse (devo dirlo subito con estrema chiarezza), al di fuori di ogni logica e razionale valutazione.

La regolamentazione degli spazi aerei avviene con strumenti viepiù sofisticati tendenti sostanzialmente a prevenire collisioni tra aeromobili ed ostacoli, nell'area di manovra e per questo il servizio degli assistenti al traffico aereo e dei controllori ha assunto grande rilevanza nel nostro paese. Dopo ritardi e disattenzioni, è urgente che quel servizio sia riordinato ed articolato in termini più razionali, rispetto alle nuove più pressanti esigenze ed agli impegni presi. Occorre quindi una maggiore professionalità, una maggiore snellezza operativa e la migliore funzionalità del servizio considerato.

Ma sarebbe errato pensare che questi obiettivi non siano stati pienamente raggiunti in passato perché il servizio era affidato all'autorità militare: lo abbiamo già detto discutendo il disegno di legge n. 800 e possiamo aggiungere che è mancato un adeguamento rispetto alla duplicità di vitali esigenze per il nostro paese, soprattutto nei due momenti militare e civile che, anche con questi provvedimenti, devono essere tenute presenti, salva-

guardando attraverso una armonizzazione di compiti e di funzioni quelle che sono le loro peculiarità.

È in errore chi pensa che questo settore possa essere ridotto ad un momento pseudo-privatistico, o ad uno pseudo-pubblicistico, dove possono di fatto prevalere non esigenze globali proprie di un servizio delicatissimo, ma spinte di altro genere, che non sempre coincidono con il volume dei compiti cui ci si richiama. Nemmeno possiamo immaginare che il servizio che istituamo possa ripresentare delle lacune, o possa essere individuato con schemi certamente labili, non definiti e possa essere riferito a dati scarsamente certi.

Abbiamo invece il tempo e l'opportunità di non ripercorrere tappe che si sono rivelate errate nel passato: dobbiamo tener presenti tutti gli aspetti dei problemi, quale quello degli interessi della collettività, del paese, degli utenti e del personale. Dobbiamo dunque compiere una valutazione nella quale non siano sovrachianti alcuni interessi su altri, ma in cui questi interessi siano collocati nei loro giusti termini e in confini ben precisi e ben individuati.

Certamente, con il provvedimento al nostro esame, ci siamo fatti carico di esigenze oggettive e di attese oggettive dei lavoratori, delle insufficienze dei servizi, dell'esigenza di rendere tali strutture sempre più affidabili sul terreno della funzionalità e della sicurezza. Così ci dobbiamo fare carico, ancora, dell'esigenza di razionalità della spesa e degli interventi, per assicurare al servizio strumenti idonei ed appropriati, andando al di là e al di fuori dell'improvvisazione e della precarietà.

Mi sia consentito, signor Presidente, un brevissimo accenno all'articolato. Con l'articolo 1 le Commissioni difesa e trasporti hanno innovato il testo del Governo: si è inteso fare una scelta circa la natura del servizio. Il Governo ci aveva fatto pervenire un testo in cui si parlava di servizio con la « esse » minuscola, lasciando al Parlamento l'individuazione e la specificazione dello stesso. Noi abbiamo individuato ed abbiamo inteso

specificare questa proposizione che era venuta in termini generici da parte del Governo. Infatti, all'articolo 1, si è detto che in attesa della ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile e nell'ambito della riforma delle aziende autonome dello Stato, « il Governo della Repubblica è autorizzato ad emanare, entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti aventi valore di legge per la disciplina dell'azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale ».

Le Commissioni hanno inteso quindi delegare al Governo l'emanazione di una normativa che disciplini l'azienda, nel quadro delle riforme in atto, senza perciò riproporre, come dicevo all'inizio, schemi superati o riferibili a dati attualmente esistenti. È evidente che in questo si tiene ben presente la peculiarità del settore che si vuole regolamentare e il riferimento ai compiti e alle esigenze di gestione autonoma, che deve essere assicurata anche rispetto agli obiettivi che si vogliono raggiungere e che riguardano il buon funzionamento del servizio.

Tutto questo in riferimento al livello di sicurezza, che deve essere garantito sempre più sulla base di strumentazioni adeguate e di dati certi. Con l'articolo 2 si specificano in generale i compiti che debbono essere svolti dall'azienda autonoma e che si riferiscono soprattutto all'organizzazione e all'esercizio dell'assistenza al volo, mediante la gestione dei servizi relativi al controllo del traffico aereo, delle telecomunicazioni, nonché ai servizi meteorologici ed aeroportuali. L'articolo 2, inoltre, si riferisce anche alla promozione di studi, di esperienze di carattere tecnico-scientifico che debbono essere salvaguardate e sviluppate. Fra l'altro si parla, nello articolo 2, dell'addestramento e del reclutamento del personale da impegnare nei servizi di assistenza al volo. Ritengo che questo sia un aspetto importante e delicato della questione.

L'articolo 3 prevede che i decreti delegati dovranno tenere presenti i principi ed i criteri direttivi, che si riferiscono alla

armonizzazione dell'azienda con l'azione svolta dall'aeronautica militare, e al mantenimento delle competenze dell'aeronautica militare, in merito al servizio di assistenza al volo, per quanto riguarda il traffico aereo militare. Si fa riferimento anche all'adeguamento degli organici degli ufficiali rispetto alle competenze dell'aviazione militare che, come dicevo all'inizio, deve essere salvaguardata *in toto*. Si parla anche di decentramento delle strutture dell'azienda e dell'adeguamento di strumenti di collegamento con gli organi periferici, compresi quelli che fanno capo al Ministero della difesa. Si ritiene giusto che la disciplina dello stato giuridico del personale avvenga sulla base della natura giuridica dell'azienda, che, come dicevo, non è ancora definita in termini precisi. Ciò è conseguenziale a quanto affermato precedentemente rispetto alla definizione giuridica dell'azienda autonoma la cui costituzione è prevista nell'articolo 1 del provvedimento.

Per quanto concerne l'articolo 4 si è inteso garantire, in presenza della proclamazione dello sciopero, il servizio di assistenza al volo e di controllo al traffico aereo per i servizi di Stato, sia nazionali che esteri, i voli militari ed i collegamenti con le isole. Si è ritenuto altresì necessario che il Ministero dei trasporti sia messo in condizione di poter garantire, entro 10 giorni, i collegamenti internazionali per cinque giorni. Questo ritengo sia uno sforzo che le Commissioni hanno compiuto rispetto anche ad alcune valutazioni che sono emerse durante la discussione del disegno di legge n. 800.

Per quanto attiene l'articolo 5, è previsto che per urgenti ed obiettive necessità, riguardanti la difesa nazionale, il servizio di assistenza al volo può essere assunto dal ministro della difesa, mediante decreto del Presidente della Repubblica e su proposta del Presidente del Consiglio di concerto con i ministri dei trasporti e della difesa. A questo proposito occorre dire che potrebbe sorgere l'opportunità che vengano sentite, prima dell'emanazione del decreto del Presidente della Repubblica, le Commissioni competenti o, nei casi di ur-

genza assoluta, i Presidenti dei due rami del Parlamento.

Signor Presidente, il disegno di legge oggi al nostro esame riapre, dopo il disegno di legge n. 800 cui mi sono precedentemente riferito, un processo di riordinamento di una materia estremamente delicata ed importante, per ogni nazione civile e moderna, per l'implicanza che esso ha nello sviluppo economico del nostro paese. Siamo convinti che non basti una normativa perché risultati positivi possano essere raggiunti in pieno. Occorre la consapevolezza di tutti, la disponibilità di tutti, di quanti erano in questo settore, delle forze politiche e del movimento sindacale perché questi obiettivi possano essere raggiunti in tempi brevi.

Certamente varie esigenze devono essere contemplate, ricondotte ad un momento di sintesi e di razionalità in uno sforzo che diviene produttore allorché sostenuto da valutazioni oggettive serie. Comprendiamo le ansie e le spinte, che sono all'attenzione del Parlamento e che hanno pervaso, per mesi e mesi, anche la vicenda politica del nostro paese, perché desideriamo che in esse esista un contributo positivo di indicazioni utili e di proposte che ovviamente non può venire se non dopo l'approvazione del disegno di legge oggi al nostro esame.

Un'ultima considerazione riguarda il richiamo alla qualificazione professionale, nonché la ricerca scientifica indispensabile e fondamentale in questo settore.

È per questi motivi che, attraverso il disegno di legge, noi intendiamo dare delle linee e delle indicazioni affinché il Governo emani i decreti delegati previsti dal disegno di legge stesso.

Per le considerazioni che ho testé fatto e per l'urgenza del provvedimento tanto atteso soprattutto dal paese che vuole vivere e volare nella completa sicurezza, chiedo alla Camera dei deputati di approvare il disegno di legge n. 807 (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il relatore per la X Commissione, onorevole Morazzoni, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MORAZZONI, Relatore per la X Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, come ha già fatto l'onorevole Tassone, esprimo la mia soddisfazione per essere finalmente in grado di discutere questo importante disegno di legge. Infatti, anche se può passare inosservato, questo disegno di legge riveste un'importanza fondamentale per l'economia del nostro paese e per i temi che intende affrontare e che da molto tempo non hanno trovato soluzione. Esso è collegato ad un provvedimento già approvato dal Parlamento che aveva istituito provvisoriamente il commissariato per l'assistenza al volo, quale passaggio a questa soluzione definitiva per i problemi di questo essenziale servizio.

Questo provvedimento è stato discusso a lungo e tutti hanno potuto fornire il proprio contributo attraverso le modifiche che sono state apportate dalle Commissioni congiunte difesa e trasporti; tutti abbiamo tentato di indicare dei principi e dei criteri precisi per questa delega che affida al Governo il compito di istituire questo ente che dovrà gestire il servizio nell'ambito di una ristrutturazione della direzione dell'aviazione civile che, tra l'altro, deve essere attuata con urgenza, se vogliamo che quello stesso ente possa agire così come è nelle intenzioni indicate anche nel provvedimento al nostro esame. Se entro i diciotto mesi non ci sarà la riorganizzazione dell'aviazione civile, forse anche lo sforzo di oggi potrebbe essere vanificato.

Questo è un provvedimento che riguarda l'importante settore della sicurezza del volo; troppo poche volte noi poniamo la dovuta attenzione a questo importante concetto. Gli utenti dei servizi aerei ne lamentano l'inefficienza soprattutto in questi ultimi tempi, ma l'opinione pubblica pone poca attenzione a questo importante tema. Finalmente, questa mattina, iniziamo a discutere questo provvedimento che — mi auguro — possa rapidamente essere definito.

Non avendo potuto farlo in altre occasioni, intendo esprimere un particolare

ringraziamento per la grande sensibilità dimostrata al sottosegretario Degan che, in questi anni, ha collaborato intensamente con la Commissione trasporti per giungere a dare un volto definitivo a questo disegno di legge, il quale costituisce un importantissimo passo in avanti verso la riorganizzazione del settore del trasporto aereo, così importante per l'economia del nostro paese.

Il disegno di legge in esame, a mezzo dei decreti delegati da emanarsi entro 18 mesi dall'entrata in vigore della legge, si propone l'attuazione di misure che siano in linea con quelle, analoghe, vigenti negli altri paesi. Appare evidente, per la complessità e la delicatezza del servizio, che tale trasformazione richiederà una approfondita valutazione delle modalità, delle procedure e dei tempi di attuazione, al fine di evitare che soluzioni affrettate possano compromettere l'efficienza dell'organismo che vogliamo istituire. Detta valutazione è indubbiamente assicurata dal disegno di legge, che prevede, come ho detto, l'emanazione dei decreti delegati entro 18 mesi dall'entrata in vigore della legge e che affida il preventivo ed approfondito esame delle norme ad una Commissione parlamentare composta da 10 senatori e 10 deputati. Anche in proposito mi sembra da riconoscere la sensibilità dimostrata dal Governo nell'accogliere questa importante collaborazione del Parlamento.

Le attribuzioni ed i compiti del nuovo servizio di assistenza al volo sono chiaramente indicati nel disegno di legge. Non si tratta pertanto di una delega in bianco conferita al Governo, perché altrettanto chiaramente sono precisati i principi ed i criteri direttivi per l'emanazione dei decreti delegati, grazie anche alle modifiche introdotte al testo governativo dalle Commissioni congiunte trasporti e difesa.

Come molto opportunamente ha osservato il collega Tassone il nuovo organismo dovrà avere una dotazione patrimoniale e finanziaria idonea a garantire l'autonomia operativa e di gestione, quindi una possibilità di funzionamento che risponda alle necessità dell'organismo medesimo. L'azienda dovrà essere costituita nel quadro delle

iniziative che il Ministero dei trasporti sta portando avanti, anche per quanto riguarda altri settori del trasporto tradizionale. Dovrà perciò trattarsi di una azienda sintonizzata su quanto si sta facendo in questi altri settori, proprio per collegare tra loro, anche attraverso misure burocratiche, i tre principali settori del trasporto nel nostro paese. È questo un motivo di soddisfazione: vi è finalmente una visione generale del trasporto, nel quale rientra anche quello per via aerea.

L'armonizzazione del servizio con l'azione svolta dall'aeronautica è altresì un importantissimo principio indicato nel disegno di legge, accanto ai previsti, adeguati, strumenti di collegamento con gli organi periferici di questo nuovo ente, ivi compresi quelli operanti sotto la competenza del Ministero della difesa. Tale coordinamento eviterà inutili duplicazioni e dispendi di energie.

Consentitemi ora una parentesi. Anche io desidero associarmi all'affermazione del collega Tassone secondo la quale, nel momento in cui il trasporto aereo commerciale e civile diventa un fatto importante nel nostro paese, è giusto che tale organismo venga trasferito dall'ambito del Ministero della difesa all'ambito del Ministero dei trasporti. Non vi è certo, in questo, il minimo sentimento di rimprovero nei confronti dell'aeronautica militare; anzi, si impone l'occasione per sottolineare gli sforzi compiuti dall'aeronautica militare, che nonostante tutte le incomprensioni ha potuto mantenere questo importante settore del trasporto aereo ai livelli europei. È una dichiarazione che non può essere contestata, perché credo che tutti, in sede di Commissioni difesa e trasporti, abbiano potuto rendersi conto di questa particolare situazione; è con soddisfazione, quindi, che noi ringraziamo l'aeronautica militare, che pur non avendo nelle sue competenze questo settore, ha operato proficuamente, nonostante le grandi incomprensioni — come dicevo —, mantenendolo ai livelli europei.

È prevista la facoltà di dare in concessione agli enti gestori di aeroporti minori il servizio dell'informazione di volo in

determinate condizioni; anche questo è un sistema che viene attuato anche in altri paesi, non solo in Italia, e mi pare quindi giusto che sia mantenuto.

I decreti delegati dovranno poi disciplinare in via permanente — ed anche transitoria, evidentemente — lo stato giuridico del personale e provvedere alle istituzioni dei ruoli del personale occorrente con lo inserimento degli elementi inquadrati nel ruolo transitorio dell'attuale commissariato. È noto come il personale impiegato nel servizio sia ben preparato ed esperto, dotato, cioè, di sicura specializzazione. È necessario che tale personale abbia questa grande specializzazione; sono questi requisiti rispetto ai quali si richiede un adeguato riconoscimento della qualificazione professionale degli interessati — questo è uno degli altri motivi per cui si è arrivati alla trasformazione in servizio civile di questo settore —, in quanto il patrimonio di preparazione e di esperienza deve essere valorizzato sia per quanto riguarda il servizio, sia per quanto riguarda il singolo individuo. È questo è anche ciò che indubbiamente si propone la normativa al nostro esame.

È necessario che il servizio possa avvalersi, in condizioni di assoluta continuità, del patrimonio di uomini e della ricchezza di esperienza che oggi sono propri dell'aeronautica militare, patrimonio e ricchezza altamente qualificati ed altamente stimati in Italia ed all'estero. Anche in conseguenza di questo vi sono degli articoli che prevedono la possibilità — ed anche facilitazioni a questo scopo — che esperienze come queste non vadano disperse, ma possano essere utilizzate anche nell'azienda civile che intendiamo costituire.

Non bisogna dimenticare che il provvedimento che siamo chiamati ad esaminare nasce non soltanto dalla necessità impellente, assoluta, di terminare il già avviato processo di organizzazione del servizio di assistenza al volo, ma anche dalla necessità di riconoscere ed ufficialmente confermare — come ho già detto — la professionalità del personale impiegato nel servizio stesso. Né si deve sottovalutare il fatto che con questo disegno di legge si

vuole consentire al personale la possibilità di scegliere tra l'impiego civile, in una amministrazione civile, come è necessario, trattandosi di un'attività civile e commerciale, e la permanenza nei ruoli militari. Proprio la delicatezza della professione, ancorché civile, non può far sottovalutare l'eccezionale importanza del servizio nell'interesse pubblico, né far sottovalutare il fatto che il servizio investe attività e interessi che non solo sono domestici, nazionali, ma sono anche attività e interessi internazionali, e quindi investono il prestigio e la responsabilità del paese nei confronti dei paesi terzi.

Per questi motivi e queste finalità, una norma di indubbia importanza è quella prevista dall'articolo 4, che sottolinea come questo servizio sia in funzione di una attività e di un pubblico interesse non solo nazionali, ma anche internazionali. Una sua anche momentanea interruzione, come ha sottolineato lo stesso onorevole Degan, può creare un buco nero su tutto il territorio del nostro paese, interrompere i collegamenti, provocare effetti analoghi a quelli che si realizzerebbero se improvvisamente crollassero ponti, strade, costruzioni. Non possiamo non considerare questo particolare aspetto, così rilevante per la vita economica e sociale del paese e per la stessa sicurezza, soprattutto per quanto riguarda determinate attività (voli di Stato e militari, servizi di emergenza, collegamenti con le isole).

Tutto ciò è previsto appunto nell'articolo 4, in questo spirito e con nessun altro intendimento: nello spirito, cioè, di circondare di certe attenzioni e cautele l'esercizio del diritto di sciopero da parte degli addetti a questo settore. Non avrebbe potuto, il legislatore, non porre la dovuta attenzione a questo punto. Non avrebbero potuto, oltretutto, essere messi in crisi gli stessi rapporti internazionali del nostro paese. Tenuto conto della particolare situazione geografica dell'Italia, occorre infatti predisporre gli opportuni accorgimenti per evitare di porre in seria difficoltà i paesi terzi. Se non volessimo prevedere, quindi, l'introduzione delle cautele indicate e degli affidamenti di respon-

sabilità che fanno capo al Ministero dei trasporti, con certi condizionamenti, non ci renderemmo conto dei gravi attentati alla libertà che potremmo rendere possibili nei confronti dei paesi terzi. Potremmo davvero divenire coloro che consentono il sequestro di aeromobili, di cose, di persone, di proprietà internazionali. Ecco perché sottolineo l'importanza di questo articolo 4, intorno al quale si è svolto, nelle Commissioni, un approfondito dibattito, anche se ciò non vuol dire che non debbano essere prese in considerazione le proposte che dovessero essere avanzate per specificare con termini magari più appropriati il concetto che ho voluto illustrare, e per non dare adito a interpretazioni diverse da quelle che risultano da questa mia sintetica esposizione.

MILANI. Certo, sono quelle là...!

MORAZZONI, *Relatore per la X Commissione*. Sono quelle, certo, perché non si possono dare interpretazioni diverse a parole che forse non esprimono il concetto in modo adeguato, ma che mi auguro di aver illustrato e precisato con questo mio intervento: sono comunque a disposizione dei colleghi, insieme al collega Tassone, per ogni ulteriore chiarimento.

Come dicevo, il disegno di legge circonda di certe cautele l'esercizio dei diritti di sciopero, in funzione degli indicati interessi pubblici, nazionali ed internazionali. Sappiamo, certamente, che ci troviamo di fronte ad una realtà complessa. Dobbiamo affrontare questo delicato problema con grande senso di responsabilità, in modo da dar luogo, nel momento di varare il provvedimento in esame, ad una disciplina che assicuri la rispondenza del servizio ad un superiore interesse di carattere sociale, che trascende, come ho detto, l'ambito nazionale. Entrano in giuoco infatti, onorevoli colleghi, i problemi stessi della convivenza civile dei popoli, con tutte le relative conseguenze. Non è retorica, questa, ma valutazione della realtà dei fatti, come de-

ve riconoscere chiunque conosca bene la situazione del trasporto aereo nel mondo. Si tratta quindi di un problema che ha riflessi notevoli, anche sul prestigio del nostro paese.

Credo poi che si debba porre molta attenzione sulle iniziative che il ministro deve essere in grado di porre in atto durante l'esercizio del diritto di sciopero, come quelle che riguardano i collegamenti indispensabili e di emergenza ed i collegamenti con le isole, che altrimenti sarebbero tagliati fuori dalla vita del paese. Ecco i motivi per cui è necessario considerare con molta attenzione questo articolo 4.

Molta attenzione deve essere posta anche all'articolo 5, assai importante, che prevede che per eventi di obiettiva eccezionalità, il personale possa essere militarizzato. L'articolo prevede quindi l'assunzione da parte del Ministero della difesa dell'assistenza al volo in relazione a queste urgenti necessità per la difesa nazionale.

Anche in questo caso, non scopriamo niente di nuovo, cari colleghi: questo è un fatto normale, che avviene in tutti gli altri paesi del mondo. Nel momento in cui si manifestasse questa obiettiva, urgente necessità di difendere il paese, anche negli altri Stati il settore del servizio dell'assistenza al volo passerebbe automaticamente alla difesa, anziché rispondere ad organismi civili.

Nel nostro paese esiste forse un atteggiamento un po' sbagliato nei confronti delle forze armate, del Ministero della difesa, dei militari, che invece sappiamo bene quale forza rappresentino per la sicurezza democratica del nostro paese. In relazione a questo, noi prevediamo alcune cautele; non riteniamo che in queste circostanze — almeno per il momento — debba esserci questo automatismo di scambio dei binari dal civile al militare. Sono quindi previste, ripeto, alcune cautele per il momento in cui dovesse rendersi necessario il temporaneo passaggio di queste leve dal settore civile a quello militare.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

Questo è dunque un altro articolo molto importante, che non può non essere attentamente considerato e valutato.

Con questo termino le mie considerazioni preliminari alla discussione di questo importante disegno di legge, che mi auguro possa offrire un utile contributo per la soluzione del problema, così com'è avvenuto nelle diverse riunioni delle Commissioni difesa e trasporti, attraverso le quali si è pervenuti a un testo sul quale mi sembra possa convergere un largo consenso da parte dell'Assemblea (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Mi riservo di intervenire in sede di replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Melega. Ne ha facoltà.

MELEGA. Signor Presidente, colleghi, la discussione che si è iniziata questa mattina su questo disegno di legge di delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo costituisce — contrariamente a quanto ha affermato il collega Tassone — non l'avvio di una fase nuova nella regolamentazione di questo importante settore dell'economia e della vita civile del paese, ma la continuazione di una fase vecchia, decrepita, fallimentare, deficitaria, di cui questo Governo si è reso protagonista più degli altri, portando il settore del traffico aereo alle condizioni disastrose che noi ben conosciamo.

Il modo con cui il Governo ha ritenuto di affrontare questo problema è ormai storia, del Parlamento e della politica italiana. Non a caso il provvedimento è collegato con un decreto-legge i cui « buchi » costituzionali e sostanziali — veri e propri « buchi neri » dal punto di vista legislativo, collega Morazzoni — avevamo già evidenziato nel corso della discussione.

A proposito del disegno di legge in esame sottolineerò le carenze che esso presenta, che non sono rimediabili neppure con la presentazione di emendamenti agli articoli. Chi volesse, con grande serenità, esaminare quanto ha fatto la Commissione per tentare di migliorare il testo governativo, avrebbe l'evidenza plastica di quanto sia impossibile, qualunque sia l'impegno che vi si metta, modificare in alcun modo un testo di legge quando l'impostazione governativa, il modo stesso di governare, è profondamente sbagliato. Ed è per questo che, nel preannunciare già da adesso quella che sarà la conclusione del mio intervento, cioè il voto negativo del gruppo radicale su questo disegno di legge, voglio ritornare con tutta la capacità di convincimento, di cui posso essere capace, su questo *Leitmotiv* fondamentale della nostra opposizione, in questo settore, all'attività di Governo. È una opposizione che purtroppo si trova di fronte non a comportamenti emendabili da parte del Governo, ma ad impostazioni radicalmente sbagliate, che non possono essere in alcun modo emendate o modificate.

Partiamo — tanto per cominciare, perché il ventaglio delle critiche è molto vasto — dal modo con cui il Governo annuncia di voler tener fede ad impegni presi in precedenza. Ne cito uno per tutti: il ministro Preti ed i suoi sottosegretari, man mano che si presentavano in Commissione e in Assemblea per sostenere le tesi del Governo, hanno più volte ripetuto che avrebbero presentato un piano di ristrutturazione degli aeroporti in Italia. Mi voglio riferire a questo particolare dettaglio perché non si affermi che dico cose generiche.

Questo piano è stato promesso e ripromesso con scadenze particolari in agosto, in settembre; è stato detto che sarebbe stato presentato entro dicembre, ma non è stato ancora presentato. Con questo tipo di bancarotta fraudolenta — dati anche gli argomenti relativi alle competenze di certi ministri le cui attribuzioni ricadono sotto l'ambito della Commissione trasporti (mi riferisco al mini-

stro della marina mercantile, per il quale, per tutt'altri temi, l'argomento della bancarotta fraudolenta non è certo anomalo rispetto a quanto stiamo discutendo in questo momento) — con questo tipo di bancarotta fraudolenta, ripeto, abbiamo un Governo che fa continuamente dichiarazioni tese a dire che farà certe cose e poi sistematicamente non mantiene le promesse; e con impudenza viene ancora una volta, questa volta addirittura con un disegno di legge, a sostenere che farà certe cose, a chiedere addirittura una delega in bianco per fare certe cose; così come non ha fatto una serie di altre cose in precedenza ben più semplici e ben più dovute.

Cito un altro caso clamoroso di bancarotta da parte del Governo: le commissioni d'inchiesta sui disastri aerei di Punta Raisi e di Cagliari non hanno ancora presentato delle conclusioni, cui erano tenute, prima ancora che da impegni specifici del Governo, da un semplice moto di indignazione popolare; di fronte alla necessità di sapere perché ancora oggi in Italia, probabilmente per carenze della regolamentazione dell'assistenza al volo, si abbiano disastri aerei, su cui non si riesce a sapere quali possano essere state le cause che li hanno determinati, con conseguenze di tipo processuale e assicurativo gravissime, soprattutto per le vittime di questi incidenti, che non hanno la possibilità di ottenere dal Governo un qualsiasi resoconto, una qualsiasi esposizione di dati di fatto che consentano loro di tutelare i propri interessi.

Questo Governo che non fa fronte, non occasionalmente, ma sistematicamente, ai più elementari doveri nel settore del trasporto aereo, si è trovato nell'ottobre scorso a dover assumere una posizione che tentava invano e sciocamente di rinviare da anni, perché sappiamo bene che l'agitazione dei controllori di volo non è un fungo di autunno, spuntato nell'autunno 1979, ma una più che legittima aspirazione sindacale dei lavoratori del settore, iniziata almeno tre anni fa, che non ha mai trovato una risposta adeguata nella controparte governativa.

Il Governo si è trovato allora, nell'ottobre scorso, a dover affrontare un insprimento di questa vertenza sindacale. L'ha affrontato nel modo caotico che abbiamo già documentato in sede di discussione del decreto-legge e abbiamo avuto persino l'episodio inaudito del ministro dei trasporti che ha affermato di essere rimasto all'oscuro della preparazione del decreto-legge e del disegno di legge, che incidentalmente stiamo discutendo in questo momento; preparazione che era stata curata a sua insaputa dal Presidente del Consiglio stesso.

Ebbene, questo tipo di Governo e di amministrazione, con questo provvedimento, ci viene a chiedere di perpetuare — collega Tassone, mi dispiace doverlo dire — un modo di governare che anche voi che siete dei tecnici in questo settore, colleghi Tassone e Morazzoni, sapete bene essere deficitario: un modo di governare, cioè, che ci fa trovare poi di fronte a disfunzioni, alle proteste degli addetti ai lavori, ad una serie di aeroporti non attrezzati a garantire le condizioni di sicurezza di un paese civile; un modo di mal governare che quotidianamente, *de visu* constatiamo sulla nostra pelle di utenti, cosa significhi per il traffico aereo.

Noi radicali evidentemente non possiamo né vogliamo sostituirci al Governo, neppure emendando il provvedimento, perché come si può emendare qualcosa che è *ab initio* un preciso comportamento del Governo? È impossibile. Quando qualcuno decide di comportarsi in modo contrario ai principi elementari del buon comportamento — tanto per citarne uno solo: mantenere le promesse fatte — cosa si può emendare, di cosa si può discutere?

All'articolo 1, per esempio, ci si viene a chiedere di autorizzare dei decreti futuri. Lascio perdere l'aspetto costituzionale, che pure non è di poca rilevanza, ma quando si afferma che entro 18 mesi il Governo emanerà dei decreti su questa materia, cosa si può modificare, visto che è da anni che il Governo non fa nulla, neanche cose ben più semplici di queste? Cosa vogliamo emendare? Vogliamo fissare dodici mesi, due mesi o un mese? Il

Governo non ha lo *status* per chiedere questo credito politico, perché sul terreno del credito politico il Governo, ripeto, in questo settore del traffico aereo, è già in condizioni di bancarotta fraudolenta. Ad un bancarottiere fraudolento non si concede altro credito neppure per un mese, figuriamoci per 18 mesi.

L'intero disegno di legge ha questo tono fantascientifico, futuristico, caratteristico di coloro che non sanno fare altro, giorno per giorno, che tentare di chiudere dei « buchi » che loro stessi hanno contribuito ad aprire (*Interruzione del Relatore per la X Commissione Morazzoni*). Altro che « buco nero », collega Morazzoni; diciamo pure che, non potendo fare in altro modo, mascherano dietro questa aulica veste del disegno di legge, una condizione di inefficienza, di incapacità, di insipienza governativa che veramente non può essere bollata, perché non ci sono parole sufficienti a bollarla come si merita.

Voglio riferirmi all'articolo 1 e citarne l'inizio. In esso si dice: « In attesa della ristrutturazione della direzione generale dell'aviazione civile... ». È, come sapete, Civilavia. Voi sapete che su Civilavia è stata fatta una lunga inchiesta (si può dividerla in tutto o in parte, si può ritenere non sufficiente), nella quale sono stati elencati i guasti di Civilavia. Ma Civilavia è ancora lì, con tutti i suoi guasti, in attesa appunto della ristrutturazione. Ma che cosa significa: « in attesa »? Voi dovete fare questa ristrutturazione, signori del Governo, non è che possiate continuamente spostare in avanti i problemi, solo perché, ad esempio, non so, i dipendenti di Civilavia non sono in grado di bloccare il traffico aereo, come invece sono stati in grado di fare i controllori di volo. Ecco allora questo stato di bancarotta fraudolenta che si ripercuote anche in questo minimo esempio che ho citato.

L'intero disegno di legge è appunto, diciamo così, spostato verso il futuro per tutto ciò che non attenga alla possibilità di dare, diciamo pure, un contentino,

pur che sia, a quei controllori di volo che avevano posto il loro problema, sindacale o di *status* giuridico con la forza che era consentita loro dalle circostanze dello loro collocazione nell'ambito del traffico aereo. Poiché questi controllori di volo avevano la possibilità appunto, astenendosi dal lavoro, come hanno minacciato di fare e poi hanno fatto, di bloccare effettivamente il traffico aereo, allora per loro si è escogitato questo sistema abbinato di provvedimenti di legge. Così si è cercato in qualche modo — diciamo pure la cosa « terra-terra » — di farli tornare a lavorare, tralasciando in maniera veramente vergognosa tutti i problemi strutturali e di fondo della regolamentazione del traffico aereo in Italia. Ripeto, lo si può vedere in questo tono futuristico, a cui non si può prestare neppure un'unghia di credibilità; per esempio nell'articolo 3, quando si parla di « armonizzazione del servizio di assistenza al volo con l'azione svolta dall'aeronautica militare ». Ma, colleghi deputati, questo è un problema centrale di questo disegno di legge. Che cosa significa rimandarlo al futuro? Proprio su questo argomento si era creato il blocco degli aeroporti, proprio su questo aspetto dell'assistenza al volo l'Italia, dal punto di vista del traffico aereo, si era fermata. Che cosa significa allora rimandare di nuovo al futuro questa armonizzazione? Significa evidentemente creare le condizioni, anzi peggiorare le condizioni rispetto al passato, per cui noi ci troveremo sicuramente di fronte a nuove manifestazioni, a nuove dimostrazioni dei lavoratori del settore oppure di categorie particolari del settore, perché questa armonizzazione non è prevista nel disegno di legge. Quindi noi avremo gli scontenti, avremo quelli che sono più contenti degli altri oppure non lo sono, avremo coloro che hanno diversa retribuzione per identica mansione, avremo quelli che, se richiamati in servizio — poi verrò a discutere l'articolo relativo al possibile richiamo in servizio dei militari civilizzati, se così possiamo chiamarli —, si troveranno in condizioni totalmente disarmoniche di lavoro, perché dovranno ritornare sotto uno

schema di conduzione gerarchica del lavoro che non può essere pari a quella di tipo civile. Proprio questo avrebbe dovuto essere detto nel disegno di legge; invece lo si rimanda al futuro! Cioè, ancora una volta si fa finta di risolvere un problema, un problema che era molto più facile da risolvere due anni fa, quando per la prima volta si era presentato, attraverso una discussione di normale conduzione amministrativa o — se vogliamo — governativa della vertenza dei controllori di volo. Qui si fa finta invece di risolvere questo problema, sperando, di guadagnare un mese o tre mesi prima di avere la prossima dimostrazione dei controllori di volo o dei loro colleghi, che di nuovo bloccherà gli aeroporti e costringerà a nuovi, affrettati provvedimenti legislativi.

Non voglio andare a prendere i resoconti stenografici dell'autunno scorso, perché non desidero citare me stesso, ma queste cose, signori del Governo le ho dette personalmente dalla prima volta che sono intervenuto sui temi del trasporto aereo. D'altra parte, era facilissimo prevedere questa situazione. Noi sappiamo che adesso discutiamo questo disegno di legge sotto l'ombra di una nuova agitazione dei controllori di volo che, scontenti — perché non sono cretini — dell'applicazione del decreto-legge che era stato approvato nel dicembre scorso, hanno constatato che quel provvedimento non poteva essere applicato, che non poteva rappresentare la soluzione ai problemi da loro posti, e si sono rimessi in agitazione.

Allora, dopo quell'errore, che — ripeto — non è l'inizio di una fase nuova, ma è l'ennesimo passo della fase vecchia nella direzione sbagliata, ci troviamo a discutere questo provvedimento che comporterà due mesi di discussione, oppure cinque settimane o otto settimane, in modo che, quando i sindacati faranno i loro accordi e le loro riunioni e discuteranno una linea d'azione comune, noi ci troveremo — ed è facilissimo prevederlo, come era facilissimo prevederlo in autunno, così come era facilissimo prevederlo nell'agosto scorso, quando si è cominciato a discutere di questi argomenti — di nuovo di fron-

te ad un problema che si tenterà di risolvere con un decreto-legge, che si tenterà di risolvere con un ennesimo pasticcio, invece di affrontare l'argomento della regolamentazione del traffico aereo con criteri organici, intelligenti, efficienti, capaci di affrontare le questioni nodali e sostanziali che oggi sono alla base del disastro di questo settore del trasporto.

In questo disegno di legge ci sono delle perle, che veramente non è il caso di emendare.

MORAZZONI, *Relatore per la X Commissione*. Se sono delle « perle », lasciamole lì, incastonate!

MELEGA. Se credessi che queste cose possono essere migliorate, almeno proporrei dei cambiamenti; ritengo, invece, che è bene che restino, perché dimostrano la assoluta insipienza e la follia di questo modo di governare!

Ne cito una. Basti dire che questa armonizzazione della componente militare e della componente civile del traffico aereo, a norma dell'articolo 3, viene demandata addirittura al Presidente del Consiglio. È mai possibile pensare che un argomento del genere possa essere demandato al Presidente del Consiglio? Che senso ha dire a Cossiga che deve essere lui a procedere a questa armonizzazione? Peraltro, la mia parte politica non augura lunga vita al Governo Cossiga; si augura anzi che cada immediatamente. Ma, se dovesse essere di nuovo lui il Presidente del Consiglio, che senso avrebbe andargli a dire che deve essere lui a decidere come armonizzare la componente militare e quella civile del controllo del traffico aereo?

Lasciamole pure, queste « perle »! Quando poi constateremo che il fatto che il Presidente del Consiglio — noto tecnico in questa materia! — non è riuscito a « mischiare » bene il traffico civile e quello militare ha magari condotto — Dio non voglia! — ad una catastrofe, allora diremo che la colpa è sua, perché era lui a dover fare in modo che gli aerei militari volassero in certi corridoi e quel-

li civili in altri, secondo le sue teorie sull'armonizzazione del traffico aereo.

Dicevo che tutto il disegno di legge è situato su questo piano. Uno degli argomenti più dibattuti in Commissione è stato la possibilità o meno che il costituire un ente autonomo per i controllori di volo potesse tradursi nella realizzazione di un nuovo « carrozzone », senza organici definiti, con funzioni nebulose, al quale poter proporre, dietro adeguate prebende, personaggi di ogni genere, sia militari sia civili: e già una cosa del genere si è vista nella fase iniziale della vita di questo ente.

Questo poteva costituire un argomento molto concreto, se lo si fosse voluto affrontare subito. Su questo tema si potevano fare dei conti precisi, chiedere dei rendiconti, esprimere giudizi. Proprio per questo, non lo si è voluto definire e, sempre con l'articolo 3, si è demandato tutto ad un futuro decreto. Ciò significa che, se domani il Governo stabilisse con decreto che per questo ente occorre impiegare centomila persone, tutto sarebbe legittimato da questo disegno di legge, con il quale si conferisce al Governo una delega in bianco.

Ma vogliamo scherzare? Non sappiamo forse con quali criteri è stato fino ad oggi gestito il settore del trasporto, non solo di quello aereo, ma anche di quello per ferrovia e per mare? In questo modo si dà veramente l'autorizzazione a creare un nuovo « carrozzone », a porre tutte le premesse perché domani il sottosegretario di turno sia autorizzato a venire qui a patrocinare un decreto necessario a sanare una situazione che si sia nel frattempo determinata, a consentire una nuova distribuzione di stipendi inutili a centinaia o migliaia di persone.

Anche questo rientra nel tipo di filosofia dell'attuale Governo, quella contro la quale noi ci battiamo, sul piano teorico ancor prima che su quello pratico. Come dicevo, infatti, sul piano pratico questo disegno di legge non è emendabile. Potremmo proporre di modificare un articolo che fissasse in diecimila persone l'organico di questo ente: potremmo so-

stenere che ne servono invece novemila o mille; così potremmo proporre modifiche all'ammontare degli stipendi, ove questi fossero determinati. Qui, invece, ci si limita a chiedere una delega in bianco, tanto più che non sappiamo neppure quali compiti saranno assegnati a questo ente. Anche sui compiti, infatti, si mantiene la nebbia, sia a causa dell'insipienza governativa, sia per deliberata malafede, in quanto è noto che nella nebbia il gioco delle tre carte riesce meglio: quando i termini di una discussione non sono chiari e precisi, è più facile cambiarli.

Ebbene, cosa avviene in questo provvedimento, che si può emendare? Nulla: si tratta di una scelta, quella di rimandare al futuro ciò che si potrebbe e dovrebbe fare oggi, e dovrebbe essere un argomento concreto affrontato dal disegno di legge, mentre quest'ultimo si limita a rilanciare la questione con una richiesta di decretazione d'urgenza! I colleghi Mellini e De Cataldo, i giuristi del nostro gruppo, potranno divertirsi su questo tema: mi chiedo come sia possibile — sapendo che l'articolo 77 della Costituzione consente la decretazione solo in casi di necessità ed urgenza — prevedere che queste cose verranno delegate per decreto, oggi! Prevediamo che si verificherà forse una urgenza successiva per decretare su questa materia.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Credo che l'onorevole Mellini possa spiegarle l'errore che sta commettendo!

MELLINI. Ma non riuscirò mai a spiegare i vostri errori!

MELEGA. Forse Mellini mi spiegherà quale sia l'errore, e sono sempre disposto ad accettare le sue spiegazioni: quello che non sono disposto ad accettare, sottosegretario Degan, è quanto ci raccontate giorno per giorno, saltando argomenti concreti, divertendovi sulla pelle del paese a governare in questo modo! Sono le vostre spiegazioni che non accettiamo, perché queste, il vostro modo di

governare, ci hanno condotti alla condizione per cui decine di aeroporti in Italia sono pericolosi per le attività di volo. Con questo modo di governare, contribuite ad aggravare il pericolo oggi esistente; vi rifiutate di affrontare organicamente, sistematicamente la materia mancando, anche in quest'ultima occasione da voi stessi creata, ai vostri doveri, che sono quelli che vi ho elencati in concreto e non in astratto. Intendo la presentazione dei piani organici per gli aeroporti; l'attribuzione di concreti contenuti (e non di bolle) ai disegni di legge, come invece avviene per questo provvedimento, il cui contenuto dovrebbe essere deciso successivamente dai geni che hanno governato fino ad oggi il settore di trasporti! A questi geni non conferiamo la delega: il risultato della loro opera è sotto gli occhi di tutti, per le loro carenze soprattutto; è sotto i nostri occhi, perché questo stato di fatto è rappresentato non soltanto da una forza d'opposizione, come il gruppo radicale in questa Camera, ma da tutte le categorie lavorative impegnate nel settore del traffico aereo, e lo sapete benissimo! Delega a chi ci ha governati così, sino ad oggi, in questo settore, non la daremo, almeno noi radicali.

Molto delicato è l'argomento affrontato dall'articolo 4, sull'esercizio del diritto di sciopero in questo settore: non possiamo accettare come realistica la formulazione del testo di questo articolo da parte della Commissione, dove è detto che il Ministero dei trasporti, ad un certo momento, prima di determinare i contingenti necessari per affrontare... (*Commenti*). Briccola, tu che sei utente dei trasporti aerei, dovresti essere più interessato di tanti altri alla discussione in corso...

BRICCOLA. Infatti, sono favorevole al provvedimento, mentre tu che sei interessato non lo approvi! Per il resto, sono d'accordo con Morazzoni!

MELEGA. Mi pare un'ottima cosa! Io invece penso che... Non so, poi, se tu vuoi unirti al Governo...

BRICCOLA. Perché pare che siamo tutti imbecilli!

PRESIDENTE. Onorevole Melega, la prego di proseguire.

BRICCOLA. Scusa l'interruzione che ho fatto prima, ma volevo dire che alle 10,30 dovremmo procedere ad un'importante votazione.

MELEGA. Signor Presidente, ma è il collega Briccola che determina l'andamento dei lavori dell'Assemblea?

PRESIDENTE. No, infatti io la sto pregando di proseguire; sono io che la prego, non il collega Briccola.

MELEGA. Lo chiedevo, perché vi è un richiamo alla votazione da parte del collega Briccola.

PAJETTA. Perché non parli chiaro? Ti ho sentito per mezzo della radio interna, ma devo dirti che non si capisce un accidente di quello che dici! Quando scrivi va bene, ma quando parli sei incomprensibile!

PRESIDENTE. Onorevole Pajetta, la prego, un'interruzione è ammessa, ma un intero discorso no!

MELEGA. Pajetta, ti ringrazio della obiezione, ma siccome dopo parlerà il collega Ottaviano, potrai senz'altro avere da lui...

PAJETTA. Siccome sono uno dei pochi che ti ha sentito, l'ho detto!

MELEGA. Figurati se ti nego il diritto di non aver capito quello che dico! Comunque, subito dopo parlerà Ottaviano, che forse porterà lumi su questo argomento.

BRICCOLA. Stringi, stringi, ché Pajetta ha ragione!

MELEGA. Io penso di fare ciò che è giusto ed in questo momento penso che sia importante discutere questo argomento, perché, per l'ennesima volta, non ci si trovi fra poche settimane o qualche mese di nuovo a discutere degli stessi problemi e, purtroppo, a discutere di nuovo di altri argomenti, che sarebbe molto utile che in quest'aula non venissero mai discussi. A mio avviso, infatti, c'è un diretto collegamento fra questo tipo di organizzazione del traffico aereo e il bilancio negativo, a volte anche tragico, luttuoso, che il traffico aereo qualche volta può riportare. Ma non voglio dilungarmi su questo tema, perché è sempre sgradevole ricordare ai colleghi quali possano essere le conseguenze di un'errata legislazione in materia.

Sul tema del diritto di sciopero, di cui all'articolo 4, lascia molto perplessi il fatto che ad un certo punto, per affrontare l'ipotesi di uno sciopero degli addetti ai servizi operativi, si dica: «A tale fine il ministro dei trasporti, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, determina i contingenti necessari».

Quando dico che non si è voluto guardare in faccia la realtà, intendo richiamare l'attenzione dei colleghi sul fatto che molto spesso questi scioperi sono determinati o da piccoli contingenti di lavoratori del settore del traffico aereo, oppure da contingenti di lavoratori non riconosciuti dalle cosiddette centrali sindacali maggiormente rappresentative. Fingere allora, ancora una volta, che si possa affrontare l'argomento dei cosiddetti scioperi selvaggi, in questo settore, delegando solo ad un contatto fra il Ministero e alcune rappresentanze sindacali la possibilità di adottare le decisioni, significa preparare la via legislativa ad altre disfunzioni...

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi prego di non affollare l'emiciclo e di lasciar proseguire l'onorevole Melega.

MELEGA. Dicevo che significa preparare la via legislativa ad altre disfunzioni

nel settore, che sicuramente predurranno guasti economici, costosissimi scioperi, situazioni gravi e drammatiche.

Anche qui penso che si sia tentato — debbo darne atto ai colleghi che hanno partecipato a questa operazione — meritoriamente di emendare quanto veniva proposto dal Governo; mi sembra però che ancora una volta, come su altri argomenti il *maquillage* di questi articoli governativi non basti a coprire la sostanza deficitaria delle scelte del Governo. Questo non è un problema che si possa risolvere con la forza: lo si è visto nell'autunno scorso quando i controllori del traffico aereo hanno deciso di astenersi dal lavoro, indipendentemente dalle decisioni sindacali; lo si è visto qualche giorno fa in occasione delle ultime agitazioni del settore. Evidentemente, manca sia una forza politica, sia una saggezza governativa nell'affrontare l'argomento, per cui anche su questo tema il disegno di legge si presenta deficitario.

Mi riprometto di intervenire successivamente, quando esamineremo gli articoli; ma sin d'ora, dato il mio giudizio assai negativo su questo disegno di legge e soprattutto sull'azione del Governo che sostiene ad esso non posso non dichiarare il fermo «no» del gruppo radicale alla approvazione del disegno di legge n. 807.

Votazione segreta di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Come annunciato all'inizio della seduta, dobbiamo ora procedere alla votazione a scrutinio segreto del disegno di legge n. 1414.

Indico la votazione segreta finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 1414, esaminato nella seduta di ieri.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

«Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1979,

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

n. 663, concernente provvedimenti per il finanziamento del servizio sanitario nazionale, per la previdenza, per il contenimento del costo del lavoro e per la proroga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni in base alla legge 1° giugno 1977, n. 285, sull'occupazione giovanile » (approvato dal Senato) (1414):

Presenti	342
Votanti	322
Astenuti	20
Maggioranza	162
Voti favorevoli	304
Voti contrari	18

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate Fabrizio
 Abete Giancarlo
 Ajello Aldo
 Alborghetti Guido
 Alici Francesco Onorato
 Aliverti Gianfranco
 Allegra Paolo
 Allocca Raffaele
 Amadei Giuseppe
 Amalfitano Domenico
 Amarante Giuseppe
 Amici Cesare
 Amodeo Natale
 Andò Salvatore
 Andreoni Giovanni
 Angelini Vito
 Aniasi Aldo
 Anselmi Tina
 Antoni Varese
 Armella Angelo
 Armellin Lino
 Arnaud Gian Aldo
 Arnone Mario
 Astone Giuseppe

Babbini Paolo
 Baldassari Roberto
 Baldassi Vincenzo
 Balestracci Nello

Balzardi Piero Angelo
 Bambi Moreno
 Baracetti Arnaldo
 Barcellona Pietro
 Bartolini Mario Andrea
 Bassanini Franco
 Bassetti Piero
 Bassi Aldo
 Belardi Merlo Eriase
 Bellini Giulio
 Berlinguer Enrico
 Bernardi Antonio
 Bertani Fogli Eletta
 Bettini Giovanni
 Bianchi Fortunato
 Bianchi Beretta Romana
 Bianco Gerardo
 Biasini Oddo
 Binelli Gian Carlo
 Bisagno Tommaso
 Bocchi Fausto
 Bodrato Guido
 Boffardi Ines
 Boggio Luigi
 Bonalumi Gilberto
 Bonetti Mattinzoli Piera
 Borgoglio Felice
 Borri Andrea
 Bortolani Franco
 Bosco Manfredi
 Bosi Maramotti Giovanna
 Botta Giuseppe
 Bozzi Aldo
 Branciforti Rosanna
 Briccola Italo
 Brocca Beniamino
 Broccoli Paolo Pietro
 Bruni Francesco
 Bubbico Mauro
 Buttazoni Tonellato Paola

Cabras Paolo
 Caccia Paolo Pietro
 Cacciari Massimo
 Calonaci Vasco
 Cantelmi Giancarlo
 Canullo Leo
 Cappelli Lorenzo

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

Capria Nicola
Carelli Rodolfo
Carloni Andreucci Maria Teresa
Carlotto Natale Giuseppe
Carmeno Pietro
Caroli Giuseppe
Carpino Antonio
Caruso Antonio
Casalino Giorgio
Casalinuovo Mario Bruzio
Casati Francesco
Casini Carlo
Cavigliasso Paola
Cecchi Alberto
Cerquetti Enea
Cerrina Feroni Gian Luca
Ciai Trivelli Annamaria
Ciannamea Leonardo
Cirino Pomicino Paolo
Citterio Ezio
Cocco Maria
Codrignani Giancarla
Colonna Flavio
Cominato Lucia
Conchiglia Caalasso Cristina
Contu Felice
Corà Renato
Corder Marino
Corradi Nadia
Costamagna Giuseppe
Costi Silvano
Covatta Luigi
Cravedi Mario
Cresco Angelo Gaetano
Cristofori Adolfo Nino
Cuminetti Sergio
Cuojati Giovanni

Dal Castello Mario
Dal Maso Giuseppe Antonio
Da Prato Francesco
Darida Clelio
De Caro Paolo
De Cataldo Francesco Antonio
De Cinque Germano
de Cosmo Vincenzo
Degan Costante
Degennaro Giuseppe

De Gregorio Michele
Dell'Andro Renato
Del Rio Giovanni
De Martino Francesco
De Poi Alfredo
De Simone Domenico
Di Giulio Fernando
Drago Antonino
Dulbecco Francesco

Erminero Enzo
Esposto Attilio
Evangelisti Franco

Fabbri Orlando
Fabbri Seroni Adriana
Federico Camillo
Ferrari Marte
Ferrari Silvestro
Ferri Franco
Fiandrotti Filippo
Fioret Mario
Fiori Giovannino
Fiori Publio
Forlani Arnaldo
Foschi Franco
Fracanzani Carlo
Fracchia Bruno
Francese Angela
Frasnelli Hubert
Furia Giovanni
Fusaro Leandro

Gaiti Giovanni
Galante Garrone Carlo
Galloni Giovanni
Gambolato Pietro
Garzia Raffaele
Gaspari Remo
Geremicca Andrea
Gianni Alfonso
Giovagnoli Sposetti Angela
Giura Longo Raffaele
Goria Giovanni Giuseppe
Gradi Giuliano
Granati Caruso Maria Teresa
Grassucci Lelio
Gullotti Antonino

Ianni Guido	Napoli Vito
Ianniello Mauro	Natta Alessandro
	Nespolo Carla Federica
Kessler Bruno	Nicolazzi Franco
	Nonne Giovanni
Laforgia Antonio	
Laganà Mario Bruno	Olivi Mauro
La Ganga Giuseppe	Onorato Pierluigi
La Loggia Giuseppe	Orione Franco Luigi
Lamorte Pasquale	Orsini Bruno
La Penna Girolamo	Ottaviano Francesco
La Torre Pio	
Lattanzio Vito	Padula Pietro
Leone Giuseppe	Pagliai Morena Amabile
Lettieri Nicola	Pajetta Gian Carlo
Ligato Lodovico	Palopoli Fulvio
Liotti Roberto	Pani Mario
Loda Francesco	Pastore Aldo
Lodolini Francesca	Patria Renzo
Lombardo Antonino	Pavone Vincenzo
Lucchesi Giuseppe	Pecchia Tornati Maria Augusta
Lussignoli Francesco	Pennacchini Erminio
	Perantuono Tommaso
Macciotta Giorgio	Pernice Giuseppe
Macis Francesco	Pezzati Sergio
Mancini Vincenzo	Picano Angelo
Manfredi Giuseppe	Picchioni Rolando
Manfredi Manfredo	Piccinelli Enea
Mannino Calogero	Piccoli Flaminio
Mannuzzu Salvatore	Piccoli Maria Santa
Marabini Virginiangelo	Pisicchio Natale
Margheri Andrea	Pochetti Mario
Maroli Fiorenzo	Politano Franco
Marraffini Alfredo	Preti Luigi
Mastella Mario Clemente	Proietti Franco
Matarrese Antonio	Pucci Ernesto
Melega Gianluigi	Pugno Emilio
Mellini Mauro	
Menziani Enrico	Quarenghi Vittoria
Merloni Francesco	Quattrone Francesco Vincenzo
Merolli Carlo	Quercioli Elio
Migliorini Giovanni	
Milani Eliseo	Radi Luciano
Misasi Riccardo	Ramella Carlo
Monteleone Saverio	Rende Pietro
Morazzoni Gaetano	Rindone Salvatore
Moschini Renzo	Rodotà Stefano
Motetta Giovanni	Rosolen Angela Maria

Rossino Giovanni
Rubbi Antonio
Rubbi Emilio
Russo Ferdinando

Sabbatini Gianfranco
Sacconi Maurizio
Saladino Gaspare
Salvi Franco
Sandomenico Egizio
Sanese Nicola
Sangalli Carlo
Sanguineti Edoardo
Santuz Giorgio
Sarri Trajujo Milena
Sarti Armando
Scaramucci Guaitini Alba
Scarlato Vincenzo
Sciascia Leonardo
Scotti Vincenzo
Sedati Giacomo
Segni Mario
Serri Rino
Servadei Stefano
Sicolo Tommaso
Silvestri Giuliano
Sinesio Giuseppe
Spagnoli Ugo
Spaventa Luigi
Speranza Edoardo
Stegagnini Bruno
Sullo Fiorentino

Tagliabue Gianfranco
Tamburini Rolando
Tantalo Michele
Tassone Mario
Teodori Massimo
Tesi Sergio
Tesini Aristide
Tesini Giancarlo
Tessari Giangiacomo
Toni Francesco
Torri Giovanni
Tortorella Aldo
Trebbi Aloardi Ivanne
Triva Rubes
Trombadori Antonello

Urso Giacinto
Urso Salvatore
Usellini Mario

Vagli Maura
Vecchiarelli Bruno
Vernola Nicola
Vetere Ugo
Vietti Anna Maria
Vignola Giuseppe
Vincenzi Bruno
Violante Luciano
Vizzini Carlo Michele

Zambon Bruno
Zaniboni Antonino
Zanini Paolo
Zarro Giovanni
Zolla Michele
Zoppetti Francesco
Zoppi Pietro
Zuech Giuseppe

Si sono astenuti:

Baghino Francesco Giulio
Caradonna Giulio
Cerioni Gianni
Compagna Francesco
Del Donno Olindo
Del Pennino Antonio
Guarra Antonio
Lo Porto Guido
Martinat Ugo
Miceli Vito
Olcese Vittorio
Parlato Antonio
Pazzaglia Alfredo
Rallo Girolamo
Rauti Giuseppe
Rubinacci Giuseppe
Santagati Orazio
Sospiri Nino
Staiti di Cuddia delle Chiuse Tomaso
Valensise Raffaele

Sono in missione:

Aiardi Alberto
Almirante Giorgio

Bernini Bruno
Castoldi Giuseppe
Cavaliere Stefano
Chirico Carlo
Facchini Adolfo
Falconio Antonio
Fanti Guido
Malfatti Franco Maria
Malvestio Piergiovanni
Martini Maria Eletta
Pandolfi Filippo Maria
Rocelli Gian Franco
Ruffini Attilio
Sanza Angelo Maria
Scalfaro Oscar Luigi
Susi Domenico
Tancredi Antonio
Zamberletti Giuseppe
Zoso Giuliano

**Comunicazioni del Governo in merito
al disegno di legge n. 1413.**

DARIDA, *Ministro senza portafoglio*.
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DARIDA, *Ministro senza portafoglio*.
Signor Presidente, dall'esame dello sviluppo dei lavori dell'Assemblea appare, a giudizio del Governo, fondata la convinzione che il disegno di legge n. 1413, recante norme per la finanza locale, approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera non potrà essere convertito in legge entro la mezzanotte di oggi, cioè la scadenza del termine costituzionale. Poiché è impossibile lasciare i comuni senza una direttiva di politica amministrativa, anche in relazione all'imminente scadenza per l'approvazione dei bilanci, il Governo ritiene sua responsabilità, nella prossima seduta del Consiglio dei ministri, di rinnovare il decreto nel testo già approvato dal Senato (*Commenti del deputato Mellini*).

MELLINI. Chiedo di parlare sulla dichiarazione testè resa dal ministro Darida.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELLINI. Signor Presidente, abbiamo ora assistito al preannuncio di un atto che, se è diventato abituale, segna tuttavia l'applicazione della nuova Costituzione che il Governo, la maggioranza ed il regime hanno imposto al paese. Affermare che la necessità è determinata dal fatto che il decreto-legge non può essere convertito entro i termini costituzionali, significa affermare che il termine di 60 giorni previsto dalla Costituzione per la conversione in legge dei decreti-legge è abolito, che il Governo può farne a meno. E in questo il Governo è confortato dalla tolleranza della Camera, che aliena così il suo diritto indisponibile di veder rispettate le sue prerogative costituzionali. È evidente, a questo punto, che il Governo si pone al di fuori della Costituzione. Il Governo, infatti, disponeva degli strumenti per sollecitare la discussione sul disegno di legge n. 1413 e poteva comunque fare presenti per tempo queste sue necessità.

Se la Camera, nella sovranità delle sue decisioni, ha ritenuto di non provvedere entro i termini costituzionali, il Governo deve attenersi a questa determinazione. Evidentemente, il Governo ritiene che la Costituzione sia abolita.

PAZZAGLIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAZZAGLIA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la dichiarazione del ministro Darida mette in evidenza le responsabilità che il Governo intende assumersi, che sono di carattere costituzionale e politico. Costituzionale perché il Governo sceglie la strada della reiterazione di un decreto-legge che non è stato convertito dalla Camera; politico perché il Governo fa proprie le modifiche apportate dal Senato, su richiesta delle sinistre.

Il Governo assume questa decisione sotto la sua esclusiva responsabilità ed il nostro gruppo si riserva di valutarla, unitamente alle posizioni che da essa derivano,

nel corso della discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge che il Governo si accinge ad emanare.

PRESIDENTE. Considerata la dichiarazione del Governo, la Presidenza ritiene, se non vi sono obiezioni, che il disegno di legge n. 1413 possa essere accantonato e che si possa pertanto proseguire nella discussione del disegno di legge n. 807 di delega per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Si riprende la discussione.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Ottaviano. Ne ha facoltà.

OTTAVIANO. Signor Presidente, in occasione della discussione del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge n. 511, concernente l'istituzione del commissariato per l'assistenza al volo, il gruppo comunista espresse critiche e riserve sul modo in cui si era arrivati alla emanazione del decreto nonché al disegno di legge di delega oggi in esame. Avremmo preferito che si procedesse in tempi rapidi, avremmo voluto che fossero emanati provvedimenti organici; esistevano - lo ripeto - tutte le condizioni per procedere in tal senso.

I ritardi, le incertezze, sono venuti dal Governo. Allora ricordammo gli annosi ritardi del Governo di fronte al crescere, nel settore del controllo del volo e, più in generale, del trasporto aereo, di problemi ancora oggi irrisolti, di spinte, da parte di lavoratori del settore, verso una riforma del controllo che mutasse la natura del servizio e le condizioni dei controllori, e rispondesse sempre di più all'esigenza di una maggiore professionalizzazione, come avviene in tutti i paesi europei. Non ripeto qui oggi la sequenza, le cronologie, che hanno portato al decre-

to-legge per l'istituzione del commissariato e, insieme, al disegno di legge-delega in esame. Voglio solo sottolineare che in tale sequenze emergono, punto per punto, tappa per tappa, i ritardi del Governo e, quindi, anche le ragioni delle esasperazioni che si sono prodotte nei lavoratori del controllo aereo. Una vicenda in cui si sono registrati, nei diversi passaggi, quegli scarti tra gli impegni verbali ad affrontare il problema e l'inerzia a compiere scelte in tempo giusto, che credo siano da tutti rilevabili. È in questo vuoto, in questo scarto - ripeto - tra esigenze e risposte del Governo, che si è collocata la protesta dei controllori, le dimissioni dal servizio, le conseguenze che tale protesta hanno comportato ed infine i due provvedimenti legislativi conquistati - è il caso di dirlo - dai controllori.

Va purtroppo ricordata, rispetto a questi passaggi, la superficialità di alcuni ministri e sottosegretari, superficialità manifestata in affermazioni, dichiarazioni, assicurazioni. Va altresì ricordato che due ministri, quello della difesa e quello dei trasporti, nonché il Presidente del Consiglio, furono coinvolti nel problema ma non lo risolsero in tempi giusti. Furono necessarie, addirittura, la mediazione e l'intervento del Capo dello Stato. È giusto rimarcare tutto ciò, come è giusto sottolineare le esigenze del settore, che sono cresciute negli anni per ragioni oggettive e per la specificità del servizio in questione, per le caratteristiche, cioè, di un servizio tipicamente civile - tale è considerato in tutta l'Europa - esigenze sostenute in più occasioni da ipotesi, studi, proposte, confronti.

Nelle Commissioni riunite trasporti e difesa, da tempo avevamo affermato che era urgente risolvere tale problema. Basti richiamare l'indagine che il gruppo comunista propose, in sede di Commissioni riunite trasporti e difesa, e che fu condotta nella passata legislatura. Ma, ripeto, rispetto a queste esigenze i fatti non intervennero ed il Governo si rese assente. E quando, nel corso di questa legislatura, si realizzò un intervento, esso fu incerto e contraddittorio. Da qui, dal-

lo scarto tra affermazioni, urgenze, bisogni e questioni via via apertesi nel settore, è derivata l'emanazione dei provvedimenti che stiamo esaminando.

Abbiamo detto che avremmo preferito l'emanazione di un disegno di legge organico. Al contrario, ci siamo trovati di fronte ad un decreto-legge che affrontava subito la questione della smilitarizzazione e ad un disegno di legge-delega relativo all'assistenza al volo, che realizzava l'azienda dell'assistenza al volo. Abbiamo detto in Commissione — e lo ripeto in aula — che avremmo voluto un altro tipo di provvedimento, che avremmo desiderato che si arrivasse a provvedimenti organici, in tempi e modi diversi. Non avremmo voluto né un decreto-legge né una legge-delega, ma disegni di legge di riforma. Tale richiesta è tanto più vera e valida quando si riferisce al provvedimento che stiamo esaminando, in cui si programmano una serie di deleghe, senza, peraltro, che molti punti siano affrontati o solo sfiorati. Tuttavia, l'impostazione che ha guidato la nostra condotta nel corso della discussione che ha portato alla legge n. 800 (è di questo provvedimento che stiamo discutendo oggi), nelle Commissioni ed in aula, ha teso a sottolineare due questioni. In primo luogo — e costituisce un dato da non sottovalutare, da cui parte il nostro giudizio —, il fatto che si realizza e si avvia un concreto processo di riforma. È un risultato importante. In secondo luogo, l'esigenza di definire sin d'ora le linee di tendenza, l'ispirazione di fondo che deve guidare i successivi passaggi del processo di riforma. Cioè, la smilitarizzazione — o meglio, poiché tale concetto può essere frainteso, la trasformazione in servizio civile — di questa attività, d'altro canto tipicamente civile si realizza, diventa un fatto, nella transizione prevista con riferimento all'istituzione del commissariato, nella scadenza temporale fissata dal decreto e nel superamento dello stesso commissariato, cui si deve pervenire attraverso la successiva emanazione dei decreti che dovranno definire le caratteristiche

dell'ente preposto al servizio di assistenza al volo.

Certo, abbiamo la consapevolezza di trovarci di fronte ad un sistema complesso, che dovrà svilupparsi attraverso molteplici fasi. Questa è la ragione che ci avrebbe orientato nel senso di ritenere che occorreva un provvedimento organico. È necessario avere la consapevolezza che si deve vigilare sul rispetto delle scadenze, sull'ultimazione dei compiti del commissariato: i precedenti ci danno ragione su questo punto. Il termine dei diciotto mesi sarà rispettato? Abbiamo oggi forti preoccupazioni, ma sapremo far fronte, puntualmente e con responsabilità, al compito di vigilanza sul rispetto degli impegni assunti e dei tempi relativi, sull'emanazione dei decreti e sul loro contenuto. Dobbiamo essere chiari fin d'ora. A questo compito occorre guardare con occhio rigoroso e responsabile. Sono chiamate a svolgere questo compito le forze politiche, le organizzazioni sindacali, i lavoratori del settore, nella consapevolezza della delicatezza del servizio, delle tensioni esistenti, del fatto che le diverse esigenze non hanno finora trovato risposta in tempi utili ed adeguati.

Da parte nostra, in coerenza con quanto abbiamo sempre affermato in merito a questo settore di attività, svolgeremo compiutamente tale ruolo, come del resto abbiamo dimostrato già nell'atteggiamento tenuto durante il dibattito svoltosi in Commissione, nel corso del quale abbiamo offerto un contributo preciso per ciò che attiene all'indicazione ed alla definizione di alcuni elementi tali da rendere limpido il processo riformatore, che resta da compiere. La consapevolezza della natura di questo processo deve caratterizzare anche la condotta dei lavoratori del controllo aereo. Ad essi vogliamo rivolgerci, come ai protagonisti fondamentali di quest'opera di riforma, alcuni punti della quale non sono stati ancora risolti, ma lo debbono essere sin da questa fase della discussione, mentre altri saranno affidati al prosieguo dell'iniziativa politica e di confronto che verrà successivamente portata avanti.

Punti decisivi e qualificanti, sui quali il confronto è già aperto, come le questioni che riguardano la regolamentazione del diritto di sciopero, la cosiddetta depenalizzazione, l'eventuale militarizzazione del servizio, vanno risolti subito, già in questa fase. È forse possibile far passare, attuando la smilitarizzazione del servizio di assistenza al volo, la regolamentazione legislativa dell'esercizio del diritto di sciopero? Il pronunciamento dei sindacati confederali, al riguardo, è stato netto ed esplicito. Occorre ricordare come gli stessi controllori, nel corso di un'assemblea, hanno discusso ed approvato norme di autoregolamentazione precise e rigorose. Si tratta, dunque, di partire da questo importante atto di autoregolamentazione responsabile dei sindacati, in cui si riconoscono i controllori del traffico aereo.

L'articolo 4, quindi, è un punto decisivo per esprimere un giudizio sull'intero provvedimento. Il gruppo comunista ha, insieme ad altre forze politiche, presentato in Commissione emendamenti sostitutivi di tale articolo. Ci siamo purtroppo scontrati con atteggiamenti rigidi e non positivi sostenuti da altre forze, che occorre siano rimossi responsabilmente durante il dibattito in Assemblea, che oggi si avvia.

Sulla stessa questione della depenalizzazione occorre rispettare le assicurazioni date. Basta richiamarsi alle indicazioni del ministro Preti a conclusione del dibattito sul precedente decreto-legge in materia, in sede di parere ad un nostro emendamento. Ma su questi punti qualificanti torneremo nel corso dell'esame degli articoli e dei relativi emendamenti, anche se dobbiamo fin d'ora annunciare che in quella sede avanza di nuovo le nostre proposte di modifica, proseguendo quindi nella battaglia che già abbiamo condotto in Commissione. Ripeto che si tratta di punti qualificanti e decisivi, per quanto attiene al provvedimento in esame. Siamo quindi decisamente contrari all'attuale formulazione degli articoli 4 e 5. Ritengo, tuttavia, utile affrontare alcuni problemi che sappiamo costituire elemento di discussione ed anche di differenzia-

zione nelle valutazioni date dagli stessi lavoratori del controllo aereo.

Mi riferisco in particolare alla natura giuridica dell'azienda che si deve costituire. Il testo originario presentava una dizione tanto generica quanto ambigua: « servizio ». Ci sembra che l'attuale formulazione dell'articolo 1 sia più chiara nell'indicare i referenti cui bisogna guardare e il processo che va compiuto. Si tratta di conoscere sin d'ora le necessarie integrazioni da realizzare tra assistenza al volo e direzione generale dell'aviazione civile, mettendo in guardia da ogni commistione e guardando invece a ricondurre sempre di più in un'area omogenea di competenza unica tutta l'attività programatoria del settore del trasporto aereo, sviluppando le caratteristiche peculiari di questo aspetto della sua attività.

La seconda questione è più attinente alle caratteristiche che deve assumere l'assistenza al volo. Si ritiene utile inquadrare il ragionamento sulla natura giuridica dell'azienda nel contesto della discussione aperta sulle attività industriali dello Stato, e, in particolare, sulle aziende autonome. Si tratta di affrontare sin d'ora — senza meccanicità, senza rimandare ad una sede generale in cui siano risolti tutti i problemi — i caratteri di peculiarità di questo settore, i suoi caratteri di settore industriale, facendone emergere i dati caratteristici; in particolare, la necessità di autonomia funzionale, la capacità di spesa, una capacità imprenditoriale ed una flessibilità che sia già oggi fuori dalle rigide maglie del sistema delle aziende autonome.

Il ricorso a questo termine è, dunque, solo provvisorio, e serve per indicare questo processo. Mi sembra esplicativo il punto e) dell'articolo 3, in cui si fa riferimento esplicito alle necessità di snellezza, di controlli funzionali, con tutte le conseguenze che su questo terreno si avranno per quanto riguarda la natura giuridica dell'azienda e gli stati giuridici del personale.

Anche nell'integrazione tra servizio assistenza al volo civile e militare occorre essere espliciti. È stata nostra intenzione,

da sempre, tener conto delle differenze già presenti tra queste due attività. Occorre però evitare ogni duplicazione; al contrario, la logica fondamentale che deve guidare l'impostazione dei successivi decreti è quella dell'integrazione, per ragioni economiche, per evitare duplicazioni e concorrenzialità, mali molto frequenti e tipici di un settore come quello del trasporto aereo.

Di qui la necessità da noi indicata, e riconosciuta in Commissione, di unificare le competenze per quanto riguarda una questione delicatissima: quella della gestione dello spazio aereo. Andrebbe corretta, in questo senso, l'affermazione che faceva il collega Melega: si tratta qui di una importante conquista in un settore nel quale ci sono state sempre divisioni e concorrenza. Si vuole unificare il processo di gestione dell'insieme dello spazio aereo, senza cadere in genericità e senza lasciarsi prendere da problemi che forse oggi non siamo in grado di risolvere compiutamente.

Certo, ci sono temi ancora aperti e dovremo risolvere i passaggi successivi. Ma già da oggi va impostato tutto il discorso complessivo di un processo non secondario di riforma. Teniamo conto da quanti anni si parla sulla questione della trasformazione in servizio civile di questo settore; teniamo conto delle resistenze che si sono avute e che ancora si avranno.

Ebbene, diciamo che su questo terreno dev'esserci chiarezza; noi guardiamo a questo impegno, a questa necessità di vigilanza, non solo per quanto riguarda l'attività della Commissione bicamerale prevista in questo disegno di legge, perché questa sarebbe ben poca cosa. Noi guardiamo alla necessità di seguire passo passo questo processo, di vigilare sulle scadenze e sulle definizioni ulteriori con un impegno ampio, per rispondere alle esigenze dei lavoratori del controllo del traffico aereo, per guardare a questa riforma nel quadro di un miglioramento delle condizioni di sicurezza del nostro paese.

È dunque una riforma, quella dell'assistenza al volo, che non solo tende a risolvere le aspettative del personale con-

trollore, ma che viene compiuta nell'interesse di tutta l'utenza.

In questo quadro occorre guardare — sia pure nei limiti del giudizio critico che noi esprimiamo, rispetto alla scelta fatta di non avere un provvedimento organico — agli elementi positivi contenuti nel disegno di legge. Bisognerà tuttavia risolvere i problemi che ancora sono aperti per rispondere compiutamente alle attese dei lavoratori in senso generale e degli operatori di questo settore, in particolare (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

MELLINI. Signor Presidente, colleghi e colleghe soprattutto, signor sottosegretario, mi dispiace che oggi in aula non sia presente il collega Accame, e mi auguro che vorrà intervenire nel dibattito su questo disegno di legge, perché egli vede realizzato il primo passo di una sua proposta, che suscitò un certo clamore, relativa al servizio militare femminile. Con questo provvedimento di legge si instaura nel nostro paese il servizio militare femminile. Se fosse presente la collega Ines Boffardi, che è stata sottosegretario di Stato per la condizione femminile, in forza di qualche forma di *perpetuatio* della sua funzione, le chiederei — nell'ipotesi in cui fosse errata la mia osservazione per cui con questo provvedimento si instaura il servizio militare femminile — che cosa pensa del fatto che avremmo stabilito per legge l'esclusione delle donne da un servizio pubblico e da una pubblica amministrazione.

Tra le pieghe di un provvedimento apparentemente settoriale passano cose molto gravi dal punto di vista costituzionale e delle strutture dello Stato. Ad esempio, con l'articolo 5 in una strana formulazione si prevede il caso nuovo dell'emergenza militare. Infatti il ministro della difesa con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri della difesa e dei trasporti, assume la responsabilità politica e amministrati-

va di questo settore. Inoltre, con decorrenza dalla data del predetto decreto il personale addetto al servizio di assistenza al volo è considerato, ad ogni effetto, personale militare in congedo richiamato in servizio; cioè militare alle armi, secondo la formulazione del codice penale militare, che è il più importante documento sulla condizione del militare.

A questo punto, o saranno escluse perpetuamente le donne da questa amministrazione (allora dovrà dirci la collega Ines Boffardi e le altre colleghe di questa Camera se è mai possibile una violazione così aperta e manifesta dell'articolo 3 della Costituzione) oppure saranno ammesse le donne a prestare servizio in questa amministrazione: in tal caso avremmo istituito il servizio militare femminile, perché non c'è una esclusione delle donne dal servizio militare. Saranno militari in congedo richiamati in servizio invece di militari alle armi, ma saranno in servizio militare. Ripeto: con questa legge è stato istituito il servizio militare femminile!

Non ho mai condiviso l'entusiasmo di femminismo maschilista del collega Accame e sono convinto che i pochissimi privilegi che hanno le donne in questa società devono essere difesi, certo dalle donne, ma anche da tutti noi; e quello di non fare il servizio militare è un privilegio. A questo punto non credo che il miglioramento della condizione femminile passi attraverso la tappa del servizio militare femminile, in questo caso poi obbligatorio e nemmeno volontario perché la donna che aspira ad un posto di lavoro si vedrà poi ridotta in condizioni di militare in servizio.

Vedremo poi in questo decreto emanato dal Presidente della Repubblica su proposta del ministro della difesa quali saranno i gradi da attribuire alle donne.

TASSONE, *Relatore per la VII Commissione*. Guardi, onorevole Mellini che vi sono anche delle proposte di legge della democrazia cristiana in cui è previsto il servizio militare femminile, quindi anche questo problema può cadere.

MELLINI. Il mio problema può cadere, ma rimane lo stesso perché le proposte di legge della democrazia cristiana non fanno parte, in quanto tali, dell'ordinamento giuridico dello Stato. Non so se nella vostra Costituzione sarà previsto anche questo, e cioè che una proposta di legge della democrazia cristiana costituisce già diritto positivo dello Stato, ma questo ancora non è stabilito, nemmeno nella prassi costituzionale che voi avete istituito.

Inoltre devo dire che io sono contrarissimo a questa proposta e mi auguro che non diventi mai legge. Se questo è il femminismo della democrazia cristiana, la collega Boffardi probabilmente ne sarà portatrice, ma...

MORAZZONI, *Relatore per la VII Commissione*. Sarà facoltativo.

MELLINI. Qui, invece, oltre tutto è obbligatorio. Questo va sottolineato e di questo bisogna discutere, non potete fare a meno di discutere perché ne deriveranno delle conseguenze. Questo è solo un esempio macroscopico di ciò che passa attraverso questo provvedimento, del quale, dal punto di vista della struttura legislativa, dobbiamo dire che è fatto malissimo, a cominciare dal titolo, che è il seguente: « Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo ». Ora, questo provvedimento non è in tutta la sua interezza una legge di delega, perché una legge siffatta, come un contratto preliminare, non spiega immediatamente i suoi effetti nell'ordinamento positivo, se non nel senso di conferire all'esecutivo un potere di dettare norme aventi forza di legge.

In questo caso, invece, vi è una parte chiaramente strutturata in questo senso perché stabilisce i criteri, come prevede la Costituzione, — non so se proprio come prevede la Costituzione, cioè in modo tassativo — secondo cui deve essere esercitato questo potere da parte dell'esecutivo; ed un'altra parte in cui, anche dal punto di vista formale, per l'uso dei verbi, della grammatica e della sintassi,

si stabiliscono norme considerate già come operative. Il titolo quindi più esatto avrebbe dovuto essere quello di disposizioni sull'assistenza al volo e delega al Governo per una parte di queste disposizioni. Naturalmente la questione non è solo formale perché possono poi nascere equivoci di non scarsa importanza dal punto di vista interpretativo ed applicativo delle disposizioni stesse.

Voglio ora tornare un momento all'articolo 5. L'attenzione di altri colleghi si è già soffermata sull'articolo 4 e sulla limitazione del diritto di sciopero, ma, a mio avviso, l'articolo 5 introduce una questione assai grave.

Sentiamo dire da anni che si provvederà alla riforma dei codici penali militari per adattarli alla Costituzione, per obbedire a determinate norme transitorie della Costituzione o ad altre norme che non sono transitorie, ma che, in attesa dell'applicazione di quelle transitorie, si ritengono non applicabili, ma uno dei nodi fondamentali della struttura del codice penale militare, che è dettato dalla Costituzione, è la norma che stabilisce che i tribunali militari in tempo di pace hanno giurisdizione solo per i reati militari commessi da appartenenti alle forze armate.

Ora, naturalmente, dato che noi viviamo nel paese del diritto, nella patria del diritto, ma siamo anche nel paese degli azzecagarbugli e nel paese in cui l'interpretazione — non l'*interpretatio* dei giuristi romani — diventa il modo per eludere le disposizioni di legge, c'è certamente una tendenza ad eludere anche questa norma della Costituzione fondamentale, importante, come? Dilatando il concetto di appartenente alle forze armate. Del resto, è venuto fuori in altre disposizioni di legge che gli obiettori di coscienza sono militari chiamati alle armi. Gli obiettori di coscienza, secondo i tribunali militari e secondo certi meccanismi, venuti fuori anche questi da pieghe e da inavvertenze del legislatore e dal buonvolere dell'interprete, che ne approfitta, diventano militari alle armi: proprio così.

Ma qui si stabilisce un principio estremamente grave, quello cioè che i cittadini non già in relazione ad un rapporto organico con quella che è abitualmente e comunque la struttura delle forze armate, ma in relazione ad una condizione che è imposta proprio al fine di determinare sugli appartenenti a determinate categorie, altrimenti soggette alla legge civile, una condizione particolare di assoggettamento a quella militare, in blocco (donne comprese) vengono equiparati — perché questo è il significato — ai militari. E agli effetti di che cosa? Agli effetti, soprattutto e prima di tutto, della legge penale e militare, oltre che poi dei regolamenti disciplinari.

Collegli, io credo che quanti — e credo che siano tutti qui dentro — hanno a cuore la tutela del diritto dei lavoratori, del loro stato giuridico, più che sull'articolo 4, si debbano soffermare sull'articolo 5. L'idea che un'intera categoria, sia pure caratterizzata da compiti particolarmente delicati che hanno connessioni con problemi anche di indole militare, possa di colpo, in quanto tale, in quanto categoria di lavoratori, essere sottoposta prima di tutto al codice penale militare, è cosa di una gravità tale che stravolge il contenuto del dettato costituzionale in ordine alla competenza dei tribunali militari ed apre la strada a questo punto, una volta passata questa norma, alla possibilità che una qualsiasi maggioranza, colleghi, può stabilire che domani, ad esempio, i tranvieri, i netturbini vengano inquadrati militarmente (gli viene dato un grado in relazione al tipo di scopa usato) e vengano sottoposti alla legge penale militare.

Stiamo attenti, perché certi strumenti portano a conseguenze del tipo: « Ma questi sono già militari e non volete dare la possibilità che ritornino militari? ». Appare una cosa abbastanza secondaria. Però è vero. Il dato importante che passa non è quello della comparazione fra la condizione futura e quella attuale di militari. Ma una volta che gli appartenenti alla categoria non sono più militari, noi dobbiamo preoccuparci che quello che passa qui è il concetto che una categoria di lavora-

tori può con un determinato provvedimento essere sottoposta, in violazione patente del dettato (della lettera, non soltanto dello spirito) di una norma costituzionale, alla giurisdizione militare, alla legge penale militare, ai regolamenti militari. E questo è un fatto di una gravità inusitata, che supera di gran lunga tutti i problemi — nei quali non entrerò affatto — posti dall'articolo 4 di questo decreto-legge, che hanno giustamente, io credo, sollevato preoccupazioni e perplessità e molte attenzioni che mi auguro poi diano luogo allo sviluppo di un confronto politico all'interno di quest'Assemblea.

Ma io credo che un confronto debba essere cercato ed imposto su tale questione. Dobbiamo comprendere che non si può uscire da questo dibattito senza avere chiarito posizioni e responsabilità su questo punto, perché su questo punto domani potremo vedere posto un precedente, attraverso il passaggio di questa norma dell'articolo 5, che potrebbe essere di eccezionale gravità. E ce lo ritroveremo prima di tutto al momento della discussione — se ci sarà — di una nuova formulazione del codice penale militare (perché già attraverso questo avremo dato le premesse, dato che qui la novellistica molto spesso precede la codificazione e poi la codificazione è condizionata dalla novellistica), ma soprattutto in relazione ad altre future norme di legge, che potrebbero essere di eccezionale gravità in questo campo.

Su questo punto noi presenteremo anche degli emendamenti ma soprattutto desidererei che da parte dei colleghi dei vari gruppi politici che dovranno intervenire ancora in quest'aula, intervenisse una chiara determinazione che non sia soltanto quella di dire che però la volontà delle forze politiche qui è chiara, nel senso di limitare questo espediente soltanto a questo caso, perché qui si tratta di militari, che cesseranno di esserlo. No, non è questo, e non basta! Questo sarebbe un modo per eludere il problema, mentre noi dobbiamo stabilire chiaramente come s'intende garantire l'applicazione della Costi-

tuzione su una questione di eccezionale importanza.

Credo, quindi, che questo dibattito dovrà darci una risposta su questo punto, anche perché — stiamo attenti! — qui vedremo riflessa poi quella incongruenza che denunciavo poc'anzi: è, questa — non dimentichiamolo —, una legge-delega. Sappiamo che, per quanto la Costituzione stabilisca che debbano essere posti degli indirizzi tassativi nell'esercizio della delega, esistono dei margini per il Governo nella formulazione delle norme. E in materia di tanta delicatezza, anche la possibilità di operare la formulazione definitiva di queste norme, se questa non è una normativa sulla quale non ci sarà bisogno di provvedere, perché sarà considerata separata (ma non mi pare, dato che qui si tratta di delega e non di normativa e delega), attribuisce all'esecutivo dei poteri ben precisi.

Altra questione — ed ho finito — è la famosa storia dell'esercizio di questa delega al Governo con il parere della Commissione parlamentare. Credo che, battendo questa strada della formazione di Commissioni bicamerali, noi stiamo affossando la funzione del Parlamento. Non è vero che, dando poteri nuovi al Parlamento nell'esercizio di attività che sono proprie del potere esecutivo...

MORAZZONI, *Relatore per la X Commissione*. Dell'Assemblea dirai, non del Parlamento!

MELLINI. Del Parlamento! E te lo spiego, se hai l'attenzione e la capacità di capirlo, collega, perché sono dati culturali che derivano dalle nostre posizioni...

MORAZZONI, *Relatore per la X Commissione*. Ognuno di noi ha dei limiti che ci sono stati imposti!

MELLINI. Per carità, non dai quozienti di intelligenza! Ma ci sono anche dei tipi di posizione culturale che per centralità del Parlamento intendono molto spesso cose molto diverse e contrapposte tra loro: per centralità del Parlamento molte

volte si considera una funzione che è quella di presenza ovunque, nelle attività parlamentari, di queste Commissioni parlamentari, che certo nulla hanno a che vedere con la funzione propria del Parlamento secondo la Costituzione. Ridurre a queste funzioni il Parlamento, significa snaturarne la funzione.

Ma, scusate, la Costituzione è chiara: dice che è possibile che l'esecutivo emani delle norme di legge secondo una delega che ne determini i principi in maniera tassativa. La Corte costituzionale lo ha stabilito e ribadito varie volte. Allora le ipotesi sono due: o è adempiuta questa condizione da parte della legge di delega o non è adempiuta; o ci si fida dell'esecutivo o non ci si fida.

Stabilire che l'esecutivo eserciterà il suo potere, ma con il parere di una Commissione parlamentare, significa o che l'indirizzo stabilito nella legge di delega non è tassativo, non è sufficiente, non è chiaro, non adempie al dettato costituzionale in tema di delega all'esecutivo, o significa che politicamente non ci si fida dell'esecutivo. E da parte mia è scontato che non mi fido di questo esecutivo, né di quelli che a brevissima scadenza o non breve scadenza (queste cose le lascio a chi se ne intende molto più di me) gli succederanno.

Il problema è che occorre domandarsi quali siano le funzioni di queste Commissioni parlamentari che devono dare questi pareri. Sono funzioni proprie del Parlamento, che però esso svolge in condizioni di organo ausiliario dell'esecutivo!

C'è anche la questione del « terzo ramo » del Parlamento che ci crea con la moltiplicazione delle Commissioni parlamentari: non sono i radicali a dirvi queste cose, ma sono autorevolissimi parlamentari, insospettabili di simpatie verso le posizioni radicali, che vanno predicando la necessità di tornare indietro rispetto a questa strada della moltiplicazione delle Commissioni intercamerali, che rappresentano una forma di snaturamento della Costituzione. Ma qui non mi preoccupa tanto il fatto che, procedendo per questa strada, si arrivi al monocamerale-

simo imperfetto, quanto piuttosto il fatto che il Parlamento, nell'apparente acquisizione di nuove funzioni (che esaltano solo quelli che, pensando in un certo modo, danno un certo significato all'espressione « centralità del Parlamento »), finisce con l'avvilirsi a funzioni che sono sostanzialmente ausiliarie rispetto all'esecutivo.

Pensiamo a cosa accadrà quando questa Commissione esprimerà il suo parere. È chiaro che sarà il parere della vostra maggioranza (perché non ne faranno certo parte i radicali: ma non è questo il problema), ma si tratterà comunque di un parere espresso in tempi ristretti, meno accurato di quello che potrebbe scaturire da una discussione in aula e basato necessariamente, sul piano tecnico, sull'istruttoria compiuta in sede ministeriale. Insomma, la Commissione sarà pienamente coinvolta in una attività che è propria dell'esecutivo.

A questo punto, il Parlamento viene esautorato dalla sua possibilità di verificare dialetticamente la responsabilità politica del Governo nell'esercizio della delega, essendo stato « compromesso » attraverso quella Commissione, che è apparentemente un organo parlamentare ma che sostanzialmente ha una funzione che è di per se stessa ausiliaria della pubblica amministrazione. Il Parlamento è in definitiva coinvolto in una funzione non sua e da quel momento non può più esercitare la funzione di controllo. E quanto accade anche per le nomine.

TASSONE, *Relatore per la VII Commissione*. Altre volte i tuoi giudizi, le tue considerazioni sono stati diversi.

MELLINI. Stai tranquillo: io sono sempre stato contrario a queste forme di cosiddetto controllo. Nessuno di noi deve considerare le eventuali incongruenze o contraddizioni come un fatto deleterio, perché se mai avessimo contraddizioni non andremmo mai avanti. Su questo punto, però, ho soffermato da molto tempo la mia attenzione e l'ho sempre denunciata nei miei interventi come un fatto estremamente grave.

MORAZZONI, *Relatore per la X Commissione*. Questo è il tuo limite!

MELLINI. Il limite di non sapermi contraddire? No, perché su questo argomento non credo di aver motivo per contraddirmi e l'andazzo delle cose mi dà sempre più ragione nel dire che questo è un indirizzo costituzionale estremamente pericoloso. E state attenti perché penso che su questa strada marcino cose molto gravi.

Questa occasione non è comunque forse tale da consentirci di dilungarci eccessivamente su questi problemi, anche se discussioni di questo genere devono sempre essere fatte: tutti noi abbiamo il dovere di farle sempre in Parlamento. Sono dei confronti con la realtà costituzionale che dobbiamo fare, senza dire che in questo modo si perde del tempo.

FERRI. C'è in discussione un problema preciso: stai a quello. Non puoi prendere a pretesto i controllori di volo per i tuoi « numeri ».

MELLINI. Non sono io che faccio i « numeri », sei tu che non riesci a capire che ci sono dei problemi di fondo da affrontare. Caro collega, se al fondo dell'argomento in discussione c'è un problema costituzionale, stai tranquillo che esso viene prima di tutti e se lo affronto sono più che in ogni altra circostanza perfettamente nel tema. D'altra parte, il Presidente (che, quando si tratta dei radicali, è sempre pronto a richiamarli all'ordine) certamente sarebbe già intervenuto se io avessi esulato dall'argomento.

PRESIDENTE. Continui, onorevole Mellini.

MELLINI. Vedete, eppure di solito il Presidente non è particolarmente tenero con i radicali « come gruppo », come ama dire.

Stavo dicendo che dovremo a mio avviso tornare su questi problemi anche nel corso dell'esame degli articoli. Vorrei comunque che le forze politiche non facessero finta di dimenticarsi queste cose,

perché è impossibile dimenticare certi argomenti, anche se lo si vuole, perché tanto poi ci ricadono addosso. Facciamo dunque in modo di non vederceli ricadere addosso in altri momenti, quando magari fossero passati sotto silenzio e diventati così dei precedenti.

Concludo ribadendo la nostra contrarietà a questo decreto, contrarietà che è alimentata anche dalle considerazioni che ho svolto e che speriamo di poter ulteriormente sottolineare con specifici emendamenti, che riteniamo dovrebbero essere fatti propri anche da altre parti di questa Camera.

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

Proposta di assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente progetto di legge:

alla VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Sanatoria di infrazioni ed irregolarità formali in materia tributaria » (1408) (con parere della I, della IV e della V Commissione).

La suddetta proposta di assegnazione sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Proposta di trasferimento di progetti di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa dei seguenti progetti di legge, per i quali la III Commissione permanente (Esteri), cui erano stati assegnati in sede referente, ha chiesto, con le prescritte

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

BERLINGUER ENRICO ed altri: « Riforma dei Comitati consolari e partecipazione democratica degli emigrati » (135); ZACCAGNI NI ed altri: « Istituzione dei Comitati consolari elettivi e dei Comitati d'Ambasciata » (213); CRAXI ed altri: « Istituzione dei Comitati consolari elettivi della emigrazione: partecipazione e gestione democratica degli emigranti » (225) e TREMAGLIA ed altri: « Costituzione all'estero dei Comitati consolari per l'emigrazione italiana » (993) (la Commissione ha proceduto all'esame abbinato).

Le suddette proposte di trasferimento saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

Per lo svolgimento di un'interpellanza e di un'interrogazione.

MELEGA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Annuncio che nella seduta di lunedì 3 marzo 1980 chiederò la fissazione per il successivo martedì 4 marzo dello svolgimento dell'interpellanza n. 2-00350, presentata ieri, contenente la nostra richiesta di dimissioni del ministro Evangelisti per le dichiarazioni da questi rilasciate al quotidiano *la Repubblica* del 28 febbraio 1980. Queste dichiarazioni sono di una gravità senza precedenti: ogni tipo di discussione con un Governo che annoveri tra i suoi componenti un ministro come Evangelisti, non può legittimamente continuare!

PRESIDENTE. Prendo atto del suo annuncio, onorevole Melega, e ne informerò il Governo.

TROMBADORI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TROMBADORI. Signor Presidente, da una decina di giorni ho presentato, insie-

me con l'onorevole Pellicani, vice sindaco di Venezia, e con l'onorevole Sanguineti, un'interrogazione al Presidente del Consiglio perché si faccia parte diligente nel rimuovere le misure vessatorie che il Ministero per il turismo e lo spettacolo ha adottato nei confronti di un capolavoro della cinematografia italiana: *Salò o le 110 giornate di Sodoma* di Pier Paolo Pasolini. Avrei un elenco di interrogazioni che giacciono da alcuni mesi senza risposta, ma penso che questa dovrebbe essere presto discussa non soltanto per onorare la memoria di un grande maestro della cinematografia e soprattutto della morale politica, ma anche perché la discussione su questo argomento, sulla base di ciò che ci sarà risposto, darà modo di valutare questioni di ben più ampia portata.

La pregherei pertanto, signor Presidente, di farsi interprete presso il Governo dell'esigenza che questa risposta venga fornita nei tempi regolamentari.

PRESIDENTE. Le dò assicurazione, onorevole Trombadori, che il Governo sarà sollecitato affinché risponda presto all'interrogazione che lei ha ricordato.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e interpellanze.

Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

Ordine del giorno della prossima seduta.

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

Lunedì 3 marzo 1980, ore 17:

1. — Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa.

2. — Interpellanze e interrogazioni.

3. — *Discussione del disegno di legge:*

Delega al Governo per la ristrutturazione dei servizi di assistenza al volo (807);

— *Relatori:* Tassone e Morazzoni.
(*Relazione orale*).

4. — *Seguito della discussione dei progetti di legge:*

S. 642. — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1979, n. 662, recante norme per l'attività gestionale e finanziaria degli enti locali per l'anno 1980 (*approvato dal Senato*) (1413);

TRIVA ed altri: Provvedimenti per la finanza locale per il 1980 (937);

ANIASI ed altri: Provvedimenti concernenti la finanza locale relativi all'esercizio finanziario 1980 (1036);

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

5. — *Seguito della discussione delle mozioni e interpellanze concernenti il fenomeno della mafia.*

6. — *Seguito della discussione della mozione e interpellanze concernenti l'Alto Adige.*

7. — *Seguito della discussione della proposta di legge:*

ANIASI ed altri: Riforma dell'editoria (377);

— *Relatore:* Aniasi.

8. — *Discussione del disegno di legge:*

S. 601. — Misure per la lotta alla criminalità terroristica e organizzata (*approvato dal Senato*) (1267);

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

9. — *Discussione dei disegni di legge:*

Nuovi apporti al capitale sociale della Società per le gestioni e partecipazioni

industriali - GEPI, Società per azioni (500);

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

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni 145, 146 e 147, adottate a Ginevra il 28 e 29 ottobre 1976 dalla 62ª sessione della Conferenza internazionale del lavoro (598);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*).

— *Relatore:* Bonalumi;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni nn. 92, 131, 133 e 143, dell'Organizzazione internazionale del lavoro (599);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*).

— *Relatore:* Bonalumi;

Ratifica ed esecuzione delle Convenzioni nn. 74, 109, 129, 132, 134, 135, 136, 137, 138 e 139 dell'Organizzazione internazionale del lavoro (600);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*).

— *Relatore:* Bonalumi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul riconoscimento degli studi, dei diplomi e dei gradi di insegnamento superiore negli Stati arabi e negli Stati europei rivieraschi del Mar Mediterraneo, adottata a Nizza il 17 dicembre 1976 (601);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*).

— *Relatore:* Biasini;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa all'adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord alla Convenzione concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché al Protocollo relativo alla sua interpretazione da parte della Corte di giustizia, firmata a Lussemburgo il 9 ottobre 1978 (602);

(*Articolo 79, sesto comma, del Regolamento*).

— *Relatore:* Cattanei;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica federale del Brasile per evitare le doppie imposizioni e prevenire le evasioni fiscali in materia di imposte sul reddito, con Protocollo aggiuntivo, firmato a Roma il 3 ottobre 1978 (603);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Radi;

Ratifica ed esecuzione dei protocolli del 1978 che prorogano per la quarta volta la convenzione sul commercio del grano e la convenzione relativa all'aiuto alimentare, costituenti l'accordo internazionale sul grano del 1971, aperti alla firma a Washington il 26 aprile 1978 (614);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Dei Poi;

Approvazione ed esecuzione dell'accordo tra la Commissione europea del Danubio e la Francia, l'Italia, il Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord e la Grecia per la definizione di problemi finanziari in sospeso, con allegati, firmati a Roma il 23 aprile 1977, e della dichiarazione e accordo, firmati in pari data (615);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Cattanei;

Adesione alla convenzione relativa all'indicazione dei nomi e dei cognomi nei registri di stato civile, firmata a Berna il 13 settembre 1973, e sua esecuzione (616);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Sedati;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione sul divieto dell'uso di tecniche di modifica dell'ambiente a fini militari o ad ogni altro scopo ostile, con allegato, adottata a New York il 10 dicembre 1976 e aperta alla firma a Ginevra il 18 maggio 1977 (679);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: De Poi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione relativa alla istituzione di un sistema di registrazione dei testamenti, firmata a Basilea il 16 maggio 1972 (682);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: De Poi;

Adesione al Trattato sull'Antartide, firmato a Washington il 1° dicembre 1959, e sua esecuzione (684);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Radi;

Ratifica ed esecuzione dello Scambio di Note tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese, effettuate a Roma il 9 luglio 1976, relative al trattamento tributario degli atti di Liberalità (692);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Galli;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare ungherese intesa ad evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio ed a prevenire le evasioni fiscali, con annesso Protocollo, firmata a Budapest il 16 maggio 1977 (693);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Radi;

Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Venezuela per evitare le doppie imposizioni sui redditi derivanti dall'esercizio della navigazione aerea, firmata a Caracas il 3 marzo 1978 (694);

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

— Relatore: Radi;

Sanatoria delle erogazioni effettuate per provvedimenti urgenti per le società inquadrate nell'Ente autonomo di gestione per il cinema (862);

— Relatore: Sinesio;

(Relazione orale);

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

S. 77. — Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1978 (*approvato dal Senato*) (1047);

— *Relatore*: Aiardi;

Proroga dei termini per la emanazione di norme integrative e correttive e dei testi unici previsti dall'articolo 17 della legge 9 ottobre 1971, n. 825, e successive modificazioni (1076);

— *Relatore*: Citterio.

10. — *Domande di autorizzazione a procedere in giudizio*:

Contro il deputato Botta, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 315; 61, n. 7, e 112 del codice penale (malversazione pluriaggravata e continuata a danni di privati); nonché nel reato di cui all'articolo 2621 del codice civile ed agli articoli 61, n. 2, e 112 del codice penale (false comunicazioni ed illegale ripartizione di utili, pluriaggravate) (doc. IV, n. 2);

— *Relatore*: Valensise;

Contro il deputato Esposto, per i reati di cui all'articolo 341 del codice penale (oltraggio a un pubblico ufficiale) e 651 del codice penale (rifiuto di indicazioni sulla propria identità personale) (doc. IV, n. 11);

— *Relatore*: Rizzo;

Contro il deputato Aglietta Maria Adelaide, per il reato di cui agli articoli 81, capoverso, 595, primo e secondo capoverso, e 61, n. 10, del codice penale (diffamazione aggravata continuata) (doc. IV, n. 10);

— *Relatore*: Mannuzzu.

La seduta termina alle 11,25.

**Trasformazione e ritiro di documenti
del sindacato ispettivo.**

Il seguente documento è stato così trasformato su richiesta del presentatore: interrogazione con risposta orale Servadei n. 3-00410 del 25 settembre 1979 in interrogazione con risposta scritta n. 4-02718.

Il seguente documento è stato ritirato dal presentatore: interrogazione con risposta in Commissione Pajetta n. 5-00360 del 24 ottobre 1979.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
AVV. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

FERRARI MARTE, CRESCO, CARPINO E RAFFAELLI MARIO. — *Ai Ministri del lavoro e previdenza sociale, del tesoro e del turismo e spettacolo.* — Per sapere — atteso che:

in data 20 ottobre 1978 è stata approvata la legge n. 669 pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 309 il 4 novembre 1978, che determina « provvedimenti in favore degli anziani dello spettacolo appartenenti alle categorie artistiche e tecniche » —

se è stata costituita la prevista commissione per l'esame delle domande e se sono già stati presentati dei ricorsi contestativi le decisioni della medesima;

se è stato concretizzato quanto previsto all'articolo 3, terzo comma, della legge n. 669 ai fini della presentazione della domanda ed ai fini del diritto pensionistico;

quante sono le domande presentate, quante le positive e quante le negative;

se è stata determinata l'addizionale prevista all'articolo 4. (5-00825)

FERRARI MARTE. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri del lavoro e previdenza sociale e dell'interno.* — Per conoscere quando saranno definite ed emanate le normative chiarificatrici per la inclusione dell'indennità integrativa speciale nel computo dell'indennità premio di servizio corrisposta dall'INADEL a tutti i dipendenti o superstiti che ne abbiano diritto; ciò in relazione al tempo trascorso, alle migliaia di pratiche in sospenso, alle spettanze non cor-

risposte, agli oneri aggiuntivi per interessi e per l'ingente contenzioso che gli interessati determineranno per i « propri diritti ». (5-00826)

VAGLI MAURA, MARGHERI E SPINI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se sono a conoscenza dei seguenti fatti:

1) che la società Apuana marmi (SAM) alcune settimane fa ha inviato ai lavoratori una lettera nella quale si dichiara che il consiglio di amministrazione ha deliberato di non gestire più direttamente le cave di Acqua Bianca, bacino del comune di Minucciano, ed ha quindi invitato gli stessi a costituirsi in cooperativa fin dalla riapertura imminente delle cave;

2) che proprio in questi giorni la SAM ha comunicato ai lavoratori e alle loro organizzazioni sindacali che 35 dei 70 e 15 dei 90 dipendenti rispettivamente dei bacini di Acqua Bianca (Minucciano) e di Piastra Bagnata (Vagli) saranno messi in cassa integrazione sempre fin dalla ripresa dell'attività estrattiva.

Considerato che questi fatti avvengono successivamente ad alcuni strani e immotivati trasferimenti di mano d'opera in altro stabilimento, si chiede di sapere quale giudizio i Ministri esprimono sui contraddittori « progetti » della società che, fuori da un disegno di sviluppo, intende scaricarsi dell'attività estrattiva, mettendo a rischio anche le lavorazioni successive; e quali iniziative intendono assumere fin dall'immediato per chiarire cosa significano tali schizofreniche iniziative e riportare sicurezza e prospettive di produttività e occupazione nell'azienda. (5-00827)

BOSI MARAMOTTI GIOVANNA E PAGLIAI MORENA AMABILE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere —

poiché ogni anno viene lamentata da parte governativa e sottolineata dalla

stampa la mancanza di insegnanti di ruolo per comporre le commissioni d'esame di maturità;

poiché ogni anno all'ultimo momento vengono utilizzati insegnanti casualmente disponibili e in servizio presso ordini di scuola diversi da quelli per cui si istituiscono le commissioni -

per quali motivi molti degli insegnanti che hanno fatto regolarmente richiesta di partecipare alle commissioni d'esame

di maturità, e sono disponibili, non vengono chiamati e neppure interpellati in un secondo tempo;

se non ritiene opportuno verificare:
1) se nel cervello elettronico sono stati immessi tutti i dati; 2) se in caso di rinuncia non sia possibile procedere alla nomina di quelli esclusi in possesso dei titoli richiesti; 3) se, almeno a livello provinciale, questo tipo di consultazione non possa essere fatta dallo stesso Provveditore. (5-00828)

* * *

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

SERVADEI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se è a conoscenza che la Raffineria SAROM di Ravenna, a causa delle insorte e note difficoltà nell'approvvigionamento del petrolio greggio sul mercato mondiale, corre il rischio di dover fra breve chiudere la lavorazione per tre-quattro mesi, con conseguenze gravissime sia sul piano locale che su quello nazionale.

Intanto la citata raffineria è al centro dell'organizzazione Mach nella quale lavorano 9.000 persone, ha un proprio consistente e qualificato organico, ha rapporti quotidiani di lavoro con circa 2.000 autocisternisti della zona.

In secondo luogo, si tratta del maggior impianto di raffinazione del petrolio della zona centro-adriatica, con un ruolo insostituibile nell'approvvigionamento dell'Emilia-Romagna e di vaste zone contermini. In funzione anche di tale posizione eccentrica ha avuto assegnato il compito di approvvigionare con tubature dirette in via di attuazione la grande centrale termoelettrica di Porto Tolle.

Il vasto comprensorio interessato corre pertanto il rischio o di non essere adeguatamente rifornito (e ciò proprio in coincidenza coi mesi freddi), oppure di esserlo in maniera parziale facendo giungere i prodotti da raffinerie assai decentrate, con sperperi finanziari e tecnici rilevantissimi. Si potrebbe in buona sostanza ripetere quanto già avviene da qualche anno a questa parte per Torino, comprensorio assurdamente approvvigionato da una raffineria assai più distante di quella di Valpiano, impianto questo che resta il naturale alimentatore del capoluogo piemontese.

L'interrogante ritiene che questa situazione vada urgentemente e coerentemente superata. Viviamo in momenti nei quali i particolarismi, le miopie, le guerre commerciali, ecc. debbono lasciare il pas-

so — particolarmente nel settore energetico — a scelte e visioni globali corrispondenti agli interessi del Paese e dei cittadini.

Da questo punto di vista è pertanto indispensabile mettere in grado urgentemente tutti gli impianti utili alla vita del Paese e delle varie zone di attivarsi. Nel caso specifico è necessario assicurare subito alla raffineria SAROM di Ravenna la materia prima per la continuazione della propria attività, riprendendo magari per l'avvenire in considerazione le proposte che l'interrogante ha avanzato anche in sede parlamentare da diversi anni a questa parte, riguardanti la costituzione di un « pool nazionale » delle importazioni dei prodotti petroliferi (guidato ovviamente dall'Ente nazionale idrocarburi) in grado di assicurare un maggiore e più equilibrato approvvigionamento anche ai fini interni, nonché un miglior controllo dei prezzi di importazione ai fini della determinazione delle quotazioni di vendita ai consumatori. (4-02718)

SEPPIA. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere — premesso che nei colloqui e nei rapporti intercorsi fra l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, direzione compartimentale per la Toscana, e l'amministrazione comunale di Torrita di Siena, per reperire l'area su cui doveva sorgere il nuovo edificio postale di Torrita scalo, venne assunto l'impegno di mantenere, se pur con organico ridotto, l'ufficio postale nel centro storico, come riferito dal sindaco al consiglio comunale e che l'amministrazione locale, per agevolare tale soluzione, in data 27 dicembre 1979 ha deliberato di assumere l'impegno di fornire idoneo locale, reperito tra gli immobili di proprietà comunale, assumendosi l'onere per l'arredamento, illuminazione e riscaldamento —

quali iniziative il Ministero assumerà per risolvere un problema che si sta trascinando da tempo e la cui soluzione è necessaria per evitare disagi ai cittadini residenti nel centro storico di Torrita, co-

me espresso con chiare prese di posizione in petizioni e ordini del giorno della *pro loco*, dei partiti politici e del consiglio comunale. (4-02719)

ANDO, CAPRIA E FIANDROTTI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere quali provvedimenti di carattere straordinario e quali iniziative, a livello amministrativo, intende assumere per fronteggiare l'ormai cronico stato di giustificato malessere in cui versa l'istruzione artistica (accademie e conservatori) nel nostro paese e del quale sono un segno evidente — l'ultimo in ordine di tempo — le dimissioni della direzione didattica (al completo) e di tre membri del consiglio di amministrazione dell'Accademia di Brera.

Si chiede in particolare al Ministro se non ritiene che la situazione sia così grave da richiedere un deciso mutamento degli indirizzi e dei metodi di gestione che governano l'istruzione artistica in Italia.

Finora gli interventi ministeriali hanno procurato solo interferenze negative sull'autonomia organizzativa e didattica delle accademie e conservatori, imponendo, attraverso una gestione squisitamente burocratica dell'educazione artistica, ad essi principi organizzativi (composizione delle classi, mobilità dei docenti, diminuzione del numero delle classi) che mortificano la peculiarità di questo tipo di scuola e appiattiscono gli elementi di libertà insiti nella formazione dell'operatore artistico, secondo una concezione dell'istruzione artistica che nega i caratteri obiettivamente diversi che essa presenta rispetto all'istruzione secondaria.

A tale situazione disastrosa, che tanti danni ha recato al prestigio dei conservatori e delle accademie italiane, portando le stesse alla asfissia e alla inevitabile crisi, si accompagna il disegno — più recente nel tempo — di introdurre nel corpo dell'istruzione artistica elementi di dequalificazione del ruolo delle accademie e dei conservatori tali da rendere tali scuole del tutto assimilabili alle scuole medie.

La circolare Spadolini dello scorso anno che prevedeva commissioni « di fortuna » per le accademie e i conservatori (quasi che in questi ultimi tali commissioni potessero concretamente funzionare); le posizioni manifestate dal Governo con i recenti decreti sul riassetto retributivo degli statali (l'ultimo in corso di conversione), nei quali i docenti dei conservatori e delle accademie vengono inquadrati nello stesso livello dei docenti di scuola media; l'assegnazione di insegnanti di scuola media superiore alle accademie per « disposizione » del Ministro (contraddittoria rispetto al provvedimento che, restringendo gli organici di alcune accademie, ha reso gli insegnanti di esse « vaganti » per tutto il territorio nazionale) sono il risultato di una identica linea di attacco alla qualità dell'insegnamento e dello studio artistico, colpevole solo di non aver subito gli identici processi di dequalificazione che hanno colpito in generale la scuola italiana.

(4-02720)

COLUCCI. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere se sono a conoscenza delle trattative in corso tra l'AGIP-Petroli del gruppo ENI e la MACH che, tra l'altro, prevedono un parziale assorbimento da parte dell'ENI dei dipendenti della MACH e precisamente di 408 dipendenti contro i 1100 attuali, mentre la proprietà Monti, che attualmente detiene l'intera partecipazione nella MACH, avrebbe per la cessione dell'azienda all'AGIP un corrispettivo di circa 100 miliardi.

A seguito delle cennate trattative, la AGIP dovrebbe acquisire la maggior parte delle strutture MACH ad eccezione della raffineria di Volpiano e relativo deposito nazionale, del deposito di Ravenna e forse dello stabilimento di miscelazione degli olii lubrificanti di Livorno. In tale circostanza sembra che l'AGIP sia disposta ad assorbire solo 408 dipendenti MACH, con conseguenze estremamente negative per i restanti 700 circa, i quali

vedrebbero sicuramente, entro breve tempo, perdere il posto di lavoro.

Tanto premesso, e ritenendo che tali accordi, ove venissero definitivamente suggellati, procurerebbero un ulteriore danno al mondo occupazionale con il sicuro licenziamento dei 700 dipendenti della MACH, si chiede ai Ministri di conoscere quali iniziative intendano promuovere, perché gli accordi in corso tra l'AGIP-Petroli del gruppo ENI e la MACH tengano conto delle gravi tensioni in atto tra i lavoratori e possano di conseguenza essere finalizzati anche ad una più adeguata utilizzazione dell'intero personale MACH da parte dell'AGIP-Petroli, in maniera da salvaguardare tutti gli attuali posti di lavoro dell'azienda da incorporare. (4-02721)

FERRARI MARTE E ACHILLI. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere - atteso che:

l'amministrazione comunale di Gallarate, in data 15 ottobre 1979, con deliberazione n. 215 di protocollo 10376 e di posizione 126.40, ha richiesto il riconoscimento al comune di grande centro per la presenza di rilevante e notevole attività industriale e di qualificata importanza nel

campo commerciale ai sensi dell'articolo 1 della legge 8 giugno 1962, n. 604;

il comune di Gallarate, in relazione al disposto della legge n. 604 del 1962, ha diritto all'assegnazione di un segretario generale di grado superiore;

sono state di recente riconosciute di grado superiore altre realtà territoriali quali Rho, Anzio ed altri;

Gallarate merita tale concreta considerazione per l'importanza territoriale -

quali provvedimenti saranno e sono già stati assunti per il riconoscimento al comune di Gallarate di centro « di notevole attività » e la conseguente assegnazione di un segretario generale di classe 1^a/B. (4-02722)

SANTAGATI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se, a seguito delle dichiarazioni dell'onorevole Giacomo Mancini sulla sua visita nel carcere di Rebibbia al presunto brigatista Franco Piperno, di cui ha largamente parlato la stampa, non ritenga di acquisire gli estremi del biglietto di delega del difensore con il quale l'onorevole Mancini ha potuto effettuare la visita, e di riferire in proposito alla Camera. (4-02723)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

PAJETTA, SPINELLI, FANTI, RUBBI ANTONIO E BOTTARELLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere se il Governo intenda riferire sulle questioni discusse nel Consiglio europeo di Dublino dai capi di Stato e di Governo dei paesi della Comunità, con particolare riferimento alle richieste avanzate dall'Italia di una profonda revisione della politica agricola comunitaria e di più incisive politiche regionali e sociali a favore delle regioni più sfavorite — in primo luogo il Mezzogiorno d'Italia — e dei lavoratori emigrati.

Gli interroganti, nel richiamare l'urgenza di un dibattito parlamentare sui più importanti temi della politica comunitaria nel particolare momento europeo e mondiale in cui si colloca il vertice di Dublino, sottolineano il peculiare interesse dell'Italia, mentre si accinge ad assumere la presidenza semestrale della CEE, alla definizione e alla attuazione di nuove e più avanzate politiche comunitarie interne e internazionali che consentano, anche attraverso l'allargamento delle competenze del Parlamento di Strasburgo, di superare la recessione economica e gli squilibri attuali e di avviare una fase nuova nella vita della Comunità. (3-01489)

DUJANY. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere se è a conoscenza della grave situazione produttiva in cui è venuto a trovarsi lo stabilimento SADEA di Verrès, che produce tondelli in Acmonital per monetazione per il Poligrafico dello Stato e la Zecca, in conseguenza della carenza di ordini.

Lo stabilimento ha una capacità produttiva di 7.300 tonnellate annue con un organico di 220 dipendenti. Nel periodo

intercorrente dal 1° gennaio ad oggi ha lavorato in condizioni normali, ma esclusivamente per magazzino, con tutti i rischi ed oneri connessi, producendo circa 1000 tonnellate di tondelli.

In data 13 febbraio 1980 è stato comunicato alle organizzazioni sindacali che a partire dal mese di marzo la produzione dovrà essere almeno dimezzata, con la messa in cassa integrazione guadagni della totalità degli operai per due settimane al mese.

L'interrogante chiede pertanto di conoscere il programma del quantitativo di monete metalliche richiesto per l'anno 1980 dalla Direzione generale del Tesoro all'Istituto Poligrafico dello Stato e alla Zecca e che cosa intende fare il Ministero del tesoro per sbloccare la situazione critica in cui è venuto a trovarsi lo stabilimento SADEA. (3-01490)

VETERE. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se — in rapporto alle notizie apparse sulla stampa relativamente alla vicenda Caltagirone e fatta salva la competenza del magistrato ordinario — non ritenga di disporre un accertamento urgente e completo sulle dichiarazioni dei redditi e più in generale sulla situazione fiscale dei nominativi comparsi nelle medesime inchieste giornalistiche cui si è fatto cenno; e se a ciò non debba essere anche indotto dalle dichiarazioni del Ministro della marina mercantile, che richiedono un completo chiarimento dei fatti. (3-01491)

TESSARI ALESSANDRO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se sia a conoscenza delle gravissime dichiarazioni fatte al giornale *la Repubblica*, in data 28 febbraio 1980, dal Ministro democristiano Franco Evangelisti, in base alle quali si apprende che un ministro in carica ritiene non lesivo della sua onorabilità ammettere pubblicamente di farsi mantenere con assegni personali dal signor Gaetano Caltagirone, at-

tualmente latitante e ricercato dalla polizia italiana.

Per sapere inoltre cosa intenda fare per salvaguardare un minimo di credibilità in un momento in cui si ripetono quotidianamente appelli alla moralizzazione della vita pubblica e si cerca di salvaguardare le istituzioni di fronte al dilagare dell'eversione terroristica e della corruzione nel paese. (3-01492)

DEL DONNO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere — premesso che l'interrogante ogni giorno fa egli stesso dolorosa esperienza in materia —:

1) se è a conoscenza, attraverso la stampa e le proteste delle categorie interessate, dalla situazione tragica e miseranda, di quasi ineversibilità, in cui versano le linee telefoniche meridionali;

2) se non ritenga urgente la necessità di rimediare allo sconcio, ingiusto ed offensivo, di una rete vecchia ed insufficiente, che rende difficili le comunicazioni urbane, difficilissime le interurbane, impossibili le ricezioni dall'estero;

3) se non avverta l'urgenza di un intervento risolutivo, specie nelle Puglie, nell'Irpinia e nell'Abruzzo, zone in cui la situazione supera i limiti della sopportazione.

Per parlare, ad esempio, da Bari a Benevento, si tenta per ore il segnale di comunicazione, e, appena s'inizia la conversazione, la linea cade, e lo scatto iniziale, per ripetere la chiamata, porta ad un altissimo prezzo anche la comunicazione più semplice.

La telefonia meridionale, così carente, offre un'altra prova della depressione, umana e sociale, a cui, da sempre, viene condannato il meridione. (3-01493)

* * *

INTERPELLANZE

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per conoscere quale valutazione dia e quali decisioni intenda assumere in relazione alle dichiarazioni rilasciate da uno dei ministri del suo Governo, l'onorevole Franco Evangelisti, al giornale *La Repubblica* del 28 febbraio 1980, dichiarazioni che si traducono nell'ammissione di comportamenti che possono forse configurare veri e propri illeciti e che debbono sicuramente essere considerati contrastanti con elementari criteri di moralità pubblica.

(2-00352) « GALANTE GARRONE, RODOTÀ, SPAVENTA ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per sapere — premesso:

che da parte dell'ex magistrato Claudio Vitalone sono state rivolte pesanti ed indiscriminate accuse nei confronti di uffici giudiziari romani;

che tali accuse, anche per la forma e il metodo usati, alimentano un clima di sospetto e sono idonee a determinare una infondata sfiducia nei confronti di tutta la magistratura e dello stesso Consiglio Superiore della Magistratura;

che questi attacchi si inseriscono in un quadro di vicende e polemiche sconcertanti, gravi e preoccupanti, che hanno investito alcuni delicati uffici giudiziari romani;

che tali uffici giudiziari soffrono da anni di uno stato di deterioramento determinato da gravi carenze e storture di direzione e di organizzazione, recentemente segnalate anche da motivate e corrette prese di posizione di numerosi magistrati della procura della Repubblica;

che il Consiglio Superiore della magistratura ha già disposto, nell'ambito delle sue competenze e delle sue prerogative, un'indagine sulle accuse di cui sopra —

quali iniziative specifiche abbia assunto e quali intenda assumere, nell'ambito delle sue competenze e delle sue prerogative, per stabilire la verità dei fatti e ripristinare una situazione idonea a creare quel clima di fiducia tra cittadini e istituzione giudiziaria, particolarmente indispensabile oggi che le libertà dei cittadini e le funzioni giudiziarie sono oggetto dei feroci attacchi della criminalità terroristica.

(2-00353) « SPAGNOLI, RICCI, VIOLANTE ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei lavori pubblici per conoscere i suoi intendimenti sui provvedimenti da adottare relativamente al tratto della superstrada Fisciano-Salerno, nel quadro della politica autostradale.

Tale tratto inizialmente era soltanto il tronco finale del collegamento da Avellino a Salerno, con un traffico limitato alle due province, con l'aggiunta di non molti veicoli da e per la Puglia.

Dopo l'apertura dell'autostrada IRI Caserta-Fisciano, si trova invece a raccogliere anche l'intensissimo traffico che da ogni parte del nord d'Italia si dirige verso il casello di Fratte di Salerno, donde si immette nell'autostrada senza pedaggio Salerno-Reggio Calabria.

Il tronco stradale di cui si parla, già piuttosto infelice nel tracciato, si trova a raccogliere quindi un traffico moltiplicato in misura esponenziale. Ciò è causa di incidenti mortali e di gravi infortuni a catena che non possono essere certamente evitati con la semplice apposizione di cartelli: « Traffico intenso ».

È necessario perciò, secondo gli interpellanti, che l'ANAS trasformi il breve tratto in oggetto (circa 9 chilometri) in un tratto autostradale con le stesse caratteristiche dell'autostrada Salerno-Reggio Ca-

labria, in maniera che anzi tale autostrada prenda proprio inizio dal casello dove termina l'autostrada IRI proveniente da Caserta.

(2-00354) « SULLO, PUCCI, SALVATORE, ALLOCCA, CIUFFINI, AMARANTE ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, per conoscere — in considerazione:

a) del delicato momento di evoluzione funzionale che sta investendo il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, anche a seguito della imminente riforma del collocamento, la quale postula necessariamente l'utilizzazione di uomini di sperimentata validità manageriale operanti da tempo e con successo all'interno dell'amministrazione nonché all'estero;

b) dell'impegno assunto dal Governo di pervenire a un adeguamento strutturale del Ministero del lavoro e della previdenza sociale da definire in un quadro più ampio di ammodernamento e di potenziamento delle amministrazioni statali sia a livello centrale che a livello periferico;

c) della necessità, quindi, di ristrutturare il Ministero del lavoro e della previdenza sociale trasferendolo in una dimensione di dicastero modello nell'interesse dei lavoratori e della intera società italiana —

il pensiero del Ministro del lavoro e della previdenza sociale:

sulla opportunità del provvedimento governativo di nomina a Consigliere della Corte dei conti, tendente a sottrarre all'amministrazione attiva con il sistema del *promoveatur ut amoveatur* il direttore generale degli affari generali e del personale Claudio Caponetto, che rappresenta da tempo il punto di riferimento e di propulsione per la non più procrastinabile revisione funzionale e strutturale del dicastero;

sulla legittimità della iniziativa, dal momento che il sunnominato direttore generale ricopre attualmente la carica di presidente della II Sezione del Consiglio superiore della pubblica amministrazione, che, a norma del decreto del Presidente della Repubblica 4 marzo 1976, n. 328, gode delle guarentigie di inamovibilità ad essa connesse.

L'inevitabile rideterminazione del provvedimento dovrebbe, a giudizio degli interpellanti, non rappresentare una decisione puramente formale ma la restituzione *sic et simpliciter* dello stesso alle funzioni ricoperte in maniera prestigiosa e con accertata soddisfazione sia dell'Amministrazione sia del mondo esterno.

(2-00355) « GASPARI, MANFREDI MANFREDO, VERNOLA, MANNINO, FERRARI SILVESTRO, ZARRO, NAPOLI, FARAGUTI, LA LOGGIA, USELLINI, FIORI PUBLIO, PEZZATI, DE POL, LAGANÀ, PERRONE, SINESIO, GAITI, LECCISI, ORSINI GIANFRANCO, FONTANA ELIO, SPERANZA, MERLONI, CACCIA, RADI. MORAZZONI ».

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 29 FEBBRAIO 1980

*Stampa effettuata negli Stabilimenti
Tipografici Carlo Colombo S. p. A.
in Roma, Via Uffici del Vicario, 15*
