

RESOCONTO STENOGRAFICO

256.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1980

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE MARIA ELETTA MARTINI

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	21515	CASALINUOVO (PSI)	21577
Assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa	21515	COSTA (PLI)	21562
Disegni di legge (Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	21579	COSTAMAGNA (DC)	21570
Proposte di legge:		DEGAN (DC)	21571
(Annunzio)	21515	FERRARI GIORGIO (PLI)	21528
(Assegnazione a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento)	21515	FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>	21533
(Assegnazione a Commissione in sede referente)	21578	LIOTTI (PSI)	21575
Interpellanze e interrogazioni sulla situazione della società Itavia (Svolgimento):		MELEGA (PR)	21521, 21547
PRESIDENTE	21516	MILANI (PDUP)	21574
BAGHINO (MSI-DN)	21522, 21559	OTTAVIANO (PCI)	21526
BOCCHI (PCI)	21556	PARLATO (MSI-DN)	21554
		ROBALDO (PRI)	21572
		RUBINO (DC)	21528, 21560
		TASSONE (DC)	21576
		TREMAGLIA (MSI-DN)	21529, 21565
		VALENSISE (MSI-DN)	21568
		Convalida di deputati	21578
		Per lo svolgimento di una interrogazione:	
		PRESIDENTE	21579
		DI CORATO (PCI)	21579

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, i deputati Fracanzani, Petrucci, Rosolen Angela Maria e Spini sono in missione per incarico del loro ufficio.

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. In data 16 dicembre 1980 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

DE CINQUE ed altri: « Modifica dell'articolo 299 del codice civile concernente il cognome dell'adottato » (2213).

Sarà stampata e distribuita.

Assegnazione di una proposta di legge a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento.

PRESIDENTE. Ricordo che nella seduta del 16 dicembre 1980 è stato assegnato alla XII Commissione permanente (Industria), in sede legislativa, il progetto di legge n. 2167.

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi as-

segnata in sede legislativa anche la proposta di legge d'iniziativa del deputato FIANDROTTI: « Norme sulla vendita a peso netto delle merci » (1309) (*con parere della I e della IV Commissione*), vertente su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge sopra indicato.

Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa.

PRESIDENTE. Ricordo di aver proposto in una precedente seduta, a norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, che il seguente disegno di legge sia deferito alla XIII Commissione permanente (Lavoro) in sede legislativa:

« Proroga dei contratti stipulati dalle pubbliche amministrazioni ai sensi della legge 1° giugno 1977, n. 285, e successive modificazioni ed integrazioni » (2194) (*con parere della I e della V Commissione*).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa anche la proposta di legge d'iniziativa dei deputati BOFFARDI INES ed altri: « Norme per il definitivo inquadramento dei giovani assunti ai sensi della legge 1° giugno 1977, n. 285, e successive modificazioni e integrazioni » (1934), attualmente assegnata in sede referente e vertente su materia identica a quella contenuta nel predetto disegno di legge n. 2194.

**Svolgimento di interpellanze e interrogazioni
sulla situazione della società Itavia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento delle seguenti interpellanze:

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere tutte le informazioni che sia possibile raccogliere a proposito della gestione della società Itavia, dei suoi collegamenti con compagnie a capitale pubblico, dei provvedimenti legislativi e amministrativi di cui è stata in passato beneficiaria;

per sapere se in questo sistema di relazioni sia da individuarsi la ragione preminente del suo operare in condizioni di grave pericolo per dipendenti e passeggeri, secondo quanto risulta da numerose dichiarazioni degli stessi piloti della compagnia ».

(2-00529) « MELEGA, CRIVELLINI, BONINO
EMMA, CICCIOMESSERE, AGLIETTA
MARIA ADELAIDE, TEODORI »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere — anche in riferimento alla tragica fine del passeggeri e dell'equipaggio del DC-9 lungo la rotta Bologna-Palermo — quali sono le direttive dell'esecutivo circa il funzionamento delle compagnie di navigazione aerea, quale è l'attuale situazione dell'Itavia, a quali servizi attende ed a quali controlli è sottoposta ».

(2-00530) « BAGHINO, PARLATO »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere — premesso che il disastro dell'aereo DC-9 Itavia, in volo da Bologna a Palermo, pone, oltre agli inquietanti interrogativi sulle cause che l'hanno determinato, l'esigenza che il Ministero e la direzione generale dell'aviazione civile (Civilavia) promuovano ogni iniziativa di permanente, serio ed efficace controllo ed

accertamento sul traffico aereo in generale ed in particolare su quello gestito dall'Itavia;

rilevato che tali controlli e accertamenti sono notoriamente insufficienti nonostante le ripetute denunce ed interrogazioni promosse dai parlamentari comunisti, una delle quali sottoscritta anche da parlamentari del PSI, discussa nella Commissione trasporti della Camera dei deputati il 15 maggio 1980, contenente una esplicita richiesta di accertamenti tecnici sulle strutture, ed in particolare sui coni di coda, degli aerei DC-9, per le quali erano state denunciate lesioni ed incrinature riscontrate poi effettivamente in alcuni aerei; in quella occasione gli interroganti, nel dichiararsi insoddisfatti e sottolineando come la notizia fosse « vera e preoccupante », invitavano il Governo ad intervenire e seriamente vigilare in un così delicato settore del trasporto raccomandando altresì che le verifiche fossero « effettuate periodicamente e preventivamente e non ad incidenti avvenuti » —

1) una dettagliata informazione sui controlli avvenuti negli ultimi due anni sugli aeromobili della flotta aerea di proprietà o comunque utilizzati dalla società Itavia;

2) quali siano le valutazioni del ministro e della direzione generale dell'aviazione civile — Civilavia — sulla adeguatezza o meno degli aeromobili comunque utilizzati dalla società Itavia per i servizi preposti;

3) se si intenda accertare e comunicare la consistenza finanziaria, tecnica ed economica della società Itavia per valutare le sue effettive possibilità nella gestione di un traffico aereo di così rilevante importanza;

4) se si intenda documentatamente rendere noto l'effettivo rispetto del « disciplinare di concessione » della società Itavia in considerazione anche delle ripetute denunce e lagnanze espresse per i gravi disservizi riscontrati nei trasporti aerei gestiti dalla società Itavia;

5) se si intenda comunicare quali iniziative e programmi siano in corso o allo studio per garantire comunque che il servi-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

zio aereo, ora svolto dalla società Itavia, possa essere assicurato da altra compagnia, nel caso in cui persistano le inadeguatezze e le carenze dell'attuale concessionaria;

6) quali siano, infine, le iniziative e le proposte del Governo e del ministro per adeguare, con una radicale riforma, la direzione generale dell'aviazione civile - Civilavia - ai delicati, crescenti e sovente disattesi compiti del settore del trasporto aereo ».

(2-00533) « BOCCHI, PANI, OTTAVIANO, LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA, OLIVI, CODRIGNANI GIANCARLA, GUALANDI »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e delle partecipazioni statali, in relazione alla preoccupante situazione venutasi a creare nella gestione della società Itavia e tra i lavoratori della stessa.

In particolare, chiedono di conoscere:

1) se il Governo intenda intervenire immediatamente, e come, per riportare a un livello minimo di normalità la gestione dei nove aerei della flotta (sette dei quali risultano fermi), per tutelare la sicurezza dei passeggeri e del personale di volo, nonché assicurare quei collegamenti tra diverse città del paese che o sono saltati o stanno per saltare;

2) come il Governo intenda intervenire per assicurare il futuro dei circa mille dipendenti della società Itavia, prima che il patrimonio aziendale di strutture e di conoscenze tecniche venga sbriciolato dalle condizioni agoniche in cui viene attualmente gestita la società;

3) se il Governo intenda ufficialmente indurre società a partecipazione statale, come l'Alitalia, o altri strumenti pubblici di gestione industriale, come la GEPI, a intervenire immediatamente per consentire di salvare il salvabile all'Itavia e tutelare l'attività di trasporto, anche sul mercato estero dei *charters*, che ha rap-

presentato in passato saldi attivi per la nostra bilancia dei pagamenti;

4) se il Governo, al contrario, intenda mantenere l'attuale sistema pluralistico nella gestione del traffico aereo, e in quale modo allora intenda intervenire perché gli attuali proprietari dell'Itavia, o nuovi intervenuti, affrontino il carico dei 50 miliardi circa di *deficit* della società, riportando l'azienda a condizioni di gestione finanziaria e operativa normali ».

(2-00718) « MELEGA, AGLIETTA MARIA ADELAI-DE, BONINO EMMA, CICCIONESERE »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere:

se sia mutato, ed eventualmente in quali direzioni e per quali motivi, l'indirizzo di politica dei trasporti per quanto attiene alle linee aeree ed alle compagnie cui le stesse sono assegnate, in considerazione della annunciata sospensione di ogni attività da parte della società Itavia;

come si intenda, nel tradizionale o mutato quadro di tale politica, affrontare l'ipotesi di un abbandono, da parte della Itavia, delle rotte assegnate e quali conseguenze, sotto tutti i possibili aspetti, tale situazione può comportare, sia sotto il profilo delle responsabilità dell'Itavia sia sotto quello della effettiva potenzialità da parte delle altre compagnie di assumerne il carico, senza soluzioni di continuità, sia, infine, per quanto riflette la garanzia del mantenimento dei livelli occupazionali, tenuta presente soprattutto l'alta qualità del personale specificatamente specializzato;

come si intenda rispettare il valido principio che afferma la necessità di evitare ogni fenomeno di ulteriore concentrazione monopolistico nella gestione delle linee aeree ».

(2-00741) « BAGHINO, PARLATO »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e delle partici-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

zioni statali, in relazione alla situazione, veramente preoccupante, che si è venuta a creare con la minacciata sospensione dei voli della società Itavia.

Chiedono in particolare di conoscere:

1) se il Governo intende intervenire, e come, per assicurare immediatamente i collegamenti tra diverse città del paese, gestiti attualmente dall'Itavia;

2) come si intende intervenire per assicurare il futuro degli attuali dipendenti dell'Itavia;

3) se si intende, e come, intervenire per consentire di salvare la società Itavia;

4) come si effettueranno i voli *charter*, attività che ha rappresentato saldi attivi per la nostra bilancia dei pagamenti;

5) se il Governo intende mantenere l'attuale sistema pluralistico nel settore aereo;

6) come intende il Governo garantire nell'immediatezza l'accesso di migliaia di emigranti che fruivano dello scalo di Lametia Terme soprattutto in occasione del periodo festivo ».

(2-00743) « BOVA, PUCCI, NAPOLI, RENDE, TASSONE, MANTELLA, RUBINO »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti per sapere, in relazione alla sospensione dei voli annunciata da parte della compagnia aerea Itavia:

quali sono le cause che hanno portato alla crisi la compagnia Itavia e le eventuali responsabilità derivanti da una inadeguata politica dei trasporti aerei, sia nella attribuzione delle concessioni, sia nel controllo delle società concessionarie;

quali misure si intendano adottare per garantire la continuità dei collegamenti aerei fino ad oggi assicurati dalla predetta compagnia;

quali sono i provvedimenti che si intendano adottare per assicurare il lavoro ai dipendenti dell'Itavia evitando misure di carattere meramente assistenziale;

in che modo si intenda garantire per il futuro un adeguato spazio d'azione all'imprenditoria privata nel campo del trasporto aereo ».

(2-00744) « ZANONE, FERRARI GIORGIO, COSTA »;

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per sapere se rispondano al vero le accuse fatte dalla società Itavia al Governo di varie inadempienze e, in particolare, della mancanza di finanziamenti, che avrebbe determinato la grave decisione, presa dalla stessa società, di cessare ogni sua iniziativa.

Gli interpellanti, di fronte alla nuova situazione, che provoca l'isolamento nei trasporti aerei di diverse città, chiedono quali interventi e provvedimenti si intendano prendere, con urgenza, per rimettere in efficienza il servizio aereo; chiedono, altresì, quali garanzie assolute si intendano dare al personale, più di mille dipendenti della società Itavia, per il posto di lavoro e per la continuità della loro carriera professionale ».

(2-00755) « TREMAGLIA, PAZZAGLIA, TRANTINO, VALENSISE »;

nonché delle seguenti interrogazioni:

Costa, al Presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dei trasporti, « per sapere se il Governo sia informato della grave situazione di disagio dei circa mille dipendenti della compagnia aerea Itavia, che non hanno ancora ricevuto lo stipendio del mese di ottobre.

Per conoscere quali iniziative siano state assunte in proposito dal Governo anche per addivenire ad un potenziamento della compagnia Itavia che assicuri sia i posti di lavoro ai dipendenti sia servizi efficienti e completi » (3-02700);

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Valensise e Baghino, al Governo, « per sapere quali urgenti iniziative intenda assumere o promuovere per risolvere la drammatica situazione degli oltre mille lavoratori dipendenti della compagnia aerea Itavia, ai quali non è stato corrisposto lo stipendio senza alcun preavviso » (3-02803);

Ottaviano, Bocchi, Pani e Pochetti, al ministro dei trasporti, « per sapere - considerato lo stato di crisi in cui si trova la compagnia aerea Itavia, come più volte denunciato dalle organizzazioni sindacali, dagli stessi interroganti e confermato dalle recenti notizie di stampa -

1) se corrisponde al vero la notizia apparsa su diversi quotidiani che la compagnia aerea Itavia sarebbe utilizzata in funzione di altri interessi economici (edilizia, settore marittimo, alberghi, ecc.) a scapito della gestione delle concessioni aeree;

2) quali strumenti di indagine e controllo si sono attuati per verificare la situazione di gestione e di bilancio dell'Itavia che - secondo notizie di stampa - desterebbe serie preoccupazioni, motivate dal fatto che l'azienda da tempo non effettuerebbe versamenti dei contributi all'INPS, ed userebbe altri espedienti di manovra finanziaria che, se corrispondenti al vero, denuncerebbero la gravità della crisi della compagnia anche nel rispetto del disciplinare delle concessioni;

3) quali iniziative si sono assunte per far rispettare all'azienda prima di ogni cosa gli impegni relativi alla puntuale e corretta corresponsione dei salari, che ancora non sono stati pagati per il mese di ottobre;

4) se è stato rispettato il disciplinare di concessione che vincola all'espletamento di un regolare e sicuro esercizio delle linee in concessione e, con l'occasione, quali siano le valutazioni del Governo in merito al più generale problema dell'assetto concessionario della rete del trasporto aereo;

5) gli orientamenti e le iniziative del Governo per superare le preoccupazioni e i gravi disagi comportati dalla situazione di crisi dell'Itavia avendo riguardo alla necessità, comunque, di non penalizzare la compagnia di bandiera e pertanto di non proseguire in una arida logica di politica assistenziale da parte dello Stato e di enti pubblici;

6) infine se la compagnia di bandiera sia stata responsabilmente impegnata, anche secondo quanto a suo tempo concordato fra Alitalia e Ministero dei trasporti, a formulare concrete ipotesi per un eventuale intervento teso a prevenire la riduzione dei livelli occupazionali Itavia e a garantire l'espletamento del regolare servizio degli indispensabili collegamenti aerei » (3-02882);

Costamagna, ai ministri dei trasporti e del tesoro, « per avere notizie sulla grave decisione presa dal presidente dell'Itavia di bloccare ogni attività di lavoro della società;

per sapere quale sia la reale situazione dell'Itavia e quali gli aiuti o sovvenzioni o rimborsi dati finora dallo Stato all'Itavia » (3-02898);

Degan, Bernardi Guido e Morazzoni, al ministro dei trasporti, « per sapere, in presenza della decisione dell'Itavia di sospendere l'attività, quali valutazioni dia della situazione e quali iniziative intenda assumere per assicurare:

1) la continuità del servizio sulle rotte concesse, con particolare riferimento a quelle che collegano fra di loro intere regioni italiane;

2) la salvaguardia dell'area di mercato coperta dall'Itavia nel settore dei voli *charter*;

3) la continuità del rapporto di lavoro dei dipendenti di detta società;

4) concrete prospettive in Italia per una reale pluralità di vettori » (3-02910);

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Robaldo, Dutto e Olcese, al Governo,
« per conoscere -

premessi che per una valutazione generale e specifica sulla sicurezza del traffico aereo e sulla immagine del vettore interessato urge conoscere i risultati delle indagini finora compiute dalla apposita commissione di inchiesta sul velivolo ITIGI precipitato nel mare di Ustica la sera del 27 giugno 1980; soprattutto per quel che riguarda: la documentazione tecnica concernente le attività di manutenzione, sia quella programmata sia quella straordinaria, e le ispezioni eseguite su velivoli DC-9 della stessa tipologia di impiego ed anzianità di servizio; l'esame delle lesioni strutturali occorse in passato a velivoli dello stesso tipo appartenenti a vettori stranieri; l'analisi delle registrazioni *radar*, in particolare quelle concernenti la distribuzione spazio-temporale dei relitti immediatamente dopo l'incidente; l'esame delle comunicazioni tra terra e velivolo, nonché le risultanze medico-legali; la collaborazione prestata alla commissione dal *National Transportation Safety Board* di Washington per quanto riguarda in particolare i risultati sulle tracce *radar*; la identificazione di un elemento di struttura del velivolo rinvenuto in un cadavere recuperato; la presenza e natura di componenti chimici e loro « consuetudine » con tali tipi di relitti;

premessi, altresì, che dovrebbe essere compiuto ogni sforzo per appurare le cause della sciagura indagando in ogni direzione, e che a tal fine si imporrebbe il recupero dei registratori di volo, pur difficile e costoso, ma tecnicamente considerato possibile -

1) quali sono le risultanze finora acquisite dalla commissione di inchiesta sul predetto disastro aereo e quali sono le direttive per le ulteriori fasi dell'indagine stessa;

2) quali iniziative il Governo intenda prendere, dopo la sospensione della attività operativa della società Itavia, per garantire, anche attraverso soluzioni transitorie, almeno il collegamento del ba-

cino padano con Roma, la Calabria e le isole;

3) se, nell'ambito di tali iniziative, non si ritenga di poter utilizzare il parco velivoli ed il patrimonio del personale di volo e di quello tecnico dell'Itavia;

4) quali iniziative il Governo intenda adottare per mantenere al mercato italiano il notevole pacchetto di ordini già acquisito dalla società Itavia per la campagna "charteristica" 1981;

5) quali sono gli orientamenti del Governo circa il sistema del trasporto aereo italiano, in relazione alla opportunità di un effettivo pluralismo di vettori, non solo nell'ambito del sistema ma rispetto alle stesse rotte esercitate, in modo che attraverso un opportuno regime concessorio si possa preservare l'utenza da irregolarità e carenze del servizio e le compagnie medesime da risultati economici aleatori » (3-02930);

Milani, Gianni, Cafiero, Catalano, Crucianelli e Magri, al ministro dei trasporti, « per conoscere gli orientamenti del Governo a proposito della decisione della società Itavia di sospendere tutti i voli per le linee in concessione e in particolare quali misure il Governo intenda adottare per garantire il ripristino di un servizio di evidente carattere pubblico » (3-02931);

Melega e Mellini, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e del tesoro, « per conoscere - premesso che la gravissima crisi della società Itavia, che ha portato alla sospensione dei servizi di trasporto aereo su numerose rotte, col collaterale pericolo di disoccupazione per circa mille persone, non può aver colto il Governo di sorpresa -:

1) quali impegni concreti il Governo intenda assumere a proposito del pagamento degli stipendi ai dipendenti dell'Itavia nel corrente mese di dicembre e in quelli di gennaio, febbraio e marzo 1981;

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

2) quale sia la precisa cronistoria dei rapporti tra il Governo e l'Itavia negli anni 1979 e 1980;

3) in quale prospettiva di fondo si inquadrino le misure che il Governo intende adottare per l'immediato perché il servizio sulle rotte Itavia venga riattivato e perché i dipendenti della società non vengano in alcun modo a soffrire conseguenze economiche per gravi mancanze nella gestione aziendale e nel controllo che su essa il Governo poteva e doveva esercitare » (3-02932);

Liotti, al ministro dei trasporti, « per conoscere:

quali sono i motivi e le eventuali responsabilità che hanno portato alla crisi della compagnia Itavia;

quali iniziative abbia preso o intenda prendere il Governo per garantire la continuità dei servizi aerei fino ad ora assicurati dalla Itavia e per garantire altresì la continuità del lavoro ai dipendenti della stessa compagnia » (3-02933);

Tassone e Rende, al ministro dei trasporti, « per conoscere quali iniziative intenda assumere per assicurare il servizio di trasporto aereo, che è stato sospeso in alcuni scali tra cui Lamezia Terme dopo la decisione della compagnia Itavia d'interrompere i voli.

Gli interroganti fanno presente che tale servizio è indispensabile: infatti il permanere di uno stato di carenza in questo settore determina ulteriori fattori negativi soprattutto nella regione Calabria, che si aggiungono ai molti altri già esistenti » (3-02937);

Casalinuovo, al ministro dei trasporti, « per conoscere — premesso che la società Itavia ha sospeso i voli da scali importanti, tra i quali quello di Lamezia Terme;

che l'aeroporto di Lamezia Terme, in funzione da pochi anni con le caratteristiche di aeroporto internazionale, ha

collegato fino ad ora gran parte della Calabria (la provincia di Catanzaro, la provincia di Cosenza ed in larga misura la provincia di Reggio Calabria) con Roma, Milano, Bergamo, Catania e Palermo;

che la sospensione dei voli da Lamezia Terme procura gran danno allo sviluppo della Calabria, già afflitta in maniera preoccupante dalla nota depressione economica;

che desta viva preoccupazione il problema occupazionale relativo ai dipendenti della società

quali provvedimenti urgenti intenda adottare per la piena ripresa del servizio di trasporto aereo dall'aeroporto di Lamezia Terme e per salvaguardare i posti di lavoro del personale dell'Itavia » (3-02938);

Valensise e Tripodi, al Governo, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per garantire l'esercizio delle linee gestite dall'Itavia, in particolare da e verso gli scali di Lamezia Terme e Crotona, assicurando al tempo stesso l'occupazione dei dipendenti della detta compagnia » (3-02955).

Queste interpellanze e queste interrogazioni, che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Melega ha facoltà di svolgere le sue interpellanze n. 2-00529 e 2-00718.

MELEGA. Signor Presidente, parlerò poi in sede di replica per entrambe le interpellanze che ho presentato su questo argomento, ma intendo spendere solo un minuto in sede di illustrazione per chiedere al ministro la cortesia di fornirmi nella sua esposizione i dati il più possibile concreti ed esatti sull'intera vicenda, proprio perché — vorrei farlo notare — una di queste interpellanze del gruppo radicale è stata presentata il 1° luglio 1980. Se, quindi, oggi 17 dicembre discutiamo di questo argomento in condizioni estremamente pressanti, con il traffico aereo interrotto, con mille persone praticamente senza stipendio, questa situazione avreb-

be potuto essere sicuramente meglio affrontata sei mesi fa se il Governo avesse allora fornito quei dati, che — ripeto — chiedevo con grande esattezza e precisione.

Questa discussione avviene, appunto, in presenza di una situazione molto deteriorata, per cui mi auguro che il Governo a questo punto senta l'urgenza, l'impellenza, la necessità di essere il più concreto ed esatto possibile nella sua esposizione.

Riservo il resto del tempo a mia disposizione per la replica.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgere le sue interpellanze nn. 2-00530 e 2-00741.

BAGHINO. Signor Presidente, mi pare che il sindacato ispettivo del Parlamento, cioè l'istituto delle interrogazioni, interpellanze e mozioni, serva per conoscere la situazione precisa su un determinato tema e, possibilmente, perché il Governo tragga delle conclusioni dalle indicazioni che emergono dalla discussione. Se così non fosse, questo istituto si risolverebbe in una sterile azione parolaia, senza quell'importanza e quella rilevanza che nel nostro sistema istituzionale invece assume.

Perché questa premessa? Perché noi oggi ci attendiamo una risposta alle considerazioni che abbiamo svolto nei nostri documenti in relazione alla situazione che è venuta a determinarsi all'Itavia e nel contempo abbiamo letto che il ministro ha già preso una decisione, emanando un proprio decreto.

Che cosa potrà quindi emergere da questo dibattito? Forse l'obbligo per il Governo di ritirare, di rimangiarsi il decreto? O invece il Governo insisterà, magari ne farà addirittura una questione di fiducia, continuando per la sua strada, indipendentemente dalle conclusioni di questo dibattito, sulla base del suo punto di vista, che evidentemente non è poi così lineare o incontestabile, visto che siamo qui a parlarne?

Quanto meno, si può dire che quella in esame è una vertenza su cui esistono

opinioni contrastanti, pareri discordi, visto che solleva problemi non solo di garanzia del posto di lavoro per mille persone, ma anche di corretta impostazione di una politica dell'aviazione civile.

Per rimanere aderenti al tema, facciamo subito rilevare che nelle conclusioni cui giunse la Commissione trasporti al termine di una indagine prolungata, accurata, approfondita, si dice esplicitamente che, a garanzia del funzionamento del servizio di aviazione civile, occorre assicurare la pluralità dei vettori e una completa libertà di movimento e di iniziativa, proprio perché l'Itavia ha bisogno di raggiungere in questo campo uno sviluppo completo e deve poter fare leva su qualsiasi iniziativa (purché offra le indispensabili garanzie), in modo da realizzare un servizio sempre più efficiente, completo e basato sui collegamenti di cui maggiormente gli italiani abbisognano.

Nel luglio del 1980 abbiamo poi avuto la relazione della commissione presieduta dall'allora sottosegretario Robaldo, relazione di cui parlerò più avanti. L'ho citata ora solo per dire che questi due documenti sono tali che il Governo non può assolutamente discostarsene. Altrimenti verrebbe meno ogni rispetto per ciò che fa il Parlamento (indagini conoscitive) e per ciò che fa una commissione nominata dallo stesso ministro e presieduta da un sottosegretario. Nulla avrebbe più valore, se non il pensiero di una persona o di un gruppetto striminzito di persone, che al mattino si alzano e decidono una cosa, secondo gli umori, secondo quanto hanno dormito, secondo le condizioni del tempo. Il che non è ammissibile, non è pensabile, non è possibile.

Il 21 aprile 1980, la società Itavia inviava all'attuale ministro dei trasporti una lettera con cui faceva ancora una volta presenti le proprie difficoltà di gestione; che permanevano gravi. Da cosa derivavano? Da diverse questioni che si sono succedute negli anni, a partire soprattutto dal 1974: assegnazione di linee, proteste, reazioni, revoca di concessioni di linee, correzione di altre, garanzia di concedere poi altre linee, e così via. Praticamente,

la situazione è incerta e tiene presenti tanti aspetti, tanti desideri e tante mentalità, pertanto non ha mai dato luogo ad una garanzia per le compagnie che effettuano servizi nazionali, senza una scelta adeguata, dunque, di linee e servizi, per completare quelli istituiti proprio come servizi sociali, nonché quelli redditizi (intendo la compensazione tra una linea e l'altra, con l'aggiunta dei voli per trasporto merci e dei voli *charter*, dei viaggiatori).

Questa lettera dice ad un certo punto che, come più volte sottolineato, la definizione delle concessioni di servizi aerei si è rivelata del tutto insoddisfacente (si parla di definizione delle concessioni) in quanto si discosta profondamente dai risultati dell'indagine conoscitiva esperita nel 1975 ed è ben lungi dall'assicurare ai vettori privati (come è l'Itavia) un coefficiente di traffico tale da consentire l'autonomia e l'economicità di gestione (ecco la decisione nelle conclusioni della Commissione trasporti al termine dell'indagine conoscitiva). Questa lettera continuava facendo presente la situazione e citava il decreto presidenziale n. 65 del 1973, attinente al regolamento che costituisce la possibilità di esecuzione della legge del 1923 relativa al traffico aereo, alle linee concesse e quindi agli interventi per i servizi di interesse pubblico. Questa lettera del 21 aprile 1980 indicava alcune possibili soluzioni avanzando anche richieste di carattere finanziario; dopo di essa, il 30 maggio, ancora e sempre l'Itavia, nella persona del suo presidente, inviava allo stesso attuale ministro un'altra lettera richiamandosi a quella del 21 aprile e ribadendo le difficoltà di gestione; ad un certo punto precisava che, per poter affrontare con maggiore tranquillità la situazione, occorreva una sovvenzione di circa 6 miliardi secondo il ricordato decreto presidenziale n. 65. La richiesta deriva dall'articolo 7 della legge del 1923, che parla proprio di queste concessioni: « È data facoltà al Governo di concedere annue sovvenzioni ai concessionari dei pubblici servizi, esercitati mediante aeromobili, entro i limiti dei fondi stanziati in bilancio

o con leggi speciali nella misura e nei modi fissati dal regolamento che sarà emanato dal Ministero delle finanze ». Finalmente nel 1973 questo regolamento fu emanato e all'articolo 3 — prima richiamato — si dice: « La misura delle sovvenzioni, di cui all'articolo 1, è fissata come segue: per l'istituzione di nuovi servizi aerei o per il mantenimento in esercizio di quelli già concessi, l'importo è determinato dalla seguente formula: l'entità della sovvenzione, per il costo chilometrico medio della linea, per il carico pagante medio, per i chilometri volati, per il provento relativo al carico di passeggeri o di merci ». Questo ultimo parametro dà l'indicazione — in rapporto alla attività svolta — della sovvenzione che il Governo eroga ai concessionari per un servizio pubblico assegnato alle compagnie. Certo, l'articolo 7 vale tanto per l'Alitalia, per l'Alisarda e per l'ATI quanto per l'Itavia, in quanto non vi è alcuna preferenza, almeno nel regolamento.

Dopo le due lettere prima citate ve ne è una terza del 24 ottobre, con la quale l'Itavia finalmente risponde ad una lettera del ministro inviata il 14 ottobre. Cosa conteneva la lettera del ministro? La relazione della « commissione Robaldo »; la lettera non trattava le considerazioni sulla precedente corrispondenza, le iniziative da prendere, la possibilità di una trattativa, mettersi cioè attorno ad un tavolo per predisporre la soluzione del problema nella maniera ritenuta più giusta dal Governo. Si chiedevano invece semplicemente le opinioni dell'Itavia sui risultati della « commissione Robaldo ».

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di concludere in quanto il tempo a sua disposizione è scaduto.

BAGHINO. Chiederò ai colleghi del mio gruppo se cortesemente mi cedono un po' del loro tempo, visto che anche loro sono presentatori di interpellanze. Nella peggiore delle ipotesi mi toglierà il diritto di replica.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, considerando che è anche presentatore di una interrogazione, potrà utilizzare ora i cinque minuti previsti per la relativa replica.

BAGHINO. Grazie, signor Presidente. L'Itavia si preoccupava di riservarsi una risposta, con separata lettera, circa i risultati cui era giunta la « commissione Robaldo » e naturalmente tornava alle richieste di cui alle lettere precedenti. In realtà, si diceva che la crisi dell'Itavia era stata originata essenzialmente dall'errato assetto concessorio previsto dal cosiddetto « progetto Ruffini ».

Ricordate quella polemica che ci fu a proposito delle linee di Lametia Terme, di Reggio Calabria e di Palermo, che portano ad una situazione di emergenza di notevole rilevanza tanto che, già allora, parve che dovessero cessare i servizi tra Roma e Reggio Calabria? Ricordate tutte le proteste di chi preferiva una compagnia piuttosto che un'altra o di chi riteneva migliori le garanzie offerte da un vettore piuttosto che dall'altro? Dopo di che, senza arrivare alla firma delle convenzioni, si giunse ad un compromesso ufficioso, vale a dire ad un accordo, ad una intesa tra Alitalia ed Itavia. Tanto è vero che alcune linee poterono servirsi dello scalo di Fiumicino, mentre in precedenza l'Itavia operava solo su Ciampino.

Poco fa ho parlato di errato assetto concessorio. Lo stesso documento che ho citato poc'anzi aggiungeva: « I collegamenti aerei concessi alla nostra società risultano, invero, caratterizzati dal più basso valore di frequenza media passeggeri e quindi del peggiore contenuto economico, essendo in prevalenza non produttivi e non idonei pertanto a salvaguardare l'equilibrio... », eccetera, eccetera. Anche in questo caso venivano avanzate richieste; anche da queste affermazioni non ci pare che quanto avevamo letto corrisponda a ciò che avevamo sentito l'altro giorno presso la Commissione trasporti dalla bocca dell'onorevole ministro a proposito del fatto che l'Itavia non aveva mai presentato alcun progetto, programma o proposta.

Non so se si possano prendere in considerazione le lamentele che il collegamento aereo concesso non sarebbe sufficiente per l'equilibrio economico per cui l'azienda non aderisce alle decisioni prese dalla Commissione trasporti nell'indagine conoscitiva del 1975, ma si tratta pur sempre di proposte e di osservazioni che venivano avanzate.

Ebbene, non so (e intendo chiederlo) se a quel punto non sarebbe stato sufficiente che il Ministero segnalasse la pericolosità del momento e la possibilità di conseguenze negative! Badate, non si trattava della sopravvivenza o meno dell'Itavia, che può relativamente interessare, poiché ad una iniziativa privata può corrispondere un'altra iniziativa privata, così come ad una iniziativa pubblica può corrispondere un'altra pubblica, purché sia anche essa efficace e funzionante. Di qualsiasi iniziativa si tratti, essa non deve avere né nome né cognome né sentimentalismi, ma quale doveva e deve essere la preoccupazione governativa? Quella di essere certi che quel servizio di rilevante interesse pubblico potesse essere sempre garantito e continuato.

La soppressione di alcune linee e la cancellazione di alcuni voli (che non riguarda solo l'Itavia, per la verità) non destavano alcun allarme al Ministero ed a Civilavia? Parliamo di ristrutturazione di Civilavia, ma da cinque anni almeno è in piedi un'inchiesta ormai giunta al magistrato, ma noi non ristrutturiamo, non rammoderniamo, non correggiamo, non mandiamo via mai nessuno e tutto va in rovina! Questa è la realtà! Ma, in data 5 novembre, una lettera del presidente dell'Itavia finalmente risponde e fa osservazioni alla lettera del 14 ottobre, con la quale il ministro aveva accompagnato la relazione Robaldo. Non ho il tempo di leggere questa lettera, ma essa è a disposizione dei colleghi. Il ministro la conosce perfettamente, in quanto non posso credere che egli fosse messo da parte in tutta questa diatriba, in tutta questa vertenza, in tutta questa problematica. Ritengo che egli fosse continuamente informato, anche perché mi risulta che di que-

sto problema si interessasse un sottosegretario (credo il senatore Tiriolo). Ebbene, nel commento delle conclusioni della « commissione Robaldo », l'Itavia fa osservazioni e indica, in definitiva, ciò che, naturalmente, le potrebbe convenire per il funzionamento, per la tranquillità e per la validità di impresa dal lato economico, oltre che come servizio pubblico. In queste considerazioni, si rileva la costante preoccupazione della situazione, che andava aggravandosi, che esisteva, che abbiamo visto attraverso le lettere precedenti.

L'8 novembre il presidente comunicava al ministro una nota amara, veramente amara, che, secondo il mio modestissimo parere, umilissimo parere, avrà fatto sollevare dalla sedia il ministro non appena l'avrà letta. Egli si sarà immediatamente attaccato al telefono...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No, affatto!

BAGHINO. ...si sarà attaccato ai bottoni, chiamando il personale. Egli era di fronte ad un dato grave. Perché era un dato grave? « Illustre signor ministro » — comincia la lettera — « mi corre l'obbligo di comunicarle che in data 5 novembre » — tre giorni prima — « la società, per le ragioni a lei ben note, non è stata in condizione, per la prima volta nella sua non breve vita aziendale, di corrispondere le retribuzioni ai propri dipendenti, ai quali tuttavia ha promesso... », eccetera. Il richiamo a quel decreto presidenziale e a quell'articolo 7 ha proprio il fine di poter mantenere un impegno verso chi aveva lavorato, verso chi aveva avuto fiducia nella azienda, verso chi aveva compiuto interamente il proprio dovere. Io pensavo che il ministro avesse immediatamente reagito, ma egli mi ha detto poco fa, quasi sotto voce, interrompendo il mio discorso: « No, affatto! ». Ma allora che cosa ha fatto? Ha dormito?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei non deve limitarsi a leggere le lettere dell'Itavia. Le darò io un *dossier* su tutta la vicenda.

BAGHINO. Signor ministro, dato che io faccio insinuazioni a suo carico, mi sono fermato ad ascoltarla. Sarà molto gradito il *dossier* che lei mi promette, ma ritengo che tale documentazione avrebbe potuto esserci consegnata precedentemente. E certo che questa documentazione avrebbe dovuto precedere il suo decreto, che questa mattina ci è annunciato dai giornali. Lei ci porta davanti ad una situazione di fatto già grave, anche perché la revoca non ha dato luogo all'attuazione immediata...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Io spero che lei presenti una proposta di legge di sovvenzione all'Itavia. L'Assemblea non potrà non prenderla in esame.

TREMAGLIA. Siete bravissimi voi a dare sovvenzioni agli altri!

BAGHINO. Signor ministro, non solo non sono procuratore dell'Itavia, non solo sono contrario alle sovvenzioni riparatrici dello spreco degli altri...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Questo è scritto nelle lettere cui lei fa riferimento.

BAGHINO. No, le lettere richiamano lo articolo 7.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei non ha letto l'articolo 7. Poi glielo spiego.

BAGHINO. Sono certo che lei avrà la bontà di dirmi se, dal momento in cui è richiamata dall'Itavia l'applicazione del decreto presidenziale e l'esecuzione dell'articolo 7, il Ministero si sia messo in regola, e possa pertanto dire: « Cara Itavia, non debbo darti nemmeno una lira, e, quindi, tu devi semmai chiedermi in altra forma un finanziamento che non deve essere a fondo perduto, che non deve essere di ripianamento del bilancio, perché ciò spetta alle aziende più o meno pubbliche, al Parlamento, alla maggioranza molto di comodo che dà all'ENI, all'IRI e agli altri tutte le parificazioni di questo mondo ».

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non solo lo abbiamo detto, ma l'Itavia lo sa benissimo.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di concludere. Il ministro le risponderà dopo.

BAGHINO. Sto per concludere. Signor Presidente, perché mi dilungo nei particolari? Perché non intendo essere il difensore dell'Itavia; non mi interessa. Io sono difensore della regolarità dei comportamenti di tutti coloro che svolgono questo servizio pubblico per mezzo di aeromobili, di qualsiasi compagnia si tratti; sono soprattutto difensore della garanzia del lavoro e del servizio per noi utenti. E le garanzie sia in ordine al lavoro, sia in ordine al funzionamento del servizio non sono assicurate da decreti, ingiunzioni, impuntature, anche perché lo accorgimento di chiedere ad altre compagnie se siano disposte ad effettuare questo servizio significa non voler capire che i servizi aerei, che gli spostamenti di personale non si possono attuare dalla sera alla mattina. Non solo, ma bisogna anche vedere se la richiesta di gestione di nuove linee viene rivolta a compagnie che già non riescono a gestire tutte le linee che hanno in concessione, che versano cioè in difficoltà, in ordine alle quali il Ministero non interviene, perché magari si rende conto che non può tirare troppo la corda, eccezion fatta - guarda caso - per una sola compagnia. Non sono assolutamente d'accordo - e sostengo che la compagnia Itavia ha in questo sbagliato - che si dica: da domani non si vola più, perché non si può. Non si rinuncia mai! Capisco, peraltro, che, avendo avvertito, mesi prima, giorni prima, che per il 10-15 dicembre si sarebbe potuta verificare una certa eventualità, il Ministero avrebbe dovuto assumere immediatamente una iniziativa per evitare che vi fosse anche un solo giorno di salto, di passaggio, da un concessionario all'altro! (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Ottaviano ha facoltà di svolgere l'interpellanza Bocchi n. 2-00533, di cui è cofirmatario.

OTTAVIANO. L'interpellanza da noi presentata riguarda aspetti diversi e pone quesiti che invano e da tempo aspettano risposte certe. I fatti hanno dimostrato la fondatezza delle argomentazioni da noi più volte sviluppate sulla società Itavia. In questi giorni, oltre mille lavoratori vedono compromesso il loro posto di lavoro. Dal 9 dicembre la compagnia Itavia ha sospeso i voli, sono scattate le sanzioni previste dalle convenzioni e ieri, signor ministro, rispondendo al Senato, lei ha dichiarato decaduta la società in questione (per qualche verso, diciamo noi, troppo tardi). Se si fosse data risposta agli interrogativi posti da tempo dalla nostra parte, probabilmente non saremmo giunti a questo. È scattato quello che è stato definito il piano di emergenza, cioè l'affidamento temporaneo delle linee Roma-Bologna, Roma-Lamezia Terme, Bologna-Cagliari-Bologna all'Alitalia e all'Alisarda ed il presidente dell'Itavia, che prima ha condizionato la ripresa dell'attività al ripianamento da parte dello Stato dei passivi del 1980-81, chiedendo per giunta pagamenti anticipati e trimestrali, oggi lancia, come un elemento pericoloso, le questioni che riguardano la tragedia di Ustica e le misteriose circostanze in cui essa si è realizzata.

Signor ministro, se dobbiamo riconoscere coerenza alla sua posizione - il telegramma inviato a Davanzali con la ferma condizione di sospendere la convenzione e riprendere le linee, l'iniziativa assunta presso l'Alitalia per farla operare sui principali collegamenti Itavia, l'intervento presso il ministro Foschi per i diritti dei lavoratori Itavia -, tuttavia dobbiamo aspramente criticare le passate inerzie, le volute reticenze ad affrontare per tempo il problema Itavia, in modo serio e responsabile, come dobbiamo criticare la stessa incertezza delle conclusioni della « commissione Robaldo » da lei insediata.

Dal settembre 1976 affermammo che il problema del rinnovo delle concessioni aeree all'Itavia non si poteva affrontare

senza un giudizio sul reale stato del mercato del trasporto aereo italiano e senza un giudizio serio sullo stato economico della compagnia. A questi due quesiti non si è mai inteso rispondere. Si è lasciato che le cose precipitassero, che il deficit dell'Itavia aumentasse a dismisura, che il collasso economico andasse avanti. Non ha voluto rispondere il Governo, non ha voluto rispondere — ed anche di questo vogliamo sapere qualcosa — la direzione dell'aviazione civile, che è in stato comatoso.

Chiunque riprenda i verbali della Commissione trasporti, della sesta, della settima e dell'ottava legislatura, troverà in numerose audizioni la nostra posizione, chiara, e al contrario incertezze e riluttanze dei vari ministri dei trasporti, in elenco, Ruffini, Lattanzio, Vittorino Colombo, Preti. Diciamo, troverà anche coperture e protezioni, all'azienda Itavia e da parte dell'avvocato Davanzali.

Il problema per noi non è mai stato, come qualcuno lo ha voluto presentare, quello della negazione ad un privato di essere presente nel trasporto aereo. Abbiamo solo inteso affermare che un privato che opera in questo settore deve dare piena garanzia di stabilità economica, essere capace di programmare sulla base del reale mercato. Per questo abbiamo giudicato — votammo contro, per questa parte — astratto e generico il modo in cui l'argomento fu affrontato nell'indagine conoscitiva sullo stato dell'aviazione civile, promossa nel 1975 dalla Commissione trasporti. Non spetta allo Stato ripianare i deficit di un privato, magari artatamente sovradimensionati o, come nel caso Davanzali, intrecciati con altre attività economiche (rimorchiatori, edilizia, turismo): un giudizio, questo, legato anche agli obiettivi economici entro cui abbiamo voluto sempre collocare l'attività della stessa compagnia di bandiera, primo tra tutti l'obiettivo del pareggio di bilancio; un giudizio legato anche al tipo di rete dell'Itavia, che, in particolare nel 1976, si presentava collocata su piani paralleli, non solo quindi concorrenziale al vettore pubblico, ma con evidenti forzature per quel-

lo che riguarda la situazione aeroportuale. Una perversa spirale linea-aeroporto, realizzata con un sistema di reti parallele e di costi indotti che pesano sulla intera collettività: considerazioni, queste, che non assolvono la compagnia di bandiera da critiche per le sottovalutazioni sulla funzione di alcuni scali (caso esemplare quello di Bologna).

Lo stato economico-finanziario dell'Itavia imponeva dunque, da tempo, un ridimensionamento serio della compagnia, da attuarsi in modo programmato per evitare rischi occupazionali e aumenti a dismisura dell'indebitamento. Quello stato economico-finanziario, giunto oggi ad un punto irreversibile, si caratterizzava — su questo punto non abbiamo avuto risposte — fin dal 1973 per un forte sovradimensionamento, realizzato con l'obiettivo di fruire di alcuni benefici previsti per le grandi aziende, per criteri di formazione del bilancio errati e tali da richiedere interventi di natura diversa, per uno stato della flotta indescrivibile (aeromobili obsoleti, ipotecati, in *leasing* o *sub-leasing*), per problemi relativi allo stato deficitario e critico delle scorte di magazzino, per elementi di rischio per quanto riguarda la sicurezza, tanto più rilevanti se si considerano le particolarità del settore. È elemento decisivo il discorso sulla salute economica per un'azienda di trasporto, in particolare per un'azienda di trasporto aereo.

Risultava inoltre che — e noi abbiamo posto da tempo il problema — che dal 1972 non si provvedeva al versamento dei contributi INPS.

Una situazione del genere non ha potuto non rappresentare un elemento di precarietà per la regolarità dei voli e dei servizi. Ma la situazione, da tempo nota, è stata lasciata incancrenire. Dobbiamo anche dire che la stessa compagnia di bandiera non si è fatta totalmente carico del problema, muovendosi piuttosto nella logica di una lotta tra due compagnie che non con il senso di responsabilità adeguato alla funzione di un vettore pubblico, e quindi con un ruolo attivo e propositivo. Si è avuta sempre l'impressione che

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

i vari governi che si sono susseguiti volessero risolvere un problema così serio con qualche linea in più o, peggio ancora, con il ricorso a sovvenzioni: tendenza, questa, che non solo avrebbe penalizzato un settore pubblico ma che si rivelava inadeguata e dannosa per la collettività. Basti pensare che, secondo lo schema di concessione del 1979, strutturato in modo molto discutibile, nel quadro di una specie di trattativa privata tra Governo e Davanzali, si prevedeva che all'Itavia spettassero circa 10 miliardi in più. Tutto ciò non è bastato a risolvere i problemi legati allo stato comatoso dell'azienda. La stessa commissione ministeriale, nota come commissione Robaldo, non ha potuto che prendere atto, mi sembra, della sostanziale impraticabilità del recupero economico dell'azienda: tanto è vero che non si è pronunciata a favore di una determinata soluzione, ma è rimasta nel limbo delle incertezze. Colpevole reticenza dei governi, negli anni passati; oggi, la reticenza, la scarsa capacità di guardare in termini di programmazione al mercato del trasporto aereo nel nostro paese non può essere pagata dai lavoratori dell'Itavia. Occorre proseguire in modo rigoroso sulla strada, che sembra prendere corpo, di una sostituzione Alitalia della compagnia Itavia nell'esercizio dei principali collegamenti svolti da quest'ultima; occorre risolvere in tempi rapidi il problema di oltre mille lavoratori dell'Itavia, garantendo loro i diritti acquisiti. Le manovre, le inefficienze di un padrone privato, le inerzie del Governo non possono ricadere sulle spalle dei lavoratori; occorre, inoltre, guardare ai problemi — di questo c'è traccia nella nostra interpellanza — complessivi di questo settore, con lungimiranza.

La questione della Direzione generale dell'aviazione civile, le questioni aeroportuali, la stessa vicenda di queste ore dei controllori di volo richiedono interventi efficaci e tempestivi; è condizione essenziale intervenire sul rinnovamento della Direzione generale dell'aviazione civile andando oltre il discorso delle buone intenzioni, ma intervenendo in modo efficace per garantire la sicurezza di tutti gli uten-

ti, per garantire i lavoratori, per fare realmente del trasporto aereo non una fonte di spreco, come è stata fino ad oggi, ma un settore economicamente valido e trainante.

PRESIDENTE. L'onorevole Giorgio Ferrari ha facoltà di svolgere l'interpellanza Zanone n. 2-00744, di cui è cofirmatario.

FERRARI GIORGIO. Riteniamo che la vicenda Itavia meriti un maggior approfondimento perché sono necessarie alcune precisazioni, che abbiamo chiaramente individuato nella nostra interpellanza e che mi limiterò soltanto ad illustrare brevemente in attesa della replica del ministro per poi eventualmente approfondire alcuni aspetti.

Innanzitutto, occorre assicurare il servizio in zone particolarmente interessate e prive di altri collegamenti e che comunque sono di primaria importanza per quanto riguarda i collegamenti aerei; inoltre, è necessario dare garanzie e assicurazioni ai dipendenti Itavia senza che ciò assuma un carattere assistenziale, in quanto è necessario salvare non solo il posto di lavoro, ma la qualifica professionale e la qualità di questi lavoratori.

Questi che ho richiamato sono problemi contingenti, ma vi sono altri problemi, che abbiamo individuato, più profondi; è necessario conoscere le intenzioni del Governo in riferimento ad una politica del trasporto capace di assicurare l'efficienza in un confronto tra imprenditoria privata e pubblica. Cioè è necessario ricercare le vere cause della vicenda Itavia e quindi analizzare se ci troviamo di fronte ad inefficienza o incapacità diretta della compagnia o, viceversa, se ci sono dei problemi più diffusi che riguardano tutta la politica del trasporto aereo, che deve avere pari concorrenzialità tra le varie compagnie.

PRESIDENTE. L'onorevole Rubino ha facoltà di svolgere l'interpellanza Bova n. 2-00743, di cui è cofirmatario.

RUBINO. L'interpellanza è chiara nella sua articolazione e vorrei soltanto proporre in questa sede la radice del pro-

blema. Il ministro sa bene, e ne abbiamo trattato ampiamente nel corso del dibattito sul bilancio, che la politica del trasporto aereo soffre di una disfunzione perché probabilmente è cresciuta troppo in fretta nel corso degli ultimi 15-20 anni, ed a questo ampliamento dell'attività non ha corrisposto una adeguata capacità di governo da parte della struttura amministrativa dello Stato.

Considero quindi l'episodio del quale stiamo discutendo proprio come una spia dello stato di malessere nel quale ci troviamo. Abbiamo cioè una struttura burocratica nata sostanzialmente come surrogatoria dell'attività dell'aviazione militare, per alcuni aspetti, come funzione delegata da parte della struttura della direzione generale dei trasporti ferroviari, per altro aspetto; ma questa miscela non è riuscita certamente a rappresentare una struttura di tipo operativo, capace di governare il settore aeroportuale.

Molte delle discrasie, delle inefficienze, dei ritardi, dipendono dunque proprio dal fatto che, nonostante lunghissime discussioni, nonostante la pubblicazione di documenti, nonostante interventi parlamentari, non si è ancora riusciti a costituire quel *quid* che determinasse proprio il governo complessivo del settore, attraverso idonee strutture amministrative.

Questo mi sembrava un richiamo doveroso in merito al problema in esame. Per gli altri aspetti credo sia opportuno rifarsi direttamente al testo dell'interpellanza.

Sottolineo, ancora, l'esigenza di evitare una penalizzazione dei voli *charters*: ricordiamo che dei seimila effettuati lo scorso anno, i due terzi erano stati realizzati dall'Itavia. Una sospensione dell'attività di questa compagnia potrebbe quindi determinare ulteriori danni all'economia turistica del nostro paese.

In spirito di assoluta superiorità rispetto alla problematica aziendalistica, credo, però, sia anche doveroso richiedere che i bilanci delle società che gestiscono trasporti in concessione siano attentamente vigilati, anche attraverso le nuove for-

mule che il diritto societario propone, come i bilanci giurati.

Tutto questo ripropone la tematica della capacità di controllo e di governo sulle attività amministrative, e richiama al tempo stesso l'esigenza di fondo, quella di mantenere un'apertura pluralistica nella gestione del servizio, in maniera da dare il massimo di spinta, il massimo di capacità operativa alla compagnia di bandiera, ma nel tempo stesso — proprio in virtù del fatto che il trasporto aereo rappresenta sempre di più una componente essenziale nella realtà del nostro paese e nella connessione con il mercato europeo — sia consentita una visione che trasformi e renda più efficiente questa parte importante del settore dei trasporti. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole Tremaglia ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-00755.

TREMAGLIA. Signor Presidente, signor ministro dei trasporti, ella ieri è andata al Senato ed ha annunciato il suo *diktat*.

Il collega Baghino prima, in maniera pregevole, ha fatto nei dettagli delle osservazioni di fondo. Io, leggendo questa mattina i giornali ed i resoconti, ho appreso che ella avrebbe ommesso anche un piccolo dettaglio (non so se si possa parlare di vizio *in procedendo*), e cioè il fatto di non aver sentito il consiglio superiore dell'aviazione civile. Vedremo quello che lei ci dirà in proposito; e questo credo sia già importante.

Così come è importante rilevare che ella dà una interpretazione un poco strana — forse sarà molto democratica e molto socialista — del rispetto del Parlamento, tanto che prima ha emanato il provvedimento di revoca, e poi questa mattina è venuto qui a discutere. Vorrei sapere che cosa si discute questa mattina, quando ella ha già deciso tutto, non interessandosi del parere del consiglio superiore dell'aviazione civile previsto dal codice della navigazione.

Si poteva aspettare ancora due giorni per emanare il provvedimento di revoca, attesa tutta la corrispondenza citata dal collega

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Baghino; attesi i quesiti, i problemi, le grosse difficoltà di cui ella, democraticamente, si è disinteressato. Ella, nella revoca, si è disinteressato che città possano rimanere isolate, che aeromobili possano rimanere distrutti; ella si è disinteressato dei problemi posti dall'ANPAC; e, peggio ancora, non solo si è disinteressato del materiale Itavia, ma anche degli uomini dell'Itavia.

Ella, così sensibile in termini socialisti e democratici, non è che abbia pensato al problema dei mille dipendenti, prima di fare la revoca, o comunque abbia segnalato l'esistenza di certe situazioni. Nordio dice che darà la sua opera fino al 31 marzo, e poi vedremo. Che cosa significa in termini veri, in termini umani, in termini sociali, in termini sacrosanti di diritto da parte di mille dipendenti, attualmente la parola di Nordio? Perché tutto deve essere sommerso, deve essere disincantato, in quanto c'è e ci deve essere l'Alitalia?

Ella capirà allora che si tratta di un problema profondamente sentito, di un problema sacrosanto, che rivela la mentalità di una manovra lontana; perché non bisogna dimenticare che il discorso della concessione ebbe un suo primo impatto in una realtà che era stata volutamente distorta dopo l'incidente di Ustica.

Noi ricordiamo che cosa avvenne il giorno dopo l'incidente di Ustica: come tanti sciacalli, tutti hanno attaccato l'Itavia, con la richiesta da parte di tutte o quasi tutte le forze politiche — noi certamente esclusi — della revoca delle concessioni. Non aveva alcuna importanza che incidenti del genere fossero avvenuti all'Alitalia, e mai nessuno ha chiesto la revoca delle concessioni.

Non si sono attesi nemmeno i risultati della commissione d'inchiesta per arrivare a certe conclusioni; anzi, dovremmo dire che proprio quelle conclusioni non solo disattendono, ma dimostrano il falso, che si era concertato in modo tale da punire definitivamente una compagnia privata di trasporto aereo.

Si è provveduto, dunque, all'assegnazione all'Alitalia delle linee Roma-Bologna,

Roma-Lamezia, Roma-Cagliari; e naturalmente non si parla della linea Bergamo-Roma, per la quale si sono spesi tanti miliardi per strutture aeroportuali.

A questo punto, che cosa è realmente avvenuto e che cosa sta avvenendo, al di là del provvedimento dittatoriale del signor ministro?

Sta avvenendo che da parte dell'Itavia vengono formulate delle accuse di mancato finanziamento. Il ministro su questo ci dovrà dare una risposta, anche se fuori tempo, mi consenta, perché prima emette un provvedimento di revoca e poi viene qui a discutere come se ci volessimo prendere in giro, il che non è lecito a nessuno, neppure ad un signor ministro democratico e socialista. Non si tratta del discorso della sovvenzione per la sovvenzione, non so se sia vero, ma in una delle corrispondenze al signor ministro (mi pare quella del 4 dicembre 1980) — il ministro ci dirà che non è vero e attendo questa risposta — il presidente dell'Itavia afferma: « Al riguardo è appena il caso di ricordare che per il periodo compreso tra il 1973 e il 1979 la società ha ricevuto dallo Stato somme per lire 7 miliardi e 813 milioni contro contributi maturati secondo i criteri di norma (articolo 7 del decreto n. 65 del 1973) — ha ragione il collega Baghino, noi difendiamo quella che è la norma, vedremo se è vero — per lire 67 miliardi e 960 milioni ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. E le sembra che se questo fosse un diritto avrebbero atteso fino ad oggi, vigilia di Natale 1980, per avere del denaro del 1973?

TREMAGLIA. No, signor ministro, lei potrà poi dire che non c'era nessun diritto, ma io lo sto leggendo una lettera alla quale lei deve rispondere.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non vi è nessun diritto (*Proteste del deputato Baghino*).

TREMAGLIA. La convenzione fu firmata, esiste la legge del 1923, il regola-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

mento del 1973 e allora dicono - saranno bugie, ma le bugie o le dice l'Itavia o le dice lei, vedremo...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo sa bene lei che vota il bilancio!

TREMAGLIA. Se lei fosse venuto alla Camera prima di disporre la revoca, il dibattito avrebbe potuto essere circostanziato. Lei istituisce una commissione, la commissione Robaldo, ma poi ne disattende completamente le decisioni; che cosa pretende? Che facciamo una commissione in quest'aula? Ne faremo un'altra, riattiviamo subito i voli Itavia e poi faremo un'altra commissione, e vedremo fino in fondo quali siano le responsabilità. Quando si gioca non solo su questioni attinenti al trasporto aereo, ma sulla pelle di mille dipendenti, mi sembra che il discorso debba avere la necessaria serietà e non essere fatto in termini semplicistici o di battuta, signor ministro.

La correlazione tra i contributi maturati e quelli erogati è la seguente: 1973, contributi maturati 2 miliardi e 900 milioni, erogati 412 milioni; 1974, contributi maturati 5 miliardi 406 milioni, erogati 339 milioni; 1975, maturati 6 miliardi e 540 milioni, erogati 486 milioni; 1976, maturati 9 miliardi e 303 milioni, erogati 623 milioni; 1977, maturati 10 miliardi e 894 milioni, erogati 1 miliardo e 226 milioni; 1978, maturati 13 miliardi e 81 milioni, erogati 1 miliardo e 740 milioni; in totale, compreso il 1979, maturati 67 miliardi e 960 milioni, erogati 7 miliardi e 813 milioni. Occorre considerare questi dati, verificare se le accuse sono vere o false. Noi dobbiamo difendere le regolarità, non chiudere gli occhi di fronte a disavanzi spaventosi perché vengono dall'Alitalia in quanto « irizzata », in quanto intralazzo, in quanto « carrozzone ». Tutto questo non lo dico solo io, sono fatti facilmente accertabili, raccontati da tutti, scritti e mai smentiti; invece, improvvisamente, prima di una discussione parlamentare, bisogna chiudere e poi venire qui a fare del vaniloquio parlamentare.

Se questa fosse una presa di posizione del signor Davanzali, non mi interesserebbe, non lo conosco affatto. Il signor Davanzali, che sarà amico di tanti e tanti qui dentro: di tutto il « giro », del « palazzo ». No, a me interessa vedere qual è la situazione attuale, per cercare di porvi rimedio.

Ebbene, qual è la posizione dei piloti? Qual è la posizione del personale? Onorevole ministro, ma è vero o no che l'ANPAC ha preso posizione? Non ne parliamo? E non solo da parte dei piloti dell'Itavia e del personale strettamente interessato! Ma lei chi fa volare con questo suo decreto, quando c'è una posizione precisa, uno sciopero in atto? E hanno perfettamente ragione di continuare questa pressione, di continuare questo sciopero, anche se non sono metalmeccanici!

TASSONE. Bravo!

TREMAGLIA. Fanno benissimo i metalmeccanici, ma fanno benissimo i piloti, fa benissimo il personale specializzato! Non si può accettare l'arbitrio e il sopruso per il semplice fatto che da un punto di vista quantitativo sono in minor numero! Ci saranno le precettazioni? Le vedremo! Ne abbiamo sentito parlare tante volte: anche in occasione dello sciopero dei controllori di volo si parlava di precettazione! Per i controllori di volo, addirittura militari, abbiamo avuto persino l'intervento del Capo dello Stato per amnistie più o meno legittime!

Ebbene, qui c'è una presa di posizione da parte di tutti i dipendenti, e allora qual è il pericolo? Il pericolo è che il trasporto aereo sia immobilizzato perché il ministro ha dovuto emanare il decreto in tutta fretta (poi ce ne spiegherà il perché)! Ha lasciato tutti in una posizione di totale incertezza perché Nordio ha detto: « Fino al 31 marzo e poi vedremo! ». Chissà cosa deciderà Nordio insieme a tutti voi!

E allora, perché non si può riattivare l'Itavia? Noi non dobbiamo dimenticare la lettera del 16 dicembre del presidente

dell'Itavia. In questa lettera ci sono dei punti indubbiamente nuovi, direi anche clamorosi: ne ricordo almeno due alla sensibilità democratica del ministro. Uno è quello di Ustica. Lei ci dirà qualcosa in proposito, perché abbiamo novità clamorose, che non so se siano vere. Se è vero che quello di Ustica non è stato un incidente dovuto a cattiva manutenzione o a usura dell'aereo, ma addirittura causato da un missile, ci dica qualcosa il ministro! Quell'avvenimento è costato morti e una campagna diffamatoria nei confronti dell'Itavia; non vorrei che per rimediare a questo si arrivasse al risultato esattamente contrario.

Ma poi c'è un discorso nuovo da parte del presidente dell'Itavia; lo dico con molta serenità, anche se questo mio intervento può essere apparso di tono provocatorio, signor ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Per me, no: lei non mi sta provocando!

TREMAGLIA. E la situazione che pone in questi termini i nostri discorsi, dove-rosi discorsi!

Lei aveva dato un *ultimatum*. Non facciamo questione di ore, signor ministro! In questo paese mi pare sarebbe un rigore veramente strano, direi paradossale! Ecco, lei ha fatto un invito, diciamo che non era affatto vincolante, che non era perentorio, chiamiamolo pure un termine ordinatorio. Allora, se è ordinatorio, c'è la risposta del « sì ». Perché si dice: « Pure in presenza delle remore che precedono, dichiariamo » - è esattamente il contrario di quello che aveva fatto prima Davanzali - « di essere disposti a riprendere con immediatezza tutti i servizi... ». Glieli faccia riprendere, signor ministro!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Legga tutta la lettera: si dice « con immediatezza », ma poi si aggiunge « se... ».

TREMAGLIA. Il resto potrà leggerlo lei, che ha maggiore disponibilità di tempo.

Dicevo che nella lettera si dice: « Pur in presenza delle remore che precedono, dichiariamo di essere disposti a riprendere con immediatezza tutti i servizi già in esercizio, compresi i collegamenti Reggio Calabria-Roma e Reggio Calabria-Milano, facenti parte delle concessioni assentite alla società ». Ma dice ancora di più, aggiungendo, in materia di denaro: « Confermiamo che, nel rinnovato quadro operativo e nel ruolo che verrebbe riservato dal Ministero all'Itavia, gli azionisti della compagnia sono disponibili a investire ulteriori somme (sei miliardi) nella attività della compagnia ».

Certo, ci sono altre richieste e si capisce che ci siano. Ma questi punti rappresentano, signor ministro, delle novità, che io la prego di considerare. Perché qui non dobbiamo partire da posizioni precostituite e anche se lei ha già disposto una revoca, può non importare nulla, perché possiamo rivederla. E la mia proposta è di rivederla in seno ad un Comitato ristretto della Commissione trasporti, per fare un'altra indagine, dopo quelle già fatte, a proposito delle quali aveva ben ragione Baghino quando parlava della commissione Robaldo: questa aveva detto « linee internazionali all'Alitalia e linee nazionali all'Alisarda, all'ATI e all'Itavia », ma voi poi non gliele avete date.

Alla luce di queste novità, visto che con il suo decreto non si risolve nulla (sia per la presa di posizione dell'ANPAC e sia per altri problemi), che senso ha un discorso sui dipendenti lasciato così nel vago? Assorbimento? Ma dove è la difesa dei diritti acquisiti da questa gente e derivanti dalla loro specializzazione, dalla necessità di assicurare loro la prosecuzione della carriera? Significa ben poco, quindi, parlare di assorbimento. Non è possibile fare un discorso di questo genere e noi ci batteremo fino in fondo affinché una cosa del genere non debba mai avvenire: questa gente ha diritti sacrosanti, che devono essere difesi.

Visto comunque che si è aperto questo spiraglio, vi chiediamo - alla luce non delle sovvenzioni di carattere assistenziale, ma dei diritti previsti dalle leggi - di

costituire - o ricostituire - un Comitato presso la Commissione trasporti; mettetevi al tavolino per fissare le responsabilità: se Davanzali bleffa o dice il falso, lo si può colpire fino in fondo. Se invece le cose non stanno così, vediamo se vi sono possibilità - anche di altro tipo - di trovare una soluzione; purché però si tratti di soluzioni che diano tranquillità e serenità ai dipendenti, soprattutto con garanzie per la loro carriera.

In conclusione: riattivazione immediata delle linee e poi studio di tutte le possibilità per dare non solo speranze, ma certezze a gente che ha tanto lavorato e che tanto oggi merita dal paese e dalla nazione italiana. Questi sono discorsi seri, signor ministro, non di parte, ed è in questo spirito che noi attendiamo la risposta del Governo (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze testè svolte ed alle interrogazioni di cui è stata data lettura, nonché alla seguente interrogazione, non iscritta all'ordine del giorno, che verte sullo stesso argomento:

Tremaglia e Baghino, al ministro dei trasporti, « per conoscere quali immediati provvedimenti intenda prendere per far fronte alla sospensione dei voli da e per l'aeroporto di Orio al Serio (Bergamo), decisa dalla società Itavia, e per accertare la veridicità delle motivazioni addotte dalla stessa Itavia, e cioè:

1) che il Ministero competente non avrebbe ancora inserito in modo organico i servizi permanenti dei vigili del fuoco, che sino ad oggi sarebbero stati retribuiti direttamente dalla società Itavia;

2) che i termini di visibilità utili per l'atterraggio sarebbero stati fissati in 1.500 metri, mentre secondo l'Itavia la strumentazione esistente presso l'aeroporto di Orio consentirebbe una visibilità di sicurezza di metri 800 e che, nonostante le continue sollecitazioni, il Ministero non avrebbe inviato l'aereo militare necessario per le rilevazioni e per il collaudo.

Dato il grave disagio determinato dalla situazione di chiusura, che colpisce la città e la provincia di Bergamo e limitrofe, gli interroganti chiedono se il ministro intenda intervenire con urgenza anche per dare tranquillità e sicurezza al personale della società, che in questo momento si trova in agitazione, e per sventare e smentire tutte le manovre che si dicono in corso per togliere le concessioni alla società Itavia a vantaggio di altri » (3-02620).

FORMICA, Ministro dei trasporti. Leggerò prima la risposta che avevo predisposto sulla base delle interpellanze ed interrogazioni presentate. Su qualche argomento nuovo sollevato nel dibattito risponderò al termine del mio intervento.

Onorevole Presidente, onorevoli deputati, sono qui per assolvere il mio compito di rispondere alle interpellanze ed alle interrogazioni presentate in relazione agli eventi che in questi ultimi giorni hanno coinvolto la società Itavia.

Questa società, dopo un primo periodo di avviamento sul finire degli anni '50 e nei primi anni del decennio successivo, con un'attività limitata al trasporto occasionale di passeggeri, che si è configurata anche con alcune rotte gestite con caratteristiche operative di regolarità, ha iniziato nel 1965 la sua attività nei servizi di trasporto aereo di linea.

Allo scadere della concessione, nel 1975, risulta un periodo di quasi quattro anni in cui le linee oggetto della concessione stessa furono mantenute alla stessa società con atti di proroga provvisoria. Solo l'anno scorso fu assentita una nuova convenzione che attribuiva all'Itavia 53 linee in concessione: i motivi del ritardo nel rinnovo delle concessioni risultano imputabili all'esigenza, per i ministri dell'epoca, di pervenire ad un assetto delle concessioni diverso dal precedente con il consenso delle parti interessate. Nella fase preliminare alla concessione, l'amministrazione certamente non mancò di svolgere l'istruttoria richiesta dalle vigenti disposizioni legislative (articoli 775 e seguenti del codice della navigazione) relativamente alla

composizione della società vettrice, alla capacità operativa ed organizzativa, alla consistenza della flotta, al livello economico e finanziario. Alla conclusione positiva di tale istruttoria, fu avviato l'iter concessivo, nel quale sono inclusi i pareri del consiglio superiore dell'aviazione civile e del Consiglio di Stato, che si espressero positivamente sul progetto di concessione.

La registrazione del relativo decreto del Presidente della Repubblica da parte della Corte dei conti è intervenuta solo nel novembre scorso; delle 53 linee concesse nel 1980 e sino agli ultimi avvenimenti, la società ne ha operate direttamente soltanto 11, mentre 2 (Roma-Reggio Calabria e Milano-Reggio Calabria) sono state operate dalla società ATI. Per queste due linee, a seguito di difficoltà insorte a Reggio Calabria per il loro esercizio da parte dell'Itavia (credo con il generale consenso di tutte le forze politiche locali), su interessamento del ministro dei trasporti dell'epoca fu firmato un accordo valido sino al 31 dicembre 1980 tra l'Itavia ed il gruppo Alitalia-ATI.

In base a quell'accordo, tali linee sarebbero state operate dal gruppo, in cambio di 3.500 ore di volo che l'Itavia avrebbe dovuto fornire sulle linee ed i servizi gestiti dal gruppo Alitalia-ATI. Credo che allora, a Reggio Calabria, nessuno volesse l'Itavia.

La società ATI sta operando anche il collegamento Roma-Verona dal giugno scorso in concessione all'Itavia con scalo intermedio a Pisa. In questo caso, però, senza alcuna contropartita da corrispondere all'Itavia. Sin dal mio insediamento al Ministero dei trasporti, rilevai un'insoddisfacente situazione operativa e gestionale dei collegamenti aerei sulle linee interne; pertanto, dopo aver avuto gli elementi da una prima ricognizione sullo stato dei servizi effettuata dall'amministrazione, giunsi alla conclusione che, in attesa della definizione del piano settoriale del trasporto aereo, fosse necessario ed urgente pervenire ad un primo riaspetto dei servizi aerei mediante la ridefinizione dei collegamenti nazionali, la revisione delle concessioni dei servizi di li-

nea e l'individuazione di esigenze e soluzioni per collegamenti di terzo livello e per i voli commerciali noleggiati (i cosiddetti *charters*). Tale operazione — che considero il primo elemento importante per la costruzione del piano settoriale del trasporto aereo — si rivelò subito indispensabile ed urgente sia per meglio soddisfare le esigenze di pubblico interesse sia per il possibile riequilibrio della gestione dei servizi.

Registrata nel mese di giugno la disponibilità dei quattro vettori titolari di concessioni, su tale mia iniziativa, in data 8 luglio 1980 insediai una commissione di tecnici, interni ed esterni all'amministrazione, presieduta dall'allora sottosegretario Robaldo. Dei tecnici facevano parte anche alcuni rappresentanti segnalati dalle aziende pubbliche e private.

Il lavoro della commissione, che avrebbe dovuto terminare il 30 luglio, si protrasse fino agli ultimi giorni di settembre sia per necessità organizzative sia perché fu ritenuto opportuno dal presidente Robaldo disporre di elementi acquisibili solo mediante specifiche audizioni e richieste di documenti, che si rese disponibili nel mese di settembre. La relazione finale mi è stata presentata in data 8 ottobre, ed il 14 dello stesso mese è stata da me inviata ai Presidenti dei due rami del Parlamento confermando l'impegno, già assunto dinanzi al Senato l'8 luglio, quando furono svolte le interpellanze e le interrogazioni relative all'incidente di Ustica, di discutere sul lavoro della commissione unitamente alla mozione presentata il 3 luglio dal senatore Gualtieri. La mozione chiedeva la revoca di tutte le linee dell'Itavia.

Allo scopo di promuovere un ampio dibattito, le conclusioni della commissione sono state inviate, nella stessa data, alle amministrazioni interessate, a tutte le regioni, alle organizzazioni sindacali ed ai vettori, richiedendo contributi ed osservazioni. Completata in questi giorni la raccolta della documentazione pervenuta dai suddetti enti, mi accingo a fornirne copia ai due rami del Parlamento. Compatibilmente con gli impegni parlamentari,

mi auguro che sia possibile discutere il rapporto della commissione Robaldo in tempi ravvicinati. L'obiettivo rimane quello di pervenire al più presto alla normalizzazione dei collegamenti aerei e ad un assetto concessorio equilibrato ed efficiente.

Nell'ambito delle valutazioni sinora condotte è emersa in tutta evidenza anche una situazione gestionale difficile, da parte di tutti i vettori, che si è peraltro verificata nel settore anche a livello mondiale. In merito a quest'ultimo aspetto per l'Itavia sono affiorati subito alcuni segni più marcati di difficoltà finanziarie, che hanno impedito alla società stessa l'attuazione di una parte dei collegamenti concessi e, in tempi più recenti, hanno altresì provocato un rallentamento del normale e programmato approvvigionamento delle scorte con conseguente limitazione sulle disponibilità delle macchine, così come riferisce in una sua comunicazione il Registro aeronautico italiano.

Per la sua difficile condizione finanziaria, certo contingentemente appesantitasi in conseguenza dell'incidente di Ustica, l'Itavia ha di recente avanzato sempre più pressanti richieste di sovvenzioni prospettando, però, ipotesi assolutamente impraticabili sia a norma delle vigenti disposizioni che regolano l'intervento del Ministero dei trasporti sia per le limitate disponibilità che il Parlamento assegna annualmente al Governo per le sovvenzioni ai concessionari di servizi di linea, secondo la legge n. 3176 del 1923. In tali richieste la società giungeva, di recente, a prospettare persino il ripiano, da parte del Ministero dei trasporti, degli interi debiti pregressi. In proposito, ritengo di dover precisare che l'Itavia ha beneficiato di provvedimenti legislativi ed amministrativi, non ad essa specificatamente destinati, bensì adottati nell'ambito di politiche generali a favore di tutti i concessionari di linee aeree sia a capitale pubblico sia a capitale privato. Trattasi, in particolare, di agevolazioni relative ai diritti aeroportuali ed alle tasse di radio-assistenza nonché delle sovvenzioni che

ho testé richiamato. Per queste ultime preciso che l'Itavia ha beneficiato, per gli esercizi dal 1965 al 1979 incluso, di sovvenzioni per un importo totale di 8 miliardi ed 850 milioni circa.

Un segno della precarietà della situazione finanziaria della società mi perveniva in modo inequivocabile il 6 novembre con la lettera personale del presidente dell'Itavia, il quale mi comunicava l'impossibilità di corrispondere per il mese di ottobre le retribuzioni ai dipendenti della società e richiedeva l'erogazione delle sovvenzioni per l'esercizio delle linee per il 1979, erogazione che non era stata effettuata fino a quel momento, poiché non si era ancora verificata la disponibilità dei fondi, vincolata all'approvazione delle variazioni del bilancio 1980, intervenute, come è noto a tutti i parlamentari, solo nel mese di ottobre.

In quel momento ho ritenuto mio preciso dovere promuovere tutte le azioni necessarie per vincolare l'utilizzo della somma erogata al pagamento delle retribuzioni del personale, dovute non solo per il mese di ottobre ma anche per quello di novembre. Altri sintomi preoccupanti venivano rilevati nelle comunicazioni di irrigidimento di creditori delle società fornitrici di carburante e dei servizi aeroportuali. Siamo intervenuti più volte per evitare che le società di gestione aeroportuale impedissero l'esercizio dell'attività all'Itavia per un accumulo grave di debiti e di posizioni non onorate.

Da un'indagine della situazione generale dell'impresa si è resa evidente una progressiva crisi di identità, venutasi a determinare, in particolare negli ultimi anni, per allentamento dell'attività di linea (peraltro comune anche ad altri vettori), solo in parte compensato dai proventi della pur consistente attività *charter*. A titolo di esempio, si è accertato che la percentuale del volato *charter* rispetto all'intero operativo è andata crescendo dall'11,5 per cento nel 1972 al 26,5 per cento nel 1975, sino a raggiungere addirittura il 38 per cento nel 1979.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

TREMAGLIA. Il fatto grave è che i dipendenti dell'Itavia non scioperavano!

BAGHINO. Questa è efficienza!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non mi riferisco allo sciopero, poiché sto parlando del rapporto tra voli *charters* e voli regolari di linea.

Tale crisi di identità ha prodotto scompensi organizzativi ed aziendali con un peggioramento del servizio, sia agli effetti della regolarità (cancellazione di voli) sia in ordine alla puntualità dei voli stessi, così da rendere necessari sempre più frequenti richiami da parte dell'amministrazione.

TREMAGLIA. Anche perché l'Alitalia dava i voli *charters* a compagnie straniere piuttosto che all'Itavia! E voi non siete intervenuti.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Noi non abbiamo negato all'Itavia la possibilità di svolgere un'attività *charter*; semplicemente non poteva farlo a scapito del servizio di linea: a questo intendo riferirmi! (*Commenti del deputato Tremaglia*).

BRICCOLA. Lascia parlare il ministro!

TREMAGLIA. È un ministro, non è un sant'uomo che non può essere interrotto!

PRESIDENTE. Onorevole Tremaglia, lei avrà dieci minuti per replicare: quindi attenda il suo turno!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la situazione economico-finanziaria, un esame condotto sul bilancio della società per l'esercizio 1979 - per altro non certificato - ha posto in evidenza un grave stato di sottocapitalizzazione, con la conseguente necessità di aumentare il capitale di rischio; tale capitale di rischio dovrebbe aumentare a 35-40 miliardi, somma pari al 55-65 per cento del totale delle attività.

Né sembra che, allo stato attuale, si possano ricavare dalla gestione industriale

flussi netti di reddito sufficienti a remunerare adeguatamente tale massa di capitali. Registrata la nuova convenzione concessiva, l'amministrazione, secondo quanto precisa la convenzione medesima, ha provveduto a richiedere alla società i dati aziendali specifici, allo scopo di accertarne la reale capacità di far fronte agli impegni connessi con la concessione in atto. A tale richiesta l'Itavia non ha ancora fornito risposta. L'Itavia invia molta corrispondenza (ne ho visto molta in giro, anche in fotocopia), ma essa riguarda sempre richieste di sovvenzioni non documentate. E, quando abbiamo chiesto i dati, l'Itavia non ce li ha fatti pervenire. Abbiamo anche chiesto di far certificare il bilancio, ma credo che siamo molto lontani da questa ipotesi.

RUBINO. Chiesto in che data?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Guardi, onorevole Rubino, io sono ministro dei trasporti da alcuni mesi, ho avuto molti colloqui...

RUBINO. Il Ministero ha chiesto la certificazione?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Sì, ma io ho chiesto anche la certificazione in via breve al dottor Davanzali. Mi sono rivolto a lui più volte, è venuto da me più volte. Al termine del mio intervento, fornirò qualche elemento aggiuntivo. Ho visto che circola una corrispondenza, ed è bene che di essa si sappia tutto.

COSTA. Quasi che fosse reato far circolare questa corrispondenza!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Anche la mia corrispondenza! Anzi, per quanto riguarda la mia, la faccio conoscere in anticipo.

TREMAGLIA. È un « palazzo di vetro » questo!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Posso darle tutto quello che vuole, anche quello che scriverò domani.

D'altra parte il 27 novembre scorso la società, improvvisamente ed unilateralmente, effettuava una notevole riduzione dei servizi esercitati, che veniva immediatamente contestata dall'amministrazione. La Itavia non dava riscontro alle contestazioni né provvedeva a normalizzare i servizi. Inviava, invece, in data 4 dicembre, una nuova memoria, di cui lei, onorevole Tremaglia, possiede una copia. Con tale memoria, ancora una volta, reiterava inaccettabili richieste di interventi.

In data 9 dicembre, infine, la società comunicava la propria decisione di sospendere ogni servizio a partire dal giorno successivo, costringendomi, nella serata del 10 dicembre, a disporre i primi atti per dare corso al procedimento di diffida, previsto dalla convenzione concessoria. Nel frattempo, avuto riguardo alle mie responsabilità primarie, nei confronti dell'utenza, di assicurare i collegamenti aerei, e facendomi carico dei diritti e delle aspettative dei dipendenti dell'Itavia, avviavo anche un'indagine per l'adozione delle possibili soluzioni contingenti. L'ipotesi dell'eventuale esercizio delle linee principali della Itavia con risorse di personale e macchine della stessa società, assunte in esercizio da altro vettore, si è dimostrata non attuabile, sia per gli aspetti tecnici sia per gli aspetti economici, sia per quelli finanziari, eccessivamente gravosi sia perché giuridicamente problematica per gli eventuali vettori esercenti, i quali peraltro, da me interpellati, hanno dichiarato esplicitamente la loro indisponibilità ad una tale soluzione.

Una seconda ipotesi, che prevedeva la attuazione di un operativo di emergenza, con personale e mezzi di un altro vettore, per surrogare almeno alcuni dei servizi dell'Itavia non risultava attuabile per il rifiuto dei piloti a volare su linee in concessione Itavia. Convocato la sera del 10 dicembre il presidente della società Itavia, perché formulasse proposte relative alla eventuale ripresa dei servizi, ottenevo, la mattina successiva, il riscontro con una nota scritta che, in pratica, si rivelava meramente ripetitiva delle posizioni già espresse in precedenza e, quindi, imprati-

cabile, per l'impossibilità giuridica di assumere impegni per gli anni 1981 e 1982 ai fini dell'erogazione di sovvenzioni trimestrali in misura da ripianare totalmente il *deficit* di esercizio delle linee per gli anni 1980 e 1981.

È evidente — e lo dico dinanzi al Parlamento, che naturalmente è maestro perché decide in materia — l'inammissibilità di tale proposta, che comporta l'impegno del Ministero per somme di cui non può disporre, perché riferite al bilancio 1981 non ancora approvato dal Parlamento ed al bilancio 1982 addirittura non ancora formato.

È da rilevare inoltre l'improponibilità di una tale operazione in relazione all'entità delle sovvenzioni richieste, che supererebbero largamente gli stanziamenti complessivi annualmente assegnati dal Parlamento per le sovvenzioni a tutti i vettori concessionari, i quali, ovviamente, qualora si acconsentisse alla richiesta dell'Itavia, avrebbero tutto il diritto di vedere applicato anche a loro il trattamento che l'Itavia richiede. Si tratterebbe quindi di un aggravio, per l'erario, di alcune centinaia di miliardi. Tutto ciò senza considerare la legittimità di una tale operazione, sulla quale esprimo personalmente seri dubbi dal punto di vista giuridico.

Mi sono quindi visto costretto a formalizzare, in data 12 dicembre, la diffida all'Itavia nei termini che la convenzione impone; contemporaneamente ho ritenuto mio dovere fornire tutte le informazioni necessarie al Presidente del Consiglio e preavvertire il ministro del lavoro per le eventuali azioni che si renderanno necessarie a tutela dei livelli di occupazione, nel caso di cessazione dell'attività da parte dell'Itavia, mettendomi a disposizione per avviare l'esame concreto delle possibili soluzioni.

Nella serata di avvantieri sono state convocate le parti presso il Ministero del lavoro, presenti anche i rappresentanti del Ministero dei trasporti. I problemi che il Governo ha di fronte riguardano, da una parte, la necessità di garantire all'utenza i collegamenti aerei (quanto meno, su-

bito, i più significativi), ed in un secondo momento gli altri ritenuti utili, dall'altra l'opportunità di evitare che nel settore si verificasse un calo di occupazione che procurerebbe certamente forti scosse in un comparto di servizi già particolarmente critico.

Si tratta dunque di muoversi sul piano tattico per far fronte alle esigenze dell'utenza ed ai diritti ed aspettative del personale dell'Itavia, avendo per obiettivo, sul piano generale, in primo luogo un riassetto dei collegamenti di linea delle concessioni, nonché l'attivazione rapida di tutte quelle iniziative già adombrate nel rapporto Robaldo, circa le possibilità di sviluppo un'adeguata attività dei collegamenti di terzo livello e dei servizi *charters*. Per questi ultimi, la recente approvazione dell'apposita legge da parte del Parlamento, ha consentito di avviare la predisposizione del relativo regolamento di attuazione, che conto di emanare all'inizio del prossimo anno. Con questo strumento e con le iniziative che potranno essere adottate subito dopo aver ricevuto le indicazioni del Parlamento sulle conclusioni della commissione Robaldo, ritengo si possa pervenire ad una soluzione del problema dei *charters* in tempo breve. Da parte mia posso assicurare il massimo impegno.

Per il terzo livello posso anticipare che stanno sorgendo interessanti iniziative a livello regionale, mentre il problema è allo studio anche da parte dei vettori maggiori, per gli aspetti che possono interessarli o che possono coinvolgerli, in relazione alle proposte del rapporto Robaldo.

Per concludere sul caso Itavia, informo che, essendo trascorso con il 15 dicembre il termine fissato alla società per la ripresa dei servizi unilateralmente sospesi *in toto* dal 10 dicembre, senza che i servizi medesimi siano stati riattivati, sono stato costretto a dichiarare decaduta la società, secondo quanto previsto dall'articolo 7 della convenzione, almeno per i servizi essenziali, onde poterne garantire l'operatività di emergenza con altri vettori.

Qui apro una parentesi: non si è trattato di anticipare, con tale provvedimento, questa discussione, ma di andare incontro

proprio alle domande formulate dagli interpellanti e dagli interroganti, al Senato ed alla Camera, in ordine ai provvedimenti urgenti che il Governo avrebbe preso ai fini del ristabilimento dei collegamenti. In tal senso ho disposto l'emanazione del necessario decreto di decadenza ed il contemporaneo affidamento di urgenza delle linee Bologna-Roma e viceversa, Roma-Lametia e viceversa alla società ATI e Bologna-Cagliari e viceversa alla società Alisarda, in nome del pluralismo, al fine di garantire un minimo di servizio mediante il raccordo con i collegamenti già operati da Alitalia, ATI e Alisarda.

MORO. E le altre linee?

BELUSSI ERNESTA. E Bergamo?

TREMAGLIA. Il problema di Bergamo non si pone.

FIORI GIOVANNINO. Hai già parlato tanto! Vuoi monopolizzare tutto!

PRESIDENTE. Il ministro non ha ancora terminato.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. I due vettori interessati opereranno i servizi di cui sopra con le loro risorse, in via di emergenza, per un periodo limitato nel tempo, comunque non oltre il 31 marzo 1981. Contemporaneamente, in vista della possibile, definitiva cessazione dell'attività da parte dell'Itavia, sono state poste allo studio soluzioni sia per il ripristino degli altri collegamenti sospesi che saranno ritenuti utili, sia per la tutela dei livelli occupazionali di operai, impiegati e naviganti oggi dipendenti della società, che risultano essere complessivamente in numero di 954 unità. Per questa seconda eventuale fase - che ritengo comunque debba concludersi con la massima celerità - i presidenti del gruppo pubblico e dell'Alisarda hanno assicurato la loro disponibilità ad effettuare l'operazione di subentro in tutti i servizi, con il connesso assorbimento di tutto il personale.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Assicuro gli onorevoli deputati che per la soluzione definitiva dei problemi di riassetto dei servizi aerei nazionali, quindi anche dei problemi dell'Itavia, è mia intenzione riferirmi alle indicazioni che perverranno dal Parlamento circa le ipotesi già prospettate con il rapporto Robaldo, offrendo quindi sia al vettore pubblico sia ai vettori privati la possibilità di operare nel settore del trasporto aereo senza che venga trascurata alcuna delle attività: linea, *charter*, *cargo*, terzo livello, e senza che vi siano prevaricazioni di una a danno delle altre; tutto ciò ovviamente nel quadro più generale degli interessi economici e sociali della collettività. Le soluzioni sono indicate; per quanto mi riguarda, intendo pervenire con rapidità al riordino del settore.

Debbo infine dare notizia a questa Assemblea che nella serata di ieri, successivamente all'adozione dei provvedimenti amministrativi ai quali ho già fatto cenno, nonché alla mia esposizione al Senato, ho ricevuto una lunga comunicazione da parte del presidente dell'Itavia, avvocato Davanzali, peraltro già nota. In essa la dichiarata disponibilità a riattivare i collegamenti sospesi dalla società risulta ancora una volta — e quindi pregherei i parlamentari in possesso della lettera, diversamente la fornisco io, di leggerla integralmente — ...

RUBINO. La fornisca!

TASSONI. Ci sono degli sfortunati che non ce l'hanno.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Veda subito.

BAGHINO. Ce la legga lei.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Adesso la distribuiamo. Non è un problema.

BAGHINO. La legga dove si parla della richiesta di sovvenzione.

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, se non sarà soddisfatto lo dirà dopo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. La farò fotocopiare. Essa, in ogni caso, ripete in forma diversa le stesse cose della lettera del 4 dicembre, perché, lasciando impregiudicato ciò che riguarda la rivedicazione — ne parleremo tra poco — della integrazione dei bilanci 1973-1979, affronta la questione dell'integrazione per il 1980, chiedendo i relativi affidamenti: ma questo non è possibile, perché la sovvenzione per il 1980 si calcola sul bilancio del 1981; e cosa direste di un ministro che dà affidamenti di questo genere senza che il Parlamento abbia approvato il bilancio, che costituisce appunto il necessario strumento di riferimento? Lo mandereste subito di fronte alla Commissione inquirente! Ed io spero proprio di evitare simile eventualità!

BAGHINO. Leggerò io, allora, quei passi della lettera su cui lei non vuole soffermarsi!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Vuol dire, allora, che leggerò integralmente la lettera!

PRESIDENTE. Così i colleghi si tranquillizzeranno!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il testo è dunque il seguente: « Signor ministro, la convulsa ridda di inesatte e a volte reticenti informazioni divulgate in questi ultimi giorni sul caso Itavia ci costringono a fare brevemente il punto della situazione con riguardo ai fatti ed alle posizioni emerse recentemente. Dal 1973 al 1979 compreso, l'Itavia, nella gestione dei servizi aerei nazionali, ha subito e denunciato perdite per circa 68 miliardi, come hanno accertato e riconosciuto gli organi amministrativi a ciò preposti, ricevendo sovvenzioni dallo Stato per circa 8 miliardi nell'arco dello stesso periodo di tempo, in un rapporto di dodici a cento. Omettendo di ricordare gli avvenimenti intercorsi nel periodo considerato (come l'indagine conoscitiva della Commissione trasporti della Camera, il tentativo non riuscito di dare attuazione alle rac-

comandazioni ivi espresse dalle forze politiche ed in particolare all'esigenza di assicurare ai vettori aerei pubblici e privati la economicità e l'autonomia della gestione) in data 21 aprile e 30 maggio le abbiamo indirizzato altrettante lettere, denunciando in termini chiarissimi l'insostenibile situazione di crisi in cui era stata costretta la nostra società e le ragioni che avevano originato tale situazione di crisi ».

Osservo che, dopo quelle lettere, avrei dovuto dichiarare decadute le concessioni: questo è l'unico mio torto. Ma volevo evitare di accelerare l'esplosione di una situazione di crisi; e proprio per questo non l'ho fatto, perché desideravamo pervenire ad una conclusione nel quadro del riordino generale delle linee, attraverso l'opera della commissione Robaldo, e per non mettere in discussione i problemi del personale.

« Con le note sopra menzionate » - prosegue la lettera - « ci siamo dati cura di evidenziare le carenze remote e recenti dell'amministrazione, con riguardo sia all'assetto concessorio, sia alla politica tariffaria, sia infine ai criteri di sovvenzionamento delle perdite subite nella gestione dei servizi di linea nazionali di pubblico interesse, invocando reiteratamente ma inutilmente l'intervento del Ministero dei trasporti ».

Darò poi lettura di quella che considero la giusta interpretazione di quel famoso articolo 7, di cui si parla, e che riguarda le sovvenzioni.

« La critica situazione » - prosegue ancora la lettera - « dell'azienda è stata poi irreversibilmente compromessa dall'incidente aereo di Ustica che, irresponsabilmente strumentalizzato da alcuni ambienti politici e giornalistici, si è tradotto in un colpo letale per le già deboli risorse della società e soprattutto per la sua immagine presso l'utenza, con conseguenze economiche e finanziarie incalcolabili. Oberati dai pesanti deficit della gestione dei servizi aerei nazionali e con l'immagine proditoriamente vulnerata dalla calunniosa campagna di stampa orchestrata in nostro danno, abbiamo ugualmente

proseguito l'attività operativa, confidando nell'adozione di provvedimenti di riassetto e sostegno che l'indagine svolta dalla commissione Robaldo chiaramente delineava nella relazione finale dell'8 ottobre 1980 » - relazione sulla quale poi discuterà il Parlamento - . « In data 4 dicembre 1980, essendo divenuto impossibile fronteggiare ulteriormente gli oneri e le responsabilità della gestione dei servizi aerei nazionali, abbiamo preannunciato l'imminente sospensione dell'attività operativa della società, trasmettendole un nostro progetto operativo economico e finanziario con proiezione su base quinquennale » - quello che parla del ripiano dei 60 miliardi, dell'anticipazione semestrale del deficit del 1980-1981 e via dicendo - « concernente alcune ipotesi di riassetto aziendale elaborate sulla base delle proposte suggerite dalla commissione Robaldo ». Perché poi della commissione Robaldo ognuno prende il « pezzo » che gli va bene, ma comunque discuteremo la relazione di questa commissione e giungeremo a delle conclusioni e quando il Parlamento darà una linea - spero prestissimo - il ministro si atterrà a quelle conclusioni.

« Rimasto incomprensibilmente senza alcun seguito » - prosegue la lettera - « il programma di emergenza, che pur non difettava di apprezzabili spunti, elaborato dalla direzione generale dell'aviazione civile e dal suo gabinetto con l'intervento del sottosegretario, senatore Tiriolo » - poi parleremo anche di questa emergenza improponibile, che non aveva validità né economica né finanziaria né giuridica - « in data 10 dicembre 1980 siamo stati costretti, nostro malgrado, a sospendere del tutto i voli per l'accentuarsi di tutte le cause che abbiamo ricordato più avanti e che manifestamente non sono riconducibili alla nostra volontà. All'esito dell'incontro avvenuto alla sua presenza il giorno 10 dicembre le abbiamo fatto conoscere la nostra posizione in ordine alla possibilità di riprendere l'attività in tempi ravvicinati » - veniva esplicitato in forma orale ciò che era contenuto nel documento del 4 dicembre - « nell'attesa dell'adozione di provvedimenti organici, di riassetto divenuti ineluttabili,

se si vuole evitare la paralisi completa del trasporto aereo. Contrariamente ad ogni ragionevole attesa in data 12 dicembre 1980 ci è pervenuta la sua comunicazione n. 334601 » - se non lo avessi fatto il Parlamento mi avrebbe giustamente accusato di non aver compiuto un atto doveroso, d'obbligo - « con la quale ci viene intimata la ripresa immediata dell'attività » - non si tratta di un mio atto di capriccio, ma dell'adempimento di un obbligo specificato nella convenzione, e noi dobbiamo rispettare i patti, le leggi, i regolamenti, le convenzioni: mi pare strano che in Parlamento venga mosso un addebito al ministro per avere eseguito ciò che è scritto a tutela della pubblica amministrazione - « sotto pena di sanzioni pesantissime » - non sono sanzioni del re, ma sanzioni previste dalle norme, dalle leggi, dai regolamenti, dalle convenzioni - « che avrebbero l'unico sicuro effetto di distruggere un'impresa che negli ultimi venti anni non ha lesinato sforzi per conquistarsi, al servizio di un milione e 200 mila passeggeri circa trasportati ogni anno tra voli regolari e *charters*, un ruolo nell'aviazione civile italiana assicurando il lavoro e la retribuzione a circa mille dipendenti ».

Qui non sono in discussione le benemeritenze, ma si tratta di stabilire se dobbiamo pagare a piè di lista i debiti contratti da un'azienda.

« In relazione ai fatti sopra riportati è amaro dover constatare che: l'amministrazione, dinanzi alle difficoltà di un'impresa ad essa non imputabili, decide repentinamente e immotivatamente la eliminazione della stessa dal mercato senza nemmeno avvertire l'opportunità di approfondire consultazioni e riscontri a livello politico, sindacale e operativo » - ne abbiamo discusso per un mese - « avallando ed anzi favorendo un trasferimento di attività da un operatore ad altro, che ha il significato di una patente illegittimità ».

Naturalmente in un paese di diritto ognuno può esperire i ricorsi giurisdizionali che i numerosi avvocati potranno consigliare, « senza neppure darsi cura di considerare le cause che hanno determinato la crisi dell'azienda, che vanno ricer-

cate nell'inerzia e nel ritardo dello Stato ad attuare l'auspicato riassetto delle concessioni, un'equilibrata politica tariffaria o, in difetto, una politica di sostegno dei conti economici delle imprese di navigazione aerea » come del resto ha rilevato il « rapporto Masciadri » e la commissione Robaldo - « senza considerare che all'iniziativa privata sono state concesse linee di elevato interesse sociale ma di nessun contenuto economico ».

Non credo che queste linee siano state imposte da qualcuno.

« Ai vettori aerei, a differenza dei vettori marittimi, sono stati addossati oneri che non possono ragionevolmente gravare sui loro bilanci; le tariffe, per esigenze di carattere sociale, non vengono adeguate ai costi di produzione del servizio, condannando i vettori a una perdita certa, che lo Stato concedente pretende di non ripianare, come pure avviene in altri comparti dell'economia nazionale ».

Credo sia oggi in corso un grande dibattito contro il sovvenzionamento dei conti economici delle aziende; e mi pare che si sia finalmente raggiunta una giusta unanimità contro l'assistenzialismo. Questa tentazione, però, è dura a morire, e fa capolino in ogni circostanza: l'assistenzialismo non ci dev'essere per gli altri, ma ci dev'essere per se stessi.

COSTA. Quindi il suo partito è contrario all'assistenzialismo. Ne prendiamo atto.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Sì, non solo, ma stiamo sostenendo tesi analoghe anche per quanto riguarda le partecipazioni statali.

COSTA. Ci fa piacere! (*Commenti del deputato Rubino*).

TREMAGLIA. Siete a favore dell'assistenzialismo quando vi fa comodo!

PRESIDENTE. Signor ministro, continui.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. « Nessun cenno è stato fatto dal Ministero dei trasporti e dalla Presidenza del Consiglio

in ordine alla causa scatenante della crisi Itavia, che va identificata nell'incidente aereo di Ustica, in relazione al quale è ormai comprovata l'assenza di qualsiasi responsabilità da parte della compagnia, unitamente alla certezza della distruzione ad opera di un missile di un aereo mentre percorreva, in perfette condizioni meteorologiche e di crociera, una aerovia riservata dallo Stato italiano all'aviazione civile ».

Scusate se intervengo a commento di questa lettera. Si tratta ad ogni modo di un punto che avrei dovuto trattare comunque. Quando al Senato si svolse il dibattito sulla vicenda tragica di Ustica, fu presentato un ordine del giorno per la revoca delle concessioni. Si dava come prevalente, o come largamente affermato da parte della stragrande maggioranza dei parlamentari, la tesi che vi fosse stato un cedimento strutturale. Il ministro dei trasporti, in quella circostanza, come era suo dovere, fu obiettivo. Annunciò di avere insediato una commissione, a giudizio della quale — stando almeno ai primi colloqui avuti a quel tempo con il Presidente della commissione — non si poteva escludere nessuna delle ipotesi: collisione in volo con altro aereo, cedimento strutturale, evento esplosivo, dentro o fuori dell'aeromobile.

Non ci associammo, allora, ad una presa di posizione dettata più dall'emozione che dalla ragione. Successivamente la commissione da noi nominata elaborò un primo stralcio di relazione, che fu da me trasmesso al Parlamento, e credo che sia stato comunicato ai parlamentari.

Il giorno 9 dicembre mi è stato consegnato un secondo elaborato della commissione di indagine (non la relazione definitiva), che ieri ho trasmesso al Presidente del Consiglio dei ministri, ai Presidenti delle Camere ed al ministro della difesa, ed oggi metto a disposizione dei parlamentari.

Ritengo che nella lettera vi sia una forzatura. Vi leggo le conclusioni di questo secondo elaborato della commissione di indagine: « Allo stato attuale delle indagini, con gli elementi a disposizione della commissione, la stessa ha raggiun-

to la ragionevole convinzione di poter escludere le ipotesi del cedimento strutturale spontaneo e della collisione in volo con altro velivolo. Relativamente al proseguimento delle indagini, si fa riserva di comunicare gli sviluppi, non appena in possesso delle nuove risultanze ».

Dalla relazione, che voi potrete leggere, si ricava che vi è stata una esplosione, e non è ancora certo se sia una esplosione a bordo o dovuta a un corpo estraneo. Sarà mia cura rappresentare quanto la commissione ci dirà successivamente nella stesura definitiva della relazione. Credo che quella del missile resti una ipotesi più probabile delle altre, della collisione e del cedimento strutturale.

Ritengo però che, come non fu giusto allora, intorno ad un fatto di grande emozione, speculare per ottenere un provvedimento, che invece si doveva cercare per altra via, oggi non si possa introdurre un elemento di emotività in una situazione che va valutata con serietà e con freddezza razionale e fare polvere su un avvenimento che avrà sistemazione in altra sede, quando saranno accertati i fatti.

Si continua: « Ciò ha determinato, all'evidenza, danni incalcolabili per l'effetto della pesante caduta di traffico, del fermo quasi totale della flotta per i richiesti controlli tecnici, dei disguidi penalizzanti, anche all'estero, dell'attività nei voli *charters*, con il conseguente deterioramento dell'immagine societaria.

Pur in presenza delle remora che precedono, dichiariamo di essere disposti a riprendere con immediatezza tutti i servizi già in esercizio, compresi i collegamenti Reggio Calabria-Roma e Reggio Calabria-Milano, facenti parte delle concessioni assentite alla società. Richiediamo però che, per i servizi resi nel 1980, venga formalmente assicurata l'attribuzione di un contributo per l'esercizio di linee di riconosciuto interesse sociale, in analogia a quanto è stato fatto per l'Alisarda e per l'ATI per i voli a tariffa speciale... ».

Questa è una inesattezza, perché nell'ultimo aumento delle tariffe — quello del 15 per cento, accordato anche all'Itavia — per un collegamento dell'ATI e del-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

l'Alisarda tra l'isola e Milano e tra l'isola e Roma, è stato riconosciuto, a valere per gli anni successivi (e c'è capienza nel contributo annuale fissato dal Parlamento), l'integrazione come tariffa sociale, perché è stato chiesto di non applicare l'aumento, ma una riduzione sulla tariffa.

Non è, quindi, un caso analogo, è un caso diverso; in presenza di un aumento generalizzato del 15 per cento, solo su due linee per il collegamento dell'isola con Milano e con Roma è stato chiesto alle compagnie di applicare una tariffa ridotta. Dovendo, pertanto, applicare una tariffa ridotta su un aumento riconosciuto da parte dell'amministrazione, era giusto che su questa fosse collocata una integrazione. Non è questo il caso dell'Itavia.

Si continua: «...a copertura delle perdite subite per ragioni indipendenti dalla volontà del vettore ed esplicitamente riconducibili a responsabilità dello Stato, ricorrendo all'uopo ad un provvedimento stralcio, che si presenta di più immediata realizzazione» - si vuole cioè una legge -. «Chiediamo inoltre che per il 1981 si provveda a definire un metodo di rilevamento delle perdite subite dai vettori onde consentire allo Stato stesso di intervenire ogni qual volta le perdite non dipendano da fatti riferibili al rischio dell'impresa, ma a fatti dipendenti dalla volontà politica» - immaginiamoci! -. «In caso contrario si verrebbe alla aberrante conclusione che solo le società per azioni a partecipazione statale hanno diritto di esistere nel settore aereo, perché possono ripianare le perdite attraverso le risorse IRI, ancorché istituzionalmente destinate a ben altri impieghi, laddove le società per azioni a capitale privato sono inesorabilmente destinate al fallimento».

Qui si apre un discorso di altra natura: le aziende private intendono avere il ripiano del deficit di bilancio, sostenendo che nelle aziende pubbliche questo ripiano viene comunque accordato o attraverso la ricapitalizzazione o attraverso la integrazione da parte della società madre? Siamo in presenza di due figure giuridiche diverse, da una parte vi è l'azionista Stato e dall'altra l'azionista privato. Il plu-

ralismo non è quello assistito, del diritto alla integrazione delle perdite di bilancio, il pluralismo è il diritto al rischio.

Una voce al centro: Giusto!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Nessuno ha imposto all'Itavia di gestire i collegamenti di sua competenza. Questi collegamenti sono stati concessi sulla base di sue richieste. Poi parlerò del dovere che lo Stato ha di intervenire e della sua spiegazione giuridica (*Interruzione del deputato Rubino*). Vi sarà un'altra sede per vedere come mai le aziende pubbliche non funzionano, ma il Parlamento ed il Governo hanno uno strumento di intervento; il Parlamento negando i fondi, il Governo intervenendo e vigilando sulle gestioni. Se vi è una carenza da parte del Parlamento o da parte del Governo, le giustificazioni saranno date nelle sedi proprie. Qui stiamo discutendo di altra materia.

Prosegue la lettera: «Per le perdite relative ai contributi richiesti dal 1973 al 1979, come già scritto, facciamo le più ampie riserve di tutelare in altra sede i nostri diritti. Attendiamo dalla superiore autorità una chiarificazione sullo spazio operativo...».

Desidero ora esprimere una breve considerazione. È detto sotto altra forma quello che è già scritto nella relazione del 4 dicembre; cioè la riserva per la integrazione del periodo 1973-1979 e la integrazione per il 1980; se vi è responsabilità politica, allora si è l'integrazione; se non c'è questa responsabilità, bisogna trovare un sistema per ripianare le perdite.

La lettura attenta di questi paragrafi dice chiaramente che la ripresa è subordinata a queste condizioni (*Commenti e proteste dei deputati Baghino e Parlato*). Io sto riferendo quanto è scritto, il Parlamento è sovrano e può comunque varare una legge in materia (*Proteste del deputato Baghino*).

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la prego di non interrompere.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Riprendiamo la lettura della lettera: « Atteniamo dalla superiore autorità una chiarificazione sullo spazio operativo e sul ruolo che verrebbe assegnato all'Itavia onde poter valutare le connesse conseguenze operative ed economiche; ciò è tanto più urgente per valutare l'effettiva portata delle decisioni ministeriali e per la determinazione di ordine economico che l'Itavia intende assumere in funzione delle prospettive future ». Quindi, vuole subito anche il riordino delle linee e l'eventuale assegnazione; è un sistema che, purché non sia di scardinamento dell'altro sistema concessorio, sarà discusso dal Parlamento quando esaminerà la relazione Robaldo.

« Confermiamo che, nel rinnovato quadro operativo e nel ruolo che verrebbero riservati dal Ministero all'Itavia, gli azionisti della compagnia sono disponibili ad investire ulteriore somme (sei miliardi) nell'attività della compagnia ». Questo era già scritto nella relazione del 4 dicembre; anzi, si parlava di sei miliardi o di dodici, mentre adesso solo di sei.

« Sempre dopo che sia stato stabilito il criterio di integrazione del bilancio 1980-1981, che siano state riordinate le linee... ». Il senso è questo: allora, quando avete messo a posto la società e l'equilibrio del conto economico, noi possiamo chiamare degli azionisti. Questo, dal loro punto di vista...

PARLATO. È dal punto di vista dell'articolo 3 della Costituzione! (*Proteste del deputato Baghino*).

PRESIDENTE. Potrete dire dopo queste cose! Se io defalcassi dai termini di tempo che il regolamento vi assegna per le repliche il tempo che impiegate per tutte queste interruzioni, potreste star certi che non potreste più parlare.

Prosegua pure, signor ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Continuo nella lettura: « Tale determinazione potrà essere integrata dall'offerta a partecipare al capitale Itavia anche a società di Stato (CIT, preferibilmente, o IRI) »

— improvvisamente l'IRI diventa da schiattatore di sangue un buon partner, un buon socio — « in forma minoritaria, paritetica o maggioritaria, sulla base di accordi da definirsi. Siamo altresì disposti a valutare qualunque altra soluzione proposta dal Ministero dei trasporti e a tal uopo siamo pronti a trattare pur di risolvere l'attuale situazione e a riprendere immediatamente le attività sospese — trattiamo, infatti, adesso al Ministero dei trasporti si aprirà la trattativa —. « Ci duoliamo, infine, per il discriminatorio trattamento riservato ad una impresa privata, che ha il solo torto di essere tale, consentendo a certi organi di stampa di enfatizzare la campagna diffamatoria ». Quindi la fine della lettera.

Voglio fornire adesso una precisazione per quanto riguarda il diritto alla sovvenzione di cui si parla. Viene evidenziato, nelle varie lettere, un naturale dovere dell'amministrazione di valutare tutta la vicenda pregressa, con i connessi oneri debitori non ancora precisamente accertati, pur se in qualche misura indicati dalla società con la memoria del 4 dicembre 1980. In tale memoria l'Itavia ritiene di poter sostenere che la vigente legislazione imporrebbe all'amministrazione il ripianamento totale delle perdite dalla stessa denunciate in sede di richiesta di erogazione delle sovvenzioni di cui al regio decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, e al successivo decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65.

In realtà, ai sensi dell'articolo 1, quarto comma, del regio decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, è data facoltà al Governo di concedere sovvenzioni annue ai concessionari dei pubblici servizi esercitati mediante aeromobili entro i limiti dei fondi stanziati in bilancio o con leggi speciali, nella misura e nei modi fissati dal regolamento, che sarà emanato d'accordo con il Ministero delle finanze.

Quando viene richiesta una concessione, il potenziale concessionario sa bene che questa è la legge: chiede una concessione e la sovvenzione sarà data secondo criteri oggettivi di cui parleremo, sempre, però,

nei limiti che annualmente vengono fissati dal Parlamento.

Per il bilancio 1979 - a valere sull'attività 1978 - il Parlamento stabilì una sovvenzione (complessiva, per tutte le compagnie) di 4 miliardi; nel bilancio 1978, a valere per l'attività 1979, con le variazioni approvate ad ottobre questo fondo fu elevato da 4 a 10 miliardi. Ed è nei limiti di questi 10 miliardi che si deve provvedere a distribuire le sovvenzioni.

Il concessionario conosce questa situazione e sa bene che il suo rischio è che annualmente il Parlamento, in sede di discussione del bilancio, riduca o aumenti lo stanziamento destinato a queste sovvenzioni. Probabilmente, se il terremoto ci fosse stato prima, così come sono stati cancellati molti fondi di bilancio, non sarebbe stata approvata la variazione che ha consentito un aumento dei contributi. E comunque la posizione del Parlamento e del Governo nei confronti del concessionario sarebbe stata - così come è oggi - ineccepibile.

Il regolamento è stato approvato con il decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65.

Va dunque sottolineato che le sovvenzioni costituiscono, ai sensi del regio decreto 18 ottobre 1923, n. 3176, una facoltà dell'amministrazione, non un obbligo, così come ribadito all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65, ai sensi del quale le sovvenzioni « possono » essere concesse per i motivi indicati nell'articolo stesso. Ovviamente, la sovvenzione cessa di essere una mera facoltà dell'amministrazione e diventa viceversa un preciso obbligo dopo la stipula delle convenzioni previste dagli articoli 8 e 9 del citato decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65. In mancanza di tali convenzioni, può escludersi che il concessionario del servizio di linea abbia un titolo giuridico per rivendicare sia l'attribuzione delle sovvenzioni e sia la determinazione della loro entità.

L'importo delle sovvenzioni di cui al richiamato articolo 1 è determinato, ai sensi dell'articolo 7, lettera a), del successivo regolamento, da una formula che in

pratica ragguaglia la misura delle sovvenzioni alla differenza tra il costo sopportato ed i nove decimi dei proventi. Occorre, tuttavia, precisare che la formula ora citata serve unicamente per determinare l'importo massimo della sovvenzione ottenibile, giacché, dovendosi contenere le sovvenzioni stesse nell'ambito dei limiti dei fondi stanziati, così come previsto dall'articolo 1, quarto comma, del regio decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, si finisce in pratica per suddividere l'importo disponibile in bilancio fra i vari soggetti richiedenti la contribuzione ed anzi fra le varie linee fruienti la contribuzione, in proporzione all'importo complessivo del contributo che a ciascuno di essi spetterebbe secondo l'anzidetta formula. In conclusione, quindi, la formula di cui all'articolo 7 serve solo al calcolo della misura astratta della sovvenzione stessa, anche in considerazione del fatto che tale misura funziona soltanto come limite massimo, soggetto poi a decurtazione in proporzione all'entità dei servizi sovvenzionabili ed in proporzione inversa all'importo complessivo dei fondi disponibili.

Trattasi, quindi, di contribuzione nei limiti dei fondi stanziati in bilancio e non già di obbligo di ripianamento totale delle perdite del concessionario, per il qual caso occorrerebbe una specifica e precisa disciplina normativa.

Non sussiste, quindi, alcun onere debitorio dell'amministrazione nei confronti dell'Itavia.

Così stanno le cose, e noi ci siamo trovati di fronte ad una situazione in cui l'Itavia chiedeva al ministro dei trasporti di disporre sovvenzioni: non so a quale titolo, non so su quale capitolo di bilancio.

Infatti, non ricordo se nella prima o nella seconda lettera, mi si chiedeva l'assegnazione di una somma forfettaria urgente di almeno 6 miliardi. Io non so se nell'azienda Itavia vi sia una conduzione familiare, ma sicuramente questa richiesta risponde a criteri di conduzione familiare. E non credo sia proponibile.

Cosa avrebbe detto il Parlamento se io avessi accolto questa richiesta - non

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

voglio usare un altro termine — di concedere comunque una sovvenzione urgente per far fronte a bisogni propri dell'azienda? Io non lo so, ma so che in questa aula si è fatto un gran parlare di episodi in cui sono stati integrati tanti bilanci, si è intervenuti in situazioni varie, e così via. Mi sembra, comunque, che vi sia la volontà comune di dire « basta » a cose del genere, ed è strano che da una parte si dica « basta » e dall'altra si cerchi, surrettiziamente, invocando situazioni particolari (ma il riferimento a problemi particolari e di occupazione è stato sempre un sistema per coprire forme di agevolazione o di assistenzialismo), di riprodurre situazioni analoghe.

Dobbiamo affrontare seri problemi...

BAGHINO. Scusi, signor ministro...

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, non posso consentirle di interrompere continuamente: lasci concludere l'onorevole ministro!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ho già spiegato, leggendo questo paragrafo, che dobbiamo regolare questa convenzione sulla base dello stanziamento fissato dal Parlamento.

BAGHINO. Solo un chiarimento: la richiesta era avanzata in base ad un decreto presidenziale. Non avendo più fondi, non potevate disporre sovvenzioni: solo questo è il ragionamento!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. È quanto il concessionario ben conosce: non ha un diritto! Esiste il suo rischio. Non voglio entrare nel merito del bilancio dell'Itavia: non voglio appesantire questa discussione, anche se l'onorevole Melega mi ha chiesto di fornirgli alcuni dati. Mi impegno tuttavia a far giungere alla Presidenza della Camera, entro 24 ore, una documentazione sulla situazione dell'Itavia quale ci risulta, e sul bilancio 1979 in base ad un'indagine da me predisposta. Ripeto che non darò qui lettura di voluminosi incartamenti e ribadisco il mio im-

pegno a fornire entro 24 ore la completa documentazione in materia.

Nei conti economici dell'azienda, pesano enormemente i carichi finanziari. Al disavanzo, che per quest'anno si aggira sui 13 miliardi, certamente hanno concorso gli oneri finanziari: sa che quelli relativi al bilancio 1979 sono quasi il doppio del capitale sociale dell'azienda?

PARLATO. Il patrimonio, non il capitale sociale!

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Parlato, che lei continui ad interrompere: parlerà in sede di replica! Questa insistenza meriterebbe una qualificazione che non pronunzio per rispetto all'Assemblea! Non è certo ammissibile questo modo di fare! Ripeto che avrà modo di esprimere il suo dissenso in sede di replica. Proceda, onorevole ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Parlato, vedremo come è calcolato il patrimonio e, del resto, fin dal primo giorno, al presidente dell'Itavia abbiamo chiesto di certificare il bilancio: aspetto ancora le certificazioni di bilancio; del resto, sarebbe buona norma, per chi sollecita sovvenzioni ed aiuti dallo Stato, provvedere alla certificazione di bilancio indipendentemente dalla richiesta.

Mi riferirò ora ai problemi dei collegamenti e del personale (per i collegamenti, la richiesta è per Bergamo). Abbiamo emanato un provvedimento per dichiarare decadute le concessioni, al minimo indispensabile per garantire collegamenti-ponte, invitando il ministro del lavoro e mettendomi a sua disposizione, al fine di pervenire ad una rapidissima soluzione e di salvaguardare i problemi dell'occupazione, eventualmente quelli del mantenimento di una struttura omogenea con sue capacità organizzative, un patrimonio dunque che è anch'esso da salvaguardare.

Siamo disponibili ad effettuare qualsiasi discussione, purché non si parli assolutamente del pregresso: questo rientra nel rischio dell'impresa, la quale ha ritenuto utile e vantaggioso continuare lo svolgimento di un'attività; ha rischiato e, se

ha pagato, ci dispiacerà anche, e sarà stato un contributo allo sviluppo dell'aviazione in Italia. Vi sono stati tanti pionieri, si aggiungeranno anche questi!

La nostra preoccupazione è di salvaguardare i collegamenti, l'occupazione, il patrimonio acquisito di capacità organizzativa e professionalità del personale. Tutto questo non può, però, essere invocato per pagare situazioni delle quali il Governo, il Parlamento e la collettività non hanno assolutamente alcuna responsabilità o cointeressenza.

Voglio fare un'ultima precisazione. Riteniamo che i collegamenti debbano essere rapidamente ripristinati; abbiamo cercato di risolvere tutti i problemi più urgenti non intaccando la struttura dell'Itavia. Abbiamo richiesto all'Alitalia e all'Alisarda di provvedere, con proprio personale e con propri mezzi, ai servizi più urgenti limitando la concessione provvisoria, che è provvisoria in via d'urgenza, tanto è vero che non si è interpellato il consiglio superiore dell'aviazione...

TREMAGLIA. Non si è sentito!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Del resto, vi sarà una causa davanti al tribunale amministrativo regionale.

TREMAGLIA. Che c'entra, io ho rivolto una domanda!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Onorevole Tremaglia, lei è troppo sensibile. Sto dicendo cosa faranno gli altri e penso di fornirle un'anticipazione. Vi sarà una causa davanti al tribunale amministrativo regionale, si discuterà e, se abbiamo abusato - visto che questo è uno Stato di diritto -, il magistrato ci condannerà. Riteniamo, comunque, di aver assolto il nostro dovere e, nel decreto di rilascio della concessione in via d'urgenza, abbiamo stabilito che tutto ciò non costituisce titolo per le concessioni successive.

PRESIDENTE. L'onorevole Melega ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le interpellanze nn. 2-00529 e 2-00718, nonché per l'interrogazione n. 3-02932.

MELEGA. Signor Presidente, colleghi, devo dare innanzitutto atto al ministro dell'ampiezza delle sue comunicazioni rese alla Camera. E, questa, cosa di non poco conto se prendiamo in esame il comportamento dei suoi predecessori. E non faccio con questo un grande complimento al ministro Formica, ricordando l'assoluta assenza di iniziativa da parte di coloro che lo hanno preceduto nella poltrona che egli occupa.

Detto questo prendo la parola con senso di scoraggiamento, da due punti di vista, uno generale e l'altro particolare, sul quale via via mi diffonderò nel corso del mio intervento. Quello più generale riecheggia un po' il senso dell'articolo di fondo de *la Repubblica* di questa mattina che, a sua volta, riecheggia un certo modo di pensare che si va diffondendo nell'opinione pubblica e cioè che in fin dei conti, nella condizione di sfascio in cui siamo, qualcuno deve pur rispondere. Il direttore de *la Repubblica* chiede che vengano destituiti e quindi mandati a casa gli esponenti di quelli che egli, per indicare le massime distanze della vita politica italiana, chiama i « vertici » ed afferma: « Si tratta di persone animate dalle migliori intenzioni, *leaders* di partiti che rappresentano settori importanti della pubblica opinione, uomini di sicura fede democratica, solo che, più o meno inconsapevolmente, hanno disestato lo Stato, distrutto l'imparzialità della pubblica amministrazione, lottizzato le cariche, minato la credibilità... »

BRICCOLA. Scusa se ti interrompo, Melega: possiamo mandare a casa anche il direttore de *la Repubblica*?

MELEGA. ...delle istituzioni, ridotto la politica ad un rissoso mercato di clientele ».

Io debbo riecheggiare questo grossolano e qualunquistico modo di pensare, che, però, rappresenta qualcosa che risentiamo quotidianamente non soltanto quando discutiamo di traffico aereo, ma di qualsiasi altro settore della vita pubblica.

Da questo punto di vista ha ragione il ministro Formica. Personalmente mi sto

occupando anche del progetto di legge di riforma dell'editoria: ebbene, ci si trova in una identica situazione, salvo la diversità di alcuni particolari, vale a dire che abbiamo oggettivamente una condizione di sfascio. Se oggi, discutendo dell'Itavia, usciamo per pochissimo dai confini del caso aziendale e guardiamo alla condizione complessiva del trasporto aereo, constatiamo che oggettivamente esiste una situazione di sfascio!

Faccio un esempio: come si può pianificare il trasporto aereo e, all'interno di quest'ultimo, l'attività di un'azienda, pubblica o privata che sia, per il futuro — come dice lei — e non per il pregresso, quando il famoso piano degli aeroporti (tanto per citare un solo particolare) non è stato ancora presentato? Io sono entrato in questa Camera nel giugno 1979 ed il primo dibattito cui ho preso parte riguardava il rifinanziamento degli aeroporti per una cifra allora, improvvisamente e senza giustificazioni, variante tra i 119 e i 219 miliardi: poi furono assegnati 219 miliardi. In quella occasione si disse che quella cifra sarebbe servita per arrivare al momento in cui sarebbe stato presentato il piano per gli aeroporti. Ebbene, oggi stiamo ancora aspettando quel piano, che era previsto e promesso per il dicembre del 1979. Ebbene, chi è il responsabile?

RUBINO. Non questo ministro! Questo è il guaio!

MELEGA. Collega Rubino, il problema va al di là del caso aziendale e del caso personale e ministeriale del ministro Formica; ci sarà pure una responsabilità collettiva, generale dei governi che ci hanno governato fino a questo momento; ci sarà pure una responsabilità collettiva di coloro che sono stati titolari della carica di ministro dei trasporti. Io ho fatto il caso del piano degli aeroporti, ma tutto il trasporto aereo è allo sfascio. Quindi, cosa si deve fare? Debbo dare atto al ministro Formica (con il quale ho avuto uno scontro vivace in Commissione) che almeno oggi ha fornito delle comunicazioni ed ha detto qualcosa. I suoi pre-

decessori non dicevano nulla o, peggio, dicevano bugie o cose fumose. Qui qualcosa è venuto fuori: ma in che condizioni è venuto fuori, quando abbiamo il secondo o il terzo vettore in Italia, che deve servire numerose città e che è preposto ad un servizio con un forte contenuto sociale, ridotto in condizioni misere?

Io credo che ci sia una grave responsabilità gestionale (lo dico ai colleghi del Movimento sociale italiano che, forse, non hanno sottolineato questo aspetto) in una azienda che chiede una sovvenzione di 8 miliardi nella speranza di ripianare un deficit di 68 miliardi. Ecco, credo che non si possa non tener conto che qui vi è certamente un operatore economico, quali che siano le motivazioni che lo hanno posto nella attuale condizione. Si tratta sicuramente di un operatore economico — se i dati che egli stesso fornisce sono veri — che non è in condizioni di attivarsi con una gestione economicamente sana. Come si fa a risolvere con un problema di contributi un deficit aziendale di 68 miliardi?

Allora, indipendentemente da chi ha fatto questo, vorrei dire di nuovo (altrimenti saremo sempre costretti a discutere questi provvedimenti in condizioni che non sono sane per un dibattito proficuo, che si faccia carico del bene collettivo del paese e non del bene individuale del signor Davanzali o di chicchessia) che non possiamo — e qui, devo dire, c'è una responsabilità personale del signor ministro: mi dispiace dirlo — lasciare marcire certi temi, che vengono individuati da certe interpellanze o interrogazioni, dal sindacato ispettivo del Parlamento, finché si arriva in aula — mi dispiace dirlo, signor ministro — solo perché qui si è minacciato di votare per l'inserimento all'ordine del giorno di una interpellanza. Forse non saremmo ancora qui a discutere se non avessimo minacciato questo.

Io riconosco che la situazione è precipitata ma, siccome la sostanza della situazione, compreso il disastro di Ustica, su cui voglio tornare, era la stessa nel

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

luglio scorso, se questo dibattito fosse stato fatto nel luglio scorso, quando non si erano ancora verificati i fatti successivi, non dico che avremmo avuto soluzioni migliori, ma forse non ci troveremmo a discutere nella necessità di trovare *ad horas* una soluzione (e questo è un secondo appunto che le faccio) ad una situazione che, per quello che lei ha delineato, non mi sembra dare garanzie precise e concrete, come io avevo chiesto in una delle mie due interpellanze, a proposito del futuro dei lavoratori dell'Itavia. Noi abbiamo degli impegni molto generici, mentre questi lavoratori, che non godono neppure della cassa integrazione, non da oggi, ma dall'ultimo stipendio che hanno percepito, sono senza guadagni. Quindi, gli impegni sono generici, anche quelli dei vettori pubblici, che lei ha citato, i quali hanno detto genericamente che forse vedranno. Ma non c'è nulla di concreto.

Io credo che, purtroppo, questa sia una condizione che grava pesantemente nel dibattito, perché non ci si può non fare carico del fatto che mille famiglie, e i loro indotti, non mangiano, per colpa loro, perché hanno sempre lavorato, ma per colpa di una situazione - ripeto - le cui responsabilità si devono pur attribuire a qualcuno. Questa è una lunga storia, che non piove dal cielo adesso, ma che è andata avanti dal 1973 ad oggi e che ha conosciuto momenti di accelerazione. Eppure, oggi noi non saremmo qui a discutere questi problemi, se non avessimo fatto esplodere il bubbone, perché altri problemi altrettanto gravi del traffico aereo non vengono discussi o, peggio - peggio! -, vengono fatte delle promesse che non vengono mantenute.

Ecco perché, quindi, il Governo (non mi riferisco a lei personalmente, ma a questa entità, che pure esiste e non è generica nella sua successione nel tempo) oggi, purtroppo, non è credibile, perché in passato non ha fatto niente per essere credibile. Anzi, ha fatto di tutto per non essere successivamente credibile. Io che credo di venire in aula con la mente sgombra da pregiudizi, senza dovere

niente a nessuno, senza conoscere né il signor Davanzali né il signor Nordio, non posso credere ad una promessa del Governo, perché ho sempre visto disattese le promesse che sinora ho sentito fare dai rappresentanti del Governo a proposito di traffico aereo o di altri problemi dei trasporti.

Allora, il giudizio che darò sull'operato del ministro Formica, dopo l'esposizione di oggi, per il futuro, dipenderà con tutta evidenza da quanto per il futuro verrà realizzato. Per il passato, purtroppo, abbiamo visto che questo settore così importante dell'attività economica e della vita sociale del paese (ripeto, il rilievo non è *ad personam*, ma all'ufficio) è andato in dissesto.

Se una qualsiasi azienda privata fosse stata gestita con i risultati che si hanno nel settore del trasporto aereo, i responsabili di tale azienda, i gestori, sarebbero stati cacciati dagli azionisti e forse sarebbero addirittura finiti in prigione.

Noi, invece, ci troviamo sempre ad avere il Governo che fa e non fa, rallenta, dice e non dice, tiene un rapporto non preciso, non concreto con coloro che partecipano all'attività economica che ho detto. La conclusione è che ci troviamo a discutere di un problema quale quello al nostro esame nelle condizioni in cui siamo!

Vorrei tornare su alcune delle affermazioni del ministro. Inizio dalla dichiarazione del senatore Formica, che si è detto disposto a passare qui le vacanze per discutere di questo argomento. Signor ministro, anche noi siamo disposti a passare qui le vacanze! Ma le vacanze di agosto dove le abbiamo passate?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Io qui...

MELEGA. Non chiedo in senso concreto! È una metafora. Quelle interpellanze, che potevano essere discusse in luglio o in agosto, perché non sono state discusse allora? Se fossero state discusse allora non vi sarebbe oggi bisogno, sia pure polemicamente, di affermare che si è di-

sposti a passare qui le vacanze. Ma io raccolgo cortesemente la sua polemica: siamo disposti anche noi a passare qui le vacanze. Certo, se si fosse lavorato prima per le cose delle quali ci stiamo occupando, non vi sarebbe bisogno di arrivare ad estremi - me lo consenta - un po' retorici e veramente inadeguati alla serietà del caso.

Ho accennato al problema del piano degli aeroporti. È evidente che si tratta di un argomento fondamentale per una qualsiasi pianificazione del servizio aereo. Ma vi sono altre cose! Innanzitutto, ad esempio, la confusione (che io non posso non ritenere voluta) che si fa a proposito delle concessioni e dei servizi, sui voli *charters* e sui voli passeggeri. Ma come, esiste un settore in cui bene o male (poi vedremo se bene o male, poiché ho dei dati in proposito) la società Itavia ha lavorato più del vettore pubblico, il settore *charter* - lei stesso, ministro, ha fornito dati molto rilevanti -, e non ce ne occupiamo? Se, ad esempio, non qui, in questo momento, con la pistola puntata di una chiusura immediata dell'attività, con mille persone sul lastrico, con un sistema di trasporto aereo per città minori completamente disestate, fosse stata in qualche modo tutelata, incoraggiata, vista con considerazione, l'attività svolta dall'Itavia nel settore, che andava bene, e fossero stati presi dei provvedimenti in giugno o in luglio, magari la situazione della società non sarebbe oggi così drammatica ed agonica come in effetti è.

Come mai un aspetto tanto importante della gestione governativa del traffico aereo viene lasciato in condizioni così indistinte? Perché? Quali interessi vi sono? Quale interesse nazionale? Adirittura vengono assegnati voli *charter* a vettori stranieri e non si fa niente non già per agevolare, finanziare, sovvenzionare - no! -, ma per spingere in qualche modo una compagnia italiana che sta dando prova di funzionare in quel settore, incoraggiandola, tutelandola per quel che può non essere pregiudizievole agli interessi collettivi! Questo non è, signor ministro, un aspetto minore del dovere di chi gestisce

dal banco del Governo il settore del traffico aereo!

Qual è, poi, il tipo di controllo che si esercita sul servizio effettivo che tutti i vettori praticano oggi in Italia? Non soltanto l'Itavia, ministro! Tutti, oggi, praticano un servizio che, a dir poco, è modesto, a volte deliberatamente cattivo, quando vi sono cancellazioni di volo, quando il tipo di assistenza in volo è quello che è. Sono cose che tutti conosciamo bene perché voliamo molto spesso. Si va dalla attuale gestione degli aeroporti (è un altro argomento che, prima o poi, sarà destinato a scoppiare come un bubbone) a tutta una serie di altre cose. Basta andare a vedere quel che è l'aeroporto di Fiumicino per rendersi conto di cosa sia una delle tante storture del traffico aereo!

E cosa sono le tariffe! Signor ministro, andiamo a vedere quale è stato lo aumento delle tariffe aeree in Italia, in rapporto all'aumento del carburante. Non ci si venga a dire che tale aumento è stato proporzionale all'aumento dei costi! Perché in questo settore, dove il bene sociale consiste nel mettere a disposizione di un gran numero di persone un determinato servizio, il Ministero, il Governo non è intervenuto? Sono queste le preoccupazioni che mi muovono. Ripeto, non sono circoscrivibili unicamente al caso Itavia. Se si trattasse di una questione aziendale sarebbe facilmente risolvibile. Sappiamo invece bene, signor ministro, che il giorno in cui il caso Itavia venisse risolto, la situazione collettiva, globale, del traffico aereo non ne risulterebbe migliorata di un'unghia e forse sarebbe peggiorata.

Vi è un altro argomento (ho presentato un'interrogazione al riguardo; è stampata nel *Resoconto sommario* e mi sarebbe piaciuto che oggi fosse iscritta all'ordine del giorno, ma evidentemente non si è fatto in tempo) che desidero richiamare e sottolineare, poiché rappresenta un aspetto importante della grave situazione di sfascio nella quale ci troviamo. Nel settore del trasporto aereo, l'informazione pubblica e molto spesso l'informazione dei parlamentari - non è che questi abbiano

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

normalmente accesso ad informazioni riservate o vadano a cercare altre informazioni, a parte quelle che ottengono dai giornali - sono carenti. Non so se sia un effetto voluto o un effetto casuale. Ho chiaramente chiesto se sia stato posto in atto dal vettore pubblico un sistematico programma di inquinamento dell'informazione attraverso la concessione di benefici a giornalisti specializzati (viaggi gratuiti, soggiorni gratuiti), affinché il giornalista, che deve poi occuparsi di questo argomento, sposi una tesi piuttosto che un'altra.

Anche questo, signor ministro, è un aspetto non secondario dell'intero sistema! E veniamo all'affare del missile, che, per quel che ne so, da operatore della stampa, avrebbe dovuto registrare da tempo l'interessamento dei giornali (perché non è da oggi che si affaccia un'ipotesi del genere), anche per le non indifferenti conseguenze di tipo assicurativo per le vittime, in primo luogo. Come mai non ne hanno parlato (se è così)? Non so se sia così! Lei ha esposto molto dettagliatamente l'ipotesi. Ha detto: forse esplosione interna o forse esplosione da missile. Mi chiedo, se è così, come mai per tanto tempo non sia emerso un fatto gravissimo come questo: se infatti si tratta di un missile, siamo in presenza di un fatto che deve provocare valanghe di interrogazioni in Parlamento.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il motivo è spiegato nella relazione!

MELEGA. Signor ministro, non so se nella sua relazione...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non si tratta della « mia » relazione!

MELEGA. ...si tiene conto delle risultanze della commissione di indagine giudiziaria presieduta dal dottor Santacroce.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. E proprio quella la relazione cui faccio riferimento! In altre parole, io non ho predisposto una mia relazione, ma ho trasmesso la seconda relazione che la com-

missione di indagine nominata dal Governo ha formulato, d'accordo con il magistrato.

MELEGA. La ringrazio di questa precisazione, signor ministro, perché la ritengo importante: e le spiego perché.

CUFFARO. Ma ci sono ritardi intollerabili! Gli elementi necessari sono ormai noti a tutti!

MORAZZONI. Allora, vi è una fuga di notizie!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi!

MELEGA. Ecco perché ritengo importante la precisazione del ministro: il dottor Santacroce si è recato, insieme ad alcuni assistenti, negli Stati Uniti d'America, dove ha avuto modo di verificare - mi è stato detto: non conosco i particolari della vicenda - i tracciati *radar* relativi al volo dell'aereo e a quegli eventuali oggetti esterni che ne avessero determinato la caduta. Qui bisogna essere chiari, signor ministro: non si può continuare - e non mi rivolgo a lei in modo particolare, ripeto, ma al Governo nel suo complesso, perché qui interviene una responsabilità collegiale - a sostenere che forse si è trattato di un'esplosione interna e forse della collisione con un missile. Se si sa, o si presume dai tracciati *radar*, che si è trattato di un missile, ci troviamo in presenza di un fatto che, oltre ad avere conseguenze sul piano assicurativo, apre un discorso di gravità inaudita sulle condizioni di sicurezza e di agibilità delle rotte, sulle condizioni in cui viene svolta l'attività militare in Italia, su tutti i temi che sono connessi ad un'ipotesi del genere, che non ha precedenti, per quanto ne so, nell'aviazione civile, salvo un caso verificatosi nel periodo della guerra tra Israele ed Egitto. Vogliamo sapere, signor ministro, chi spara missili, in questo paese, contro gli aerei di linea.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. « In questo paese », certamente no!

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

MELEGA. Fino a prova contraria, lo aereo volava sopra l'isola di Ustica, quindi entro i confini italiani! (*Commenti*). Chi spara missili? Lo voglio sapere!

MORAZZONI. Chi spara missili che attraversano il nostro territorio...!

COSTA. Sugli aerei di questo paese!

TASSONE. « Su » questo paese!

MORAZZONI. Hai detto: « in questo paese... »!

MELEGA. Non mi risulta che i missili volino rasoterra, collega: volevo quindi chiedere chi spara con i missili « su », sopra questo paese!

PRESIDENTE. Ricordo ai colleghi che è già prevista una seduta alle 16, per discutere altri problemi! Rischiamo di non concludere in tempo questa seduta! Invito quindi i colleghi ad una certa sintesi!

MELEGA. Ho a disposizione 50 minuti per il mio intervento!

PRESIDENTE. Non intendevo minimamente farle una contestazione in proposito, onorevole Melega. Ho solo fatto presente che alle 16 è prevista un'altra seduta e che rischiamo di non riuscire a concludere in tempo i lavori della seduta antimeridiana.

MELEGA. La ringrazio di questa utilissima informazione!

PRESIDENTE. Non accetto questo suo tono, onorevole Melega! Volevo semplicemente invitare i colleghi a non intrecciare colloqui, perché i colloqui portano via molto tempo.

MELEGA. I colloqui non li intreccio certo io, come non li ho intrecciati prima!

PRESIDENTE. Infatti, non mi rivolgevo a lei in modo specifico: parlavo a tutti!

MELEGA. Voglio dire poi, signor ministro, che questi argomenti vengono a galla e danno un senso di scoraggiamento a chi, con mente scevra da ogni pregiudizio, si pone di fronte a problemi come questi, perché si ha l'impressione che anche soltanto il tentativo di fornire un contributo concreto alla discussione per la ricerca di soluzioni su questo problema aumenti la situazione di confusione parolai che molto spesso avvolge questi temi. Le faccio solo un altro esempio, signor ministro, ma potrei farne tanti, per sua informazione; ho partecipato recentemente, con molti altri colleghi parlamentari, ad un'assemblea di lavoratori della Itavia, dove ho sentito un rappresentante del suo partito, il senatore Masciadri, parlare, a proposito di un eventuale assorbimento dell'Itavia nell'Alitalia, come di « Alitalia Aeroflot » in senso denigratorio, in senso fortemente critico.

Mi chiedo allora quale tipo di atteggiamento coerente sia assunto dalle forze politiche, cosa ne possano trarre, non certo il cittadino comune, che ormai è bombardato da informazioni le più diverse, le più carenti, e che ormai ritengo abbia rinunciato a capire se non di problemi che lo riguardano direttamente, ma gli stessi lavoratori dipendenti dell'Itavia, gli stessi gestori della linea, quando si trovano un ministro che agisca in un certo modo e un senatore che non ha altro titolo se non quello di essere senatore della Repubblica e che va a parlare ai lavoratori in altro modo.

Le ho fatto un esempio preciso per darle un'idea della situazione di sfascio e delle responsabilità di tutti, che tra l'altro indico con nome e cognome e non sono quindi generiche; comunque, voglio accogliere l'invito che lei ci ha rivolto nel non piangere sul latte versato e di operare al meglio per il futuro.

Per quello che ci riguarda, noi radicali riteniamo che ci siano essenzialmente tre obiettivi da perseguire nel futuro; il primo obiettivo, che forse sembrava pleonastico in passato, ma ora dopo l'incidente del missile non lo è più, è che in Italia si voli in condizioni di assoluta

sicurezza per quanto riguarda le macchine aeree, i servizi a terra, i servizi tecnici di radar e le attività di altro genere che possono interferire con questo tipo di attività civile. Il secondo obiettivo — lo dico incidentalmente per raccogliere quanto lei ha detto a proposito del suo comportamento in luglio — si riferisce alle dichiarazioni rilasciate da alcuni piloti dell'Itavia successivamente all'incidente di Ustica, i quali dissero che la condizione di revisione, non volo per volo, ma generale e complessiva di certi velivoli della compagnia, era carente. Quindi, anche questo è un punto fondamentale, perché il cittadino di Lamezia Terme, il cittadino di Bergamo non è un cittadino di secondo rango che deve usufruire di un aereo non sicuro al cento per cento secondo le regole certificate dal registro aeronautico.

Il secondo bene collettivo di cui noi ci preoccupiamo è quello della situazione nella gestione delle rotte — non teniamo conto ora se le responsabilità siano da attribuire al Governo, all'Itavia o ad altri — a seguito della chiusura delle stesse. Noi vogliamo che un paese come l'Italia debba poter godere di una normale rete di collegamenti aerei. A questo proposito, signor ministro, devo fare un rilievo al Governo e a lei che lo rappresenta in questo momento. Non nascondiamoci dietro un dito, per dire che l'Itavia sino ad oggi non aveva diritto alle integrazioni sul volo. Lei ha letto il testo, nel quale veramente si dice che è facoltà del Governo concedere queste integrazioni. Il Governo ha ritenuto che di questa facoltà non si dovesse avvalere; a ragione o a torto, non se ne è avvalso per il passato.

Ritengo che i criteri economici dell'operazione di rotte aventi certe caratteristiche — quali erano, in particolare, quelle gestite dall'Itavia — valgano per tutti i vettori, e non soltanto per l'Itavia. Non vorrei allora che, di qui a due o tre anni, tolto di scena un vettore come l'Itavia, dovessimo sentirci dire da un ministro che poiché esiste un bene sociale da tutelare, che è quello del collegamento con certi scali, allora al vettore che

li copre in questo momento concediamo quel contributo extra che non abbiamo dato all'Itavia.

Anche questo, evidentemente, dovrebbe far parte — e non potrebbe essere altrimenti — di un piano organico per la gestione del trasporto aereo; e mi auguro che ogni decisione, in un certo senso, sia interlocutoria, fino a quando questo piano organico non sarà discusso e completamente definito.

Dico anche questo, signor ministro: non possiamo non tenere conto della realtà di fatto nel nostro paese. Siamo a dicembre; con le vacanze di Natale arriveremo a gennaio. L'orizzonte politico, circa il mese di gennaio, è molto fosco, e non è escluso che si apra una crisi di governo, o, peggio, si arrivi allo scioglimento del Parlamento. Se si arrivasse a questo, è evidente che a governare l'Italia ci sarebbe soltanto la responsabilità dell'esecutivo, senza il controllo parlamentare. Bisogna che il Governo fornisca oggi assicurazioni per domani, che il Governo non lasci passare questo momento, sperando che poi, comunque, a Camere chiuse, tutto passi, senza che nessuno ci metta il naso.

Le prometto che, per quel che riguarda i radicali, noi ci metteremo il naso (dico questo, ovviamente, senza offesa per nessuno). Voglio dire che noi non intendiamo permettere che oggi questa discussione si chiuda. Purtroppo — devo dirlo a lei, che lo sa benissimo — non siamo solo noi a preoccuparci di questo: ci sono purtroppo, ripeto, mille lavoratori che non sanno da dove verrà il loro pane a dicembre, a gennaio, a febbraio, a marzo. Io avevo chiesto specificamente, in una mia interpellanza, un impegno a questo proposito, proprio perché non ci si limitasse a parole vuote, perché, se una soluzione interlocutoria ci deve essere, sia una soluzione interlocutoria per tutti, ma soprattutto a tutela dei lavoratori. Non ci si può dimenticare questo, signor ministro, e noi non lo dimenticheremo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. D'accordo, onorevole Melega.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

MELEGA. Dico questo perché, quando si parla di lavoratori, nel caso specifico di questa azienda, si deve tener conto del fatto — lo ripeto, anche se è una cosa nota a tutti — che non si tratta di personale intercambiabile: si tratta di un nucleo di persone fortemente qualificato. Lei sa che, in questo tipo di azienda, questo nucleo, sia che esso venga assorbito da altri, sia che altri padroni intervengano nella proprietà privata dell'azienda, è un fattore molto importante dell'avviamento aziendale, della tutela della professionalità, dei livelli di retribuzione, dell'intero mondo di questa gente.

Questo non può essere dimenticato: se si perverrà ad una soluzione interlocutoria, quale che sia, la soluzione dev'essere interlocutoria anche per i lavoratori, e non soltanto per i padroni — che magari hanno gestito avventurosamente, o male, o forse addirittura commettendo reati, il loro patrimonio —; né la soluzione dovrà favorire i loro concorrenti, siano essi pubblici o privati.

In più, mi pare che ci si debba fare carico immediatamente di quell'aspetto dell'attività Itavia che rappresentava apparentemente — non so se sia vero o no — l'unica posta attiva di un bilancio. Mi risulta che l'Itavia abbia già contratti per voli *charter* per un elevato numero di passeggeri. Poiché questa è un'attività economica, che ha forti conseguenze anche sul piano del turismo, credo che di questo aspetto il Governo si debba fare carico, perché anche questa attività economica non finisca dimenticata da tutti, con conseguenze gravi per la nostra economia, non solo per quella dell'azienda, che merita di essere salvata indipendentemente da questa discussione.

Riassumendo, noi siamo favorevoli alla tutela di tre beni pubblici: la sicurezza del volo; la gestione delle rotte a forte contenuto sociale, con le misure che il Governo riterrà opportuno proporre (ricordo che il Governo ha il dovere di presentare proposte, e non è il Parlamento né tantomeno l'opposizione di un piccolo gruppo politico, quale quello che rappresenta, a doversi far carico della gestione

del credito necessario per un risanamento in questo settore); la tutela del patrimonio dei lavoratori e di quella parte dell'attività aziendale che rappresentava una posta attiva nella gestione del volo aereo.

Signor ministro, non mi dichiaro soddisfatto della sua risposta, perché, se dovessi dare un giudizio per il passato, sarebbe pesantemente negativo, non per la parte della sua gestione del Ministero dei trasporti, ma per l'attività globale di chi ha gestito il settore dei trasporti in questi anni.

Il mio giudizio su come si è arrivati a questa situazione, nel caso Itavia e nel resto del trasporto aereo, lo ripeto, è pesantemente negativo. Lei tuttavia ha la fama di uomo attivo, con molta voglia di fare; e credo che sarebbe controproducente dirsi insoddisfatti per quello che lei farà in futuro.

Credo di aver dato, per quel che ho potuto fare, un contributo costruttivo a questo dibattito, nel segnalarle le preoccupazioni che ci muovono ed i beni che, a nostro avviso, sono da tutelare in questa vicenda. Le garantisco che noi non perderemo d'occhio questa storia, così come sicuramente non la perderanno d'occhio i lavoratori coinvolti in essa.

Noi ritorneremo su questa vicenda, perché evidentemente non si conclude oggi e purtroppo, forse, non si concluderà in breve tempo. Ritorneremo di nuovo con animo scevro da pregiudizi, pronti a giudicarvi da oggi per allora su quello che lei avrà fatto. Mi auguro che lei faccia bene e che trovi soluzioni convenienti per l'interesse globale della collettività e per l'interesse dei lavoratori dell'azienda Itavia.

PRESIDENTE. L'onorevole Parlato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Baghino n. 2-00530, di cui è cofirmatario.

PARLATO. Non so quale sorte abbia avuto in questi ultimi giorni, illustre ministro, il suo sottosegretario, senatore Tiriolo, perché...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Sta bene.

PARLATO. ...deve essere estremamente mortificato del ruolo cui ella lo ha costretto con una scelta, quella di cui stiamo discutendo, completamente difforme da quella che lo stesso sottosegretario, munito della sua delega, aveva indicato nei giorni scorsi. Era stato proprio su sua indicazione che il senatore Tiriolo aveva esaminato con tecnici di Civilavia e del suo Gabinetto tutto il caso Itavia, indicando soluzioni esattamente agli antipodi di quella che lei ha poi deciso di adottare, dimostrando per lo meno una assoluta sfiducia nel suo sottosegretario e nei tecnici del suo Ministero e del suo stesso Gabinetto. Ecco perché siamo sinceramente preoccupati, se non altro per una personale amicizia, della sorte del senatore Tiriolo in questo Governo.

Non altra e diversa sorte, del resto, aveva avuto un altro suo sottosegretario nel secondo Governo Cossiga, l'onorevole Robaldo; anche lui allora, nel corso degli studi compiuti dalla commissione da lui presieduta, aveva indicato soluzioni esattamente contrarie a quelle da lei adottate.

Il senatore Tiriolo sosteneva che non vi poteva essere soluzione del problema Itavia che prescindesse dall'Itavia stessa; era possibile studiare - e aveva indicato addirittura i termini - una soluzione-ponte che consentisse una ridefinizione del ruolo dell'Itavia, magari nell'ambito delle indicazioni della « commissione Robaldo », senza prescindere però dal potenziale tecnico, umano, operativo e programmatico di esperienza dell'Itavia stessa. Lei, signor ministro, ha completamente disatteso queste indicazioni del suo sottosegretario, così come quelle indicate dalla stessa « commissione Robaldo », alcune delle quali potevano essere attuate con soluzioni anche mediane.

La « commissione Robaldo » aveva precisato che una soluzione che escludesse l'Itavia, sia pure nella temporaneità della sistemazione dell'attuale problema, avrebbe comportato - e vedremo se la previsione era o meno esatta - fortissime tensioni all'interno dello stesso personale delle aziende sostitutrici dell'Itavia, giac-

ché non erano da escludersi forme di solidarietà attiva del personale (che non consente però di fatto l'esercizio delle linee), il quale non poteva, e a mio avviso non potrebbe, sostituirsi nel lavoro a chi questo lavoro ha perduto. Vedremo, poi, se i sindacati sapranno optare per una doverosa forma di solidarietà attiva o se si abbandoneranno ad atti di mero egoismo aziendale.

Questa scelta, che oggi compete anche e soprattutto ai lavoratori e ai sindacati, potrà e dovrà costituire un punto di riferimento più complessivo per la soluzione di questa vicenda.

Vi era poi l'opinione dell'onorevole Robaldo, ribadita in questi giorni, secondo cui non si potevano revocare *sic et simpliciter* le concessioni, quando questo in altri casi non era avvenuto. C'è da chiedersi perché oggi siano state revocate tre concessioni nei confronti dell'Itavia, quando nel recentissimo passato questo non è avvenuto anche quando le concessioni non sono state esercitate per fortissime agitazioni sindacali.

In quel momento non sono state revocate le concessioni, perché evidentemente non era legittimo farlo allora, come non è legittimo farlo ora. Vi era da fare un altro tipo di scelta, che è quella - non più a parole, ma nei fatti concreti - dell'essere a favore o contro il pluralismo dei vettori del trasporto aereo in Italia.

Se si è, come tutti a parole dichiarano, anche se nei fatti se ne discostano, a favore del pluralismo dei vettori, allora è chiaro che non è possibile creare le condizioni per l'esistenza e per il consolidarsi di un monopolio di fatto a favore dell'Alitalia, rendendo impossibile l'esercizio della libera concorrenza da parte di vettori privati a loro volta non adeguatamente sostenuti nello sforzo. E, questo, il costo sociale del pluralismo: la collettività non può non pagare il proprio tributo a queste esigenze di risanamento più complessivo dell'esercizio del traffico aereo in Italia, ricavandone, peraltro, ben altri e diversi vantaggi sul piano dell'interesse collettivo.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

È stata, questa, la scelta in effetti operata dal ministro, scelta che si va a saldare con un tipo di impostazione, a nostro avviso veramente inaccettabile, che poi è quella data dal partito comunista. Se noi andiamo a vedere, infatti, quello che ha chiesto il senatore Libertini in una sua interrogazione, vediamo che egli altro non vuole se non il ripristino di condizioni « tutto Alitalia »: così potremmo definire le sue proposte. Basta leggere rigo per rigo il contenuto di quell'atto parlamentare per rendersi conto che il senatore Libertini altro non vuole se non il consolidarsi - e il ministro Formica gli ha reso un bel servizio in questa direzione - della posizione « tutto Alitalia », non comprendendo come, viceversa, le alternative a livello di pluralismo dei vettori comportino anche costi che, come dicevo poc'anzi, vanno addossati alla collettività, per recuperare la soddisfazione di altri e più vasti interessi.

Non si può, cioè, privilegiare in nessun senso, come in Italia purtroppo accade da anni, regimi di quasi monopolio, se non di monopolio assoluto di fatto, che hanno consentito all'Alitalia - e le consentono tuttora - di continuare un regime di sprechi incredibile, di tenere spesso, magari ad anni alterni, i suoi bilanci in rosso, senza che nessuno si permetta di discutere, nonostante sia palese la violazione dell'articolo 3 della Costituzione nonché dell'articolo 41, relativo allo esercizio della libera attività imprenditoriale. Infatti in tal modo non privilegiamo realmente il pluralismo, ma semplicemente accettiamo situazioni di oligopolio o, peggio ancora, di monopolio di fatto, qual è quello dell'Alitalia.

Ecco perché non siamo assolutamente soddisfatti di questo tipo di soluzione, che ne prepara sicuramente un'altra peggiore, che è quella transitoria che oggi viene enunciata.

Noi, per concludere, non possiamo non sottolineare un altro e più grave aspetto, emerso già da qualche giorno e ribadito stamane sulla stampa: quello dell'incidente che ha riguardato il DC-9 dell'Itavia. Non può non essere messo in evidenza -

se risultano confermate, come sembra, le diverse voci che escludono in maniera categorica l'ipotesi del cedimento strutturale dell'aereo e avanzano quelle, viceversa, di un incidente dovuto a un missile o a un aereo che ha colpito il DC-9 - che le conseguenze dell'incidente si collocano non più nella sfera del privato dell'Itavia, ma nella sfera del pubblico, non essendo stato garantito all'Itavia l'esercizio della linea aerea in condizioni di assoluta sicurezza e dovendo essa però fino a questo momento pagare le conseguenze dell'incidente sul piano della credibilità, del mercato e della sicurezza del volo in genere.

Non ci si può disimpegnare, volendo voltare pagina, senza assumersi le responsabilità che al Governo competono per quanto riguarda la situazione pregressa. Mi riferisco sia all'ipotesi che sembra assumere sempre maggiore consistenza in merito all'incidente di Ustica (che ha indiscutibilmente inciso sulla solidità economica e sulle prospettive dell'Itavia), sia all'erronea politica seguita nel passato, che - secondo l'impostazione del partito comunista, oggi avallata dal ministro socialista - ha privilegiato l'Alitalia, tendendo, in maniera chiara, ad assicurare di fatto una situazione inaccettabile di monopolio vettoriale di questa compagnia, con danno sicuro per tutta l'utenza italiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Bocchi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00533, nonché per l'interrogazione Ottaviano numero 3-02882, di cui è cofirmatario.

BOCCHI. Signor ministro, desideriamo dare atto - e, se ci permette, anche credito - al recente, frenetico impegno da lei assunto, ma vogliamo anche ricordare alcune incertezze e molti ritardi, sia quelli lontani nel tempo, sia quelli più recenti: tutti ritardi, comunque, che hanno portato a soluzioni che suscitano molte perplessità, prima di tutto in riferimento (e su questo ritornerò) alla condizione in cui si trovano i dipendenti dell'Itavia, con

i loro problemi di qualifica, di professionalità, di incertezza. La loro è una situazione abnorme, anche perché non possono usufruire, per le particolari caratteristiche dell'azienda, neppure del sussidio rappresentato dalla cassa integrazione guadagni.

Se vi fosse stata, signor ministro, una maggiore attenzione ed una risposta tempestiva alle innumerevoli interpellanze e interrogazioni che nel tempo si sono occupate dei problemi dell'Itavia e, più in generale, della situazione del trasporto aereo in Italia, delle insufficienze, delle inadempienze, dei ritardi attribuibili a questo e ai passati governi, forse oggi non saremmo in questa situazione.

Basti ricordare, a titolo di esempio, le interpellanze più recenti, quelle che si riferivano, certo, all'incidente di Ustica, ma che richiedevano anche — almeno per quanto riguarda le nostre interpellanze — precisazioni, assicurazioni, indagini più approfondite, chiarezza su tutte quelle condizioni per le quali era già stata ripetutamente segnalata la difficile situazione in cui si trovava la compagnia Itavia e, quindi, il suo personale.

E le precisazioni che già da tempo noi chiedevamo si fanno oggi ancora più urgenti, più impellenti, soprattutto per quanto riguarda le cause dell'incidente di Ustica. Noi non siamo tra coloro che hanno strumentalizzato questo incidente, però siamo preoccupati, ed è per questo che chiediamo ancora oggi al Governo di fornire assicurazioni, di superare i troppi segreti ancora esistenti, di selezionare le troppe ipotesi, di togliere spazio alle campagne che non informano nel modo dovuto l'opinione pubblica e tolgono sicurezza ai voli di quella compagnia e a tutto il complesso del trasporto aereo civile del nostro paese.

La possibilità che responsabile dell'incidente di Ustica sia un missile desta certamente gravissime preoccupazioni nell'opinione pubblica e incrina la certezza dei voli. Questa possibilità è però anche molto grave per la debolezza che in questo caso dimostrerebbe il nostro Governo per il fatto di non essere in grado o di non

essere capace di assicurare certezza nel rispetto delle condizioni di sicurezza aerea nazionali e internazionali, nonché delle alleanze cui abbiamo ripetutamente fatto riferimento.

Ecco allora i ritardi, ecco anche qualcosa di più in merito alla situazione della direzione generale dell'aviazione civile, alle condizioni che si trova ad affrontare, con tanti problemi!

Bisogna cercare una data particolare per l'inizio di quanto accaduto alla società Itavia, ed è quella del 17 maggio 1979, quando, con un colpo di mano, il ministro Preti rinnovava le concessioni scadute dal 1975! Camera e Senato per lunghissimi mesi avevano discusso e recato il proprio contributo, al fine di un rinnovo delle concessioni non soltanto in termini di contrattazioni fra compagnie, di scambi, aggiustamenti e clientelismi, bensì secondo scelte del Governo con il contributo del Parlamento, scelte programmate che evitassero quanto accaduto a questa compagnia, con il rischio che possa verificarsi anche per altre compagnie! Le scelte avrebbero dovuto avere la forza di evitare la proliferazione di collegamenti inutili, evitando di lasciare altri importanti collegamenti in condizioni di inefficienza ed incertezza, in condizioni cioè che riguardavano in ultima analisi soltanto i problemi delle compagnie, delle società e non quelli, più generali, di un trasporto tanto delicato ed importante!

Eravamo nel periodo della campagna elettorale, il 17 maggio 1979: con un colpo di mano, ripeto, il ministro Preti rinnovava concessioni che, scadute da quattro anni, potevano attendere ancora qualche minuto per essere rinnovate, senza che nulla dovesse accadere. Questo rinnovo, tanto inopportuno nei termini esposti, ha suscitato proteste a volte giuste e a volte ingiustificate, ma ha lasciato da parte tutto il lavoro compiuto nelle discussioni e in seno alle varie commissioni: ogni contributo è rimasto nei cassetti. Signor ministro, ci si è riferiti più volte alla « commissione Robaldo » che, con il suo lavoro, sta producendo guasti maggiori delle riparazioni che si proponeva di compiere.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Troppe indagini, signor ministro: la Robaldo prima, ora la Robaldo-bis e relative conseguenze, poi la Masciadri, il « rapporto Lino »: valanghe di documenti e di indagini conoscitive, e che ne è seguito? In questo Governo ed in quelli che lo hanno preceduto che seguito hanno avuto le indagini del sottosegretario Accili, che denunciava e denuncia in modo preoccupante, in termini di ricorso alla magistratura ordinaria, le cose che non funzionano nella direzione generale? Le diamo atto del suo impegno, signor ministro, ma ella deve raccogliere tutto quanto è stato ignorato in passato, per conferire anche a questo proposito una maggiore certezza; mi sembra che il suo impegno abbia ancora troppa provvisorietà, troppa improvvisazione, signor ministro. Non gliene diamo tutto l'addebito personale, ma certo lei eredita tutta la situazione: il suo coraggio ed il suo impegno devono essere ancora maggiori!

Non si può non intervenire presso una compagnia le cui condizioni, dopo l'incidente di Ustica, si sono aggravate, ma la cui gravità era già stata ripetutamente denunciata; atti, avvenimenti, fatti e documentazioni avevano sottolineato quella situazione, che non ha mai ricevuto un adeguato trattamento.

Devo dire anzi che spesso la verità, la realtà sono state nascoste con menzogne. Sono state spesso celate, di fronte al Parlamento, le reali condizioni. Lei oggi, signor ministro, ha parlato di subentro e di assorbimento da parte delle compagnie Alitalia ed Alisarda per il ripristino di alcune linee aeree. Noi dobbiamo preoccuparci soprattutto di superare la provvisorietà e l'emergenza, e di definire innanzitutto il problema del personale dell'Itavia. Occorre trovare una sistemazione non provvisoria, che abbia prima di tutto riguardo al mantenimento dei diritti acquisiti, perché credo che sarebbe importante valutare lo sforzo e l'impegno, la capacità professionale, la qualificazione di questo personale grazie al quale la compagnia ha operato nelle condizioni che noi tutti conosciamo. Ecco perché non si deve sciupare o deteriorare questo importante pa-

trimonio, di cui ha bisogno tutto il settore aereo. Occorre definire una politica vera e concreta del trasporto in generale. Sono state richiamate grosse questioni, la costituzione dell'azienda nazionale dell'assistenza al volo, il piano degli aeroporti, la definizione dei vari livelli aeroportuali. Credo che si debba prestare molta attenzione ad adottare schematicamente e dogmaticamente esemplificazioni di altri paesi. Il primo, il secondo o il terzo livello vanno bene per molti paesi, ma non possono essere ripetuti a *cliché* su realtà territoriali così diverse. Siamo favorevoli, signor ministro, al pluralismo vero e le diamo atto delle affermazioni rese questa mattina; un pluralismo non assistito e che sia confronto di competizione, di rischio, di concorrenza effettiva di impresa sia pubblica che privata.

Credo che si debba avere riguardo alla situazione reale, non a quella gonfiata, ipotetica o di auspicio della situazione del trasporto aereo nel nostro paese. Se guardiamo bene a questa realtà, ben difficilmente potremo convenire che in Italia vi siano spazi per due compagnie di bandiera; vi sono spazi limitati e, per alcuni aspetti, lo sono anche per i progetti grandiosi che qualche volta la compagnia di bandiera vorrebbe attuare.

È stata qui richiamata una delle possibili soluzioni e cioè l'affidamento, in termini di quasi monopolio, all'Itavia di tutti i voli *charter*. Ritengo che anche su questo aspetto si debba fare molta chiarezza, perché non possiamo illuderci che la legge recentemente approvata, e della quale chiediamo al ministro una sollecita attuazione, cioè l'emanazione rapida del regolamento, possa significare sovvenzionamento del trasporto *charter* in Italia. Questo tipo di trasporto è complesso, è legato ad un'industria e ad una politica turistica, ad un rapporto di decentramento dello Stato. Ho sentito parlare della CIT, potremmo parlare dell'ENIT, del rapporto tra il Ministero del turismo e le regioni. Il volo *charter* non è certo un trasporto di carattere particolarmente sociale; esso deve rappresentare una potenzialità, una capacità ed una possibilità da

parte di chi lo esercita per conquistare il mercato, essendo in grado di soddisfare le richieste, senza sperare che con leggi, « leggine » o almanacchi vari possano essere erogati finanziamenti o possa protrarsi la vita di compagnie che non possono avere molte speranze.

Signor ministro, vogliamo darle credito: attendiamo l'attuazione rapida non di soluzioni provvisorie, ma di soluzioni che diano certezza e garanzia, e che risolvano nel nostro paese la sconcertante, pericolosa e quotidianamente ricordata situazione del trasporto aereo (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00741.

BAGHINO. Signor Presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, ribadiamo che siamo per il pluralismo concreto e sappiamo che per lo sviluppo attuale e futuro del trasporto aereo in Italia vi è spazio per più compagnie.

Noi siamo insoddisfatti e pertanto preannunciamo la presentazione di una mozione in merito da parte del nostro gruppo, come prevede l'articolo 138 del regolamento.

Per quanto riguarda l'incidente di Ustica, dal giorno 14 scorso i giornali hanno pubblicato i risultati degli accertamenti fatti anche negli Stati Uniti. In proposito il gruppo del MSI-destra nazionale ha presentato, già dall'altro ieri, una interpellanza ed una interrogazione: perciò riteniamo che ella, signor ministro, ci accontenterà con una sollecita risposta in ordine a tale argomento. Per queste ragioni non ci tratteremo ora nei particolare della vicenda. Certo è che le responsabilità che si desumono da ciò che è stato pubblicato escludono qualsiasi trascuratezza da parte della compagnia proprietaria dell'aeromobile.

Per quanto attiene all'Itavia, se avessimo ottenuto risposta alla nostra interrogazione del giugno scorso, avremmo avuto a disposizione tutte le informazioni per poter vedere più chiaro nella situazione. In quel documento chiedevamo quale fos-

se la situazione dell'Itavia, a quali servizi fosse preposta ed a quali controlli fosse sottoposta. Ebbene, neppure oggi è stata data una risposta completa a queste tre domande.

Comunque, signor ministro, a proposito della sicurezza del volo e della tutela del patrimonio di personale e di aeromobili, vorrei sottolineare che, in questo particolare tipo di attività, il personale raggiunge solo dopo lungo tempo quella organicità quella armonia, quella comprensione reciproca e quell'intesa che possono permettere di realizzare la piena tranquillità ed il pieno rispetto degli orari dei voli, quanto mai necessari in questo settore.

Il fatto che lei, signor ministro, abbia stabilito per decreto tre collegamenti su diciotto non vuol dire nulla, dato che essi non risolvono assolutamente il problema del servizio di interesse pubblico. La compagnia interessata ha riconosciuto che deve ricorrere ad altra sede, e quindi non chiede a lei un diverso impegno per quanto attiene ai quesiti che riguardano l'attività e gli eventuali finanziamenti dal 1973 al 1979. La compagnia, nell'ultima lettera che lei ha avuto la cortesia di leggere, invita e si dichiara disposta a valutare qualunque altra soluzione nell'ambito ed anche al di fuori di quelle inserite nella lettera stessa. Essa avanza addirittura la disponibilità che la CIT possa entrare nell'attività dell'Itavia con tutta la sua organizzazione, con tutte le sue rappresentanze nel mondo, che garantirebbero un incremento immediato per quanto riguarda i voli *charter*, che sono redditizi. Si sa, infatti, che le concessioni vengono stipulate non autonomamente, e che unitamente alla linea redditizia si dà alla compagnia almeno un'altra linea non redditizia, appunto perché il Governo ha il diritto-dovere di garantirsi la realizzazione di servizi di interesse pubblico. È chiaro che tutto questo fa parte di una eventuale trattativa, di un ritorno sulle decisioni, per far sì che una concessione favorevole possa essere compensata con un'altra concessione di interesse pubblico, non quindi di utilità economica.

Noi la invitiamo a studiare tutti i modi possibili per dar luogo ad una immediata ripresa dell'attività e dei voli, fermo restando che nelle trattative, nei colloqui, nelle discussioni si possa vedere quali siano i punti di contatto per arrivare ad una soluzione. Comunque, sia ben chiaro che noi siamo totalmente d'accordo con l'associazione nazionale professionale assistenti di volo, e naturalmente con i piloti e con tutti gli altri. Ma citiamo questa associazione, in particolare, per la dichiarazione da essa fatta, che testualmente recita: « Qualsiasi soluzione che veda l'immediato inserimento dei lavori in modo attivo, cioè la ripresa immediata dei voli, con equipaggi Itavia e aerei Itavia... ». Ma se questi aerei stanno ancora fermi qualche giorno, poi correrà l'obbligo del controllo completo degli stessi, che comporterà quindi un ulteriore ritardo nella ripresa. Si parla di aerei Itavia, a prescindere da chi li gestisca. Dunque, ripristino immediato comunque, con lo stesso personale, con gli stessi aerei, e immediate trattative! (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Rubino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Bova n. 2-00743, di cui è cofirmatario.

RUBINO. Sono soddisfatto perché il tema che avevo posto nello svolgimento dell'interpellanza - il collegamento tra la situazione dell'Itavia e quella più generale del traffico aereo - è emerso in tutta la sua interezza. Non ritengo inoltre di dissentire dall'impostazione che Melega ha sviluppato relativamente alla frantumazione delle responsabilità ed alla codicizzazione di problemi che, oltre tutto, sono il corrispettivo di una tecnica di frantumazione del potere che, in questi ultimi anni, ha contraddistinto il rapporto tra Governo e Parlamento. Desidero altresì ribadire che, con questo intervento, mi sento legato al dovere di rappresentanza generale più che al fatto di dovermi riferire alla problematica degli azionisti o a quella della compagnia di bandiera. Anzi, mi sem-

bra di dover dire in questa sede che, se avessimo tenuto maggiormente presente lo interesse generale rispetto agli interessi particolari, probabilmente avremmo fatto dei passi in avanti, giacché talvolta - almeno mi è parso - l'interesse dell'uno o dell'altro settore ha finito con il determinare posizioni paralizzanti. E la storia della legge sui voli *charter* non mi sembra dia torto a questa preoccupazione.

Desidero, altresì, dare atto al ministro Formica della chiarezza e della decisione con cui sta affrontando la situazione del trasporto aereo, che può ben definirsi di estrema precarietà e che si trascina, sostanzialmente irrisolta, ormai da molti anni. Mi rendo conto inoltre delle difficoltà in cui ella, signor ministro, è costretto ad operare, giacché, quando ad una situazione generale di difficile conduzione - inadeguatezza delle strutture amministrative, difficoltà gestionali derivanti dal regime dei prezzi amministrati, aumento dei costi del carburante - si aggiunge la crisi della società Itavia, le cose diventano pressoché insolubili, per cui ella è paragonabile ad un medico che deve affrontare lo insorgere di una polmonite che scoppia in un organismo defedato, che vive in condizioni climatiche negative.

Vorrei ancora aggiungere che, se la odierna discussione servirà non tanto a richiamare l'attenzione quanto a far maturare la decisione che il trasporto aereo è vitale per il paese (e dunque esiste la esigenza di passare dalle parole ai fatti), questa discussione costituirà allora finalmente un fatto positivo. E qui - anche se altri l'hanno già detto - credo sia giusto ribadire per memoria che nel corso degli anni, dall'indagine conoscitiva Masciadri al volume *Linee e proposte in materia di aviazione civile*, al « rapporto Robaldo », all'innomerevole serie di altri documenti, si è accumulata una vasta letteratura, anche se vi è stata una scarsa concretizzazione delle cose che sono emerse.

Tutto quello che avviene in Italia non può essere riguardato soltanto nell'ottica nazionale ma anche in relazione ai documenti che giungono dal Parlamento euro-

peo, cioè in relazione ad una linea che tende alla cosiddetta apertura dei cieli, alla politica dei cieli aperti, che, se non guardiamo attentamente al futuro (dirò poi in quale senso intervenire nei confronti dell'Italia), finirà per penalizzarci ancor più abbondantemente di quanto non sia avvenuto finora, relegandoci ad una posizione pressoché coloniale, con l'ulteriore forte presenza di vettori stranieri che opereranno sul nostro territorio.

Tutto ciò significa, onorevole ministro, che entro breve tempo - e prendo atto con piacere che ella mi ha anticipato positivamente su questo terreno - dobbiamo riuscire a risolvere tre nodi fondamentali. Il primo concerne le forme ed i modi della struttura di governo che deve sovrintendere al settore aereo. Dobbiamo costruire una Civilavia più forte, più adeguata, più autorevole, capace di dirigere con efficienza l'intero settore. E qui, anche se con estrema brevità, dobbiamo ricordare che il volume *Linee e proposte in materia di aviazione civile*, nel capitolo « Ristrutturazione di Civilavia », si limita a rilevare che non è stata scelta una soluzione con riferimento alla mancanza di soluzioni di cui al « rapporto Gianini ». Dunque, fino a quando non avremo un organismo che consenta il governo complessivo del settore, finiremo con il sostenere la posizione che ho definito nello svolgimento della mia interpellanza, cioè una sorta di collegamento strano tra la funzione surrettizia dell'aviazione militare e la funzione di supplenza derivante dal servizio delle ferrovie.

In secondo luogo, iniziative amministrative e legislative per consentire un'omogenea crescita di diverse iniziative aziendali, pubbliche e private. In ordine a queste ultime, faccio mie le dichiarazioni dell'onorevole Bocchi, finalmente convertitosi ad un reale pluralismo di rischio e, quindi, di attività aziendale.

Tale omogenea crescita di iniziative aziendali deve rispondere ad un doppio obiettivo: innanzitutto, tutelare l'ineliminabile ruolo della compagnia di bandiera, ma altresì consentire la nascita e la sopravvivenza di altre iniziative capaci di in-

serirsi nei vari mercati, che vanno definendosi con sempre maggiori rilievi. Non starò qui a ricordare quante siano le compagnie che operano in Francia, quante quelle che operano nella Repubblica federale di Germania, quante le compagnie che operano nel settore scandinavo, quante nel solo scacchiere europeo. Dobbiamo, allora, fare in modo che emergano nuove iniziative managerialmente valide, che consentano l'inserimento nel settore dei voli di linea, nel settore del volo *charter* per i passeggeri, nel settore del *cargo*, che fino a questo momento ha rappresentato la cenerentola del trasporto aereo, con danno per le esportazioni dei prodotti italiani.

Il terzo obiettivo riguarda la definizione del rapporto tra sistema del trasporto aereo e sistema aeroportuale, che hanno certo punti in comune, ma che esigono altresì il riconoscimento di specifici campi di autonomia, come giustamente ha rilevato l'onorevole Morazzoni nella sua ultima relazione.

Tutto questo costituisce, direi, la filigrana, il punto di riferimento entro cui si colloca l'episodio che stiamo discutendo. Ritengo che, per quanto concerne il problema Itavia, vi siano alcuni punti che rimangono comunque dubbi. Dubbio rimane, per quanto mi concerne, l'aspetto relativo al fatto che per anni questa società ha continuato a vantare crediti ed i revisori dei conti a firmare i bilanci ogni anno (bilanci depositati in tribunale), pur se tali crediti erano permanentemente soggetti a gravi interrogativi.

Al punto in cui siamo, peraltro, è proprio alla tessitura generale, che è stata alla base della discussione, che bisogna rifarsi. Ritengo che il problema non sia di salvare gli amministratori o il loro capitale, ma di impedire il disperdersi del grande patrimonio di esperienza e di professionalità rappresentato dai dipendenti della società, la quale ha costituito obiettivamente un elemento di estremo interesse, per mantenere viva la dialettica di professionalità, di managerialità e di supporto operativo nel nostro paese.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

Ecco perché - il problema non è stato sinora posto, ma desidero porlo - ritengo che si debba fare una considerazione. Teniamo conto che, se paragonassimo il settore aereo al settore marittimo, probabilmente troveremmo una soluzione. Per il settore marittimo abbiamo il cosiddetto credito agevolato, il quale consente il superamento di talune difficoltà di carattere congiunturale; per il settore aereo non abbiamo ancora accettato il principio, anche se è stata presentata una proposta di legge dal collega Marzotto Caotorta e di cui sono cofirmatario. Sono d'accordo, signor ministro, sulla tesi di fondo che lei pone: dobbiamo realizzare un pluralismo che non sia assistenzialistico. Sono d'accordo sul fatto che dobbiamo agevolare l'entrata nel meccanismo aeroportuale di nuovi capitali, di nuove energie imprenditoriali, che ci consentano di presentarci sul mercato europeo con quella gamma di iniziative che - mi consenta, collega Bocchi - sono necessarie al nostro paese per entrare nel settore. Ricordiamoci che la nostra storia marittima è stata caratterizzata da una presenza ben superiore a quella che sarebbe derivata da un rapporto con il numero degli abitanti del paese. Ricordiamoci che, nella situazione in cui ci troviamo, anche dal punto di vista geografico, disponiamo di uno spazio che possiamo coprire ampiamente, non soltanto agli effetti di un aumento di professionalità, ma anche ai fini di un migliore andamento della bilancia dei pagamenti.

Ecco perché credo che, se il Governo facesse sua l'ipotesi del credito agevolato per l'acquisto di aerei, probabilmente nuovi capitali affluirebbero, nuove capacità operative si formerebbero, rendendo più limpido e trasparente il settore e consentendo il recupero dell'imponente massa di professionalità che si è andata consolidando.

Credo, allora, che il problema del traffico aereo nel nostro paese non debba essere considerato come una sorta di guerra tra Orlando e Rinaldo, là dove Orlando sarebbe la compagnia di bandiera e Rinaldo il piccolo che vuole dan-

neggiare il rivale più grande. Credo, invece, che sia necessario porsi in un'ottica diversa. Il Governo deve rendere possibile questo più ampio pluralismo, perché il mercato è vasto, perché il mercato dei voli *charter*, che coinvolge un giro di circa 800 miliardi di fatturato, la massima parte del quale sfugge alla nostra economia, condiziona pesantemente anche i bilanci delle aziende alberghiere e delle aziende di viaggio, perché lamentiamo una gravissima penalizzazione per il trasporto delle scarpe, che ha il suo punto di partenza a Francoforte, anziché ad esempio a Pisa, perché il cosiddetto *split charter* non riesce a realizzarsi nel nostro paese. Questo è, quindi, un mercato che dobbiamo tutelare ed agevolare, per essere presenti nelle forme idonee, non sulla base dell'assistenzialismo, ma di una capacità di gestione complessiva che veda nel Governo il supremo moderatore e colui che tutela la pluralità delle iniziative. Credo che in questa linea di creazione di uno spazio per il credito agevolato rientri la possibilità di mantenere intatto quel grosso patrimonio di professionalità rappresentato dai dipendenti dell'Itavia e trovare quindi, anche a livello di iniziativa del Governo, il modo di evitare dispersioni e consentire un'ulteriore crescita nel mercato europeo.

PRESIDENTE. L'onorevole Costa ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Zanone n. 2-00744, di cui è cofirmatario, e per la sua interrogazione n. 3-02700.

COSTA. Credo che siano state dette in questa sede molte cose, sia sul piano specifico, in ordine alla crisi della società Itavia, sia su un piano più generale, poiché evidentemente il punto di riferimento non poteva che essere un quadro generale delle condizioni del traffico aereo, attuale e potenziale, del nostro paese. Non ripeterò concetti già esposti dai colleghi, sia nel corso dello svolgimento delle interpellanze che nelle repliche. Debbo però dire che la risposta del ministro ha, a mio giudizio, un aspetto po-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

sitivo, che si riscontra, come ha già sottolineato il collega Melega, nell'ampiezza con cui la risposta stessa si è sviluppata; cioè non soltanto limitata al problema contingente, seppur grave, della società Itavia, ma anche a problemi più generali del trasporto. Devo anche dire che il riferimento generale e politico del ministro, così come la risposta specifica in ordine ai problemi della società Itavia e dei collegamenti tra i centri interessati alla società Itavia ed i problemi del personale dell'azienda stessa, non hanno avuto una risposta soddisfacente; forse hanno avuto una risposta vasta, ma che certamente non può essere ritenuta positiva in questa sede. Il ministro, poiché la crisi non risale a ieri, avrebbe dovuto fornire indicazioni di natura politica in riferimento all'aspetto specifico della società Itavia, cioè quanto si renderà necessario per supplire alle inadempienze del quadro generale che si verificherà dopo la carenza di un'azienda di questo genere ed in riferimento ai rapporti tra la società Itavia, o meglio ancora tra le società private e la compagnia di bandiera.

Credo che si debba dare atto al ministro di aver usato un metro che potremmo definire di buona volontà, ma non certo di aver suffragato la sua buona volontà con indicazioni sufficienti. Dico questo perché — è già stato detto da alcuni colleghi, ma deve essere ancora sottolineato — siamo di fronte ad una delle poche società italiane a capitale privato che aveva strutturato una sua azienda, composta di uomini, di esperti, di tecnici, di attrezzature, di capitali — sia pure insufficienti — che rischia, al primo impatto con una realtà economica che gli è contraria, di sciogliersi e di finire frastagliata e divisa tra altri enti concorrenti a prevalente partecipazione pubblica, che non avranno certamente il rispetto che invece dobbiamo avere come società organizzata, come istituzioni attente al fenomeno del pluralismo — se effettivamente riteniamo che debba essere tutelato il pluralismo concreto — e alla realtà economica che ci circonda.

Nelle indicazioni fornite dal Governo tramite il ministro non ci sono prospettive esrie su quella che potrà essere la destinazione effettiva degli strumenti necessari per colmare un vuoto e la destinazione delle attrezzature aziendali, soprattutto umane, che costituivano il patrimonio vitale di questa società. Evidentemente, non è sufficiente dire di essere aperti a tutti i discorsi purché non si parli del progresso, perché, facendo un'affermazione di questo genere — sia pure tecnicamente esatta, anche se in parte opinabile — non credo si possa giungere ad una definizione del problema e soprattutto affrontare lo sviluppo futuro.

Non basta dare atto a taluno di essere stato un pioniere oppure di aver rappresentato, in un momento difficile della società italiana per quanto riguarda i problemi dell'aviazione, un punto di riferimento fondamentale; perché il punto che noi ritenevamo necessario trattare in una analisi specifica riguardava la destinazione sostanziale delle strutture di questa azienda e di quello che si intende fare — se si voleva allargare l'orizzonte — per redistribuire, ridisegnare la mappa del trasporto aereo in questo settore, o nel settore che viene a trovarsi in una situazione di difficoltà, per via della crisi della società Itavia, da parte del Governo.

Non abbiamo avuto una risposta precisa. Quanto ci è stato detto è sembrato un rinvio, un rinvio al periodo delle festività natalizie, ed il ministro si è dichiarato disponibile a discutere i risultati, pur imponenti, importanti, della commissione Robaldo, o un rinvio *sine die*, perché francamente nutriamo preoccupazione che di questi lavori — importanti, forse anche decisivi per una valutazione generale del problema da parte della commissione Robaldo — difficilmente si parlerà presto, e forse non se ne parlerà per molto tempo. Sono infatti emersi risultati scomodi, che rompono determinati equilibri consolidatisi attraverso il tempo, che, a nostro giudizio, potrebbero aprire delle prospettive, ma che molte forze politiche potrebbero preferire che non fossero resi noti.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Io sono a disposizione della Camera, anche domani.

COSTA. Non ho certamente in questa sede né la facoltà, né il diritto di contestare che la volontà del ministro sia di venire a discutere in Parlamento questi problemi. Direi che ci sono interessi pre-costituiti, che faranno sì che difficilmente si procederà quanto prima ad una discussione seria ed approfondita su questo argomento.

Per quanto riguarda, invece, il problema più generale — perché i vincoli con i problemi generali del trasporto aereo, quando si parla della crisi dell'Itavia, ci sono, non possono essere nascosti, e neppure il Governo ha potuto completamente nasconderli —, dobbiamo avere come punto di riferimento, in primo luogo, un aspetto già segnalato con rilievo dal collega Melega, quello cioè della funzionalità degli aeroporti, degli investimenti relativi agli aeroporti; ma abbiamo anche il problema dei rapporti tra azienda privata e azienda pubblica.

Quando si parla di pluralismo, bisogna farlo in termini concreti; non si può essere meramente dogmatici, e dire che la compagnia ha accettato il rischio, e quindi chi è causa del suo mal pianga se stesso. Questi possono essere elementi che contribuiscono alla formazione di un giudizio sulla gestione, magari sbagliata, della società Itavia. Ma certamente, per quanto riguarda il futuro dell'impalcatura del trasporto aereo, noi non possiamo dare una risposta soltanto valutando in modo negativo la gestione di una società. Non possiedo elementi per discutere se questa gestione sia stata corretta e sfortunata, o se sia stata scorretta ed abbia avuto i risultati che da una gestione scorretta bisogna attendersi.

Mi chiedo però, quando parliamo concretamente di una valutazione del pluralismo del domani, e neghiamo l'assistenzialismo, come con piacere abbiamo sentito fare dal ministro, se non possiamo avere un punto di riferimento anche nella gestione della società Alitalia. Non possia-

mo non chiederci se la società Alitalia, nel gestire il trasporto aereo nel nostro paese, non sia la società che manifesta, in maniera plateale, l'arroganza dell'azienda di Stato; se dietro la società Alitalia non ci sia l'arroganza di chi ha il denaro pubblico facilmente a disposizione, non ci sia l'arroganza del monopolista di fatto, non ci sia l'arroganza di taluni boiardi di Stato, non ci sia l'arroganza di chi sa che recentemente il ministro delle partecipazioni statali ha chiesto l'erogazione di 12 mila miliardi per le partecipazioni stesse; se dietro l'Alitalia non ci sia l'arroganza di chi tratta gli utenti come numeri da usare a proprio piacimento; se non ci sia, sostanzialmente, l'arroganza dello Stato assistenziale.

Ecco, credo che questo debba essere detto in questa sede, se vogliamo prima di tutto stabilire quello che è stato fino ad oggi il rapporto tra azienda pubblica ed azienda privata. Non possiamo, infatti, parlare concretamente di pluralismo se non ci sono basi di partenza quanto meno uniformi, non dico uguali, ma quanto meno uniformi, ciascuna nel proprio settore. Noi invece pretendiamo di esprimere una valutazione in ordine a rapporti per i quali valgano parametri del tutto diversi.

E la valutazione politica di dire « no » allo Stato assistenziale, o la valutazione politica che serve a dare un giudizio di equiparazione, di fronte alla società, di quella che può essere l'azienda pubblica e l'azienda privata, deve partire necessariamente da una scelta politica, di chi ritiene cioè l'azienda privata in grado, come l'azienda pubblica, di ottenere determinati risultati concreti.

Ecco, quindi, signor ministro, qual è la nostra posizione in questo settore. Per quanto riguarda il problema generale, prima ancora di ricorrere a quello che pensiamo possa essere uno strumento di valutazione del Parlamento, cioè un'inchiesta parlamentare sul trasporto aereo in Italia; prima ancora di domandarci se non sia necessario arrivare, nei confronti anche della compagnia di bandiera, per determinate sue gravissime inadempienze del passato, a provvedimenti che si sono

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

adottati invece più facilmente, più celermente, nei confronti di una piccola compagnia come l'Itavia, occorre valutare in questa sede, cioè nel Parlamento, approfonditamente e presto, i risultati del serio lavoro svolto dalla commissione Robaldo.

E ancora, signor ministro, se noi dovremmo avere da lei quanto prima indicazioni circa il destino della società Itavia o sul contributo che il Governo ritiene di dover dare circa il destino della società Itavia, il destino delle linee aeree finora gestite dalla società Itavia, ci attendiamo quanto prima - francamente, sperando in qualcosa di concreto - indicazioni più precise di quelle da lei fornite in questa sede.

PRESIDENTE. L'onorevole Tremaglia ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00755 e per la sua interrogazione n. 3-02620.

TREMAGLIA. Mi ero permesso di sottoporre all'attenzione del ministro quesiti che ritenevo della massima rilevanza. Devo dire che sono alquanto sconcerato per le cose che ho ascoltato nella risposta del ministro.

Circa il parere del consiglio superiore dell'aviazione civile, il ministro ci ha detto di non averlo avuto perché non lo aveva chiesto, in quanto si trattava di un problema urgente; e l'urgenza supera in fatto e in diritto quello che è un disposto, che pure mi pare assai rigoroso.

Il ministro si espone, ma non personalmente, perché tutto quello di cui stiamo trattando è qualche cosa di più di una presa di posizione di una parte politica o di una persona: incide profondamente. Il ministro dice che gli interessati hanno già fatto ricorso al tribunale amministrativo regionale, e quello che sarà sarà. No, non è questo un modo di discutere responsabilmente; perché dobbiamo entrare a questo punto - e lo farà il tribunale amministrativo regionale - nel merito dell'urgenza (se questa effettivamente vi fosse); accanto all'altro elemento che ho sottolineato (ma non mi è stata

data risposta), quando dicevo di non aver capito bene perché il ministro abbia dato prima disposizioni per la revoca della concessione, e poi sia venuto qui a raccontarci, a farci raccontare, queste cose.

Ebbene, mi pare di aver compreso che la situazione di merito, quella di fondo, riguarda la vicenda finanziaria, così come era stata posta nella copiosa corrispondenza del presidente dell'Itavia e non nella risposta del ministro, perché in seguito ad una interruzione di un collega il ministro ha detto di aver chiesto la situazione dei bilanci in via breve.

Signor ministro, ella ci ha detto che vi è stata una erogazione di otto miliardi all'Itavia, ma noi non contestavamo questo, noi contestavamo i miliardi maturati a favore dell'Itavia. Questo è il problema dei problemi; è vero o no che l'Itavia aveva maturato i crediti ricordati dal presidente Davanzali nella sua lettera del 4 dicembre? 67 miliardi e 960 milioni: su questo punto ella non ci ha detto nulla nella sua risposta; non ha detto che questi conteggi sono stati fatti male, ha detto soltanto che la richiesta dell'Itavia è inaccettabile e per dimostrare l'esattezza della sua tesi ha fatto riferimento esclusivamente alla legge del 1923. Questa legge riconosceva la facoltà al Governo di concedere sovvenzioni annue ai concessionari di pubblici servizi esercitati mediante aeromobili entro i limiti dei fondi stanziati in bilancio o con leggi speciali. Il ministro si è fermato qui, mentre non solo gli avvocati, ma qualsiasi persona di buon senso deve leggere una qualunque disposizione fino in fondo, perché altrimenti sorge il dubbio che ci sia la volontà di non leggerla. La norma prosegue infatti affermando che le sovvenzioni sono concesse nelle misure e nei modi fissati dal regolamento che sarà emanato d'accordo con il Ministero delle finanze.

Non diciamo che non vi sia questa facoltà del Governo, affermiamo che, quando questa facoltà viene esercitata, la misura non è più aleatoria; il ministro, invece, ha reso potestativa la misura del contributo all'Itavia. E questo un grave errore e su questo punto occorre fare una riflessione,

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

altrimenti non si applica la politica dello struzzo, ma si va ai margini della buona fede, anzi, se si insiste, significa che vi è malafede.

Ripeto che, mentre vi è la facoltà di intervenire, è la stessa legge che poi ci rimanda al regolamento per quanto riguarda la misura. Il regolamento è quello del 1973; la misura non può essere decisa dal ministro ma, sulla base del combinato disposto della legge del 1923 e dell'articolo 7 del regolamento, va definita sulla base dei parametri indicati dal regolamento stesso. Questi sono i parametri cui si è riferito il presidente dell'Itavia e sui quali ella, signor ministro, non ha risposto. Ha detto che sono stati erogati 8 miliardi, ma non quanti erano maturati secondo queste disposizioni; e, peggio ancora, dimenticando questo combinato disposto, ha affermato addirittura - ecco perché ho detto che giudico sconcertante quello che ho ascoltato: non è che mi meraviglio! - che l'azienda privata ha solo diritto al rischio. Nemmeno per sogno! L'azienda privata è regolata dalla legge, alla quale deve sottostare il ministro.

Il dato essenziale è dunque quello di verificare se l'Itavia avesse o meno questo credito di 67 miliardi circa; su questo ella, signor ministro, non ha risposto. E questo è il dato di riflessione alla luce delle considerazioni che lei ha fatto.

C'è possibilità per il privato, certo; però ci deve essere uguaglianza anche riguardo al rischio. Infatti, si fa presto a « bruciare » un privato in questi termini dicendo: « Ha tanti debiti; ha una situazione deficitaria; è una situazione impossibile; è una situazione per la quale si doveva intervenire per revocare la concessione ».

Signor ministro, io ho sentito un collega di altra parte politica che ha detto che l'onorevole Preti ha fatto il suo *golpe* quando ha rinnovato la concessione all'Itavia nel 1979; io vorrei sapere perché, con il « *golpe* Preti » prima e il « *golpe* Formica » dopo, ci deve rimettere l'Itavia e soprattutto ci devono rimettere i dipendenti di questa società, ai quali, non per demagogia e certamente non per retori-

ca, a nome del gruppo del Movimento sociale italiano, invio un saluto riconoscente per quanto hanno dimostrato sul piano della professionalità e su quello del sacrificio. Questi dipendenti hanno vissuto in tutto questo periodo, mentre voi non facevate alcuna revoca e i debiti andavano bene, tant'è vero che rinnovavate la concessione nel 1979, dando loro la certezza che tutto andava bene, dimostrando un sacrificio e uno spirito di dedizione non comuni. E oggi vengono ripagati in questo modo, signor ministro?

Lei ci ha parlato di Ustica confermando - missile o non missile - una cosa che sapeva dal 9 dicembre e che non ha detto, mi pare, ieri al Senato, e cioè che è escluso - questo è molto importante! - ogni cedimento delle strutture dell'aereo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Io non sono stato interrogato su Ustica!

TREMAGLIA. Però, siccome lei, signor ministro, aveva questa relazione, così come lo ha detto oggi, poteva dirlo anche ieri: glielo abbiamo dovuto strappare dalla bocca!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei non mi ha strappato niente!

TREMAGLIA. Questo secondo elaborato conferma, se non c'era alcuna responsabilità... (*Interruzione del ministro Formica — Richiami del Presidente*).

Non capisco, signor Presidente, perché lei non richiama il ministro quando mi interrompe, mentre io vengo richiamato se lo faccio! È un bel sistema, questo!

PRESIDENTE. Di solito succede il contrario!

TREMAGLIA. Oggi invece è così, e io continuo a dire queste cose perché è mio dovere dirle e perché sono esatte!

Ustica, cioè, fu un tentativo di « sciacallaggio » nei confronti dell'Itavia, operato non dal ministro, ma da tutte le forze politiche presenti al Senato, meno il Movimento sociale italiano: diciamo le co-

se come stanno! Comunque, abbiamo cominciato a capire che la questione di Ustica non comportava alcuna responsabilità della società Itavia.

E poi, questo intervento del ministro non ha chiarito nulla! Noi presentiamo le interpellanze, le illustriamo, e il ministro non risponde: vorrei sapere se questo rientra nel metodo democratico, socialista o non socialista, o non sia invece un assurdo. Anche se abbiamo sottolineato che esiste una certa situazione finanziaria (e voi avete rinnovato la concessione nel 1979) e abbiamo segnalato che c'è una reazione da parte dei piloti dell'ANPAC, non ci si è risposto nulla. Ma perché non si deve dire nulla circa la presa di posizione dell'ANPAC, che è indubbiamente di grande importanza?

L'ANPAC in un suo documento ad un certo punto dice: « Si sottolinea, quindi, la necessità sociale e la responsabilità politica per un intervento urgente, in grado di assicurare la retribuzione dei dipendenti e una normale disponibilità per la gestione sia tecnica che operativa ». In proposito non si dice nulla da parte del ministro. Ma perché non si deve rispondere neanche su questo piano?

E poi qualcuno viene a dirmi: « Tu fai un comizio ». Ma che comizio! Queste sono dure, pesanti realtà, che noi abbiamo il dovere (guai se non lo facessimo!) di sottolineare, per porre ognuno di fronte alle proprie responsabilità e soprattutto per suscitare impegni per quanto riguarda l'avvenire.

Bella, la soluzione scelta! È la più improvvista, la più folle che ci possa essere! In primo luogo perché, per quanto riguarda i rapporti tra privato e pubblico, non abbiamo risolto un bel nulla e anzi avete dato l'impressione (e forse qualcosa di più) di voler commettere un sopruso, perché non volete rimettervi seduti attorno a un tavolo per discutere, come io avevo proposto chiedendo la nomina di un Comitato ristretto *ad hoc*. Ha fatto bene Baghino a preannunciare la presentazione di una mozione sull'argomento, così almeno potremo vedere cosa avverrà, anche sul piano del voto, in questo Parlamento.

Per quanto riguarda l'utenza, nulla di fatto, perché non si vola lo stesso; e questo mentre Davanzali vi dice di essere pronto a dare altri sei miliardi. Potreste fare le necessarie verifiche in pochissimo tempo, ma non le volete fare.

E allora, come fate a far volare gli aerei in questo periodo? L'ANPAC vi ha già detto che non si vola, ma voi non rispondete nulla.

Vi avevamo anche chiesto qualche notizia circa la situazione degli aeromobili, che rimangono lì inutilizzati, vanno verso la distruzione. « Non ci interessa nulla » - ci avete detto - « perché tanto si tratta del patrimonio di un privato! ». Di conseguenza, lasciamo perdere tutto.

In definitiva, nessun vantaggio per la utenza, niente pagamento degli stipendi, niente per quanto riguarda gli aeromobili.

Dopo le denunce da noi avanzate questa mattina, come fa, signor ministro (me lo lasci dire con molta serenità, senza polemica), a non dirci nulla a proposito della situazione immediata del personale? Non ci può dire: vedremo, ci metterò tutta la buona volontà, Nordio dirà la sua dopo il 31 marzo. Non è possibile, perché questa gente non ha neppure la cassa integrazione.

Bella soluzione è stata data a questo problema! E tutto il resto che fine ha fatto? Tutti parlano di professionalità, di carriera, di sacrificio dei piloti e del personale di terra, ma poi? Nulla, tutto abbandonato! Questo non è un discorso che può restare senza una risposta adeguata. Ho già detto che non si è ottenuto niente: niente per il ripianamento, niente per la utenza, niente per il personale, niente per gli aeromobili. E allora, come si fa a dire: « Il ministro ci ha fatto un'ampia dissertazione sul problema del trasporto aereo »?

Ricominciamo con il discorso delle linee e dei *charter* ben sapendo che l'Alitalia si appropriò anche dei *charter*, pur di non lasciarli all'Itavia, per poi darli ad una compagnia straniera. In questo modo, si fa presto a « consumare » l'iniziativa privata. Questo non è un fatto politico o ideologico, è, anche in questo caso, un

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

fatto di moralizzazione, per non cadere nell'intrallazzo nel quale troppe volte il potere pubblico, le aziende pubbliche sono caduti per poter ripartire il denaro tra i partiti di regime al potere.

Ho finito, dovendo solo dire qualche cosa a proposito della mia interrogazione. Devo dire che prendo atto (ma io già lo sapevo: ne prendano atto anche i colleghi della democrazia cristiana della mia città) del fatto che, secondo questo piano, secondo questo ultimo « *golpe Formica* », Bergamo è ormai una città di serie C. Dovremo aspettare il 31 marzo, perché è vero che la concessione per Bergamo non è stata revocata, però è anche vero che, essendo stato revocato tutto il resto, non si può più volare in questa città, che rimane così isolata.

In tutto questo discorso ritroviamo una grave situazione di irresponsabilità del Governo. Denunciamo questa situazione e diciamo a tutto il personale dell'Itavia di non abbandonare la lotta, perché i suoi sono diritti sacrosanti: il Governo vi ha abbandonato, vi abbandona vergognosamente ancora una volta in questo momento, noi certamente non vi abbandoneremo, perché i vostri sono sacrosanti diritti, per i quali dovremo lottare insieme (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per le sue interrogazioni nn. 3-02803 e 3-02955.

VALENSISE. Replico per due interrogazioni, di cui la prima è stata presentata quando il personale dell'Itavia rimase senza stipendio e senza alcun preavviso che esso non sarebbe stato corrisposto; la seconda interrogazione è stata presentata per chiedere al Governo quali provvedimenti intendesse adottare per garantire l'esercizio delle linee gestite dall'Itavia, con riferimento particolare al Mezzogiorno, alle linee Roma-Lamezia Terme-Crotone. Non ripeterò le cose con tanta perspicacia e passione dette dai colleghi del mio gruppo, onorevoli Tremaglia, Baghino e Parlatto, che mi hanno preceduto; mi consenta però, signor ministro, qualche conside-

razione che dalla sua replica è imposta, non suggerita.

In tutti gli strumenti del sindacato ispettivo, da noi proposti all'attenzione del Governo, ci facciamo innanzitutto carico della situazione del personale e con appassionati accenti ne ha parlato poco fa il collega Tremaglia. Ci saremmo attesi diverse considerazioni dell'impresa Itavia da parte del Governo e da parte sua, che aveva ritenuto, a termini di concessione, di procedere a quella drastica misura che mi sembra unica nella storia dell'aviazione civile italiana: la revoca della concessione. Ella ha inteso disegnare tale misura come una sorta di atto dovuto da parte sua — se ne è discusso, per altri versi, e mi domando se ella si sia reso conto delle conseguenze di una tale misura sul personale che, in un certo senso, secondo gli avvocati, alla cui categoria appartengo (non so se ad essa ella presti la necessaria attenzione, poiché ha detto che in giro ve ne sono molti che possono adire i tribunali in difesa delle ragioni dell'Itavia)...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ho semplicemente detto che l'Itavia dispone di molti avvocati.

VALENSISE. Mi conferma dunque la sua considerazione per la categoria degli avvocati?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non vi è dubbio!

VALENSISE. La ringrazio: anche lei è un libero professionista e non so se i suoi consiglieri giuridici le abbiano fatto considerare che una delle conseguenze della dichiarazione di decadenza della concessione è rappresentata dalla circostanza che lei ha creato il *factum principis*, intendendo per principe il ministro repubblicano: sia ben chiaro, *absit iniuria verbis!* (*Cenni di consenso del ministro Formica*). Questo *factum principis* funziona come proscioglimento per la parte « datoriale » (non uso il termine padronale, perché non abbiamo padroni e non ne vo-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

gliamo neppure per i lavoratori dipendenti); la parte « datoriale » viene affrancata ed i lavoratori dipendenti sono posti in una situazione quanto meno di disagio; tant'è che ella ha dovuto qui accennare a suoi interventi urgenti presso il ministro del lavoro, perché sia considerata una situazione che non è purtroppo privilegiata.

In quest'aula ci siamo preoccupati degli operai in cassa integrazione, i quali giustamente non la volevano, perché si preoccupavano dell'unità ed unicità dell'impresa, intendendosi per tale un coacervo di attività e mezzi tra cui dovrebbe primeggiare il fattore della professionalità, del lavoro. Ma questa è un'impresa piccola, con appena mille lavoratori dipendenti; la normativa in vigore (non è colpa sua, signor ministro) non ha considerato questi casi né la crisi in questo settore. Ecco che il *factum principis* affranca il datore di lavoro, la parte « datoriale », da ogni e qualsiasi responsabilità immediata e noi abbiamo i lavoratori dipendenti nella condizione in cui si trovano. Questa è una carenza che non può non suscitare la nostra insoddisfazione, per la risposta che ci è stata fornita, e ci saremmo attesi che accanto a lei ci fosse stato il ministro del lavoro e che ella avesse potuto parlare per qualche iniziativa assunta di concerto con il suo collega di Governo. Questo non è assolutamente avvenuto. Non è possibile che si consideri l'impresa senza pensare che essa è un qualche cosa di complesso, di organico, in cui primeggia, o deve primeggiare, il fattore lavoro e professionalità, che non può andare disperso. Nel momento in cui ella ci dice che i voli saranno assicurati, e che saranno assunti, dal vettore pubblico o da altri vettori, cui è stata conferita una concessione, sia pure temporanea, cioè fino al 31 marzo, questo non fa che aumentare le nostre preoccupazioni, perché vediamo che non vi è alcuna considerazione per questo autentico patrimonio che è costituito, accanto agli aeromobili ed alle attrezzature dell'impresa, dalla professionalità dei dipendenti dell'Itavia, dalla preparazione ed im-

pegno con cui hanno svolto il loro lavoro nell'azienda.

Pensavo che da parte dei partiti della sinistra e da parte di un ministro socialista ci fosse stata qualche preoccupazione; ecco quello che noi intendiamo per cogestione, per partecipazione — non voglio fare una divagazione né di carattere teoretico, né ideologico —, ma i nostri intendimenti ed orientamenti sono estremamente pratici ed aderenti alla realtà. Non è possibile che con un tratto di penna, da un momento all'altro, i protagonisti dell'impresa siano affidati alla speranza di quello che potrà avvenire; non è possibile che si dica che altri surrogheranno l'impresa, che è destinata ad una sorta di smantellamento. Invitiamo, allora, con fermezza il Governo a farsi carico di queste cose nell'interesse della giustizia sociale e nell'interesse anche di quelle popolazioni del Mezzogiorno, onorevole ministro, la cui sorte è uguale e comune a quella dell'emarginazione dei dipendenti dell'Itavia. Avreste potuto giustificare — non ripeterò gli accenti che hanno dedicato al problema i colleghi Tremaglia e Baghino, relativamente alla revoca della concessione ed alla dichiarazione della decadenza — tutto questo soltanto al verificarsi di due condizioni: la prima, che avesse potuto coincidere con l'immediato ripristino dei servizi in favore delle popolazioni del Mezzogiorno, la seconda, che il ripristino dei servizi avesse tenuto conto delle esigenze del personale e del patrimonio dell'impresa. Si sarebbe potuto, quindi, trovare una formula adeguata; avete però escogitato tanti di quei marchingegni pseudo-giuridici per le grandi imprese in crisi, per quelle imprese che non possono fallire, per quelle società private che, anziché andare a portare i libri contabili in tribunale, devono passare attraverso le gestioni commissariali. La SIR, per esempio, è una società privata e qui si dice, da parte di un ministro social-liberale, che l'unica garanzia del privato è il rischio. Siamo perfettamente d'accordo su ciò, ma in un'economia liberale, non in un'economia liberal-dirigistica come quella che avete realizzato, non in un settore dove

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

valgono due orientamenti: quello del prezzo amministrato - per quello che riguarda le tariffe - e l'orientamento del regime delle concessioni, per quello che concerne l'esercizio.

Voi dovete farvi carico - mi avvio alla conclusione, signor Presidente - della questione dei collegamenti con le zone del Mezzogiorno. Esse non possono da un momento all'altro essere isolate; mi riferisco, in particolare, ai collegamenti con Lamezia Terme e con Crotona.

Vorrei sapere se Civilavia ha comunicato al Ministero della difesa quale sia il sito per l'installazione di un VOR, la cui assenza ha escluso l'agibilità da parte dell'Itavia dell'aeroporto di Crotona. Voi dovete farvi carico di assicurare i collegamenti attraverso i vettori che dovrebbero surrogare con tempestività le linee ed i voli in precedenza gestiti dall'Itavia. Non è possibile che vi sia per Lamezia Terme un volo rabberciato con sosta a Reggio Calabria: voi dovete impiegare quegli aeromobili e questo personale per realizzare quei voli che l'Itavia copriva fino a qualche giorno fa.

Queste sono le richieste che rivolgiamo al Governo, nell'interesse non solo dei lavoratori dell'Itavia, ma anche e soprattutto nell'interesse delle popolazioni del Mezzogiorno. Onorevole ministro, ella è stato eletto a Milano, ma è nato a Bari! Noi vogliamo augurarci che questa sua elezione in una città del « triangolo industriale » non le faccia dimenticare che una delle cause maggiori di emarginazione del Mezzogiorno è rappresentata dalla penalizzazione che a questo ultimo deriva proprio dalla distanza da quella val Padana, in cui ella è stato felicemente eletto, e dal centro Europa. È una emarginazione che suona come una maledizione, contro la quale la gente del Mezzogiorno insorge; noi non consentiremo che si continui a perpetuare questa maledizione anche e soprattutto per errori, per insipienza e per incuria dei governanti (*Applausi a destra — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Costamagna ha facoltà di dichiarare se sia soddi-

sfatto per la sua interrogazione n. 3-02898.

COSTAMAGNA. Sono mesi che si parla di Itavia a seguito della caduta di un suo aereo con la morte di un centinaio di persone. Si tratta di un fatto gravissimo, per il quale non esistono parole bastevoli in ordine alla richiesta di un accertamento di responsabilità. Tra l'altro è un giallo, considerando che ancora si fanno le più svariate ipotesi, non esclusa quella della collisione con un missile. Ciò, naturalmente, accresce il timore di quanti volano nel nostro paese poiché - a prescindere da ogni rilievo sulla società Itavia - tutti, italiani e stranieri, stanno constatando come nel nostro paese funzionino poco attrezzature tecniche e soprattutto i controlli, che, al contrario, dovrebbero essere efficienti e continui.

Il problema, dunque, non riguarda solo l'Itavia, ma tutto il complesso dell'aeronautica civile, essendo necessaria, in un settore tanto delicato dove la morte è sempre in agguato, una organizzazione pubblica quasi perfetta come vi è negli Stati Uniti, dove l'uso dell'aereo per il trasporto di persone ormai è talmente generalizzato che solo piccole minoranze, e per viaggi limitati, si servono delle ferrovie o delle automobili.

Tra l'altro, il fatto di parlare di missili come di una ipotesi probabile non fa altro che creare stupore, anzi sgomento: possibile - ci si chiede - che in uno spazio aereo che ha sotto di sé un'area tanto popolata (più di 55 milioni di persone) possano accadere cose simili senza che le attrezzature militari riescano a registrare nulla?

Il discorso, signor Presidente, mi riporta ad una mia vecchia richiesta: quella di costituire un corpo delle capitanerie di aeroporto, come esiste - né più né meno - nella marina mercantile e nei servizi di controllo di polizia marittima, cui presiede il Corpo benemerito delle capitanerie di porto. So che ripeto una proposta poco conforme all'andazzo antimilitare oggi di moda; ma, proprio perché credo alla delicatezza di tutto ciò che concerne l'aviazione,

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

zione civile, ritengo si debba insistere sulla necessità di un corpo siffatto, poiché, se esistono infrastrutture pubbliche, nel settore aereo, può sussistere anche un'attività privata, mentre, senza infrastrutture pubbliche, tutto diventa precario, le attività private devono chiudere, e si giunge di fatto, anche in questo settore, ad un monopolio pubblico, quello della compagnia di bandiera. E la compagnia di bandiera, come tutte le cose statali, può essere un pozzo senza fondo, signor ministro, un'azienda nella quale si possono fare tutte le spese possibili, si possono avere tutti i *deficit* pubblici, si può assumere anche il personale che non serve (non certamente quello dell'Itavia, che serve), si possono fare tutti gli esperimenti possibili relativamente alle linee da esercitare, senza preoccuparsi se servano al pubblico, se ci siano clienti paganti.

Protesto, signor Presidente, perché anche da questa sciagura capitata all'Itavia si vuole trarre spunto per allargare la spesa del denaro pubblico e per vietare di fatto ogni e qualsiasi attività privata. È importante, signor Presidente, invece, invertire la rotta e dire « no » all'espansionismo statalista, che nel settore si identifica con un altro capitano del genere del dottor Nordio. Occorre dire « no » a chi chiede l'allargamento dei monopoli pubblici, occorre dire « no » a chi si propone di continuare nell'allegria gestione del denaro pubblico.

Concludo dichiarandomi insoddisfatto e raccomandando al Governo nel suo insieme di mettere un freno alla tendenza del ministro De Michelis di allargare, di ingrandire ancora di più una cosa che fa acqua, cioè il complesso delle aziende statali.

PRESIDENTE. L'onorevole Degan ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02910.

DEGAN. Onorevole ministro, ringraziandola per la paziente cortesia con cui, ancora a quest'ora, ascolta i nostri interventi, mi riferisco in maniera precisa ai quattro punti indicati nell'interrogazione

che ho presentato insieme ad altri colleghi.

Mi sia consentito fare una brevissima premessa: in tutta questa mattinata è cresciuto in me un senso di preoccupazione e di disagio, constatando come si corra il rischio, anziché affrontare la concretezza e la verità dei problemi, di dividerci su questioni nominalistiche o pretestuose. Non siamo qui sulla pelle dei lavoratori a difendere l'Alitalia o l'Itavia, né siamo qui a nascondere posizioni diverse, organizzando, magari lateralmente al tema che stiamo affrontando, valutazioni talora arbitrarie, talora pretestuose, anche su fatti rilevanti, per i quali, in realtà, ci dovrebbe essere spazio, tempo e modo per una discussione più approfondita e *ad hoc*. Mi riferisco, in particolare, alla vicenda che, certo, è venuta oggi alla nostra attenzione anche per alcune notizie riportate dalla stampa circa il disastro di Ustica. Ma non è certamente accettabile quanto accadde immediatamente dopo quel disastro, attraverso una strumentalizzazione (mi consenta l'onorevole Bocchi di dire che il partito comunista ha partecipato ampiamente a questa strumentalizzazione), che partiva da un fatto grave, sul quale sarebbe stato doveroso attendere, proprio perché le condizioni ambientali in cui si era verificato provocavano dubbi ed anche difficoltà di ricerca della verità, i risultati della commissione di inchiesta. Era pretestuoso allora voler trarre illazioni troppo veloci, che hanno obiettivamente danneggiato l'immagine di una compagnia, al di là delle vicende che possono averla coinvolta e di cui stiamo parlando, come è pretestuoso oggi — io credo — voler nascondere la realtà e la gravità del problema, che progressivamente si è determinato attorno alle vicende della compagnia Itavia, attraverso una valutazione di tipo esattamente opposto sullo stesso disastro. La compagnia Itavia certamente soffre di una difficoltà finanziaria notevole, e non da oggi, ma dal 1973, quando, a seguito della crisi energetica, sono scoppiate molte situazioni gravi. Essa ha dovuto subire progressivamente le conseguenze di queste difficoltà. L'Alitalia, attraverso l'operazio-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

ne del suo azionista, è riuscita a risanarla e a trovarsi - almeno fino a data recente - in condizioni sostanzialmente positive. L'Itavia, pur avendo dato notizia di questa difficoltà (ma sembravano difficoltà obiettivamente superabili con uno sforzo non rilevante), oggi dichiara viceversa di trovarsi in condizioni quasi irrecuperabili.

Mi occupo ora velocemente - per restare nei termini di tempo consentiti dal regolamento - dei quattro punti indicati nella nostra interrogazione. Per quanto riguarda il primo di essi, il ministro ha dato una risposta di natura tattica relativamente ad alcune situazioni emergenti, per salvaguardare un minimo di relazioni e di traffico a servizio delle regioni che altrimenti sarebbero rimaste completamente isolate. Si tratta di una risposta che non può non trovarci consenzienti, essendo certamente doveroso per il Governo assicurare che vi sia un minimo di rispetto nei confronti di una domanda di traffico che altrimenti sarebbe rimasta senza alcuna risposta.

La natura della risposta tattica finalizzata ad un tempo limitato (31 marzo 1981), se ci trova consenzienti da questo punto di vista, mantiene peraltro - necessariamente, io credo - aperte le risposte di cui ai punti 2) e 3) della nostra interrogazione, che vorrei trattare congiuntamente, perché si tratta in sostanza di verificare - e pregherei il Governo di farlo in tempi brevi - un bilancio complessivo costi-benefici, in particolare per quanto riguarda il personale e la sua professionalità, nonché il patrimonio aziendale, che non è dato solo dalla flotta aerea ma anche dal complesso dei contratti concernenti i voli *charter* che la società Itavia era riuscita a raccogliere. Il costo di una interruzione traumatica dell'attività della società Itavia, da questo punto di vista, è certamente rilevante. I benefici che possono derivare dall'individuazione in tempi brevi di una soluzione che, pur se non complessiva, consenta per lo meno di affrontare la tutela del patrimonio e dell'attività del personale, nonché del portafoglio di commesse

della società Itavia, mi sembra costituiscono un tema di grande rilievo. In questa contrapposizione si innestano certamente le richieste della società Itavia. Io credo che obiettivamente sia difficile dare una risposta positiva, ma credo anche che non si possa dare brutalmente una risposta decisamente negativa. Ritengo comunque che, con l'impegno complessivo del Governo, sia possibile trovare una soluzione per questo complesso di valori che costituiscono un servizio per il nostro paese.

E vengo velocemente al quarto punto. Non c'è alcun dubbio che fino al 1975 il Parlamento ha indicato la sua preferenza per una pluralità di iniziative in questo settore; d'altro canto la stessa commissione Robaldo ha cercato, su questa base, delle vie risolutive. In definitiva, anche la dislocazione diversa delle linee di traffico all'interno del nostro paese voleva essere un supporto per quella differenziazione intesa a conseguire nel trasporto aereo italiano i due livelli, sul piano « *charteristico* » e su quello relativo al terzo livello, che è necessario raggiungere.

Onorevole ministro, nel ringraziarla dei suoi chiarimenti, desidero ancora una volta dire che accettiamo la risposta tattica e siamo disponibili per tentare di costruire con lei una risposta strategica, che salvaguardi il patrimonio che si è in questi anni costruito attorno alle attività dell'Itavia.

PRESIDENTE. L'onorevole Robaldo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02930.

ROBALDO. È difficile - il dibattito lo ha ampiamente dimostrato - discutere del problema dell'Itavia senza allargare la discussione all'intero settore del trasporto aereo, dai vettori a Civilavia, alle realtà strutturali e infrastrutturali.

Per quanto mi riguarda, cercherò di stare all'oggetto della nostra interrogazione, alla quale il ministro ha fornito puntuali risposte - del che lo ringrazio vivamente -, anche assumendo impegni in ordine al prosieguo di un dibattito chiarifi-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

catore che dovrà svolgersi nelle prossime settimane. Ed in materia rilevo che ha ragione il collega Bocchi quando afferma che i risultati di una commissione ministeriale quale è quella voluta dal ministro Formica (e questo è già un impegno politico molto chiaro), che ho avuto l'onore di presiedere, vengono forse strumentalmente usati da varie parti. In ogni caso è necessario che gli stessi giungano rapidamente — ed in tal senso si è impegnato il ministro: ne prendo atto e lo ringrazio — all'esame del Parlamento, per fare chiarezza in ordine ad un problema che ha avuto vari impegni della Commissione trasporti. In questa sede si è quasi ironizzato sulle cadenze periodiche di commissioni *ad hoc* sul trasporto aereo. Peraltro, nell'ambito dell'ultima di tali commissioni sono state formulate proposte stringenti, sulle quali deve essere effettuato un confronto, nell'ambito del quale risolvere anche il problema Itavia.

Siamo convinti che il ministro si è trovato, stretto dai fatti, a dover applicare (ha detto opportunamente che si è trattato di un atto dovuto) norme regolamentari di convenzioni e leggi. Vi sono peraltro scadenze che dobbiamo utilizzare tenendo presente che questa soluzione non può e non deve essere una soluzione definitiva né l'inizio di un cammino inesorabile verso la completa sparizione di quello che è un patrimonio del quale il trasporto aereo non può fare a meno nel nostro paese: patrimonio di professionalità, di specializzazione, di capacità, di senso di responsabilità, che il personale, pilota e tecnico, insomma tutto il personale dell'Itavia, ha dimostrato ampiamente di possedere.

Ritengo che una delle considerazioni di fondo dalle quali partire sia la seguente: il servizio del trasporto aereo nel nostro paese è insufficiente per le esigenze di una nazione industrialmente avanzata e orograficamente strutturata come la nostra. Non voglio entrare nel discorso pluralismo sì, pluralismo no, che è stato fatto, anche dal collega Bozzi; dico però che il patrimonio tecnico, personale ed infrastrutturale di cui disponiamo è

insufficiente. Non possiamo quindi privarci di questo patrimonio, sia pure garantendo il posto di lavoro: nella misura in cui smembramo un corpo organico che, tra l'altro, in certi momenti di sciopero prolungato, ha garantito il servizio aereo nel nostro paese, perdiamo un patrimonio che assai difficilmente avremo modo di recuperare; e questo — ripeto — non possiamo permettercelo.

Siamo quindi d'accordo su quanto è stato fatto, ma non vorremmo, come lei, signor ministro, ha già detto al Senato e ripetuto stamane in questa sede, che il rifiuto da parte della compagnia di bandiera di effettuare i voli con personale e macchine Itavia, anche se giustificato da ragioni tecniche, economiche e finanziarie, tendesse a portare il discorso in quella logica. Al riguardo la invitiamo a porre la massima attenzione, a provocare, se necessario, anche l'intervento collegiale dei suoi colleghi interessati (il ministro del lavoro, il ministro delle partecipazioni statali), per porre allo studio una gestione diversa dell'Itavia. Non ci interessa, infatti, in questa sede, come non ci è interessato in altre, il problema della proprietà. Ci interessa la possibilità di una gestione diversa, che può essere studiata in mille modi (interessando, come si è suggerito, la CIT, l'ENIT, le ferrovie dello Stato, le grosse centrali della cooperazione turistica, per quanto attiene a servizi *charter* o altre iniziative proposte nel corso dei lavori della commissione più volte menzionata). Siamo attenti però a non disperdere questo patrimonio.

Per il resto, siamo d'accordo, soprattutto per quanto riguarda l'impegno di discutere rapidamente in sede parlamentare, di compiere delle scelte definitive, nelle quali deve trovare posto, in tutto o in parte, ma comunque con la sua fondamentale e specifica caratteristica (che si riallaccia anche al discorso sui *charters*, che affronteremo nella sede specifica), un corpo che non possiamo disperdere: quello che si ricollega alla professionalità specifica del personale Itavia. E non possiamo assolutamente accettare che si assumano iniziative che in qualsiasi modo ten-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

dano ad uno sbriciolamento irreversibile di questo patrimonio.

PRESIDENTE. L'onorevole Milani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02931.

MILANI. Credo di non dover spendere molte parole — anche perché il tempo a disposizione è scarso e l'ora già avanzata — per respingere le pretese avanzate dall'avvocato Davanzali: né, d'altra parte, intendo difendere un'imprenditorialità privata che in qualche modo si vuole presente nel settore del trasporto aereo civile, ma che sostanzialmente non appare in grado di far fronte ai compiti relativi. È stato detto che l'incidente di Ustica e la campagna che su di esso è stata condotta ha in qualche modo pesantemente segnato la credibilità dell'azienda. Credo che, in sostanza, se un fattore del genere può in qualche misura aver inciso, l'azienda stessa era già gravemente compromessa, nella sua imprenditorialità, prima che l'incidente si verificasse. Dispongo di alcuni dati relativi al bilancio, che non intendo leggere in questa sede. Si tratta comunque di dati che ricorrono per paesi sottosviluppati, piuttosto che per paesi civili e avanzati come il nostro. Il rapporto tra vettori in carico e linee in concessione, da una parte, e organico dei piloti, dall'altra, è sproporzionato. Certo, c'era l'intenzione di andare avanti, ma poi ci si è fermati, creando una situazione insostenibile. L'idea di un subentro dell'iniziativa pubblica ai fini di un recupero globale mi sembra preoccupante e comunque non rispondente alle esigenze prospettate e sulle quali tornerò, anche per dichiarare la mia insoddisfazione. Prima fra tutte vi è la questione del personale, di quello che è definito il problema della professionalità accumulata, che non può essere dispersa. Ora, il suo decreto, signor ministro, se in qualche modo corrisponde ad esigenze — come le ha definite l'onorevole Degan — tattiche, nella sostanza vale anche come decreto di revoca della ragione sociale e quindi, in forma anomala, significa liquidazione della

società stessa; liquidazione che naturalmente non tiene conto delle esigenze di questa professionalità dei mille dipendenti e in particolare non concede neppure la garanzia di una situazione transitoria, in cui la cassa integrazione funzioni da avallo per trattative future tramite il Ministero del lavoro per altra sistemazione o con il subentro sul mercato di altre persone interessate al prelievo di questa azienda.

Da questo punto di vista debbo dire che la sua operazione, per quanto tattica, per quanto escluda problemi di altre linee, che non vengono qui affrontati, è una pura e semplice operazione brutale di emarginazione di questi lavoratori al limite dei licenziamenti; pertanto la semplice indicazione di un intervento del ministro del lavoro da questo punto di vista non costituisce una garanzia valida.

Debbo anche dire che per il momento sono scarse le indicazioni circa una riorganizzazione generale in presenza di varie iniziative nel settore aereo; sappiamo quale sia la strategia dell'Alitalia, che non copre tutte le esigenze. Infatti l'Alitalia ha come punto di riferimento il trasporto a lungo e a medio raggio, escludendo dalla sua strategia quello a corto raggio e settori particolari del trasporto aereo. Da qui deriva la necessità di quella discussione attorno all'ipotesi Robaldo per ottenere garanzie; ma già da adesso io le chiedo garanzie, signor ministro, perché la concessione all'Alitalia non significa garantire i servizi, perché questa società, da questo punto di vista, ha sempre operato non diversamente da come ha operato l'Itavia.

Vorrei ricordare una mia interpellanza presentata circa un anno fa a proposito di passeggeri che dovevano partire alle 20 da Milano, trasportati alla Malpensa, ritrasportati a Milano, lasciati a mezzanotte in punto per le strade di questa città, mentre c'erano aerei che viaggiavano vuoti da Milano a Roma. Questo significa, anche in riferimento alla concessione da affidare all'Alitalia, che dobbiamo avere garanzie nel senso che, allorché si giunge ad un'interruzione del servizio pub-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

blico, occorre essere precisi circa la penalizzazione e le eventuali responsabilità penali.

Signor ministro, devo inoltre chiederle anche di considerare un più corretto rapporto tra linee in concessione e sistema aeroportuale; non sono per l'aeroporto sull'uscio di casa, però è evidente che ci si trova di fronte a precise responsabilità quando, dopo aver investito decine di miliardi per un aeroporto (come nel caso dell'aeroporto di Bergamo), questo risulta non essere più inserito in un contesto aeroportuale più vasto.

Per quanto riguarda l'incidente di Ustica, abbiamo bisogno di certezze, ma è evidente che la questione si incentra nel problema dei cieli sicuri o meno; ora, la sua risposta è assolutamente carente rispetto al controllo in generale e a quello automatico del traffico aereo, alla riorganizzazione di Civilavia.

Pertanto, se esiste questo problema specifico dell'incidente di Ustica, vorrei ricordare che in 80-90 casi si è giunti alla possibilità di un incidente per collisione. Questo, naturalmente, non riguarda soltanto l'Italia, ma riguarda, in generale, anche altri paesi. Ma è su tali questioni che, quando si parla di trasporto aereo, noi vorremmo avere da parte del ministro una visione più generale di intervento, che dia le garanzie necessarie.

PRESIDENTE. L'onorevole Liotti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02933.

LIOTTI. Ho provato un senso di fastidio nell'osservare, nel corso di questo dibattito, come, partendo da valutazioni su una questione seria e delicata come quella dell'Itavia, si siano intrecciate una serie di valutazioni di ordine più generale, di principio, nelle quali ha fatto premio più la retorica, più la demagogia che non l'attenzione ai problemi reali, che non le indicazioni concrete sul modo di risolverli.

Esordisco in questo modo perché, francamente, partendo da quello che ha dato la stura a tutta una serie di polemiche, cioè l'atto di revoca della concessione al-

l'Itavia, si sono innestate una serie di contestazioni a proposito di una presunta violazione della libertà di impresa, di un effettivo e reale pluralismo, che in questo nostro paese dovrebbe esercitarsi specialmente in un settore delicato come quello del trasporto aereo.

Ebbene, anche dopo le parole esaurienti del ministro, io mi sono chiesto in quale modo si sarebbe potuto e si possa tutelare questo effettivo pluralismo di fronte alle cifre, ai dati ed ai comportamenti mantenuti dalla dirigenza dell'Itavia. Non c'è bisogno di ricordare che, a fronte di un capitale sociale di 3 miliardi, di interessi passivi annui di 6 miliardi, di un debito consolidato di 68 miliardi, l'atteggiamento - a difesa di questo diritto sacrosanto nel nostro paese del signor Davanzali - è stato quello di sfruttare ancora una volta, secondo una tecnica consolidata, i lavoratori, strumentalizzandoli con la mancata retribuzione, con la minaccia della perdita del posto, per ottenere danaro pubblico senza controllo alcuno.

Di fronte a tutto questo, credo che non si debbano né invocare delle crociate, né tanto meno considerare questa come una situazione insanabile.

Certo è che con l'atto del ministro - doveroso, io credo - si è voltato pagina. Questo ovviamente non significa che i problemi non siano aperti, che tali problemi non abbiano talvolta origini remote. Credo che si debba però aver presente che proprio per le origini talvolta remote è importante stabilire se questo sia un punto di passaggio obbligato e positivo. La mia opinione è che lo sia. Questo, come dicevo, non risolve naturalmente i problemi dei dipendenti, i problemi dell'utenza, i problemi di una rete, di un sistema di trasporto aereo, che ovviamente resterebbe penalizzato se non si dessero soluzioni di riserva.

Su questo tema - senza dilungarmi oltre ed abusare del tempo a mia disposizione - credo che vi siano appuntamenti importanti e decisivi, che nei fatti sono in grado di esprimere le volontà e le intenzioni di tutti i partiti, di tutti i gruppi politici riassunti in questa Camera.

Ci sono da discutere le conclusioni - credo importanti - della commissione Robaldo; vi sono temi legislativi importanti, come quello del piano aeroportuale. Vi è la possibilità, a proposito di temi come quelli del controllo del traffico aereo, dell'assistenza al volo, di intervenire in questo settore in modo decisivo. Vi sono i problemi contrattuali, anch'essi in grado di dare soluzioni positive, se lo si vuole.

In questo campo non occorre - come dire? - sposare la scelta pubblica o la scelta privata; in questo campo occorre tenere a riferimento i criteri di efficienza e di funzionalità ai quali tutti i gruppi si sono richiamati.

A me pare che, se questi saranno i criteri adottati, non vi sia dubbio che soluzioni positive - che partono dall'esigenza di dare risposta al tema del trasporto aereo, che siano soddisfacenti, che siano in linea con gli *standards* di garanzia, di tutela, di sicurezza e di efficienza - si uniscano in un tutt'uno con il problema di rispondere alle esigenze dei lavoratori dipendenti.

In questo modo ed in questo spirito, mi sento di accogliere le scelte e le argomentazioni del ministro e gli impegni che egli si è assunto per proseguire e risolvere in modo positivo questa delicata vicenda.

PRESIDENTE. L'onorevole Tassone ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02937.

TASSONE. Ritengo che questa mattina si sia fatto più cenno e più riferimento ad una controversia pregressa tra il presidente dell'Itavia e il ministro dei trasporti, ed in minor misura ha avuto un ruolo ed una collocazione, anche dialettica, la situazione del trasporto aereo in alcune regioni servite dalla compagnia Itavia.

A distanza di dieci giorni, per diversi motivi, noi ci dobbiamo interessare della situazione del trasporto aereo o del trasporto in generale nella regione calabrese. Sia in quella, come in questa occasione, noi dobbiamo rilevare la carenza e l'insufficienza di una politica di trasporti, per

quanto riguarda il Mezzogiorno ed anche la Calabria. Sono problemi che si aggiungono agli altri esistenti, e che allontanano sempre più la nostra regione dal resto del nostro paese e dall'Europa.

Avrei voluto che questa mattina si facesse più riferimento all'aspetto sociale, alla situazione della regione, agli emigranti che ritornano, ad una carenza, dunque, di una politica dei trasporti. E può anche non interessare, rispetto a questi riferimenti, la lettera di Davanzali al ministro dei trasporti.

Noi abbiamo chiesto un intervento urgente, perché vengano ripristinati i voli, perché vengano ripristinati i collegamenti. Signor ministro, anche se devo dare atto della sua buona volontà e del suo attivismo (e lei non si è avvalso nemmeno dell'opera dei sottosegretari: le dobbiamo dare atto del lavoro che lei ha svolto, certamente con intelligenza), mi devo dichiarare insoddisfatto, perché anche la soluzione, che lei ha ipotizzato questa mattina, è provvisoria, come tante altre soluzioni che abbiamo avuto anche per quanto riguarda la nostra regione.

Lei non ha detto che fine farà il personale. È inutile parlare di occupazione e creare ulteriori casse integrazione: il patrimonio di questa società, la professionalità tecnica del personale, che è ad alta qualificazione, perché non è un personale di serie B o di serie C, non ha formato oggetto della sua risposta. Lei rinvia tutto, e non tiene nemmeno presente le cose che hanno detto i dirigenti dell'Alitalia.

Vi era un articolo questa mattina sul *Corriere della sera*, nel quale si legge che i piloti dell'Alitalia si rifiuteranno, se non riceveranno garanzie preventive rispetto alla fine che deve fare questo personale, di effettuare i collegamenti. Si tratta di un personale per gran parte calabrese, e si aggiungerebbe la disoccupazione ad altra disoccupazione.

Sono d'accordo con lei, signor ministro, che bisogna evitare l'assistenzialismo, per tanti motivi. Però vorrei capire fino in fondo - ed è forse quello che noi chiedevamo questa mattina alla sua cor-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

tesia e disponibilità - se le perdite dell'Itavia sono perdite oggettive o per cattiva amministrazione. Questo interrogativo dobbiamo porcelo, perché, se si tratta di perdite oggettive, il discorso segue una certa strada; se è una cattiva amministrazione, come forse qualcuno di noi ha sempre rilevato, doveva esservi un controllo più attento da parte degli organi tutori, rispetto ad una società che, dal punto di vista amministrativo, va allegramente verso lo sfascio.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lo doveva chiedere ai ministri passati.

TASSONE. Non lo chiedo semplicemente al senatore Formica; l'ho chiesto ai ministri miei amici di partito, consenta che lo chieda anche a lei. Non voglio far polemica. La mia insoddisfazione nasce da queste considerazioni. Noi abbiamo chiesto il ripristino del servizio; oggi si dice che per assicurare il collegamento con Lamezia Terme gli aerei dell'Alitalia dovrebbero andare prima a Reggio Calabria e poi a Lamezia Terme stessa; vogliamo sapere in quali condizioni verrà garantito questo servizio, se uguali o peggiorative.

Desideriamo conoscere quale sia la linea politica in materia di trasporti. Si è parlato di pluralismo, certamente noi siamo per il pluralismo, ma vogliamo sapere se si vuole arrivare ad una azienda delle ferrovie e dei trasporti aerei; se è così, diciamolo chiaramente, potremo trovarci d'accordo o no.

Desideriamo sapere se per l'Alitalia viene ad essere coperto quel costo sociale non coperto per l'Itavia. Non vorrei difendere nessuno; sono certamente fra i critici e vorrei sapere a quali condizioni e secondo quali criteri viene sostituito questo servizio e in che modo il Ministero dei trasporti desidera assicurare un collegamento tra le regioni meridionali, e la Calabria in particolare, ed il resto del paese e dell'Europa.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Anche a me sarebbe piaciuto fare il ministro con il beneficio d'inventario.

TREMAGLIA. La concessione è stata rinnovata nel 1979. Ha ragione.

PRESIDENTE. L'onorevole Casalnuovo ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-02938.

CASALINUOVO. Al di là degli speciosi argomenti che pure ho dovuto con mia somma meraviglia ascoltare nel corso del dibattito di questa mattina, ritengo che il ministro dei trasporti avrebbe dovuto avere il ringraziamento di tutti i settori dell'Assemblea. Ha il mio ringraziamento per la completezza della informazione e per la decisa azione che è riuscito a svolgere in pochissimi giorni. Sono questi i motivi per cui mi dichiaro pienamente soddisfatto della sua risposta.

Ella, signor ministro, si è pienamente mantenuto - e così doveva essere - nel rispetto dei limiti imposti dalle leggi in vigore. Chi non l'ha voluto capire non lo capirà mai. Ella si è mosso nel pieno rispetto della volontà del Parlamento, così come questa in precedenti dibattiti si era delineata. Nel contempo - ed è cosa estremamente importante - ella ha dato ogni assicurazione ed ogni garanzia sulla tutela dei diritti e della professionalità dei dipendenti dell'Itavia.

TREMAGLIA. Non è vero!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. È vero, altrimenti l'avrei fatta dichiarare decaduta su 53 concessioni! (*Commenti del deputato Tremaglia*).

CASALINUOVO. Signor Presidente, è da questa mattina che assistiamo a questo dialogo tra il ministro e l'estrema destra di questo ramo del Parlamento; non credo sia cosa edificante l'interrompere ad ogni pie' sospinto.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Casalnuovo, è un duetto costante.

CASALINUOVO. Dicevo che lei, onorevole ministro, ha dato ogni garanzia ed ogni assicurazione per la tutela dei diritti.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

ti e della professionalità del personale; sono certo che lei manterrà questo impegno come ministro della Repubblica e, voglio aggiungere, come ministro socialista.

La sospensione dei voli è stata cosa molto grave. Avevamo già avuto percezione, ancora prima che ciò avvenisse, della crisi della società Itavia per un complesso di motivi che anche questa mattina ella ha voluto ricordare. Voglio specificare che la sospensione dei voli è stata ancora più grave per la Calabria, regione che sul piano economico è indubbiamente la più depressa del paese. La sospensione dei voli ha interrotto i collegamenti aerei tra la Calabria e il resto del paese, creando così nuovi e gravi ostacoli, direi, all'anelito, alle aspirazioni di rinnovamento, di progresso e di sviluppo di quella terra.

In proposito, cogliendo brevemente questa occasione, vorrei ricordare come vi sia la necessità, certo con il determinante ruolo della regione, di una programmazione per il trasporto aereo da e per la Calabria. Vi sono tre aeroporti nella nostra regione (Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotona) che meritano particolare attenzione. La chiusura provvisoria dell'aeroporto di Lamezia Terme, che serve gran parte della Calabria, ha creato difficoltà enormi, ma noi auspichiamo che, riprendendosi i voli da Lamezia Terme e potenziandosi ancora di più l'aeroporto di Reggio Calabria (noi sappiamo quello che lei, signor ministro, ha fatto per l'aeroporto di Reggio Calabria: lei lo ha citato questa mattina soltanto in un breve riferimento), possa essere anche riaperto l'aeroporto di Crotona, che serve una zona decentrata della Calabria e che è rimasto chiuso per motivi che per la verità non si è riusciti fino a questo momento a comprendere pienamente.

Quindi, nel dichiararmi pienamente soddisfatto della sua risposta e nel rallegrarmi per la decisa azione che ella ha svolto per la soluzione di questo gravissimo problema, auspico che la ripresa dei voli possa realmente essere immediata, assicurando continuità e completezza dei servizi, come è giusto che sia per l'utenza, e come

è giusto che sia per le esigenze che i tempi moderni impongono ad ogni pie' sospinto e a tutte le popolazioni.

Ella su questo si è anche pronunciato assicurando che la ripresa dei voli, attraverso i meccanismi ai quali ha fatto riferimento, sarà presto una realtà; io sono certo che noi verificheremo puntualmente questa realtà, perché non è possibile che gli aeroporti della Calabria, insieme ad altri aeroporti del nostro paese, rimangano ancora inattivi per la crisi della società Itavia.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni sulla situazione della società Itavia.

Assegnazione di proposte di legge a Commissioni in sede referente.

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

VIII Commissione (Istruzione):

AMALFITANO ed altri: « Norme a favore delle piccole e medie industrie per lo sviluppo degli investimenti e delle esportazioni » (2088) (con parere della I, della V, della VI e della VIII Commissione).

XII Commissione (Industria):

CITARISTI ed altri: « Norme a favore delle piccole e medie industrie per lo sviluppo degli investimenti e delle esportazioni » (2088) (con parere della I, della V, della VI e della VIII Commissione).

Convalida di deputati.

PRESIDENTE. Comunico che la Giunta delle elezioni, nella seduta del 17 dicembre 1980, ha verificato non essere contestabili le seguenti elezioni e, concorren-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 17 DICEMBRE 1980

do negli eletti le qualità richieste dalla legge, le ha dichiarate valide:

collegio XIX (Roma-Viterbo-Latina-Frosinone):

Piero Pratesi;

collegio XXII (Napoli-Caserta):

Giuseppe Rippa.

Do atto alla Giunta di queste comunicazioni e dichiaro convalidate le suddette elezioni.

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 disegno di legge:

alla XI Commissione (Agricoltura):

« Interventi urgenti a sostegno del credito agrario » (2154) (con parere della I, della III, della V e della VI Commissione).

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

Per lo svolgimento di una interrogazione.

DI CORATO. Chiedo di parlare per sollecitare lo svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI CORATO. Signor Presidente, desidero sollecitare una risposta alla mia interrogazione n. 3-02577, visto che il 31 dicembre 1980 scadranno le norme igienico-sanitarie preposte alla produzione, commercializzazione e vendita dei molluschi eduli lamellibranchi. Se dovesse rimanere una situazione di vuoto legislativo, si provocherebbe un grave danno per le migliaia di lavoratori dipendenti ed autonomi che operano nel settore, soprattutto nel Mezzogiorno e in particolare in Puglia e Campania.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il Governo, onorevole Di Corato.

La seduta termina alle 15,10.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

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