

# RESOCONTO STENOGRAFICO

267.

## SEDUTA DI LUNEDÌ 19 GENNAIO 1981

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SCALFARO

### INDICE

	PAG.		PAG.
Missione . . . . .	22492	Interrogazioni, interpellanze e mozione (Annunzio) . . . . .	22539
Assegnazione di disegni di legge a Com- missioni in sede legislativa . . . . .	22493	Interpellanze e interrogazioni sulla situa- zione della società Itavia (Svolgi- mento):	
<b>Disegni di legge:</b>		PRESIDENTE . . . . .	22493
(Annunzio) . . . . .	22492	BAGHINO (MSI-DN) . . . . .	22498, 22510
(Presentazione) . . . . .	22539	BERNARDI GUIDO (DC) . . . . .	22536
<b>Proposte di legge:</b>		BOCCHI (PCI) . . . . .	22515
(Annunzio) . . . . .	22492	FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i> . . . . .	22498
(Assegnazione a Commissione in sede legislativa ai sensi dell'articolo 77 del regolamento) . . . . .	22492	GAITI (DC) . . . . .	22531
(Assegnazione a Commissione in sede referente) . . . . .	22492	GIANNI (PDUP) . . . . .	22501
		LIGATO (DC) . . . . .	22534
		MELEGA (PR) . . . . .	22504
		QUIETI (DC) . . . . .	22533
		TASSONE (DC) . . . . .	22528
		VALENSISE (MSI-DN) . . . . .	22518

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

	PAG.		PAG.
<b>Per la discussione di una mozione e per lo svolgimento di interpellanze:</b>		<b>Sull'ordine dei lavori:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	22538, 22539	PRESIDENTE . . . . .	22491, 22501
BONINO (PR) . . . . .	22539	CASTELLI, <i>Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale</i>	22501
MELEGA (PR) . . . . .	22538	RIPPA (PR) . . . . .	22491
<b>Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio) . . . . .</b>	<b>22492</b>	<b>Ordine del giorno della seduta di domani</b>	<b>22539</b>

**La seduta comincia alle 17.**

GIANNI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 gennaio 1981.

(*È approvato*).

**Sull'ordine dei lavori.**

RIPPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Voglia indicarne il motivo.

RIPPA. Signor Presidente, poche ore fa sono venuto a conoscenza di un fatto che ha provocato in me una particolare emozione. Pertanto le chiedo la parola per domandare se, alla luce di questo fatto, il Governo fosse in grado di venire immediatamente a riferire.

Poche ore fa, dunque, ho avuto modo di leggere su un settimanale che un ministro di questa Repubblica, il ministro del bilancio Giorgio La Malfa, ha ritenuto di dover affermare che esiste una banda di persone, ovvero un gruppo di persone considerata « una banda di sciacalli, di fiancheggiatori e di megafoni dei terroristi ». Le chiedo quindi che, alla luce di questo fatto, ed essendo identificato in questa banda un gruppo presente in questo Parlamento...

PRESIDENTE. Scusi se la interrompo, onorevole Rippa. L'urgenza della cosa è già relativa, trattandosi di un articolo scritto su un settimanale e neppure su un quotidiano; inoltre non si tratta di una notizia raccolta pochi minuti fa.

RIPPA. È un settimanale uscito questa mattina, signor Presidente!

PRESIDENTE. Comunque, lei durante la seduta ha il tempo di presentare una interrogazione...

AGLIETTA. È già stata presentata!

PRESIDENTE. ...ed io le assicuro che mi adopererò (ancor prima che lei presenti l'interrogazione) presso il Governo per sapere se e quando ritiene di rispondere. Con questo ritengo possa essere chiuso questo piccolo incidente. D'accordo onorevole Rippa?

RIPPA. Credo, signor Presidente, che il fatto produca la necessità di un immediato intervento del Governo.

PRESIDENTE. Non c'è dubbio, ma - con tutto il rispetto per i giornalisti e per i ministri - quando i settimanali scrivono qualche cosa, non si sa mai se i ministri l'hanno detta e se i giornalisti l'hanno riportata esattamente.

CICCIOMESSERE. È una intervista con parole virgolettate!

RIPPA. È una intervista nella quale il ministro Giorgio La Malfa afferma...

PRESIDENTE. Molte volte gli uomini politici sono presi da pentimenti: prima dicono una frase e poi la revocano, almeno in parte. Altrettante volte i giornalisti ne sentono una parte in più.

Le ripeto: faccia una interrogazione anche brevissima, la consegnerà alla Presidenza ed io le assicuro che, tramite gli uffici, farò chiedere al ministro interessato se ha da chiarire qualche cosa in Parlamento. D'accordo?

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

RIPPA. Va bene, signor Presidente. Comunque l'interrogazione è già stata presentata.

#### **Missione.**

PRESIDENTE. Comunico che, a norma dell'articolo 46, secondo comma, del regolamento, il deputato Dal Maso è in missione per incarico del suo ufficio.

#### **Annunzio di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. È stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

*dal Ministro della pubblica istruzione:*

« Concessione di un contributo per il quinquennio 1981-1985 all'università di Bologna per il finanziamento del centro di alti studi internazionali » (2266).

Sarà stampato e distribuito.

#### **Annunzio di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. È stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

GALLI MARIA LUISA ed altri: « Nuove norme in materia di servizi di impiego, di mobilità dei lavoratori, di integrazione retributiva ed effettuazione di esperimenti pilota e di coordinamento tra gli uffici di collocamento e le istituzioni penitenziarie » (2267).

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

PRESIDENTE. Comunico che, per consentire di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è

assegnata alla XI Commissione permanente (Agricoltura), in sede legislativa, la seguente proposta di legge, che verte su materia identica a quella contenuta nel progetto di legge n. 1207, già assegnato alla Commissione stessa in sede legislativa:

SATANASSI ed altri: « Norme di attuazione della direttiva CEE n. 116 del 1976 concernente la disciplina dei fertilizzanti » (2110) (con parere della I, della III, della IV, della V, della VI, della XII e della XIV Commissione).

#### **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:

##### *I Commissione (Affari costituzionali):*

MICELI ed altri: « Nuove norme concernenti istituzione e ordinamento dei servizi per le informazioni e la sicurezza e disciplina del segreto militare » (2007) (con parere della II, della III, della IV, della V e della VII Commissione);

##### *XIII Commissione (Lavoro):*

FERRARI MARTE ed altri: « Riforma della cassa nazionale di previdenza ed assistenza dei geometri » (2137) (con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione).

#### **Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Sono pervenute alla Presidenza dai competenti ministeri risposte scritte ad interrogazioni. Saranno pubblicate in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna.

**Assegnazione di disegni di legge  
a Commissioni in sede legislativa.**

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

*II Commissione (Interni):*

« Interventi straordinari a sostegno delle attività teatrali di prosa » (2200) (con parere della V Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

S. 1148. — « Integrazioni all'articolo 11 della legge 18 aprile 1975, n. 110, concernente il controllo delle armi, delle munizioni e degli esplosivi » (approvato dalla I Commissione del Senato) (2245) (con parere della V e della XII Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

*VIII Commissione (Istruzione):*

S. 1006. — « Interventi in favore del duomo di Cefalù e del castello medioevale di Castelbuono » (approvato dalla VII Commissione del Senato) (2242) (con parere della I, della V e della IX Commissione).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

**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 i ministri del lavoro e previdenza sociale e dei trasporti, per conoscere - premesso

che dopo la revoca della concessione di esercizio di alcune linee nazionali alla compagnia aerea Itavia il 10 dicembre 1980, nessuna soluzione è ancora stata apprestata dal Governo per garantire la continuazione del servizio su queste linee e per salvaguardare l'occupazione dei mille dipendenti delle compagnie, mentre viene rifiutata persino la cassa integrazione per tali lavoratori, e mentre si profila un tentativo di salvataggio dell'avventuroso presidente dell'Itavia Davanzali, che ha accumulato con la sua gestione ben 50 miliardi di debiti - quale sbocco il Governo intenda dare al problema dell'Itavia, e in particolare se e quando il Governo intenda recepire le richieste dei lavoratori riguardanti il mantenimento dei livelli occupazionali dell'Itavia e delle altre aziende collegate, le anzianità pregresse e la professionalità ».

(2-00796) « MILANI, GIANNI, CATALANO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dei trasporti, delle partecipazioni statali e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere quali urgentissimi passi il Governo intenda compiere per alleviare la insostenibile situazione in cui si sono venuti a trovare i lavoratori della società Itavia e per risolvere definitivamente la intera vicenda ormai protrattasi oltre ogni ragionevole limite.

In particolare, chiedono di conoscere:

1) se il Governo non ritenga opportuno estendere immediatamente, per un periodo di tre mesi, i benefici della cassa integrazione ai lavoratori, dai primi di dicembre senza stipendio;

2) se intenda presentare o meno, entro il 15 gennaio prossimo, un piano-soluzione alternativo a quelli proposti dalla società Itavia; e, in ogni caso, se non ritenga opportuno e urgente illustrare i motivi della reiezione di questi alle maestranze dell'Itavia, per non accentuare ulteriormente lo stato di esasperazione in cui si trovano;

3) quali passi concreti siano stati compiuti nel periodo di tempo intercorso

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

tra il dibattito alla Camera in argomento e oggi, per dare attuazione alle promesse formulate in quell'occasione dal ministro dei trasporti e per fare fronte alle preoccupazioni formulate dalle diverse parti politiche ».

(2-00809) « MELEGA, CICCIOMESSERE, CRIVELINI, BOATO ».

« Il sottoscritto chiede di interpellare il Governo, per sapere:

a) quali iniziative tempestive intende assumere a favore del personale dell'Itavia, da oltre un mese senza retribuzione e che da diversi giorni ha messo in atto lo sciopero della fame;

b) quali direttive ha emanato o intende emanare per far sì che vengano ripristinati i servizi aerei in concessione all'Itavia, perché la idoneità professionale del personale sia con urgenza organicamente utilizzata e perché aeromobili e attrezzature vengano al più presto reimpiegati;

c) se intende confermare il rispetto delle decisioni - soprattutto relative alla pluralità del servizio aereo - prese a suo tempo dal Parlamento dopo una specifica, approfondita indagine conoscitiva;

d) se risulta falsa la notizia che, secondo il ministro dei trasporti, in Italia non vi sarebbe spazio per una attività aerea assegnata all'iniziativa privata ».

(2-00827) « BAGHINO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere quali siano i suoi intendimenti per la urgente soluzione della crisi della compagnia Itavia spa che ha creato una situazione intollerabile per i lavoratori dipendenti, e gravissimi danni per le popolazioni servite da linee gestite dall'Itavia, rimaste prive di collegamenti aerei, con pregiudizio, in particolare, per il Mezzogiorno e la Calabria; per conoscere, altresì, se si ritenga di applicare alla crisi dell'Itavia spa la procedura di amministrazione straordinaria di cui alla legge 3 aprile 1979, n. 95, che consenta la nomina di uno o più commissari, la

continuazione dell'esercizio dell'impresa, la predisposizione di un programma e di un piano di risanamento ed il mantenimento dell'unità del complesso operativo della azienda, dando luogo, nel contempo, a possibilità di ricorso al credito garantito dallo Stato per il finanziamento della gestione corrente la cui immediata ripresa appare pregiudizialmente necessaria perché siano tutelati, con i lavoratori, gli interessi della collettività che non può subire il pregiudizio derivante dalle difficoltà di una azienda alla quale fino all'anno scorso venivano attribuite in concessione decine di linee aeree sulla base di istruttorie dichiarate positive dalla pubblica amministrazione e dagli organi consultivi competenti ».

(2-00834) « VALENSISE, TRIPODI, BAGHINO, PARLATO, TREMAGLIA, SOSPIRI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere -

premesso che nella seduta del 17 dicembre 1980 il ministro dei trasporti rispondeva a varie interpellanze e interrogazioni, fra le quali alcune presentate dagli stessi interpellanti, relative alla situazione della compagnia aerea Itavia;

rilevato che in quella occasione, in riferimento particolare alle richieste degli interpellanti, il ministro assicurava immediati provvedimenti per « garantire alla utenza i collegamenti aerei » e per evitare « un calo della occupazione, per far fronte alle esigenze e alle aspettative del personale Itavia »;

considerato che nonostante tali assicurazioni ancora non si è approntata la soluzione idonea a tali fini -

quali proposte il Governo intenda avanzare:

a) per dare immediata risposta ai lavoratori che da quasi due mesi non percepiscono nessun salario;

b) per garantire a tutti i lavoratori Itavia stabilità occupazionale e rispetto dei « diritti acquisiti »;

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

c) per garantire i collegamenti aerei negli scali colpiti dalla decisione Itavia di sospendere i voli;

d) per evitare che lo Stato debba farsi economicamente carico della fallimentare gestione dell'Itavia;

e) per evitare altresì che l'ulteriore protrarsi della inattività del personale e dei mezzi dell'Itavia si trasformi in una preoccupante definitiva perdita di un complesso di operatività e di professionalità con grave danno per il settore del trasporto aereo ».

(2-00835) « BOCCHI, OTTAVIANO, PANI, OLIVI, MONTELEONE, LANFRANCHI CORDIOLI, GUALANDI, BERNARDI ANTONIO, SARTI, LODI FAUSTINI FUSTINI, ALICI, RAFFAELLI EDMONDO ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere la linea d'azione che intende seguire per la grave situazione dell'Itavia, in particolare per la drammatica vicenda dei mille dipendenti, abbandonati dalla politica del ministro dei trasporti, che nulla ha risolto nemmeno per la utenza delle linee aeree Itavia, dopo la revoca della concessione alla predetta società.

Gli interpellanti chiedono inoltre di conoscere:

se il Governo non ritenga pregiudizievole per il futuro dei dipendenti sostenere la immediata istituzione di una cassa speciale di integrazione, che avrebbe soltanto il significato assistenziale per pochi mesi, ma sarebbe la fine di una società e dimostrerebbe soprattutto il disprezzo del Governo per tanti sacrifici e capacità dei lavoratori dell'Itavia, e il disinteresse per il loro avvenire;

se il Governo non intenda:

considerare l'urgenza di una immediata soluzione interlocutoria seguendo la procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla legge 3 aprile 1979, n. 95, per la continuazione dell'esercizio dell'impresa, per un piano di risanamento e per un programma di costituzione di una nuova società, che abbia come ba-

se anche azionaria l'Itavia, e la partecipazione di altri enti tra cui la CIT;

rivedere immediatamente la politica dei *charters*, assegnando all'Itavia lo esercizio di tali trasporti, che l'ALITALIA ha subappaltato a compagnie straniere;

annullare i decreti di revoca delle concessioni Itavia;

assicurare in via prioritaria il posto di lavoro per i dipendenti Itavia e l'utilizzo degli aeromobili Itavia; e una volta fissato il programma di ricostituzione societaria, il pronto intervento per i pagamenti degli stipendi dei lavoratori.

Di fronte a notizie pubblicate da organi di stampa gli interpellanti chiedono altresì di conoscere quali siano gli interessi personali di uomini politici del potere e di partiti di Governo nella società Aviosud, il cui pacchetto azionario è detenuto dalla Edilsud, controllata dalla finanziaria FINEDI, della quale per il 15 per cento sarebbe partecipe con azioni il signor Francesco Paparella. Questa AVIOSUD si predisporrebbe a subentrare alla società Itavia ».

(2-00840) « TREMAGLIA, BAGHINO, TRIPODI, VALENSISE ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti per sapere -

considerato che ancora permane dal 10 di dicembre il blocco del servizio aereo sulle linee servite dalla compagnia Itavia;

che la situazione colpisce soprattutto la Calabria che così viene allontanata sempre più dal resto del paese;

ritenuto che l'impegno del ministro dei trasporti è stato insufficiente, approssimativo e superficiale malgrado le assicurazioni date al Parlamento -

quali impegni il Governo intenda assumere per trovare una soluzione immediata per il ripristino dei voli sugli scali serviti all'Itavia e garantire, allo stesso tempo, il posto di lavoro al personale della stessa compagnia ».

(2-00841) « TASSONE, STEGAGNINI, RENDE, PUCCI, TESINI ARISTIDE, NAPOLI, CIANNAMEA, CACCIA, LAGANÀ, MANTELLA, BOVA ».

## VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere: quali azioni sta svolgendo perché l'Itavia riprenda la sua attività con la gestione delle concessioni avute a suo tempo;

quali alternative intenda proporre nel caso l'Itavia fosse impossibilitata a proseguire la sua attività;

quali linee aeree intende affidare all'Alitalia nel caso questa subentri nello esercizio delle linee già concesse alla Itavia;

se intenda tenere presente la necessità che vengano ripresi i voli già gestiti dall'Itavia dall'aeroporto di Bergamo, sul quale notevole è stato ed è lo sforzo finanziario degli enti locali e dello stesso Governo per renderlo sempre più efficiente ed idoneo a permettere l'atterraggio ed il decollo di aeromobili di qualsiasi tipo con la costruzione di una pista di 2860 metri in aggiunta all'attuale di 1800 metri e con la dotazione dei più moderni servizi di sicurezza.

(2-00842) « CITARISTI, GAITI, BELUSSI, QUARENGHI, BONALUMI ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per sapere - nel quadro della possibile risoluzione della vicenda Itavia - se confermi o meno l'intendimento di mantenere una linea conforme alle raccomandazioni conclusive della indagine conoscitiva condotta nel 1975 dalla X Commissione permanente della Camera e a quelle della commissione Robaldo del 1980.

In particolare, gli interpellanti rammentano che, tra l'altro, la X Commissione testualmente affermò:

a) « debba essere consentita la pluralità delle compagnie aeree »;

b) « alle compagnie a capitale privato debba essere assegnato un adeguato coefficiente di traffico che consenta loro di assicurare la economicità e l'autonomia della gestione »;

c) « per quanto concerne l'attuale crisi finanziaria del trasporto aereo, la Commissione ritiene giustificato l'intervento,

sia pure temporaneo, da parte dello Stato a favore degli esercenti nazionali attraverso:

1) concessione di mutui a tasso agevolato;

2) assunzione a carico dello Stato, sul piano assicurativo, di rischi per la navigazione aerea derivanti da episodi di guerra, di cattura illecita, di sabotaggio;

3) erogazione di sovvenzioni riferite a singole linee solo quando sia necessario mantenere od istituire linee deficitarie per particolari ed inderogabili esigenze sociali ».

e che inoltre la commissione Robaldo, l'8 ottobre 1980, nel quadro del mandato ricevuto per la ridefinizione della rete dei collegamenti aerei nazionali e la revisione delle concessioni dei servizi di trasporto aereo di linea, rilevò che i collegamenti operati dall'Itavia "risultano caratterizzati dal più basso valore di frequenza media passeggeri" e che "il trasporto aereo nazionale, specialmente nell'area privata, risulta gravato di oneri impropri connessi con l'esercizio a basso contenuto di utenza, che non sono e non possono essere compensati dalla manovra tariffaria", proponendo infine - nell'espletamento del mandato - e così ribadendo tutto quanto la X Commissione in linea di principio aveva affermato, il pluralismo vettoriale, la redistribuzione dei coefficienti di traffico, le sovvenzioni di esercizio.

Gli interpellanti rilevano che, d'altra parte, le richieste formulate dall'Itavia sono del tutto omogenee, se non identiche, alle ipotesi di soluzione avanzate dalla commissione Robaldo e che si muovono strettamente nello spirito e nella lettera del quarto comma del regio decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753 e del regolamento di attuazione che è stato emanato con decreto del Presidente della Repubblica 4 gennaio 1973, n. 65 che all'articolo 2 prevede la possibilità della concessione di sovvenzioni per le ipotesi di cui alla vicenda Itavia e che, agli articoli 7 ed 8, prevede misure e modalità delle sovvenzioni dovute a seguito delle convenzio-

ni di concessione che l'Itavia sostiene non esserle state erogate per l'anno 1980.

Gli interpellanti, pertanto, chiedono quale sia l'avviso del Governo in ordine alla praticabilità o meno di ipotesi risolutive che:

a) salvaguardino il pluralismo vettoriale come scelta politica essenziale alla distribuzione delle risorse, alla ridefinizione dei ruoli, al recupero di efficienza dei servizi ed alla più adeguata manovra tariffaria nel rispetto delle esigenze della utenza;

b) garantiscano la redistribuzione dei collegamenti e delle concessioni in prospettiva, in linea con le valutazioni espresse dalla X Commissione della Camera e dalla commissione Robaldo, assegnando all'Itavia un ruolo definito nel settore *charter*, integrato da rotte che consentano la loro gestione economica o recuperino, mercè sovvenzioni come per legge, la economicità e l'autosufficienza di gestione ristabilendo la *par condicio* essenziale all'alea del rischio imprenditoriale in condizioni paritetiche, come conseguenza derivante dalla necessità del pluralismo;

c) assicurino all'Itavia l'accesso ai finanziamenti sovventivi richiesti per l'anno 1980 a condizione che vengano, nelle more della realizzazione della prospettiva organica di cui alla lettera precedente, ripresi i collegamenti, e sia corrisposto un importo, a valere quale acconto, da destinare direttamente alla copertura di crediti di lavoro dei suoi dipendenti;

d) accelerino le valutazioni definitive e le conseguenti decisioni in ordine al nuovo assetto del trasporto aereo italiano, assegnando all'Itavia il ruolo da tali valutazioni e decisioni dipendente ».

(2-00843) « PARLATO, BAGHINO, TREMAGLIA, VALENSISE ».

e delle seguenti interrogazioni:

Valensise, Tripodi e Baghino, al Governo, « per conoscere quali urgenti iniziative abbia adottato o intenda adottare o promuovere per risolvere in tempi brevissimi ed in modo coerente agli

interessi delle popolazioni il problema del trasporto aereo apertosi con la crisi della compagnia Itavia, assicurando il posto di lavoro a tutti i dipendenti, garantendo la tutela dell'insieme dell'azienda, della professionalità del personale e, in particolare, garantendo alla Calabria l'esercizio delle linee esistenti, ed eliminando le premesse a pericolose forme di solidarietà che potrebbero risolversi in gravissimo pregiudizio per le città di Reggio e Messina il cui scalo è minacciato dalla sospensione dei voli da e per Roma, a suo tempo concessi all'Itavia, ma da tale compagnia affidati liberamente all'Ati a seguito di regolare e mai denunciata convenzione la cui ventilata sospensione produrrebbe l'isolamento dalla capitale delle città dello stretto, causando grave danno anche all'Itavia ed ai suoi dipendenti » (3-03013);

Costa, al ministro dei trasporti, « per sapere:

quali interventi urgenti si intendano adottare per porre fine alla paralisi dei trasporti aerei Itavia, paralisi che sta provocando gravissimi ed intollerabili disagi agli utenti;

quali decisioni si intendano adottare per risolvere in via definitiva i problemi posti dalla crisi dell'Itavia, evitando misure di carattere meramente assistenziale e garantendo un adeguato spazio all'imprenditoria privata nel campo del trasporto aereo, e se in tale quadro non si renda ormai indispensabile avviare una pubblica gara per l'assegnazione della concessione dei collegamenti aerei già attribuiti alla Itavia a compagnie pubbliche e private (compresa la stessa Itavia) che ne garantiscano l'immediata attivazione;

infine come si intenda assicurare in futuro l'attivazione di quei collegamenti aerei già attribuiti all'Itavia e che tale compagnia ha disattivato o, peggio, mai attivato » (3-03040);

Quieti, al ministro dei trasporti, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare in ordine alla ripresa dei voli di linea Itavia o all'attribuzione ad

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

altra compagnia aerea delle concessioni interessanti l'aeroporto di Pescara, chiuso al traffico civile dal febbraio del 1979 e per la riapertura del quale sono state più volte fornite assicurazioni senza esito positivo » (3-03051);

Ligato, al ministro dei trasporti, « per conoscere quali sono le scelte e le proposte politiche decise dal Governo per una definizione della questione Itavia; e quali le iniziative per garantire i collegamenti aerei con e dalla Calabria, non solo sugli scali di Lamezia Terme e Crotona - le cui concessioni sono affidate alla società Itavia - ma soprattutto su Reggio Calabria, dove opera la società Ati al servizio di una crescente utenza del bacino che comprende le province di Reggio Calabria e Messina, con notevoli utili di gestione per l'azienda a capitale pubblico e per il gruppo Alitalia: si preannuncia, infatti, una strana e assurda iniziativa dei sindacati ANPAV e FULAT, i quali chiedono la chiusura dello scalo dello Stretto quasi che determinando altra disoccupazione si possano risolvere i problemi della Itavia.

L'interrogante chiede di conoscere se il Governo intenda procedere - nel rispetto della legge - alla revoca delle concessioni Itavia non più esercitate; e se intenda ricorrere alla precettazione per impedire la chiusura dissennata dell'aeroporto dello Stretto in Reggio Calabria » (3-03062);

Morazzoni e Bernardi Guido, al ministro dei trasporti, « per conoscere la situazione attuale del trasporto aereo ed in particolare i motivi che impediscono la ripresa dei collegamenti già ricoperti dalla società Itavia e quali passi stia svolgendo il Governo per garantire la ripresa del lavoro da parte delle maestranze della stessa Itavia » (3-03075).

Lo svolgimento di queste interpellanze e di queste interrogazioni, che concernono lo stesso argomento, avverrà congiuntamente.

Onorevoli colleghi, mi è stato comunicato - ma vorrei che fosse confermata in aula - che i presentatori delle interpellanze gradirebbero che vi fosse prima la risposta del ministro e, quindi, rinuncerebbero all'illustrazione dei rispettivi documenti, per intervenire in sede di replica avvalendosi della possibilità di sommare i tempi dell'illustrazione e della replica. Qualcuno degli interpellanti non è d'accordo?

BAGHINO. Noi siamo d'accordo. Ma, poiché nelle nostre interpellanze vi sono delle richieste precise, auspichiamo che vi siano delle risposte altrettanto precise e le attendiamo, perché le nostre richieste attengono alla soluzione del problema...

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, se lei avesse semplicemente detto di essere d'accordo, l'argomento sarebbe concluso. Che lei auspichi che il ministro risponda in un certo modo vuol dire addentrarsi nell'impostazione delle interpellanze. E che io preveda che lei non sarà soddisfatto è, non nell'impostazione, ma nella più delicata tradizione parlamentare.

BAGHINO. Speriamo che la tradizione sia interrotta questa sera!

PRESIDENTE. Ne sarei lieto, onorevole Baghino.

POCHETTI. Siamo in tema di auspici!

PRESIDENTE. L'onorevole ministro dei trasporti ha facoltà di rispondere alle interpellanze ed alle interrogazioni di cui è stata data lettura.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, rispetto a quanto ebbi a comunicare in quest'aula nella seduta del 17 dicembre dello scorso anno, desidero fornire un aggiornamento sugli eventi succedutisi ed indicare le soluzioni possibili ai diversi problemi posti dalla vicenda Itavia.

Per quanto riguarda le dirette ed esclusive responsabilità del Ministero dei trasporti di assicurare all'utenza il servizio, successivamente all'affidamento alle società Alitalia, ATI ed Alisarda dei collegamenti Bologna-Roma e viceversa, Roma-Lamezia e viceversa, Bologna-Cagliari e viceversa, si sono dovute convocare le organizzazioni sindacali e, in particolare, l'ANPAC e l'ANPAV, per superare l'opposizione del personale ad operare su tali linee. Faticosamente veniva raggiunto un accordo, che consentiva l'esercizio, molto provvisorio, di tali linee sino al 31 dicembre 1980. Contemporaneamente, proseguivano i contatti al fine di trovare una soluzione ai problemi fondamentali, quello contingente collegato alla sospensione delle retribuzioni dei dipendenti della società Itavia, sospese fin dal mese di dicembre, e quelli, più complessi, del ripristino di tutti i collegamenti interrotti e del mantenimento dei livelli occupazionali.

Veniva subito constatato che per la soluzione di questi ultimi problemi occorrevano tempi necessariamente non brevi, data la loro complessità, che coinvolgeva aspetti di responsabilità esclusiva dell'imprenditore, oltre che profili politici ascrivibili alla competenza di diversi ministeri (lavoro, tesoro, bilancio, partecipazioni statali, trasporti).

Per quanto riguarda, invece, il problema delle retribuzioni, presso il Ministero del lavoro venivano poste allo studio le possibili soluzioni, tra le quali quella dell'estensione della cassa integrazione ai dipendenti dell'Itavia, che, peraltro, comporta l'adozione di un apposito provvedimento legislativo. A partire dai primi giorni dell'anno si moltiplicavano intanto le iniziative sindacali degli enti ed organismi locali colpiti dalla sospensione dei servizi della società Itavia, alle quali si univano quelle esperite in sede di Governo allo scopo di pervenire a concrete soluzioni, idonee a salvaguardare i livelli occupazionali ed il potenziale produttivo dell'impresa, nonché a garantire la corrispondenza delle mancate retribuzioni ai dipendenti della società Itavia.

Le organizzazioni si pronunziavano a favore dell'impostazione data al problema in sede governativa, sia per quanto riguarda la tutela dell'utenza, sia per ciò che concerne la salvaguardia delle capacità professionali dei quadri e di tutti i dipendenti della società Itavia, sia infine relativamente all'utilizzazione del potenziale produttivo della società stessa. La società Alitalia, appositamente interpellata, rappresentava le difficoltà che sarebbero insorte se si fosse proceduto, in caso di cessazione definitiva dell'attività da parte dell'Itavia, all'assunzione diretta del personale di quella società presso una delle due compagnie aeree del gruppo: Alitalia o ATI. È dato, infatti, constatare che una tale soluzione, anche in presenza di una ferma opposizione sindacale, sarebbe percorribile soltanto al prezzo — così diceva la società Alitalia — di gravi tensioni sul fronte del lavoro dell'intero settore del trasporto aereo, con la conseguenza di attivare per molti mesi uno stato di irregolarità e di precarietà in tutti i servizi connessi con il trasporto aereo del paese.

La ricerca delle soluzioni definitive si concentrava pertanto su due ipotesi: a) mantenimento in esistenza della società Itavia, e quindi del rapporto di lavoro tra la medesima ed il personale dipendente mediante la rilevazione del pacchetto azionario della stessa società da parte di acquirenti pubblici e privati; b) costituzione di una nuova società a capitale misto apparentemente con prevalenza pubblica, dato che non vi erano altre soluzioni, alla quale assegnare le concessioni attualmente assentite all'Itavia con l'impegno, da parte della nuova società, di assumere il personale — operaio, impiegatizio e navigante — dell'inattivata Itavia. È evidente che occorrerà passare attraverso una serie di interventi che garantiscano, nel modo più preciso e formale, contro l'assunzione di qualsiasi gravame passivo non coperto patrimoniale, derivante dall'attuale gestione della società Itavia. È altresì evidente che ambedue le soluzioni dovranno inquadarsi negli obiettivi fondamentali posti con l'iniziativa governativa ed evidenziati nel rapporto della commissione Robaldo.

Essi sono individuati: 1) nella realizzazione di una rete razionalizzata di servizi di primo e secondo livello; 2) nel potenziamento dell'attività *charter*; 3) nello sviluppo di collegamenti di terzo livello.

Del problema della continuità della corresponsione delle retribuzioni al personale Itavia si è fatto carico, ripeto, il ministro del lavoro, al quale il ministro dei trasporti ha tempestivamente segnalato il progressivo estendersi dello stato di tensione a tutto il settore del trasporto aereo, con possibili ripercussioni sulla regolarità dei collegamenti aerei e dei servizi aeroportuali. Per questo specifico problema sembra, allo stato, inevitabile il ricorso ad interventi straordinari di carattere legislativo per risolvere in via provvisoria la difficile situazione in cui versa un migliaio di lavoratori, ad oggi senza retribuzione. Siffatta soluzione temporanea, nella misura in cui vale ad attenuare tensioni sociali, è condizione per operare con la necessaria obiettività sul difficile terreno della ricerca di valide e definitive soluzioni per l'intera questione insorta con la sospensione dell'attività dell'Itavia.

Condizione essenziale ed imprescindibile di ogni utile sbocco è, peraltro, a mio parere, la garanzia della massima chiarezza e trasparenza sotto il profilo finanziario e della legalità. A tal fine, un'apposita commissione, costituita da esperti di fiducia del gruppo pubblico e dell'Itavia, insediata nei primi giorni di gennaio, sta valutando tutti gli aspetti finanziari, patrimoniali ed economici che si pongono quale necessaria premessa per la realizzazione dell'accennata soluzione del trasferimento del pacchetto azionario della società Itavia. Sembra, però, dai primi accertamenti e dall'orientamento espresso dal vertice del gruppo pubblico — vi è una lettera del presidente Nordio a tal proposito — che l'ipotesi del subentro, nel pacchetto azionario Itavia, di altri operatori sia difficilmente percorribile, stanti i termini di grave pesantezza e di indeterminatezza della situazione finanziaria della società da rilevare. Nella stessa giornata odierna è in corso al Ministero del lavoro una riunione interministeriale, per esperire ulteriori appro-

fondimenti della complessa questione, non escluso il ricorso alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla vigente legislazione.

Per quanto concerne l'ambito delle responsabilità del Ministero dei trasporti, non ritengo procrastinabile oltre la settimana corrente l'adozione di una decisione operativa.

Mentre venivo alla Camera per rispondere agli onorevoli deputati, mi è giunta notizia che dal Ministero del lavoro era pervenuto al dicastero dei trasporti il telegramma di cui darò lettura. Nella giornata di sabato avevo investito direttamente il Ministero del lavoro del problema del quale si discute, perché fornisse una risposta puntuale sull'attuale situazione, in riferimento ai colloqui avuti con le organizzazioni sindacali, e perché, con riferimento anche alle trattative in corso, dicesse se era in condizione di poter prevedere quando sarebbe stato possibile attivare la soluzione relativa ai collegamenti. La risposta che mi perviene in questo momento e che vi leggo, onorevoli colleghi, è la seguente: « Riferimento telegramma a mano 16 corrente, informasi che corso riunioni tenute presso questo Ministero, organizzazioni sindacali *habent* manifestato loro orientamento favorevole at seguente soluzione problema Itavia: a) costituzione nuova società con partecipazione pubblica per almeno 51 per cento; b) affidamento at nuova società concessioni et autorizzazioni già concesse at Itavia; c) assunzione da parte costituenda società personale dipendente da Itavia et riconoscimento dei diritti acquisiti anche con forme et modalità da concordare successivamente; d) adozione misure atte assicurare reddito at lavoratori interessati sino at inizio effettiva operatività nuova società et conseguente ripresa attività lavorativa. At stato non essere possibile fornire notizie in ordine prospettive concrete et tempi ripresa attività aziendale, in quanto dette notizie sono direttamente connesse at definitive determinazioni che saranno adottate ».

Posso assicurare che oggi stesso, al termine della seduta, chiederò al Mini-

stero del lavoro di coordinare una riunione con il Ministero dei trasporti, con quello delle partecipazioni statali ed eventualmente con altri dicasteri interessati, per procedere agli atti esecutivi, allo scopo di pervenire ad una soluzione sulla base della piattaforma predisposta dai sindacati.

#### Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, prima di passare alle repliche degli interpellanti, desidero ricordare che all'ordine del giorno della seduta odierna, oltre alle interpellanze ed interrogazioni sulla questione Itavia, sono iscritte anche talune interrogazioni relative alla situazione della cooperativa edilizia « Auspicio ». Data però la delicatezza e l'importanza del tema principale, sul quale è opportuno lasciare aperto un congruo spazio per il dibattito, pur nei limiti del regolamento, è emerso lo orientamento — al quale mi richiamo in questo momento, per non impegnare inutilmente il rappresentante del Governo ed i colleghi interessati — di rinviare lo svolgimento di questo secondo gruppo di interrogazioni all'inizio della seduta di domani. Vi sono obiezioni in proposito? Onorevole rappresentante del Governo?

CASTELLI, *Sottosegretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale*. Nessuna obiezione da parte del Governo.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole sottosegretario. In questo senso, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### Si riprende lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sulla situazione della società Itavia.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alle repliche degli interpellanti. L'onorevole Gianni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Milani n. 2-00796, di cui è cofirmatario: ricordo che, avendo rinunciato all'illustrazione, l'onorevole

Gianni ha facoltà di cumulare il tempo previsto per l'illustrazione stessa con quello previsto per la replica.

GIANNI. Signor ministro, esprimere i motivi della nostra insoddisfazione in merito alla sua risposta, non già sintetica bensì esigua, è da un certo punto di vista davvero complicato, visto che questi motivi sono molti, mentre io non ho alcuna intenzione di superare i limiti di tempo concessimi, anzi, se possibile, di non impiegare tutto il tempo a mia disposizione. Questione complicata, dunque, nella quale cercherò di mettere un po' d'ordine, seguendo naturalmente lo sviluppo della vicenda ma partendo anche dal presupposto di dare per scontato che la discussione sulla situazione dell'Itavia non è nuova per quest'aula. Si ricorderà infatti che in un precedente dibattito, svoltosi il 17 dicembre 1980, lei, onorevole ministro, aveva avuto modo di fornire una serie di assicurazioni in merito ai quesiti allora posti da interpellanti ed interroganti. Debbo constatare che nessuna di quelle assicurazioni si è concretata: la sua risposta di oggi, signor ministro, non offre quindi (a mio modestissimo avviso, s'intende) alcuna certezza sul fatto che assicurazioni fornite in passato e poi contraddette nella pratica possano diventare realtà in un futuro che dovrebbe essere abbastanza vicino (su questo, almeno, siamo tutti d'accordo).

Credo che ciò derivi da un certo modo di governare, di esercitare cioè non il proprio diritto ma il proprio dovere di governare. Da questo punto di vista, la vicenda Itavia evidenzia in modo pratico, se non solo sul piano teorico, problemi attinenti al funzionamento degli organi istituzionali del nostro paese, problemi che non sono poi del tutto dissimili da altri, che abbiamo anche recentissimamente esaminato in quest'aula in occasione di ben più torbide e gravi questioni, rispetto a quella ora in esame, contrassegnata peraltro dalla totale impossibilità, che si registra nella settimana in corso, di servirsi del trasporto aereo nel nostro paese.

Lei ha fatto riferimento al fatto, signor ministro, che il problema dell'Itavia

veniva considerato di competenza di più ministeri. Non si offenda, ma sembra che questa osservazione consista nell'alzare il coperchio di una pentola che bolle e gridare « evviva, evviva, ho scoperto l'acqua calda ». Voglio dire, fuori di una troppo semplice metafora, che è ovvio che un problema che riguarda un settore decisivo, non dei servizi, ma degli aspetti fortemente connessi alla vita produttiva, sociale, politica e culturale del nostro paese, come quello dei trasporti aerei, afferisce non ad un solo Ministero ma ad un complesso di ministeri e di indirizzi di governo. Invece, in questo caso, come è fin troppo facile dimostrare, vi è stata un'irresponsabilità in alcuni ministeri ed il cerino dell'irresponsabilità è stato passato acceso da un Ministero all'altro, con la speranza che toccasse la carne delle dita di un qualche altro Ministero che non fosse quello personalmente diretto da chi faceva certe affermazioni.

Tutto ciò è facile da dimostrare, perché lei, in occasione della seduta del 17 dicembre 1980 — come risulta dal resoconto stenografico —, assunse precisi impegni rispetto a quella che per noi è la prima questione, cioè la salvaguardia dei livelli occupazionali — i mille lavoratori, ai differenti livelli, dell'Itavia —, con tutto ciò che le è connesso e che non sto ad illustrare perché già lo dicemmo in quella occasione. Infatti, in quella circostanza lei si disse non convinto, ma certo che il Governo si sarebbe mosso per la tutela dei livelli occupazionali di operai, impiegati e naviganti oggi dipendenti dalla società Itavia; già allora dicemmo, per bocca dell'onorevole Milani, che ci pareva una scarsa assicurazione demandare questa questione al Ministero del lavoro, ed avevamo ragione. Infatti, nell'incontro avvenuto tra le organizzazioni sindacali ed il Ministero del lavoro — desidero ricordare le dichiarazioni del direttore generale del suddetto Ministero, Tavernini, sui giornali nazionali del 6 gennaio 1981 —, appare chiaro che nulla si era chiuso e che il problema della cassa integrazione non solo non era risolto ma negato.

Qualche organo di stampa sostiene, maliziosamente, che si poteva forse dire

allora, ma oggi possiamo dire con qualche maggiore certezza, che ciò deriva anche dal fatto che lo stesso presidente dell'Itavia, marchigiano e democristiano, aveva un qualche suo punto di appoggio all'interno degli esponenti del Governo; affermazione maliziosa, non mia, ma di un giornale che mi limito semplicemente a riportare dicendo che, al di là di quelle che l'onorevole Forlani chiamerebbe forzature polemiche, si tratta di una tesi, a questo punto, più che degna di considerazione e rispetto, di fronte alla quale non valgono schifiltose ritrosie.

Tornando alla questione più importante, forse vale la pena di chiedersi perché si sia emanato un decreto di revoca delle concessioni, che di fatto è equivalso alla liquidazione dell'Itavia, senza fornire le opportune garanzie affinché il Governo operasse sulle conseguenze non prevedibili ma certe di un simile atto? In ciò si rinviene l'irresponsabilità del tutto, signor ministro. E non vale qui dire che la questione riguarda un complesso di ministeri, perché ciò è ovvio, è noto in partenza.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Per quanto riguarda la competenza del mio Ministero, lei non solo non ha ascoltato la mia replica, ma non ha neanche letto quello che io ho detto in quest'aula nella seduta del 17 dicembre 1980.

MILANI. Lei non ha detto, ministro, lei ha emanato un decreto di revoca, ed ha liquidato la società Itavia.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma questo lo dice lei!

MILANI. No, questi sono i fatti, signor ministro, al di là delle chiacchiere.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Si rilegga il resoconto stenografico della seduta del 17 dicembre 1980. Lei girava molto, in quei giorni, onorevole Milani. Lei non mi ha ascoltato. Abbia allora la pazienza di leggere il resoconto stenografico (*Proteste del deputato Milani*). Legga, legga! Legga un po'!

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

GIANNI. Signor ministro, crediamo di averla ascoltata con attenzione (*Commenti del deputato Milani*).

PRESIDENTE. Onorevole Milani, onorevole ministro, lascino che l'onorevole Gianni — che ha un'oratoria estremamente pacata — possa proseguire. (*Commenti del deputato Gianni*). L'ho detto in parte: ognuno assuma la parte gli che spetta.

GIANNI. Io assumo la mia, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Gianni, lei è l'unico che non merita un « cicchetto ». Lei ha la libertà di dire quello che ritiene opportuno.

GIANNI. Infatti, sto esercitando un diritto di libertà, senza nessuna retorica. Ma riprendo l'osservazione del signor ministro...

DE CATALDO. Comunque, il 17 porta male, ministro!

GIANNI. Adesso ci si mette pure De Cataldo, che non perde occasione. Avrai modo, a suo tempo, di parlare anche tu, ma adesso lascia parlare me, abbi pazienza!

PRESIDENTE. Onorevole De Cataldo!

GIANNI. Riprendo allora l'osservazione del signor ministro, che spero abbia la pazienza di ascoltarmi, visto che richiama gli altri all'attenzione. Devo dirgli che più che ascoltarlo, come ho fatto, non mi è riuscito di fare. Non solo l'ho ascoltato, ma, con la rapidità mentale, certo modesta, che le mie capacità umane mi permettono, mentre lui parlava, avevo anche sott'occhio il resoconto stenografico — che, vivaddio, in quest'aula fa testo — della seduta precedente a quella cui si riferiva la discussione.

A questo punto le contraddizioni, signor ministro, sono allora troppe. Il senso di una sua risposta ai quesiti che le venivano posti era che lei assicurava il trasporto sulle linee Bologna-Roma e viceversa, e Roma-Lamezia e viceversa, effettuato dalla società ATI, e sulla linea

Roma-Cagliari e viceversa, effettuato dalla società Alisarda; e questo servizio avrebbe dovuto proseguire non fino al dicembre 1980 — il che era palesemente ridicolo — ma, come dice il testo che ho di fronte, fino al 31 marzo 1981. E questo quando già era chiaro — e noi glielo dicemmo in quella occasione —, da segni, prese di posizione, documenti, lettere, che le associazioni sindacali dei piloti delle società da lei stesso indicate non avevano alcuna intenzione di subire le conseguenze che derivavano dall'emanazione di quel suo decreto.

In quella occasione, allora, lei faceva delle affermazioni senza avere in mano gli elementi per farle, diceva « gatto » senza averlo ancora mezzo nel sacco; e oggi ci viene a ripetere, sostanzialmente, che non è colpa sua, quando non si capisce di chi altri debba essere la colpa, a meno che, per quel gioco di scaricabarile di cui ho detto, lei non ritenga che sia colpa di altri ministeri. Io invece sostengo che caso mai, a questo punto, la colpa è da ascrivere ad un certo modo di governare.

Quanto al telegramma, o messaggio, o non so cosa sia, che lei ci ha testé letto (vede, l'ho ascoltata con estrema attenzione), proveniente dal Ministero del lavoro, mi pare di poter dire, proprio per l'attenzione che le ho prestato, com'è doveroso fare in una circostanza di questo genere, che esso non fa altro che ripetere pari pari notizie che già comparivano sul *Corriere della sera* del 6 gennaio scorso, come risultato dell'incontro, da me poc'anzi citato, con Tavernini, direttore generale del Ministero dei lavoro. Qui si dice che Tavernini si è limitato a prendere atto della posizione dei lavoratori in merito a due ipotesi prospettate nei giorni scorsi: l'assorbimento dell'Itavia da parte della compagnia di bandiera Alitalia, con assunzione, però, dei suoi mille dipendenti; e l'acquisto da parte dell'Alitalia del 51 per cento del pacchetto azionario dell'Itavia.

Mi pare quindi, se non ho inteso male, che elementi di straordinaria, eclatante novità, tali da giustificare il suo pungente

richiamo all'attenzione, signor ministro, non vi siano nella sua risposta.

Per questo mi ero permesso di sollevare un problema, che indubbiamente va al di là della vertenza specifica in atto. Come si governa? Che tipo di responsabilità si ha? Come si decidono certe cose? Quali correlazioni materiali esistono all'interno di questo Governo tra un ministro ed un altro, tra un Ministero ed un altro? Quale garanzia ha l'opposizione di poter realmente « prendere in castagna » il Governo, quando di volta in volta si presenta con un atto di deresponsabilizzazione da parte dei suoi singoli ministeri? Perché, se lei vuole, pongo la questione anche sul terreno di un diritto ed un dovere dell'opposizione, proprio per dimostrare che non vi è una forzatura politica, ma semplicemente la richiesta che vengano rispettati i termini anche se solo formali, del funzionamento istituzionale nel nostro paese.

Mi pare, dunque, che siamo giunti a questa situazione, ad una situazione in cui non si vola, in cui intere regioni — che già versano, come la Calabria, in gravissime condizioni di crisi economica, che la fanno risultare agli ultimi posti nella vita civile e sociale del nostro paese — sono isolate.

Ci troviamo in una situazione drammatica, in cui non si capisce quale via di uscita possiamo avere di fronte. E noi non possiamo fare altro che ribadire i nostri interrogativi. Come si riesce a garantire i voli? È la questione più urgente. Come si riesce a garantire il lavoro ai dipendenti dell'Itavia, tenendo conto di tutti i loro problemi, che qui non ripeto, perché sono troppo noti a tutti?

Di fronte a tali questioni, che cosa si intende concretamente fare per la costruzione della nuova società? Non basta leggere un *telex* del Ministero del lavoro, che ripete cose già note quindici giorni fa; qui si tratta di dire che cosa si vuole fare rispetto, ad esempio, ai debiti attuali dalle società Itavia, se si intenda seguire la vecchia strada per la quale, quando il privato clamorosamente fallisce, allora è il pubblico a prendere sulle spalle le pen-

denze debitorie. Ma se fosse così, signor ministro, questa ventata di neoliberalismo sarebbe veramente poca cosa, se non un assistenzialismo mascherato.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma neanche questo ha sentito?

PRESIDENTE. Onorevole ministro!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. L'ho detto cento volte, in Assemblea, in Commissione e di nuovo qui oggi!

MILANI. È cento volte che lo dice, ma atti concreti non ve ne sono!

PRESIDENTE. Onorevole Milani! Onorevole ministro, se lei riterrà opportuno, dopo potrà fornire altri chiarimenti. Ma la Presidenza non accetta questa polemica!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Vi era un mezzo: pagare subito. Lei era d'accordo che si pagasse subito?

MILANI. Chiacchiere!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei non vuole capire!

PRESIDENTE. Onorevole ministro, lei parlerà quando avrà la parola! Fra l'altro, in questa confusione non solo non credo che riescano ad ascoltare i colleghi, ma nemmeno il pubblico presente in tribuna, che ha il diritto di intendere concetti e teorie precisi!

L'onorevole Melega ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00809.

MELEGA. Signor ministro, non ci siamo: mi spiace significarle la mia profonda insoddisfazione per la sua risposta. Non ci siamo perché in un precedente dibattito sulla questione Itavia noi dicemmo che l'avremmo giudicata per il futuro, e non per il passato.

Su questa vicenda francamente non è ulteriormente tollerabile la minima esitazione; non è tollerabile — mi dispiace dirlo, signor ministro, ma bisogna essere

estremamente chiari, per lo meno tra persone che hanno studiato a fondo questa vicenda — che si continui a dire che non ci sono soluzioni o che certe soluzioni non sono praticabili dal Governo.

Ci sono soluzioni praticabili dal Governo, e solo dal Governo, e il Governo deve praticare queste soluzioni se altre strade si rivelano impervie. Infatti, il problema minimo che i radicali hanno posto — e con il suo assenso, direi — davanti in questa vicenda, quello del ripristino immediato dei collegamenti aerei (soprattutto con le regioni, come la Calabria, che si trovano in condizioni già difficili dal punto di vista dei collegamenti via terra, ma ovviamente anche con la Sardegna, o con Bologna, o con città come Pisa, Bergamo, Verona, che sono pure servite dai collegamenti Itavia) è un problema imperativo, che richiede decisioni *ad horas* da parte del Ministero o del Governo.

Non è più possibile tollerare questa situazione, signor ministro, perché il trasporto aereo non è un lusso per questi cittadini, ma un qualcosa che ha una profonda influenza sull'economia della regione, sulla situazione, direi, anche sociale della zona! In questo caso non è possibile — lo dico con grande franchezza, anche perché quando c'è stato da significare l'apprezzamento per certi suoi atteggiamenti concreti io glielo ho manifestato — continuare a tollerare questa situazione: non è possibile perché ci sono gli strumenti per farla cambiare!

Nel corso della mia esposizione indicherò quali siano questi strumenti, che lei conosce benissimo e, quando glieli citerò, lei si renderà conto che è possibile utilizzarli, se c'è la volontà politica di farlo. Certo, se non c'è la volontà politica, è tutto un altro discorso, ed è su questo che si appunta la nostra critica.

La prima cosa da fare è di ripristinare *ad horas* i collegamenti aerei: non è possibile avere, in un paese come l'Italia, zone non più servite quando ci sono degli aeroporti funzionanti e quando vi è una impresa assolutamente in grado (perché l'ha fatto fino a ieri) di gestire questi collegamenti.

La seconda cosa che è intollerabile — e oggi, 19 gennaio, siamo già in estremo ritardo per prendere qualsiasi decisione — è il fatto che noi abbiamo mille famiglie (con tutti i collegamenti che queste famiglie possono avere) senza stipendio. Non è possibile non farsi carico di questo problema sociale, signor ministro, perché questo è qualcosa che non può essere da noi sopportato pensando che tocca altri: questi altri hanno diritto a una risposta, quanto meno! A queste persone lei ha garantito — è venuto qui a dirlo — il posto di lavoro, lei ha garantito la piena occupazione, diciamo, dei dipendenti Itavia; e credo che la sua garanzia ancora resti, perché non ho sentito nella sua esposizione di oggi l'intenzione di ritirarla. Ma che significa la piena occupazione, se queste famiglie da due mesi ormai non ricevono lo stipendio? Non possono continuare a fare debiti sperando che prima o poi qualcuno, chissà, restituirà loro il denaro che non percepiscono in questo momento!

Allora noi ci troviamo di fronte, signor ministro, ad una situazione doppiamente anomala; ed è questo che spiega la nostra insistenza: nostra, di una forza politica piccola come quella radicale, su un problema che potrebbe sembrare non dico di poco conto, ma anomalo rispetto alle battaglie che di solito fanno i radicali.

Qui c'è una situazione anomala per due aspetti, che si innestano uno nell'altro: da una parte, abbiamo un servizio pubblico ormai negletto. Non si può più dire « interrotto », perché questo può essere vero solo in una fase iniziale. Siamo di fronte ad un servizio negletto, perché l'interruzione prosegue e non si fa nulla per ovviare. Lei mi dirà che talune cose le ha fatte, però io mi riferisco alla inesistenza di iniziative che valgano a porre fine, di fatto, alla interruzione.

Dall'altro lato, abbiamo una forza umana e imprenditoriale che sarebbe pronta, se venissero adottate certe misure gestionali, a porre rimedio alla situazione.

È quindi evidente che sta al Governo la responsabilità prima di incastrare l'una

nell'altra queste due facce della medaglia, risolvendo con un solo provvedimento due situazioni, che sono negative e sempre di più lo saranno. Questo è l'altro dato gravissimo e sconcertante: più passa il tempo, più la situazione si deteriora e più diventa difficile risolverla. È anche per questo che deve essere affrontata immediatamente: doveva già essere stata affrontata tre mesi fa, due mesi fa, un mese fa, quindici giorni, sette giorni fa. Lei mi dice: io l'ho affrontata, però io le rispondo che lei non l'ha risolta.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei mi deve dire quali sono i provvedimenti che avrei dovuto prendere e che non ho preso.

MELLINI. Lei avrebbe dovuto fare ministro Melega!

BAGHINO. C'è la legge n. 95!

PRESIDENTE. Il ministro lo ha chiesto all'onorevole Melega, non a lei, onorevole Baghino.

BAGHINO. Sto aiutando il ministro!

PRESIDENTE. No, lei non sta aiutando il ministro. La prego!

MELEGA. Sono pronto a dire quanto chiede al ministro, ma intanto voglio dirgli che non ho certo la pretesa di insegnargli il mestiere: ho però il dovere di criticare il modo in cui svolge il suo mestiere, se da questo io constato che di fatto una situazione si concretizza nella realtà, per quello che è e non per quello che vorremmo che fosse.

Lei sa che lei e il suo Ministero (parliamoci chiaro anche in questo, signor ministro, perché in queste cose la chiarezza è d'obbligo) hanno avuto un tempo più che ragionevole per risolvere — e per affrontare — la situazione. Perché anche sostenere che la situazione di oggi sarebbe identica a quella di due mesi fa o a quella di sei mesi fa significa sostenere cosa non vera, perché c'è stato un dete-

rioramento: e tra una settimana la situazione sarà ancora peggiore, tra un mese molto peggiore. E in più si saranno determinati dei danni, in primo luogo economici ed anche di altra natura, alle zone non servite da questi collegamenti.

Ebbene, il ministro mi ha detto: mi dica che cosa avrebbe fatto. Intanto, io rimango abbastanza sconcertato dalle dichiarazioni che lei ha reso oggi. Perché oggi lei ci ha comunicato alcune novità che sono abbastanza sconcertanti e che non erano comprese nelle sue precedenti comunicazioni, in aula e in Commissione. Ha parlato, ad esempio, dell'intervento del ministro del lavoro. Lei ci ha infatti detto: il compito di affrontare i problemi della retribuzione dei lavoratori è stato assunto dal collega ministro del lavoro, che, se sbaglio mi corregga pure, perché a questo proposito accetto anche un'interruzione...

PRESIDENTE. Non la provochi, però, onorevole Melega. Prosegua, non serve a molto.

MELEGA. Posso aver udito male quello che ha detto il ministro, la mia non è un'affermazione provocatoria, signor Presidente, e non credo che il ministro la intenda in questo modo.

Oggi, signor ministro, lei ha comunicato che nella vicenda è intervenuto questo — me lo consenta — nuovo personaggio.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. È scritto sui giornali, ne ho parlato in Commissione.

MELEGA. No, signor ministro, come mi insegna il Presidente Scalfaro, dire in quest'aula « è scritto sui giornali » non significa niente, perché i giornali possono dire e non dire. Qui siamo Governo della Repubblica e Parlamento della Repubblica. Lei dice le sue cose, noi diciamo le nostre. Che poi i giornali scrivano o meno certe cose, non lo voglio sapere; d'altra parte, i giornali non possono avere stampato quel telegramma che lei ci dice di aver letto or ora, e che

evidentemente ha un significato in questa vicenda.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il suo collega ha detto che lo conosceva...

MELEGA. Dunque, il ministro del lavoro sostiene nel telegramma (che lei dice di aver letto) di aver avviato una trattativa od un colloquio od un'intesa od un incontro — non si capisce bene e non si sa quale forza vincolante abbia questo incontro, ma chiamiamolo comunque incontro — con i lavoratori dell'Itavia, in base al quale si sostiene (posso citare a memoria, ma lei può correggermi leggendo, se sbaglio) che i lavoratori sono favorevoli alla costituzione di una nuova società. Mi corregga se sbaglio, perché intendo procedere nella mia argomentazione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei ricorderà che inizialmente le organizzazioni sindacali non erano favorevoli alla costituzione di una nuova società: su quanto lei chiede a me adesso, ha già ricevuto una risposta in Commissione trasporti, dove era presente; della riunione al Ministero del lavoro, io ho detto ciò che risulta dai resoconti!

MELEGA. Mi scusi: lei ha detto di aver ricevuto il telegramma in questo momento...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No: successivamente, il Ministero del lavoro ha nuovamente incontrato le organizzazioni sindacali perché era mutato il loro atteggiamento; come ricorderà, le organizzazioni sindacali erano contrarie sia alla costituzione di una nuova società, sia al trasferimento in altra società, sia alla cassa integrazione (*Commenti a destra*). Allora, non chiedete perché non è stata concessa la cassa integrazione! (*Proteste del deputato Melega*). Siccome le organizzazioni sindacali allora ritenevano possibile il trasferimento del pacchetto azionario dall'Itavia all'Alitalia, quando si è tentata questa strada, si è visto che la

situazione finanziaria di dissesto dell'Itavia rendeva praticamente impossibile tale trasferimento.

Ecco la verità che dobbiamo dichiarare: il resto, sono chiacchiere!

MELEGA. Signor ministro, vediamo chi fa le chiacchiere, e chi non le fa (*Commenti del Ministro Formica*). Voglio dire...

PRESIDENTE. Non gradirei che proseguissimo in forma di dialogo (*Interruzione del Ministro Formica*). Onorevole ministro, la prego.

MELEGA. Avevo sollecitato un chiarimento...

PRESIDENTE. Ma sono io che non lo sollecito, onorevole Melega! C'è un regolamento che vale per tutti gli argomenti, in ogni seduta: abbiano pazienza, ma ho il dovere di farlo rispettare (*Commenti a destra*). Lei parli, e concluda!

MELEGA. Mi scusi, signor Presidente. Signor ministro, lei mi dice una cosa in contrasto con quanto avrebbero detto i rappresentanti dei lavoratori il 17 gennaio (sabato scorso), in un documento inviato a tutti i parlamentari, e penso che di questo documento lei abbia notizia perché, altrimenti, gliela fornisco io. In esso si chiedeva una soluzione, che mi pare agibile, in mancanza di altre soluzioni da parte del Governo; mi pare che si tardi troppo anche a prendere questa decisione riguardo alla requisizione temporanea degli aeromobili dell'Itavia, alla gestione commissariale di detti aeromobili e all'effettuazione dei voli con detti aeromobili e con personale Itavia!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei — per fortuna! — non è uomo di diritto, altrimenti non farebbe questa osservazione: lei è uomo di lettere...

MELEGA. Mi scusi, signor ministro: perché ai sensi della legge 3 aprile 1979 questa decisione non può essere presa dal Governo?

FORMICA. *Ministro dei trasporti.* Ma si faccia dare i pareri!

MELEGA. Non io: lei si farà dare dei pareri! Facendosi dare questi pareri, in sostanza...

FORMICA. *Ministro dei trasporti.* Io non ne ho bisogno!

MELEGA. ... ci troviamo di fronte di nuovo alla situazione per cui nell'Itavia non si vola. Il personale dell'Itavia, viene, mi consenta, abbandonato a se stesso, perché nessun rappresentante del Governo, se non in sedi molto particolari, è andato ad incontrarsi con detto personale. Questa situazione è quindi portata ad una sempre crescente condizione di disgregazione. Non mi venga a dire, signor ministro, che non è possibile la gestione commissariale nei tempi brevi, se questa gestione consente di giungere ad una soluzione negoziata della controversia di cui sono prontissimo a darle atto. Ma il Governo avrebbe dovuto essere indotto ad agire diversamente proprio per il fatto che la gestione negoziata è difficile. Questo, tenuta ferma ogni critica sul fatto che proprio perché difficile andava affrontata con grande impegno e celermente in presenza di una gestione commissariale, da oggi fino al momento in cui la soluzione negoziata fosse stata concordata, per cui quelle due condizioni che le avevo chiesto ed esposto, come obiettivi minimi della mia parte politica, ma mi immagino anche di un Governo che voglia essere un buon Governo del paese, cioè del ripristino immediato dei collegamenti e la garanzia del lavoro del personale e dell'impresa per il complesso dei rapporti, come l'impresa aerea può costituire in Italia, fossero garantite.

Ebbene, non io sono il ministro dei trasporti, ma lei; deve proporre delle soluzioni che ottengano comunque questi due obiettivi, e se non le propone non potrà essere, me lo consenta, soddisfatto della propria opera di governo. Lei dirà che non ha niente da rimproverare alla propria coscienza, ma questo non mi basta, signor ministro. Lei non gestisce un pro-

blema; lei mi potrà dire che da qui a qualche tempo ci darà la soluzione del problema, ma quando questa sarà arrivata a maturazione non avrà certamente tenuto conto dei gravi danni che già si saranno verificati. Questo non può essere trascurato considerando anche le oggettive - e di questo gliene diamo atto - difficoltà del problema. Signor ministro, perché dico questo e mi accaloro? Perché, e il Presidente Scalfaro lo sa benissimo, noi siamo costretti, di fronte a questa situazione, ad occupare l'aula, perché non vi è altro modo per costringere il Governo, dal punto di vista parlamentare e democratico, che impegnarlo a rispondere alle nostre interpellanze e ad esporsi a questi dibattiti. Fin quando non verranno ripresi i collegamenti aerei e finché non saranno date al personale dell'Itavia le garanzie, non formali, bensì effettive, « pronto cassa », con dei biglietti di banca, noi saremo sempre qui a discutere le nostre interpellanze.

Ora, per giungere ad una soluzione del problema le comunico signor ministro, e lo comunico anche alla Presidenza della Camera, che il gruppo parlamentare radicale ha presentato una mozione che sottoporremo al giudizio dell'Assemblea non appena il regolamento ce lo consentirà. La mozione infatti impegnerà il Governo e allora tutto quello che il Governo non ha fatto (non dico perché non ha voluto o non ha saputo) lo farà dietro la richiesta di una maggioranza parlamentare. Non è possibile, signor ministro, dandole atto di tutta la buona fede, efficienza e capacità che lei crede, che si continui a rimanere in questa situazione.

Mi chiedo infatti se è concepibile che il Parlamento debba occuparsi di questa questione per la quarta volta, cosa che peraltro farà in quanto solleciterò la discussione di questa mozione. Andrò quindi a cercare i consensi di quelle forze politiche che vorranno raggiungere questi minimi obiettivi, e se poi l'Assemblea non si pronuncerà su queste cose, potrò sempre dire che avrò fatto tutto il possibile.

Signor ministro, ora le parlo con grande schiettezza. Lei sa, essendo già stato

fatto presente in altre interpellanze ed in altre interrogazioni, che sui veri motivi delle difficoltà formali e sostanziali che hanno impedito sinora la soluzione del problema corrono mille voci.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Le dica, le dica!

MELEGA. Qualcuno parla dei sostenitori di Davanzali o di Nordio, qualcun altro dice che dietro ci sono quelli che vogliono ottenere per l'Itavia, col trasferimento dei pacchetti azionari, dei margini superiori al valore dell'impresa o quelli che vogliono ottenere lo spazio di mercato che verrebbe lasciato vuoto dalla scomparsa dell'Itavia. Qualcun altro dice che vi sono i rappresentanti — chiamiamoli così — dell'ideologia del privato, altri del pubblico. Ebbene, l'insieme di queste forze contrapposte con la frammentazione, per certi aspetti, della rappresentanza dei lavoratori, rende difficile la soluzione di questo problema che — diciamolo francamente — non è il più grosso dei problemi gestionali che si sono manifestati in questo paese.

Se, come io credo, la situazione patrimoniale e finanziaria attuale dell'Itavia è gravemente negativa e non può più essere « resuscitata » da un qualsiasi intervento esterno, prendiamone atto perché io non sono qui a difendere la passata gestione né una qualsiasi soluzione futura del problema: fatta salva la ripresa immediata dei collegamenti aerei, non una ripresa futura (perché se diventa futura allora veramente tutto diventa molto opinabile e non si farà nulla nel concreto) e fatta salva la garanzia effettiva del pagamento dei salari alle maestranze della società, qualsiasi soluzione (e glielo continuerò a ripetere finché non arriveremo ad ottenere questi due obiettivi) è da parte nostra accettata.

Successivamente, si mettano o non si mettano insieme i sostenitori dell'una o dell'altra soluzione, di quella favorevole al pubblico o di quella favorevole al privato, di quella che si fa carico del passato o di quella che è volta al futuro, io

non lo voglio sapere: questo non mi interessa! Mi interessa che in Italia si riprenda a volare e che i lavoratori dell'Itavia possano tornare al loro lavoro ed a percepire i loro stipendi. Infatti, sino ad oggi, sono loro i veri danneggiati di questa vicenda oltre che, naturalmente, le centinaia di migliaia di cittadini che si trovano privati di un servizio sociale fondamentale, quale il trasporto aereo.

Ecco quindi quello che la nostra mozione, signor ministro, le chiede di fare. Mi auguro che lei stesso voglia essere parte diligente per portare in discussione al più presto in aula questa mozione.

Noi secondo quanto richiesto in un documento inviatoci due giorni fa dal consiglio dell'azienda Itavia (non so se i lavoratori abbiano successivamente cambiato opinione), chiediamo che lei requisisca gli aeromobili Itavia; imponga una gestione commissariale immediata di detti aeromobili; riprenda immediatamente i collegamenti, gestendo questi aeromobili e questi collegamenti attraverso il personale Itavia con la gestione commissariale; infine, particolare che non era contenuto nelle richieste dell'azienda, ma che pongo io, che corrisponda al personale Itavia le spettanze salariali non percepite finora, prelevando l'ammontare corrispondente dal fondo straordinario per i trasporti aerei dell'esercizio 1981.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma se non è stato ancora approvato il bilancio? Lei è deputato: dovrebbe saperle queste cose! Lei sta dicendo parole in libertà!

MELEGA. Signor ministro, non mi faccia queste obiezioni, perché allora non le faccio più credito di buona fede!

Lei sa che esiste l'esercizio provvisorio. Perché dice questo?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Come perché? Perché siamo nel Parlamento italiano!

PRESIDENTE. Se ritengono di chiacchierare tra loro in questo modo, posso-

no cercarsi un locale più idoneo. Il regolamento ha le sue esigenze. Prosegua e concluda, onorevole Melega; lei ha ancora due minuti esatti di tempo a sua disposizione.

MELEGA. Ha ragione, signor Presidente. Concludo subito.

Lei, signor ministro, sappia che è perfettamente possibile prelevare dal fondo straordinario per i trasporti aerei questa somma e destinarla a coprire quanto è dovuto alle maestranze dell'Itavia. Se lei non lo farà, avrà compiuto una scelta e gestionale e politica, e ne risponderà di fronte al Parlamento. Grazie.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00827.

BAGHINO. Signor Presidente, purtroppo è stata mantenuta la tradizione delle risposte inadeguate ed insufficienti. Quindi, mi dovrò dichiarare insoddisfattissimo. La mia replica si riferisce alla mia interpellanza n. 2-00827 e all'interpellanza presentata dall'onorevole Parlato n. 2-00843 della quale sono cofirmatario.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Baghino.

BAGHINO. Signor ministro, poiché questo problema è veramente pesante e grave, cercherò di essere, almeno nel tono — se riuscirò, fino alla fine — pacatissimo. Infatti, sono veramente preoccupato, in quanto non abbiamo di fronte soltanto la pesantissima situazione del personale privo di retribuzione, ma abbiamo anche la preoccupazione che possano andare alla malora le abilitazioni tecniche, i riconoscimenti della validità degli aeromobili e la garanzia cauzionale insieme a tutto il resto. Ma — ancora peggio — dalla sua risposta sembra andare alla malora ogni decisione presa sino ad oggi da questo Parlamento!

Nelle due interpellanze per le quali sto replicando, chiedevamo se il Governo intendesse confermare il rispetto delle decisioni, soprattutto relative alla pluralità del servizio aereo, prese a sua tem-

po dal Parlamento. Non solo lei non ci ha risposto, ma citando il telegramma del ministro del lavoro, ci ha detto il contrario, e cioè che non intende rispettare tali decisioni.

Chiedevamo, inoltre, se risultasse falsa la notizia che, secondo il ministro dei trasporti, cioè lei, in Italia non vi sarebbe spazio per una attività aerea assegnata all'iniziativa privata. Lei ha taciuto, non ci ha smentiti. Dobbiamo allora pensare che tale notizia sia vera o sia falsa?

Da una agenzia piuttosto quotata, la *Air presse*, apprendiamo (pagina 1747) quanto segue: « Un'unica azienda per il trasporto aereo è l'obiettivo finale di tutto il lavoro che si sta compiendo al Ministero dei trasporti. Lo ha detto » — riferisce sempre l'*Air presse* — « il ministro Formica, parlando il 22 dicembre agli esponenti dei sindacati confederali. Per il trasporto aereo è prevista una serie di investimenti e di riforme », eccetera.

Si pensa ad un'unica azienda? Si vuole rispondere alla domanda se ci sia o meno spazio per l'iniziativa privata? Si garantisce la pluralità stabilita nel 1975 a seguito di una lunghissima ed approfondita indagine conoscitiva della Commissione trasporti? Circa la pluralità, l'iniziativa pubblica e l'iniziativa privata, ancora in sede di Commissione, il 2 ed il 9 marzo, nonché il 5 ottobre 1977, dopo la successione di due ministri dei trasporti, si conferma, in occasione della firma delle concessioni (firma apposta dai dirigenti dell'Itavia con riserva, pur mantenendo e continuando a mantenere i servizi), la pluralità, si ribadisce la pluralità. Ed ella non ci dice se è possibile la pluralità aziendale, tuttavia ci legge il telegramma del ministro del lavoro, il quale, appartenendo al Governo, spero e penso si ricorderà che, di fronte al Parlamento, non è impegnato soltanto il ministro dei trasporti ma anche l'intero Governo, quindi anche il ministro del lavoro. Si pensa niente meno che alla costituzione di una società a carattere pubblico; in altre parole, attraverso la lettura di questo telegramma, abbiamo la conferma che non si tiene assolutamente

conto delle volontà affermate in Commissione e in aula, in indagini conoscitive ed in dibattiti sulle concessioni e, addirittura, non si tiene minimamente conto dell'esistenza di una società, né del problema che essa attraversa attualmente, che investe il servizio sociale aereo e la situazione occupazionale.

Si pensa, inoltre, alla costituzione di una società pubblica senza dirci se questa sarà una nuova ATI, sia pure con un nome diverso, cioè una creatura dell'Alitalia, ovvero una concorrente dell'Alitalia, essendo ambedue — sia la costituenda società sia l'Alitalia — finanziate pubblicamente. Ma tutto questo non ci viene detto e, quanto alla seconda interpellanza, ci viene detto dal ministro e da altri che la crisi finanziaria dell'Itavia è disastrosa. Ma nessuno ci fornisce delle cifre, né viene a dimostrarcelo! Esiste una Commissione, esiste anche un documento sulla situazione finanziaria su cui nulla ci è stato detto. Devo quindi credere che la situazione è disastrosa? Perché allora non siete intervenuti in tempo debito? Quando vi siete accorti che la situazione era disastrosa? Dopo una lunga serie di lettere, di cui l'ultima diceva: devo smettere l'attività aerea, poiché ormai mi è impossibile. Per capire, per conoscere, per indagare se sussisteva ancora l'efficienza di questa compagnia aerea, non vi era bastata la precedente comunicazione, con la quale si sottolineava che per la prima volta la compagnia stessa non era in grado di erogare le retribuzioni dovute — e da tempo — al personale! Neppure questo vi era risultato sufficiente! Né vi è servita la comunicazione del 16 dicembre, tanto è vero che affermate ancora talune cose. Comunicate, però, fate sapere, che la situazione è disastrosa.

Disastrosa perché? Forse perché non avete rispettato gli impegni di Governo, con riferimento a quel tale regolamento che si richiama ad una legge del 1923? Ma è regolamento del 1973, con parametri che rispondono alla esigenza sociale della attività aerea; parametri in base ai quali si deve corrispondere alla compagnia in questione un certo finanziamento. Tale

«compenso» è legato a fatti precisi. Proprio in sede di commissione Robaldo si è riconosciuto che l'Itavia aveva le linee più antieconomiche tra tutte quelle servite dalle compagnie in attività. Questo riconoscimento esiste. È stato fornito da una commissione nominata da lei, signor ministro; una commissione costituita da tecnici, da esperti, da responsabili della direzione generale della aviazione civile, da elementi che conoscono la situazione. Che cosa hanno deciso? Hanno riconosciuto l'esigenza della pluralità: e lei lo dimentica, onorevole ministro. Hanno riconosciuto che le concessioni aeree, che i servizi aerei assunti dall'Itavia sono i più antieconomici: di qui l'obbligo di rispettare il regolamento del 1973, di qui l'obbligo di recepire quel parametro, quella equazione, e provvedere. Anche questo non è forse un aggravante? Quando una società di qualsiasi genere non riceve dallo Stato quanto lo stesso deve, e non dispone di liquido, cosa deve fare? Per reggere si reca presso le banche e prende a prestito del denaro, che comporta un appesantimento che una volta veniva definito strozzinaggio e che adesso è legale. Ma è un appesantimento tale da essere pari ad un quarto del prestito annuale, il che porta qualsiasi azienda, di qualsiasi tipo, verso il disastro. È troppo costoso, in tal modo, il denaro! Di tutto questo non è stato tenuto alcun conto.

Per quanto concerne la seconda interpellanza da noi presentata, dopo aver ricordato tutte le decisioni del Parlamento e gli impegni che lo stesso Parlamento aveva ripetutamente chiesto — che ripetutamente chiede — al Governo, domandavamo quale fosse l'avviso del Governo in ordine alla praticabilità o meno di ipotesi risolutive, che nella interpellanza indichiamo in quattro punti. A questa proposta risolutiva, che poteva costituire, secondo noi, una base per discussioni, confronti, ricerche di una soluzione urgente, non è stata data risposta. Lei ci ha dato invece notizia di quello che già sapevamo fin dal 17 dicembre e poi (sorpresa!) ha tirato fuori da quello che, se fossimo ancora al 6 gennaio, potremmo definire il

sacco della Befana, un telegramma del ministro del lavoro, pervenute mentre stava venendo alla Camra: ora, in questo telegramma si prospetta un orientamento che non tiene minimamente conto della situazione attuale; si delineano prospettive che non sono né per domani né per dopodomani, ma che potranno realizzarsi soltanto tra qualche mese. Occorrerà infatti anzitutto costituire questa società a partecipazione pubblica al 51 per cento: e se lei, signor ministro, ha nella manica questo 51 per cento, non credo che possa avere anche il restante 49 per cento di apporto privato; e del resto, se lo avesse, la cosa sarebbe sospetta ed io potrei contestarle una riserva mentale, per non averci voluto prospettare, nella sua risposta di poco fa, i termini precisi di una soluzione i cui dati erano già a sua conoscenza in modo preciso.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma non si tratta di una mia proposta, onorevole Baghino!

BAGHINO. Certo, è una proposta del ministro del lavoro!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Si tratta della proposta avanzata dalle organizzazioni sindacali. Poiché io ignoro del tutto tale proposta, non ho evidentemente riserve mentali di alcun genere!

BAGHINO. Lei, dunque, ignora questa proposta.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Si tratta, come ho detto, di una proposta che è stata avanzata dalle organizzazioni sindacali. Se lei leggerà attentamente il testo del telegramma che mi è stato inviato dal ministro del lavoro, si accorgerà che vi è ben specificato che si tratta di una proposta delle organizzazioni sindacali. Quindi non ho riserve mentali di sorta! Quello che so, lo dico!

BAGHINO. Le dirò io, allora, qual è la sua riserva mentale, visto che pone la questione in questi termini.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Me lo dica. me lo dica!

BAGHINO. Lo faccio subito! La sua riserva mentale sta nel fatto di averci prospettato questa soluzione, dando la sensazione che, non appena sarà terminata questa seduta, lei comincerà ad operare in vista di tale soluzione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No!

BAGHINO. Comincerà a prendere contatti in vista di quella soluzione!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei, allora, non mi ha ascoltato: ho detto che chiederò al ministro del lavoro...

BAGHINO. Io non so leggere...! Io non ho sentito...! Lei sa tutto...! E allora ci dica tutto! Qual è la nuova società che qualcuno vuole costituire? Lei dice che si tratta di una proposta dei sindacati. Benissimo; ed allora se i sindacati propongono ciò che lei ci ha detto, faccia il piacere all'Assemblea - non a me! - di chiedere al ministro Foschi di quali sindacati si tratti!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Certo! Si capisce che glielo chiederò!

BAGHINO. Esiste infatti una dichiarazione, sottoscritta dalla CGIL, dalla CISL, dalla UIL e dal consiglio d'azienda, alla quale non intendo minimamente considerarmi legato, ma che quarantotto ore fa è stata trasmessa anche a me, con una gentilezza ed una cortesia che meritano gratitudine (mi si ringrazia anche per il mio interessamento): ebbene, questa dichiarazione va in senso opposto a ciò che il ministro del lavoro ora le comunica, signor ministro, in merito agli intendimenti dei sindacati. Quando i sindacati si richiamano di fatto, in questa comunicazione, alla legge n. 95 del 1979, evidentemente non pensano al futuribile, cioè ad una nuova società, ma pensano ad una cosa che si può realizzare, con i poteri del Governo, dalla sera alla mattina. È sufficiente che chi di competenza legga l'articolo 1 della legge n. 95 per accorgersi che l'amministrazione straordinaria, senza fal-

limento, è un atto dovuto, in presenza, ad esempio, del credito agevolato di un miliardo, di pendenze per un ammontare cinque volte superiore al capitale e così via. Comunque, su questi aspetti l'onorevole Valensise, che replicherà fra poco per le altre due nostre interpellanze — la prima reca la sua firma e la seconda quella dell'onorevole Tremaglia — potrà soffermarsi e dirci il perché non è stata applicata, o non si vuole applicare, questa scelta immediata.

Quando ci preoccupiamo del personale lo facciamo dal punto di vista umano per quanto attiene la retribuzione, ma dal lato sociale, tecnico e dell'interesse nazionale ce ne interessiamo anche per la preparazione del personale stesso, i sacrifici compiuti, gli anni che sono stati necessari per costruire un'omogeneità. Infatti, deve esserci un rapporto, al di là della capacità professionale, psicologico, di intuito, di comprensione dell'uno verso l'altro; quando si è sull'aeromobile, qualunque compito il personale abbia, se non si è raggiunta quella certa omogeneità cui prima facevo riferimento, il meccanismo si inceppa.

In una situazione di questo genere ci si preoccupa soltanto della retribuzione, dimenticando che così si distrugge l'omogeneità e l'esistenza di una compagnia aerea, qualunque nome essa abbia; se sciaguratamente il Parlamento dovesse fermare i ripianamenti dei bilanci dell'Alitalia e questa si trovasse nelle condizioni nelle quali oggi si trova l'Itavia, io mi batterei con uguale tenacia, con uguale volontà, senza fare alcuna distinzione.

Purtroppo, non vedo una preoccupazione simile in questa circostanza, perché è già passato parecchio tempo; infatti è passato più di un mese dal primo dibattito svoltosi in aula sulla vicenda Itavia, ad una settimana dalla relazione svolta in Commissione e fra circa sessanta ore vi sarà un ulteriore dibattito in Commissione, già annunciato proprio per prendere in esame la relazione Robaldo e per valutare quello che lei ci ha detto mercoledì scorso in Commissione sull'Itavia.

Questa è la situazione in cui ci troviamo, ma qual è la conclusione? È sem-

plicemente un telegramma inviato dal ministro del lavoro, nel quale si parla di affidamento ad una nuova società delle concessioni ed autorizzazioni già concesse all'Itavia. Si tratta, quindi, in primo luogo della costituzione della società, con reperimento di un capitale pubblico, per il 51 per cento, e privato, per il 49 per cento, che per ora non è individuato, né si sa se qualcuno si farà avanti. In secondo luogo, di questa società costituita vi dovrà essere l'approvazione dello statuto, l'assunzione di tutto il personale, con tutte le garanzie di anzianità.

E badate — date le nostre leggi, specialmente quelle sociali —, è ben diverso rilevare una società dal costituire una nuova società, che assume personale appartenente ad una società scomparsa nella nebulosa, perché non si saprà che cosa è successo. Sapremo che ha cessato l'attività, ma non sapremo di più. Che cosa avverrà rispetto all'anzianità del personale, al suo trattamento economico e previdenziale? E chiamate questa una soluzione possibile, con l'esigenza di trovarne una immediata?

Ma c'è ancora di più. Alla fine di questo telegramma si dice: « Non è possibile allo stato attuale fornire notizie in ordine a prospettive concrete sui tempi di ripresa dell'attività aziendale, in quanto queste notizie sono direttamente connesse a definitive determinazioni che saranno adottate ».

Signor ministro, se questa patata bollente dell'Itavia è passata nelle mani del ministro del lavoro, allora dobbiamo chiamare qui il ministro del lavoro perché ci dica se intenda rispettare la volontà del Parlamento, che si è manifestata con l'indagine conoscitiva in materia e con i dibattiti svoltisi il 9 marzo ed il 5 ottobre 1977, al momento dell'assunzione da parte delle varie compagnie (Alisarda, ATI, Alitalia e Itavia) dei vari servizi. Se invece lei — come spero e come auspico — ha ancora la responsabilità e la competenza, avrebbe dovuto dirci che questa è una soluzione futura, che in questo momento va risolta in altra maniera.

Invece, lei ha svolto una relazione sugli avvenimenti, sottolineando i punti negativi ha parlato di un pacchetto azionario che si vuole rilevare; ha detto che si vuole assumere il personale dell'Itavia, a patto che tutte le organizzazioni sindacali (dall'ANPAC alla FULAT) accettassero questo passaggio del personale stesso da una società all'altra. Lei ci ha poi dato comunicazione di un telegramma inviato dal ministro del lavoro.

Quale responsabilità si rinviene in questo telegramma per la soluzione immediata del problema? Lei ha reagito a tal punto che mi ha fatto capire (ogni tanto riesco a capire anch'io) che non vuole « sposare » questo telegramma: ne terrà conto, vedrà cosa è possibile fare, ma non lo accetta *a priori*. Se invece lo accetta, allora me lo dica. Ma se non lo accetta, allora facciamo qualche cosa, perché alla fine avremo parlato tutti e saremo punto e daccapo, non avremo detto ancora nulla. Cosa vogliamo fare? Vogliamo far sì che il Governo attui la legge n. 95? Facciamolo! Non lo si può fare? Si vuole una gestione speciale, d'accordo con il consiglio d'amministrazione dell'Itavia, con il controllo del ministro, o del dicastero dei trasporti, o della direzione generale dell'aviazione civile? Si vuole fare qualche cosa perché la società riprenda a funzionare, senza assumere alcuna responsabilità, per quanto riguarda l'amministrazione dell'Itavia, fino al 16 dicembre scorso? Dovete dire qualcosa! Non avete trovato alcuna soluzione? Pensate, quando a scuola non riuscivo a risolvere i problemi, mi bocciavano! Non so cosa può accadere agli altri; a me capitava questo: se non sapevo risolvere un problema, se qualche volta non sapevo neanche scrivere bene un articolo, quando io non « quagliavo », non ero all'altezza della situazione, passavano ad un altro il compito di scriverlo.

Ma, allora, stabiliamo qualche cosa; qualcosa deve uscire di qui, altrimenti anche questa è un'azione accademica, retorica, inutile. Non ci dica, signor ministro — e non credo che lei lo pensi — che, dato che è inutile, alla fine le avremo

fatto perdere tre ore che avrebbe potuto utilizzare per risolvere il problema. Non ci dia questo scrupolo di coscienza, per carità, perché altrimenti, io (personalmente, almeno; non so gli altri) sarei disposto a dire: « Vada, vada di corsa, rinunci a parlare, rinunci a discutere. Vada, perché lei trova la soluzione ». Mi pare, invece, che è meglio che stia qui, perché almeno avrà questa giustificazione.

Tutto questo è l'aspetto più pesante di questa situazione. La settimana scorsa, in Commissione, lei ci ha dato la sintesi del rapporto della commissione Robaldo; ed in questa sintesi lei ha espresso proprio l'esigenza della pluralità.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ho fatto la sintesi della relazione della commissione Robaldo, com'era. Non potevo fare una cosa diversa!

BAGHINO. Ma ce l'ha data lei, come ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Una sintesi deve necessariamente rispecchiare il documento. Se devo fare la sintesi della *Divina Commedia*, farò la sintesi della *Divina Commedia* di Dante, e non di quella che può scrivere lei, o io.

BAGHINO. Io la ringrazio di aver paragonato Robaldo a Dante Alighieri: io ritenevo che la commissione Robaldo fosse leggermente al di sotto del ministro che l'aveva istituita. Nel fare la sintesi, quindi, lei avrebbe potuto benissimo interpretare.

Ma ci ha dato in sintesi anche i commenti al rapporto; e se lei è stato fedele interprete, abbiamo nel 1980, a distanza di tre mesi, il parere di gente responsabile, e competente sull'esigenza della pluralità, sul riconoscimento che si può dare soluzione al problema Itavia, ma questo può avvenire se si riconosce, come la commissione ha fatto, che la società ha linee antieconomiche, e quindi bisogna applicare il parametro previsto dal decreto presidenziale del 1973 per il servizio effettivamente prestato. Questa è una de-

duzione facile, una logica naturale; o lei è contro queste decisioni, ma non ce lo ha detto, e allora va tutto per forza a catafascio e bisogna che scompaia qualche cosa per realizzare l'azienda di Stato, il carrozzone, oppure bisogna introdurre qualche piccola compagnia che andrà nel terzo livello, quello di servizi locali, per salvare l'apparenza — e l'apparenza è inganno — della presenza di capitale privato.

Signor ministro, come vede, contrariamente alla volta scorsa, non ho alzato il tono della voce.

**FORMICA.** *Ministro dei trasporti.* Ci conosciamo meglio ora.

**BAGHINO.** Ho cercato di essere pacato nonostante tutto — e non so se gli altri colleghi condideranno questa mia opinione — ritengo che lei possa risolvere il problema con urgenza. Non ascolti nessuno, faccia secondo la sua preparazione e la sua coscienza, tenga presente la volontà del personale e quelle memorie che certamente avrà ricevuto — visto che le ho ricevute anche io, che sono piccolissima cosa — che provengono dall'ANPAC, dalla FULAT e da altro personale vario, sia di terra sia di volo. Osservi la partecipazione di tutto il personale per realizzare questi servizi, consideri l'attaccamento al lavoro; non hanno effettuato agitazioni — oggi si dice sciopero — proprio per non influire negativamente sul rendimento, perché ogni ora di sciopero avrebbe determinato un minore introito, una minore regolarità nel servizio sociale.

In questo documento che ci è stato dato dai sindacati vi sono tre punti che si riferiscono all'uso degli aeromobili, alla gestione commissariale e alla effettuazione di tutte le linee con tutto il personale dell'Itavia. Tra l'altro vi sono tra il personale dell'Itavia degli assistenti di volo che hanno seguito un corso, sostenendo anche dei sacrifici, che verrebbero vanificati se dovesse cessare completamente la compagnia. In pratica chiedono l'applicazione di una legge. Chieda lei, signor ministro, al Presidente del Consiglio di

intervenire in questo senso; avremo così una prova.

Lei avrà certamente ricevuto, come hanno ricevuto tutti i colleghi e anche io, una memoria dell'Itavia in cui si afferma che vi è un impegno da parte del consiglio di amministrazione di quella compagnia di immettere immediatamente denaro liquido pari a 6-8-12 miliardi, a seconda della soluzione. Se lei sceglierà la strada che i sindacati hanno suggerito, metterà alla prova la compagnia: se vi è buona fede, se vi è sincerità in quei proponimenti, lei saprà che quel consiglio di amministrazione ha immediatamente messo a disposizione quella somma. Se non lo farà, lei scoprirà le mene degli altri, ma avrà risolto il problema del personale: un problema di giustizia, di verità e di lealtà (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Bocchi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00835.

**BOCCHI.** Signor ministro, devo subito esprimere la nostra delusione e la nostra insoddisfazione circa le risposte che lei ha dato alla nostra interpellanza, per vari motivi.

Innanzitutto, per un motivo formale, ma che diventa anche di rilevanza politica: noi avevamo rivolto la nostra interpellanza al Presidente del Consiglio dei ministri, al ministro dei trasporti e al ministro del lavoro. Lei non ci ha detto se parlava, quanto meno, anche a nome del Presidente del Consiglio dei ministri; quindi, dobbiamo ritenere — come si ricava anche dall'impostazione della sua illustrazione — che parlava soltanto per la parte di sua competenza.

La nostra insoddisfazione, comunque, deriva anche, insieme con quella delusione che voglio sottolineare, dal fatto che il 17 dicembre noi avevamo espresso a lei un certo credito (anche se eravamo già allora preoccupati da tanti ritardi), perché ritenevamo che il suo impegno, che io avevo definito allora frenetico, avrebbe portato a qualche conclusione. Purtroppo, la sola novità contenuta nella sua

esposizione di oggi è stata la lettura di un telegramma, che certo sarà frutto anche del suo impegno, ma il cui contenuto è vecchio e comunque non risolutivo della questione.

Voglio rilevare, tra parentesi, che noi stiamo discutendo di questo problema in una situazione coinvolgente tutto il sistema dei trasporti, che denota uno sconquasso impressionante. Anche se a questo proposito il suo impegno nei vari settori è stato molto spesso incisivo, occorre rilevare tuttavia che l'impegno del Governo nel suo complesso non è valso a portare il settore dei trasporti in una condizione di maggiore efficienza e funzionalità. Devo sottolineare peraltro che, a fronte dei rischi preoccupanti che stiamo correndo, il Governo mostra una certa sordità in questa direzione.

Ecco perché siamo insoddisfatti: mi sembra di aver ascoltato affermare molte buone intenzioni, ma con il passare dei giorni e dei mesi la situazione va facendosi sempre più grave. La carenza che voglio sottolineare nell'azione del Governo, e in particolare nel suo intervento di oggi, è quella di un giudizio più preciso sulle responsabilità della cattiva conduzione della compagnia Itavia. Infatti, se non arriviamo in fondo alla questione, signor ministro, lasciamo troppi spazi, permettiamo addirittura che sulle sorti di una compagnia, la cui tragica situazione si ripercuote sulle spalle dei dipendenti, qualcuno si arrampichi in modo incoerente in difesa del pluralismo. Non credo facciamo molto bene quei colleghi che, partendo dai risultati cui si è giunti con la conduzione di questa società, difendono, perorano il pluralismo nel nostro paese. Anche noi siamo per il pluralismo, ma per quello vero; non siamo certo per un pseudopluralismo che presenti i conti delle perdite di conduzioni così disastrose alla finanza pubblica, alla società, inalberando la bandiera di una iniziativa privata senza rischi e senza alcuna responsabilità per situazioni del genere.

Ritardi, quindi, in tutto il processo delle trattative e degli incontri. Ritardi che — come dicevamo anche in occasione

della precedente discussione su questo argomento — derivano, signor ministro, dalla miopia dei governi passati sui problemi del trasporto aereo, miopia che anche questo Governo eredita.

Abbiamo sentito citare qui ancora la commissione Robaldo e lo stesso Robaldo paragonato un po' a Dante Alighieri. Ma Robaldo è sottosegretario, e quindi il ministro sarà uno dei maestri di Dante Alighieri (magari Virgilio!). Ma se continuiamo a correre dietro a documenti che invecchiano (perché dietro le ipotesi, le risoluzioni, le analisi non vi è mai una decisione operativa del Governo, una scelta), continueremo anche a soffrire della stessa miopia, della stessa incapacità.

E le date che sono state qui ricordate? Il 1975 sembrava essere l'anno in cui si sarebbero dovuti risolvere i problemi del trasporto aereo. Ma poi ci sono state tutte le conseguenze che conosciamo, derivate da problemi non analizzati, non considerati.

Ricorriamo ancora al rapporto Lino, alla commissione Masciadri, ad altri documenti che sono a loro volta diventati vecchi senza aver avuto riscontro in effettive riforme.

Così, ci ritroviamo in questa situazione, con aeroporti privi di collegamenti, città, territori, bacini di traffico isolati. Ci ritroviamo a discutere attorno a situazioni che derivano da una politica priva non solo di una qualsiasi linea, ma anche di fondamenti validi. Mi riferisco a tutto il problema delle concessioni in generale. Voglio ricordare il modo in cui è stato affrontato, perché è l'esempio di un certo metodo di governi passati; e lo voglio ricordare affinché il ministro di oggi non ricada in errori del genere.

Sul problema delle concessioni il Parlamento fu a suo tempo impegnato per lunghissimo tempo, ma il rinnovo fu firmato dal ministro Preti in periodo elettorale, per chiari motivi elettorali. Il rinnovo, infatti, fu firmato senza che vi fosse una valutazione, una conclusione del Parlamento. E oggi proprio quel modo di rinnovo delle concessioni offre spazio a conduzioni come quella dell'Itavia, offre

spazio alla società Itavia, che viene poi qui difesa, anche con gli interventi che abbiamo ascoltato poco fa.

Ancora una volta, la responsabilità ricade su coloro che questa partita hanno condotto in un certo modo. E l'incertezza che perdura, genera confusione anche, signor ministro, fra i lavoratori, fra le organizzazioni sindacali di un settore in cui le voci sindacali sono molteplici e in cui è difficile ritrovare un momento di sintesi e di unità. Credo che cerchiamo di gettare troppe responsabilità sulla questione dell'organizzazione sindacale: non vorrei che anche questa diventasse un alibi per non fare, per non decidere. Ci sembra per il momento che questo rappresenti ancora un alibi per il Governo, il quale deve assumersi — certo anche in un confronto con il Parlamento — tutte le responsabilità di governare, anche questo settore!

Non abbiamo molto di nuovo da ripetere, dopo le cose che abbiamo detto il 17 dicembre in circostanza analoga, sui problemi della società Itavia; occorre che sia definita la questione e che non ci si limiti a formulare ipotesi, ma si forniscano risposte concrete e definitive, soprattutto ai lavoratori. Il ministro ha definito contingente la situazione dei dipendenti dell'Itavia; ci sembra che essa stia diventando ben più di una situazione contingente, da risolvere con qualche sistemino. Diventa invece il problema fondamentale, non soltanto per le gravi condizioni in cui versano un migliaio di lavoratori, ma anche per le condizioni più generali; non soltanto quindi per l'occupazione, ma anche per quanto rappresenta, in una situazione di questo genere, l'abbandono del complesso dell'unità operativa, che bisogna invece recuperare immediatamente: non abbiamo ricchezze da sperperare, signor ministro!

Il Governo deve preoccuparsi anche di recuperare questa ricchezza di professionalità, nelle ipotesi ripetute da molte settimane; deve preoccuparsi di giungere sollecitamente ad una conclusione per dare sicurezza di occupazione e di rispetto per i diritti acquisiti a tutti i singoli lavoratori, al fine di recuperare anche la più gene-

rale ricchezza dell'unità operativa in questo settore, dove meno che in altri abbiamo risorse da gettare via. Abbiamo invece molto da salvaguardare!

Non ci sembra che sia stata avanzata alcuna proposta in termini di realizzazione immediata, signor ministro, nemmeno per superare la questione della cassa integrazione e liquidare gli arretrati ai lavoratori. Non so se ciò richieda un provvedimento legislativo; ma se così fosse, cosa aspetta il Governo a presentarlo con urgenza, per avere la possibilità di tamponare la situazione, magari provvisoriamente? Non abbiamo visto nemmeno questo minimo risultato! Lei mi ha risposto soltanto come ministro dei trasporti, e non come Presidente del Consiglio dei ministri, al quale ci eravamo opportunamente rivolti; non come ministro del lavoro, il quale si fa vivo con un telegramma rigettando ancora una volta sulle organizzazioni sindacali proposte che a noi potrebbero anche andare bene, ma ignoriamo ancora quali siano le proposte del Governo. Non diteci che dobbiamo essere ancora noi a formularle: le abbiamo indicate, ma siamo all'opposizione e non al governo, e quindi non disponiamo di tutti gli elementi conoscitivi che molti altri colleghi qui sembrano avere.

Conosciamo la situazione in cui versano i dipendenti di questa società, per una gestione che ha dato questi frutti. Siamo al corrente di queste preoccupazioni e delle probabili conseguenze del lasciar depauperare una complessiva ricchezza operativa, cui già mi sono riferito. Anche le posizioni oggi espresse devono essere verificate immediatamente, per una rapida realizzazione: non possiamo ritardare ancora, in questo campo!

Parlavo dell'occupazione dei lavoratori in termini complessivi, nel rispetto dei diritti acquisiti e della professionalità conseguita, anche se talvolta si è portati alla distrazione, alla confusione ed all'incertezza per il palleggiamento delle responsabilità da parte del Governo, che nel passato, se noi andassimo a vedere fino in fondo la gestione dell'Itavia, ha permesso che una compagnia in quelle condizioni potesse

se reggere. Credo che dobbiamo dare una risposta a questo tipo di conduzione, perché altrimenti ci troviamo di fronte a delle speculazioni alle quali sovente si ricorre — speculazioni alle quali si pone rimedio anche con la spesa pubblica che copre anche le responsabilità di chi ha gestito la società — quali l'incidente di Ustica, che è servito a celare la disastrosa situazione finanziaria dell'Itavia. Occorre quindi chiarezza e soprattutto dare risposte che superino tutte le inerzie e i ritardi del Governo.

Lei, signor ministro — glielo abbiamo ripetutamente riconosciuto —, ha profuso ogni suo impegno; abbiamo però bisogno che siano superate voci, articoli, allusioni. Lei stesso ci ha detto che con una lettera al Presidente del Consiglio ha investito di questo problema la globalità del Governo. Quindi la rilevanza di questo problema è stata da lei recepita; ma quale è stata la conclusione dell'esecutivo, oltre al suo personale impegno, signor ministro? Cosa ha detto il Presidente Forlani, dopo quella lettera che ormai è di qualche settimana fa? Cosa ha detto il Consiglio dei ministri? Quali sono i provvedimenti, le azioni, gli impegni di concretezza per dare risposta a due gravi questioni che sono quelle fondamentali e risolutive, cioè la questione relativa ai dipendenti e la condizione dei collegamenti?

Se continuiamo a mantenere interi bacini di traffico, e per alcuni aspetti intere regioni, privi di un sistema di trasporto quale quello aereo, che è stato con fatica portato a determinati livelli per dimostrarne la validità, noi correremo il rischio di dare un colpo all'intero sistema del trasporto aereo. Correremo allora un duplice rischio: o la sollevazione, non soltanto dei dipendenti della compagnia, ma di quelli che sono privati dei collegamenti aerei; o la dimostrazione che in fondo questi collegamenti non servono, questo trasporto aereo non serve ed è un lusso. Tutto ciò sarebbe assai preoccupante, soprattutto per quanto riguarda l'incapacità del Governo. Ecco quindi il motivo per il quale occorre risolvere queste due questioni: bisogna dare alle promesse ed alle

intenzioni una concretezza che non può essere rimandata di molti giorni: abbiamo bisogno che sia portata a conclusione questa vicenda, per evitare peggiori, più gravi e preoccupanti situazioni in questo importante settore.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00834, per la interpellanza Tremaglia n. 2-00840, di cui è cofirmatario, nonché per la sua interrogazione n. 3-03013.

**VALENSISE.** Devo cominciare il mio intervento rivolgendo un appello alla Presidenza della Camera ed al Presidente di turno, nella sua alta esperienza, perché ci troviamo di fronte ad uno di quei comportamenti, da parte di un membro del Governo, che non possono essere accettati: questo sia detto con molta pacatezza, ma anche con assoluta precisione.

Perché non possono essere accettati? Perché noi abbiamo interpellato il Governo ed interpellarlo significa — a norma dell'articolo 136 del nostro regolamento — chiedere lumi, spiegazioni sui motivi che hanno ispirato determinate scelte, determinate condotte del Governo stesso o lo orientamento della sua linea politica. Pertanto, elevo e rassegno alla Presidenza della Camera una ferma protesta per quello che abbiamo ascoltato dal ministro dei trasporti, che ha ritenuto di poter rispondere per quella che è la sua parte, rinviando al ministro del lavoro i problemi che riguardano le retribuzioni e, più da vicino, il dramma contingente del personale Itavia.

Non è possibile che, quando si interPELLA il Governo, vengano fornite quelle che, a mio giudizio, sono risposte parziali. È necessario che le risposte siano complete, perché su di esse noi possiamo praticare il nostro diritto-dovere di critica parlamentare.

Quando ci si viene a dire che si è ricevuto un telegramma dal ministro del lavoro Foschi, quando in quel telegramma leggiamo che esso si riferisce ad un altro telegramma a mano del 16 corrente, noi

siamo fuori da quelli che sono i debiti del Governo nel suo complesso nei confronti del Parlamento, perché proprio il Governo nel suo complesso deve rendersi qui portatore di una politica coordinata; tanto più che la segmentazione di queste attività e di queste scelte non giova né alla politica generale del Governo nel settore, né alla comprensione delle scelte che il Governo intende adottare. Non giova a nessuno!

Noi sappiamo che esiste un ministro dei trasporti competente per materia e che esiste un ministro del lavoro altrettanto competente per materia: sappiamo tutto questo. Conosciamo anche l'articolazione del Governo al suo interno a seconda delle diverse branche dell'amministrazione. Sappiamo che le concessioni sono state a suo tempo deliberate, previa istruttoria, dal ministro dei trasporti, che ha ascoltato gli organi ausiliari di consulenza previsti dalla legge; sappiamo tutto questo, ma noi vogliamo sapere qual è la politica del Governo nel suo complesso e le scelte che intende adottare.

Venire qui oggi, 19 gennaio 1981, in presenza di un dramma sociale ed economico che riguarda i dipendenti della Itavia e che riguarda anche le popolazioni penalizzate dal non esercizio dei collegamenti aerei che continuano ad essere penalizzate da cattive scelte (che sono scelte del Governo come istituto, nella sua continuità, e che non consentono un distinguo tra questo Governo e quelli precedenti), a dirci che vi è stato questo scambio di telegrammi, che la competenza è articolata e separata, che vi sono riunioni in corso al Ministero del lavoro e che si auspica questa o quella soluzione, è cosa che legittima non soltanto la nostra insoddisfazione, piena, intera e completa, ma anche — se me lo consente, signor Presidente — la protesta di cui parlavo poco fa.

Sappiamo che il Governo deve venire alla Camera a rispondere, se è in condizioni di farlo; altrimenti ci dica che nel complesso non è nella condizione di individuare o di indicare una scelta o una linea politica. Non si procede a tentoni.

Il metodo contrattuale, quello delle audizioni, delle *hearings* — come si dice con termine anglosassone — delle cosiddette parti sociali è un metodo che può essere adottato e che va praticato; ma è un metodo che deve permettere di giungere ad alcune conclusioni, altrimenti qual è la conclusione che abbiamo il diritto-dovere di trarre noi, oppositori del Governo, che siamo qui a compiere il nostro dovere? È quella di dire che le cose che voi ci avete comunicato rivelano — come si direbbe con espressione moderna — « uno scenario inquietante ».

La crisi Itavia non è esplosa ieri o avantieri, ma da tante settimane; ed oggi noi ascoltiamo cose che rivelano uno scenario inquietante, sul quale abbiamo il diritto-dovere di calcare la mano, di imporre una forte sottolineatura nell'interesse dei dipendenti, ma anche e soprattutto — me lo consentano i dipendenti — nell'interesse delle popolazioni e del Mezzogiorno. Non si possono giocare gli interessi del Mezzogiorno così come sono giocate le pseudo-grandi questioni tra il pluralismo, le partecipazioni statali o la nazionalizzazione surrettizia. No, signor ministro, perché queste cose fanno parte di un apparato generale, della politica generale del Governo, espressa nei suoi punti programmatici, esposti qui alla Camera, sui quali noi abbiamo dissentito e determinando il nostro voto contrario. Quella è la politica generale del Governo. Quindi, in quell'ambito voi dovete ricondurre le vostre sperimentazioni, le vostre segmentazioni di competenza, Ma una volta che voi ignorate quella programmazione, quel quadro programmatico, e venite qui a dirci, a « pezzetti e bocconi », che vi è questo o quell'altro tentativo in corso, ci mettete nella doverosa condizione di sottolineare un'incongruenza una carenza inaccettabile, nei confronti della quale, appunto, vale la nostra insoddisfazione e la nostra protesta.

Nella seduta del 17 dicembre scorso, l'onorevole ministro dei trasporti usò una serie di espressioni, una serie di concetti di carattere liberale. Dissi nella replica che a questo liberalismo, di cui il

ministro socialista si manifestava fornito ed attrezzato, guardavamo con molta attenzione e con qualche preoccupazione, perché non si addiceva al liberaldirigismo di cui è ricca — si fa per dire — la nostra situazione in termini di ordinamento positivo e di scelte politico-sociali.

Onorevole ministro, ella disse allora che nessuno aveva imposto all'Itavia di gestire i collegamenti di sua competenza e che essi erano stati concessi sulla base delle richieste della stessa Itavia. Siamo perfettamente d'accordo: nessuno ha ordinato all'Itavia di compiere le scelte che ha compiuto. Quindi, l'Itavia ha agito secondo le regole o secondo le ispirazioni della cosiddetta iniziativa privata, ed il capitale di rischio avrebbe dovuto adeguarsi alle vicende connesse alle scelte che l'Itavia aveva liberamente fatto. È un ragionamento che, in linea teorica, non fa una grinza.

Però, signor ministro, ci sono due limiti nel campo dei trasporti, e lo sappiamo tutti. Non sono un tecnico dei trasporti, ma un appassionato di questo settore, perché ritengo che i trasporti, come ogni attività terziaria, diano il segno della modernità di una situazione produttiva. Gli ordinamenti produttivi evolvono verso il terziario: lo sappiamo tutti. Quindi, i trasporti sono un elemento-chiave. Mi fanno un po' pena, un po' tenerezza quei comunisti che ancora dubitano, forse, della congruità del trasporto aereo, come se il trasporto aereo potesse essere eliso o eliminato. Il trasporto aereo, come tutti i trasporti, è un elemento essenziale dello sviluppo economico. I trasporti si integrano tra loro: la ferrovia non combatte l'aereo, l'aereo non combatte il trasporto marittimo. I trasporti si integrano, non si elidono mai. Qualche volta si va *per saltum*: abbiamo visto che per andare nel terzo mondo il mezzo su ruota o su gomma sono oltrepassati non dal mezzo su rotaia, ma addirittura dal mezzo aereo. Il mezzo aereo arriva prima! In Brasile, ad esempio, non esistono ferrovie, ma esiste una rete di trasporto aereo da prendere veramente in considerazione, sia come perfe-

zione, sia come congruità in relazione all'ampiezza del territorio.

Il trasporto aereo, tuttavia, si deve scontrare con due elementi, che sono nelle mani del potere: le concessioni e le tariffe, come abbiamo già detto il 17 dicembre. Se, quindi, le concessioni e le tariffe sono nelle mani del potere, che concede ed amministra i prezzi dei vettori che si fanno avanti nel mercato, allo stesso potere risalgono, conseguentemente, delle responsabilità, alle quali richiamiamo il Governo nel suo insieme ed il ministro dei trasporti, che qui rappresenta tutto il Governo. Non è poi il ministro dei trasporti Formica ad aver dato le concessioni, ma il Governo, inteso come istituto, che ha una sua continuità, senza soluzione. E questo ha sempre detto al Parlamento che le concessioni sono subordinate alle istruttorie; e le istruttorie sono state fatte nei confronti dell'Itavia. Ma con quali conclusioni? Ce lo ha detto, onestamente, il ministro Formica nella seduta del 17 dicembre: « 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 » (ha detto anche questo).

Quindi si tratta di istruttorie non remote, non antiche, né di istruttorie imballate, bensì di istruttorie attuali, recenti, che hanno condotto l'amministrazione ad avviare l'*iter* della concessione.

Ma cos'è mai l'amministrazione? È il modo d'essere dello Stato; attraverso il rapporto organico lo Stato, tramite l'amministrazione, vive; ed il Governo, che incarna la volontà politica per portare lo Stato ai suoi fini, stimola l'amministrazione a consentire alle sue scelte una determinata congruità. Ma il Governo ha anche il dovere di accertare di non essere menato per il naso o di non essere condotto con la benda sugli occhi, perché le concessioni, date nel 1980, sono state pub-

blicate dalla *Gazzetta ufficiale* il giorno successivo a quello in cui ella parlava.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Le concessioni sono state date nel 1979.

VALENSISE. È una scoperta che io ho fatto, signor ministro: lei parlava il 17 dicembre e la *Gazzetta ufficiale*, dopo tutti gli *itinerari*...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Erano ferme alla Corte dei conti per la registrazione.

VALENSISE. La *Gazzetta ufficiale* che reca le concessioni è quella del 18 dicembre 1980, cioè il giorno successivo a quello in cui ella ha parlato qui.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Erano ferme alla Corte dei conti. È un atto formale.

VALENSISE. Io non so dove fossero ferme; certo è che la Corte dei conti, come tutte le articolazioni dello Stato, non è un ente astrale, ma è un'articolazione organica attraverso la quale lo Stato dovrebbe muoversi. E voi ministri siete prigionieri di questa concezione astrale della burocrazia, per cui lei mi dice che le concessioni erano ferme alla Corte dei conti. Se questa aveva bloccato la registrazione di tali concessioni, evidentemente aveva le sue ragioni, dato che la Corte dei conti, quando ferma qualche provvedimento, chiede delle deduzioni, le quali possono essere mandate o possono non essere mandate. Ovvero può registrare con riserva.

LIGATO. Ha molto lavoro...

PRESIDENTE. Non tutte le amministrazioni sono state fondate da Lamarmora, onorevole Valensise!

VALENSISE. Non c'è dubbio! Che tutte le amministrazioni non siano state fondate da Lamarmora è vero, ma un po' di lamarmorismo o di bersaglierismo bisognerebbe metterlo loro addosso!

Dicevo che tali concessioni sono recate dalla *Gazzetta ufficiale* del 18 dicembre, per cui ella, onorevole ministro, ha avuto la disavventura di revocare concessioni che non erano state neppure pubblicate nella *Gazzetta ufficiale*. Non so se questo potrà essere oggetto di esami da parte di coloro che dovessero interessarsi, in sede di contenzioso, della congruità della revoca a suo tempo effettuata.

Ma il discorso che desidero portare avanti è un altro. Se le istruttorie erano avvenute, se le istruttorie avevano condotto a quei risultati di cui ella ci ha dato contezza, nella sua risposta del 17 dicembre, come mai di colpo nasce la crisi dell'Itavia? Vi è qualcosa che non funziona. Ecco la responsabilità del Governo, ecco quello che non torna, ecco la nostra decisiva insoddisfazione: ci troviamo di fronte ad un contrasto, di fronte ad una situazione nella quale le istruttorie dicono che tutto va bene, e poi l'Itavia si comporta male, tanto è vero che ad un certo punto è costretta a sospendere i voli, ponendo il ministro nella condizione, come egli ci ha ricordato la volta scorsa, di dover procedere alla revoca delle concessioni, ritenendo che questo fosse, da parte sua, un atto dovuto. E quel che era dietro le sue spalle? Le istruttorie già effettuate? E cosa ci dite sul terreno della copertura finanziaria?

Signor ministro, non posso rivolgermi a lei come persona, poiché ella ha avuto dei predecessori, ma la sottocapitalizzazione, vera o presunta che sia (non sono un contabile e non ho elementi per fare affermazioni di questo genere in maniera precisa), preesisteva alle situazioni nelle quali l'Itavia si è venuta a trovare...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Bisognerebbe studiare bene i bilanci.

VALENSISE. Adesso arriviamo ai bilanci. Dicevo che ci troviamo di fronte ad un vettore privato che ha avuto l'avallo di tutte le istruttorie, di tutte le coperture delle varie amministrazioni; ha avuto addirittura l'avallo della Corte dei conti che, tardiva o prudente, ritardava a registrare, ed ha avuto la ventura di veder pubbli-

care sulla *Gazzetta Ufficiale* le concessioni che lo riguardavano il giorno successivo a quello in cui il ministro dei trasporti ci aveva annunciato la revoca delle stesse. Così è, se vi pare...

Perché sottolineo queste cose? Per dire, per riaffermare, che, di fronte al vettore privato, che ha il diritto costituzionale (non è una scelta politica) di operare, di fronte ad un vettore privato il cui privatismo, per altro, è inquinato dalle concessioni, dai prezzi amministrati e dalle condizioni nelle quali il mercato si svolge, di fronte ad un vettore privato di tal fatta, insomma, vi sono delle responsabilità del Governo: responsabilità che nascono nel momento in cui le concessioni sono positivamente istruite, responsabilità che continuano quando, tra istruttorie positive delle concessioni e comportamento oggettivo della società, vi sono un contrasto e un danno per la collettività.

Signor ministro, il Governo può fare tutto, tutto quello che vuole, salvo i «fulmini», quanto meno verbali, dell'opposizione. Può fare — dicevo — tutto quello che vuole, ma non può danneggiare la collettività, né in via diretta, né in via indiretta; non può danneggiare la collettività schermandosi dietro la necessità di questa o quell'altra segmentazione di scelta. Il Governo ha il dovere di assistere la collettività. Le finalità dell'esecutivo, quali che siano le scelte politiche ed i programmi, devono coincidere con il cosiddetto bene comune, con l'interesse della collettività. E l'interesse di quest'ultima non è quello di veder scomparire dal teatro operativo del trasporto aereo una compagnia, il giorno successivo a quello in cui si è detto che la stessa aveva tutti i numeri per avere le concessioni (53 concessioni)...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Veramente è scomparsa da sé.

VALENSISE. È scomparsa da sé, dopo che la pratica era stata istruita. Non è che gliele abbia date io le concessioni! Le concessioni erano state date in base ad istruttorie di cui ella ci ha documentato la congruità e le positive conclusioni.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No, documentato no! Ho esplicitamente rassegnato... Non ho documentato.

VALENSISE. Lei ha parlato di istruttorie positive, di istruttorie «richieste dalle vigenti disposizioni legislative, sulla composizione della società vettrice, sulla capacità operativa ed organizzativa, sulla consistenza della flotta, a livello economico e finanziario...». Allora bisogna, signor ministro, mandare a casa gli incapaci che hanno dato notizie di questo genere!

Qualche anno fa, quando vi era una certa battaglia perché si voleva realizzare il pluralismo (e noi siamo d'accordo con il pluralismo), ma esclusivamente sulla pelle di una regione del Mezzogiorno, la Calabria, noi, che non abbiamo nulla contro l'Itavia, né abbiamo motivo di assumere atteggiamenti pregiudizialmente favorevoli all'Alitalia o all'ATI, ma intendiamo soltanto tutelare gli interessi delle popolazioni che ci hanno onorato con il loro voto e ci hanno mandato qui a rappresentarle, abbiamo detto che l'Itavia avrebbe potuto continuare a fare il suo servizio negli scali in cui già operava, cioè Lamezia e Crotona. Abbiamo anzi detto di sperare che l'Itavia potesse con il tempo assumere le dimensioni di una grande compagnia, ma abbiamo aggiunto che pretendevamo che la compagnia di bandiera, non in quanto tale, ma in quanto rappresentante delle partecipazioni statali, fosse presente almeno in uno scalo calabrese, cioè Reggio Calabria. Avevamo visto giusto! Non disponevamo dei poteri istruttori di cui dispongono i collaboratori o gli organi di consulenza del Ministero dei trasporti; non conoscevamo né volevamo conoscere nulla dei bilanci, ma avevamo, come dovrebbero avere gli uomini politici, la sensibilità di difendere il pluralismo, ma nel contempo di pretendere che le partecipazioni statali fossero presenti in una regione come la Calabria; e ciò soprattutto nei settori in cui hanno bene operato, come hanno fatto l'Alitalia e l'ATI, valorizzando lo scalo di Reggio Calabria, in cui si è avu-

to un incremento di passeggeri dai 10 mila annui di qualche anno fa ai 200 mila del 1980.

Ma perché ho fatto questa premessa, anche se un po' lunga, signor ministro? Perché dovevo motivare la proposta concreta che è contenuta nella nostra interpellanza, che è riecheggiata anche in altre interpellanze, nonché — sia pure in maniera caudatoria — nella sua risposta. Noi abbiamo dunque chiesto di sapere dal Governo qualcosa che il Governo stesso evidentemente non vuol farci sapere direttamente, o quanto meno ritiene di indicare con un semplice accenno: cioè i motivi per i quali il Governo non intenda applicare la legge vigente. Si tratta della legge n. 95, la cosiddetta legge Prodi, che ha convertito in legge il decreto-legge 30 gennaio 1979, recante provvedimenti urgenti per l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in crisi. Ora, signor ministro, il mio dissenso e la mia insoddisfazione dipendono dal fatto che ella, come rappresentante del Governo, sembra considerare — come del resto l'intero Governo — l'applicazione della « legge Prodi » come qualcosa di eventuale, qualcosa che attiene al potere discrezionale del Governo. Qui sta l'errore. Voi avete di fronte un vettore privato al quale, dopo apposita istruttoria, avete affidato ben 53 concessioni; questo vettore ha creato un'impresa, cioè un coacervo di elementi umani, finanziari e strutturali; questa impresa è una di quelle grandi imprese in crisi di cui alla legge n. 95, che a mio giudizio non ammette deroga. Ella, signor ministro, come ci ha detto nel corso del precedente dibattito, ha ritenuto di dover revocare le concessioni dell'Itavia: è una responsabilità che ella si è assunta, e coloro che avranno interesse valuteranno se accettare la sua decisione, respingerla o cercare di far valere tale responsabilità nelle sedi opportune. Ma l'applicazione della legge n. 95 è, secondo me, un atto dovuto, forse più della stessa revoca delle concessioni.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ha davanti a sé il testo della legge?

VALENSISE. Certamente!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Vogliamo leggere l'articolo 1?

VALENSISE. Lo leggerò, signor ministro; ma mi lasci spiegare perché ritengo si tratti di un atto dovuto. Lei mi vuole anticipare...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. La voglio aiutare!

VALENSISE. Dimostrerò che si tratta di un atto dovuto con le sue stesse parole, signor ministro. Nel dibattito del 17 dicembre abbiamo ascoltato con attenzione quello che ella ci ha detto.

BAGHINO. E abbiamo capito!

VALENSISE. E quello che abbiamo capito lo diremo poi. Ella dunque ci ha detto: « Ho ritenuto mio preciso dovere promuovere tutte le azioni necessarie per vincolare l'utilizzo della somma erogata al pagamento delle retribuzioni del personale ». Questo rientra nei suoi poteri discrezionali, e costituisce un atteggiamento prudente, di cui le diamo volentieri atto: dovendo effettuare delle erogazioni, come concedente ha ritenuto di vincolare le erogazioni stesse alla condizione del pagamento delle retribuzioni spettanti al personale. È un atto politico, una scelta politica un po' al di fuori dell'ordinamento, e le diamo atto di aver compiuto a suo tempo questa scelta: « le retribuzioni del personale dovute non solo per il mese di ottobre, ma anche per quello di novembre. Altri sintomi preoccupanti — su questo richiamo la sua attenzione per arrivare all'atto dovuto in base alla legge n. 95, secondo la mia interpretazione, poiché non sono la Cassazione, ma un modesto operatore del diritto e in questo momento un modesto parlamentare che cerca di ragionare e invita il Governo a fare altrettanto, anche e soprattutto perché quest'ultimo in questo senso ha fatto un accenno alla nostra proposta, anche se non mi sembra che su di essa abbia ragionato

a sufficienza — venivano rilevati nelle comunicazioni di irrigidimento dei creditori, delle società fornitrici di carburante e dei servizi aeroportuali. Siamo intervenuti più volte per evitare che le società di gestione aeroportuali impedissero lo esercizio dell'attività all'Itavia per un accumulo grave di debiti e di posizioni non onorate ».

Signor ministro, ella è un dottore commercialista e mi insegna...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Purtroppo non esercito più la professione e non insegno nulla!

VALENSISE. ...che, quando un'azienda si trova nelle condizioni che lei ha descritto, essa è in stato di insolvenza.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Perfetto!

VALENSISE. Io riporto le sue parole.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Mi va benissimo; sin qui siamo d'accordo.

VALENSISE. Quando discutemmo in Parlamento la cosiddetta « legge Prodi » per le aziende disestate — lei lo ricorderà — ci fu grande allarme da parte radicale e da parte nostra. Noi, che siamo convinti assertori e difensori del pluralismo e della necessità cui ella ha accennato nella seduta che ho citato — il capitale di rischio sappia che deve rischiare, perché senza rischio non esiste nulla —, in quella occasione avvertimmo che con la legge n. 95 non avreste fatto fallire più alcuna azienda. Infatti, più debiti si hanno, meno si corre il pericolo di fallire; e quindi fallirà il barbiere con la sua botteguccia, fallirà il piccolo operatore economico, fallirà il panettiere o il droghiere, mentre non fallirà mai la grande impresa perché non può fallire. Inoltre, in quella occasione dicemmo che ci arrendevamo alle necessità sociali, ma che bisognava stare attenti a non creare situazioni di discriminazioni.

Ella, signor ministro, ricorderà il dibattito parlamentare tormentoso e tormentato che si svolse nel corso della settima legislatura perché i soggetti destinatari dei benefici della « legge Prodi » si chiamavano Montedison, Liquichimica; e, se dal punto di vista dell'importanza sociale erano altrettanto importanti dell'Itavia, dal punto di vista della tesaurizzazione del patrimonio professionale forse erano meno importanti dell'Itavia stessa, la quale conta un migliaio di dipendenti con altissima professionalità.

Ricordo che nel dibattito svoltosi in Commissione con il ministro Prodi, ci si disse di non preoccuparci, in quanto si sarebbe applicato o il fallimento o la procedura prevista dalla legge, vincolata soltanto all'esistenza di determinate condizioni.

Quando il ministro che rappresenta il Governo, concedente del titolo attraverso cui questa compagnia esercita il trasporto, è costretto a riferirsi al personale perché lo stato di insolvenza è tale per cui non possono conferirsi i sussidi senza temere che il personale sia giocato nei suoi legittimi e sacrosanti diritti, è evidente che si trova nella situazione di dover scegliere. E allora non deve dire: « Io non voglio regalare i soldi all'azionariato privato »; il Governo deve servirsi degli strumenti che ha; e questi strumenti sono indicati dalla legge n. 95. Attraverso quali metodi? Ma lei lo sa: bastano quei contatti, quelle segmentazioni.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Scusi l'interruzione...

VALENSISE. Prego, per carità!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Io lo sto ascoltando molto attentamente.

VALENSISE. Io la ringrazio, perché mi sta dimostrando una cortese attenzione. Siamo forse arrivando al cuore del problema. Forse, attraverso questo dibattito, domani mattina potremo risolvere la situazione.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Come si attiva la procedura? Lei ha davanti il testo della legge: dalla sua lettura mi dica come si attiva la procedura.

VALENSISE. Glielo suggerisco subito, signor ministro. Non è un segreto, mi permetto di suggerirglielo.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ecco perché non è un atto dovuto da parte mia. Legga come si attiva la procedura.

VALENSISE. Lei mi ha rivelato, nello intervento che ha fatto la volta scorsa, di essere a conoscenza, come ministro...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lasciamo stare la mia conoscenza: lei mi deve leggere la legge.

VALENSISE. Glielo sto spiegando, signor ministro. Adesso le dico quello che io farei, o avrei fatto, al posto suo. Più di questo...!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. La legge! La legge!

VALENSISE. Aspetti, adesso arriviamo alla legge.

Questo atto, se non lo fa lei, lo farò io.

Signor ministro, la volta scorsa lei ha rivelato di essere a conoscenza di uno stato di insolvenza della società. Allora, delle due l'una; lei avrebbe avuto la scelta. In primo luogo, avrebbe potuto trasmettere il testo stenografico delle sue dichiarazioni alla Camera al procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma o il tribunale del luogo in cui ha sede la società. Lei non lo ha fatto, non ha intenzione di farlo, perché ritiene che non sia un atto dovuto. Ma lei non è un cittadino privato, lei è il ministro dei trasporti, che si trova di fronte ad una società alla quale il Ministero dei trasporti ha conferito alcune concessioni, come riportato nella *Gazzetta Ufficiale* del 18 dicembre. Ed allora, quando lei si trova di fronte ad una situazione di questa gravità, senza fare atti formali o denunce, che sono odiose, che sono fuori da un certo stile, deve prendere lo stenografico delle sue dichiarazioni

ni - corredato magari degli elementi dai quali ella ha desunto i dati che la hanno autorizzata a fare quelle dichiarazioni - e trasmetterlo al procuratore della Repubblica, il quale ha una iniziativa *ex officio*, come ella mi insegna, per la convocazione del tribunale fallimentare.

A questo punto scatta il secondo momento, scatta l'atto dovuto da parte sua, scatta la possibilità di nomina di uno o più commissari, per evitare il fallimento. Tutto ciò dopo che ella ha accertato quello che appartiene al notorio, ma che forse - io non lo so - le è stato documentato, dopo aver accertato che la società si trova appunto ad avere almeno 1 miliardo di lire con finanziamenti agevolati.

Ecco quindi ciò che lei avrebbe potuto fare in questa situazione. Avrebbe anche potuto sbagliare, perché poteva darsi che la verifica preliminare dello stato di insolvenza che il tribunale, com'è noto, è costretto a fare per legge (la legge fallimentare, lei me lo insegna), rivelasse che uno degli elementi non sussisteva. Ma, benedetto il cielo! - ed ecco lo stimolo, l'azione politica del ministro, l'azione condotta sul filo della responsabilità del ministro e del Governo nei confronti del personale e nei confronti della popolazione -, a quel punto lei avrebbe dovuto operare in maniera che si rientrasse in questa previsione legislativa, così come a mio avviso si può e si deve rientrare. Fino a quando lei non farà questo...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Mi usi la cortesia di leggere la legge, articolo 1, secondo comma, dove stabilisce come si procede, chi è l'autorità che nomina il commissario.

VALENSISE. Ma gliel'ho detto, signor ministro.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Legga l'articolo 1, secondo comma.

VALENSISE. L'ho letto: « La procedura si attua ad opera di uno o tre commissari sotto la vigilanza del ministro dell'industria... ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma no, il secondo comma!

VALENSISE. « Quest'ultimo requisito si ritiene esistente... ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No, quello che recita: « Quando sia stato accertato giudiziariamente... ».

VALENSISE. Quello non è il secondo comma, ma il quarto comma della legge, secondo il modo in cui leggo la normativa io, quello per me è il quarto comma. Lei lo chiama secondo comma.

PRESIDENTE. Si vede che sono numeri diversi per la maggioranza e per l'opposizione!

VALENSISE. Non ha importanza. Parliamo del capoverso che comincia con: « Quando sia stato accertato, ai sensi degli articoli 5 e 195 della legge fallimentare, ... ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. « Quando sia stato accertato giudiziariamente, ai sensi degli articoli 5 e 195 della legge fallimentare, d'ufficio o ad iniziativa dei soggetti indicati dall'articolo 6 della predetta legge... ». Questo è il modo in cui si procede secondo la legge fallimentare.

VALENSISE. Le spiego, allora, signor ministro, con maggiore precisione.

Ella, polemicamente, fa finta di non aver capito, perché io l'ho spiegato.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Come, « fa finta di non aver capito »? Io le leggo la legge.

VALENSISE. Guardi, signor ministro, le spiego di nuovo il mio punto di vista.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Se violiamo la legge, si protesta; se la rispettiamo, si protesta!

VALENSISE. Non faccia queste scenegiate, stia tranquillo e mi ascolti! Innanzitutto, la legge fallimentare — come ella sa — conferisce ai creditori in quanto tali il potere di iniziativa in caso di fallimento, per eccitare, per stimolare l'accertamento giudiziario dello stato di insolvenza. Io le ho suggerito un'altra strada, la strada della responsabilità politica. Le ho suggerito di mandare lo stenografico del suo discorso al procuratore della Repubblica che, com'è noto, ha un potere di iniziativa per proporre quegli accertamenti dello stato di insolvenza fatti dal tribunale fallimentare.

Se lei nega gli strumenti, che sono nella legge fallimentare, questo non è polemica, ma una chiusura di fronte alle proposte che faccio. Comunque, signor ministro, lei è in tempo per farlo, quando ci sarà una volontà politica di fare il proprio dovere da parte del Governo nei confronti del personale, nei confronti della azienda e, soprattutto, nei confronti delle popolazioni.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Perché l'azienda non ha portato i libri in tribunale?

VALENSISE. Questo lo domando a lei, che rappresenta il Governo e che ha dato le concessioni. Non basta revocare, e poi chiudere gli occhi su quello che succede al personale e alle popolazioni! Questa sua reattività mi fa pensare ad altro, signor ministro: mi fa pensare allo scenario inquietante, di cui parlavo al principio, quando facevo cenno alla segmentazione delle competenze.

Lei si rende conto o no di essere venuto qui a rispondere come ministro dei trasporti, con sottili « distinguo », per il ministro del lavoro? Vada a rileggere domani mattina quello che lei ha detto nella sua risposta e nelle sue interruzioni! Si renderà conto che la mia preoccupazione non è infondata; anzi è una preoccupazione dovuta, da parte mia.

Le ho indicato la strada con proposte precise, che hanno fondamento in uno strumento straordinario che esiste nell'or-

dinamento; ma è uno strumento che voi non volete applicare. Sono convinto che a questo punto, nell'interesse del personale, lo strumento dell'articolo 95 andrebbe adoperato; anche perché, signor ministro, a pagina 6 del manoscritto che lei ci ha letto, e che cortesemente ci ha dato in copia in maniera da poter fornire una risposta più congrua, si dice che nella giornata odierna è in corso al Ministero del lavoro una riunione interministeriale « per esperire ulteriori approfondimenti della complessa questione, non escluso il ricorso alla procedura... ».

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Perché i lavoratori stanno esaminando la eventualità, come creditori, di esperire quella procedura...

VALENSISE. Signor ministro, siamo d'accordo che i lavoratori come creditori abbiano sacrosanti diritti, ma lei ha sacrosante responsabilità, nei confronti dei lavoratori e dei cittadini italiani, che sono danneggiati da questo stato di cose, cui avete dato luogo. Questa è la realtà!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non si arrabbi!

PRESIDENTE. Onorevole ministro, la prego! Ho l'impressione che il Senato sia più benevolo e consenta ai ministri chiacchierate più ampie che non la Camera, data l'ampiezza e il numero (ma il numero è termine equivoco, e lo lascio alla loro valutazione, mentre l'ampiezza è termine certo).

Prosegua, onorevole Valensise, e veda di trovare la pista di atterraggio.

BAGHINO. Deve essere effettuato un volo per trovare la pista di atterraggio!

VALENSISE. Non vorrei che il ministro ci dovesse costringere ad un volo strumentale! Lei, signor ministro, dice che io mi arrabbio, ma non me la prendo, perché sono portato alla bonomia; ma questo non significa che io non sostenga con il dovuto calore quelle ragio-

ni, che ho avuto l'onore di esporre e che, a mio giudizio, testimoniano come la situazione attuale sia intollerabile. Se il ministro vorrà mobilitare qualche suo consigliere giuridico e frequentare quelle riunioni interministeriali in cui si parla di ricorso all'amministrazione straordinaria, si accorgerà che le istanze dei lavoratori per far valere dinanzi al giudice fallimentare i loro crediti privilegiati possono aprire la strada all'attuazione della legge n. 95, ma che quella non è la sola strada, perché la « letterina » che accompagna le sue dichiarazioni del 17 dicembre 1980 al procuratore della Repubblica potrebbe aprire o avrebbe potuto aprire quella strada da tanto tempo. Quindi, quando concludiamo che la condizione di stallo, in cui questa vicenda si trascina ormai da settimane, deve essere ricondotta a precise responsabilità del Governo, affermiamo cosa fondata, che trova riscontro negli atti ed è confermata dallo stesso Governo. Nel momento in cui lei riconosce che è impossibile azionare la procedura di accertamento dello stato di insolvenza, senza volerlo, avvalorata la mia tesi, onorevole ministro.

Nel denunciare con forza la nostra protesta per il metodo seguito di portare in questa sede ragionamenti frazionati che appartengono al ministro dei trasporti, ma non a quello del lavoro, mentre noi riteniamo che nel corso dello svolgimento delle interpellanze i parlamentari abbiano il diritto di ascoltare la parola del Governo in ordine agli orientamenti ed alla condotta politica generale in un determinato settore, ribadiamo l'assoluta necessità di non turlupinare ulteriormente le popolazioni del Mezzogiorno. Altri colleghi parleranno per questa parte dell'Italia, io parlo per la nostra Calabria, già isolata per quanto riguarda l'aeroporto di Lamezia Terme e che rischia di rimanere isolata anche per l'aeroporto di Reggio Calabria, per l'attuazione di forme di solidarietà che potrebbero essere poste in atto dai lavoratori di quello scalo; se queste si verificassero, vi sarebbero danni gravissimi da ricondurre completamente all'inerzia, all'approssimazione, al

pressappochismo con cui in sede governativa si affrontano problemi così gravi come quelli dei ritardi.

Il Governo è legato alle sue responsabilità pregresse; provveda nei termini in cui gli è consentito e con gli strumenti posti a sua disposizione dall'ordinamento positivo (*Applausi a destra*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Tassone ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-00841.

**TASSONE.** Giunti a questo punto del dibattito, certamente molto animato per molti aspetti, ritengo occorra svolgere alcune considerazioni rispetto a questa vicenda, di cui abbiamo già parlato il 17 dicembre scorso e di cui ci siamo dovuti nuovamente interessare per lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

Ritenevamo che il ministro dei trasporti potesse fornirci notizie o quanto meno arricchimenti rispetto al dibattito precedente. Avevamo una grande speranza, che finalmente il ministro uscisse dal vago e dall'indeterminatezza della sua azione ministeriale per offrire delle indicazioni o quanto meno per affermare che il suo comportamento era in coerenza con quanto da egli stesso dichiarato, affermato e promesso al Parlamento, cioè di riaprire subito gli scali serviti dall'Itavia e garantire così il posto di lavoro ai dipendenti della compagnia.

Invece il ministro dei trasporti è venuto qui, ci ha ripetuto alcune cose che noi conoscevamo e altre cose che avevamo già letto durante le vacanze di Natale e in questi giorni sulla stampa, e non ci ha dato un'indicazione rispetto alle nostre sollecitazioni ed alle nostre richieste attraverso gli strumenti parlamentari.

Signor Presidente, dico che questo metodo va certamente sottolineato: ci lascia non insoddisfatti (sarebbe un fatto burocratico una nostra dichiarazione di soddisfazione o insoddisfazione in questo momento), ma esterrefatti. Infatti, sulla base di alcune richieste, o il ministro poteva avanzare una proposta o fornire una rispo-

sta, oppure non doveva venire in Parlamento disponendo di un'indicazione generica, come se il Parlamento fosse una sede di contenzioso giuridico o se noi ci trovassimo in un tribunale dove abbiamo anche assistito, grazie anche allo sforzo dell'onorevole Valensise, all'interpretazione autentica della legge della normativa, quando in fondo è passato più di un mese, e ritengo che il ministro avesse tutti gli strumenti per discutere in altra sede delle normative e soprattutto delle leggi che potevano essere applicate in questo frangente.

Voglio richiamare un'altra cosa, signor Presidente, onorevoli colleghi: il nostro impegno — ecco quello che non si è capito in questa sede — o la nostra richiesta di parlamentari non consiste tanto nel trovare o indicare in termini affrettati le soluzioni; siamo venuti qui per esprimere puntualmente le esigenze delle collettività e le esigenze di un personale che perde il posto di lavoro. E noi, come calabresi, siamo venuti soprattutto — lo diciamo con molta chiarezza — con l'amaro in bocca, perché il problema di Lamezia Terme, e il problema dell'Itavia in generale, segue tanti altri fallimenti per quanto riguarda la regione calabrese, e tanti altri fallimenti soprattutto delle partecipazioni statali.

Noi siamo venuti qui per dire, in fondo, che o si mantengono non soltanto i livelli occupazionali, ma anche gli strumenti di sviluppo e di progresso economico, oppure tutto il discorso sembra riferirsi più ad una vicenda pseudoperonale o pseudoprivatistica fra il Ministero dei trasporti e la presidenza dell'Itavia: a noi non importa nulla di tutto ciò, io non conosco il signor Davanzali! Se il signor Davanzali ha sbagliato, se egli ha alterato il bilancio dell'Itavia, allora giustamente, come chiedeva l'onorevole Valensise, sia indiziato dalla procura della Repubblica e paghi per quegli imbrogli che vengono sottintesi nelle dichiarazioni che partono dal banco del Governo! E mi dispiace che in questo momento sieda al banco del Governo un collega autorevolissimo, che noi apprezziamo per le sue capacità, il sottosegretario Tiriolo, che sa, che vive e che

ha vissuto, momento per momento, i drammi del personale di Lametia Terme e del personale dell'Itavia in tutti gli scali.

Che vogliamo fare del Parlamento, signor Presidente, la sede di un contenzioso per vedere chi ha ragione? O vi è il disegno di smantellare il settore? Perché può dire a gran voce il mio amico e collega onorevole Bocchi che si è favorevoli al pluralismo, ma si deve essere realmente favorevoli al pluralismo, onorevole Bocchi...

BOCCHI. Certo, ma dillo al Governo!

TASSONE. ...non raccogliendo parole d'ordine che vengono da altre sedi e che sono ripetute con grande disinvoltura in quest'aula, senza cogliere il senso, il significato di una nostra proposta, di una nostra esigenza di carattere politico.

Il Governo deve dirci cosa vuole fare ed il ministro dei trasporti non può certo rappresentare una parte e poi tentare di scaricare su altri colleghi di Governo le responsabilità, i ritardi, le insufficienze.

Me lo faccia dire con molta chiarezza, onorevole ministro dei trasporti: la discussione che lei ha avuto con l'onorevole Valensise mi ha dimostrato in maniera chiara e lampante che qui si gioca allo scaricabarile, che lei - non per sua incapacità (Dio me ne guardi!), ma forse per sua volontà o perché la materia è ostica e deve averle dato molti grattacapi, molte difficoltà nella gestione del suo dicastero - non vuole essere padrone della materia.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No, perché è intervenuto il suo partito, contribuendo al ritardo. E lei non vada oltre in questa pagliacciata! Poi, signor Presidente, le chiederò la parola!

TASSONE. Onorevole ministro, quello che lei dice è gravissimo! Lei è ministro di una coalizione di Governo e allora abbia il coraggio, invece di andare avanti con questi sotterfugi che noi conosciamo...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Poi chiederò la parola!

TASSONE. Queste sue dichiarazioni, onorevole ministro, noi le conosciamo, perché lei le ha fatte in altre sedi (*Interruzione del Ministro Formica*).

PRESIDENTE. Onorevole ministro, lei ha detto che dopo chiederà la parola: ora lasci parlare l'onorevole Tassone.

TASSONE. È bene che finalmente queste dichiarazioni...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Le ho sempre provate!

TASSONE. ... che è andato a fare per tutta l'Italia in questi giorni le venga a fare in Parlamento, nella sede legittima! Così, usciremo finalmente fuori da un grande equivoco.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Spiegando le cose! E poi verrò a fare un contraddittorio con lei in Calabria!

TASSONE. Ma noi sappiamo che il discorso non sta in questi termini... (*Interruzione del Ministro Formica — Richiami del Presidente*). E lui che mi interrompe, signor Presidente.

Finalmente - stavo dicendo - siamo pervenuti ad una conclusione, visto che l'onorevole ministro ha da farci alcune rivelazioni che attendiamo con molto rispetto ma soprattutto con grande curiosità.

Voglio proseguire con molta pacatezza. Che significato ha, signor ministro (lei deve chiarircelo quando farà quelle rivelazioni), averci fatto conoscere un telegramma « a mano » del Ministero del lavoro senza esprimere un suo giudizio sulle proposte in esso contenute? Noi sappiamo che il ministro del lavoro si è incontrato con le organizzazioni sindacali per trovare una soluzione, ma lei sa che il ministro del lavoro, onorevole Foschi, è stato interessato semplicemente per la parte riguardante la cassa integrazione e

la salvaguardia dei livelli occupazionali. Invece, con questo telegramma lei ci fa conoscere l'orientamento delle organizzazioni sindacali, senza dirci chiaramente se lo condivide o no.

Non ci siamo, quindi, trovati di fronte ad una proposta. Avremmo anche evitato di riscaldarci, se vi fosse stata, da parte del Governo, una proposta di soluzione: dare l'Itavia all'Alitalia, costituire una società mista, oppure accogliere la proposta, avanzata da qualche collega, di applicare la « legge Prodi ». Ci saremmo trovati di fronte ad una serie di proposte. Invece no: a conclusione dell'intervento del ministro dei trasporti, ci siamo trovati, con la lettura di un telegramma a proposito del quale non ci ha detto se lo condivide o no, se condivide questo orientamento dei sindacati e questo orientamento circa la sua linea di condotta, la linea di condotta del Governo o del ministro dei trasporti; lo dico con forza perché, per la rivelazione che ci vorrà fare, certamente dovrà scindere le responsabilità da altri partiti od altri colleghi di Governo, perché noi siamo molto attenti.

Il discorso vero è che noi avevamo chiesto occupazione per il personale e su questo non si vede alcuna soluzione; durante il dibattito del 17 dicembre 1980, pensavamo invece che la soluzione fosse immediata e abbiamo trascorso le nostre vacanze natalizie pensando che esse fossero vacanze anche per il personale dell'Itavia; del resto, ci era stato assicurato un impegno risolutivo in questo senso. Avevamo evidenziato le nostre preoccupazioni per gli scioperi dell'ANPAC, dei piloti; avevamo detto che in fondo, per quanto riguardava la Calabria, una soluzione che avesse dovuto prevedere il collegamento con Reggio Calabria con successivo scalo a Lamezia Terme, sarebbe stata una soluzione assurda, che penalizzava ancora più la regione! Evidenziammo queste preoccupazioni in quella sede, e ci fu risposto che si procedeva verso una soluzione.

Signor Presidente, domando al ministro: o non si disponeva allora di una

soluzione, e si è fatto male a promettere alcune cose in quanto, trascorso più di un mese, non abbiamo visto circolare alcuna proposta risolutiva; oppure vi erano proposte nascoste che, poi, sono deflagrate per le resistenze di alcune forze surrettizie, che si muovono in maniera negativa nei confronti di amici che invece vogliono lavorare con grande impegno e certezza per il futuro?

Ecco gli interrogativi che poniamo, perché, signor Presidente, ognuno di noi deve rispondere non tanto ai partiti politici di appartenenza, quanto alla realtà che ognuno di noi è e rappresenta; dobbiamo rispondere ai nostri cittadini elettori, che hanno visto rimanere inutilizzati gli aeroporti di Lamezia Terme e Crotone, mentre avrebbero dovuto rappresentare un sostegno allo sviluppo economico: non possiamo, quindi, dire che il dibattito nel Parlamento repubblicano si è esaurito con un nulla di fatto, senza alcuna indicazione! Se, dopo Gioia Tauro, la Liquichimica, la SIR, il tessile e così via, consideriamo il fatto di Lamezia Terme, dobbiamo dire che esso è emblematico per noi e per la Calabria.

Signor Presidente, quanto ai trasporti, non ve ne sono di sostitutivi a quello aereo nella regione calabrese; quante volte abbiamo presentato interrogazioni senza purtroppo ricevere risposta, anche perché non avevano quel rilievo nazionale costituito dalla questione dell'Itavia? Non abbiamo ricevuto risposte sulla situazione dei trasporti, all'interno del paese e soprattutto nel Mezzogiorno. Collegherei tutti questi momenti affinché l'attenzione del ministro, con grande volontà e sforzo, possa dirigersi verso una soluzione della questione.

Ognuno di noi, specialmente chi parla, ha una lunga esperienza di soldi « bruciati » in assistenza, e quella calabrese è una regione per la quale si è scelta la via dell'assistenza (*Commenti all'estrema sinistra*).

BRINI. Chi l'ha scelta?

TASSONE. Domandolo anche ai sindacati, a certi sindacati, caro collega...

BOCCHI. Date ancora le colpe ai sindacati?

TASSONE. Caro onorevole Bocchi... (*Proteste - Interruzioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi!

TASSONE. Il discorso sulla difesa delle zone povere e sui livelli occupazionali già esistenti è vecchio; lei sa benissimo qual è il discorso di fondo, che poi è quello che facevamo negli anni '60 e '70. Onorevole Bocchi, non facciamo finta di non conoscere queste cose, che abbiamo pagato sulla nostra pelle, non pontificando nei convegni, nei cortei o nelle manifestazioni pubbliche.

Voglio dire, onorevole ministro, che la situazione della Calabria è stata sempre caratterizzata dall'assistenzialismo; non vogliamo quindi « bruciare » i soldi anche perché lei, in occasione del precedente dibattito, esattamente il 17 dicembre 1980, ci ha detto che non si può fare dell'assistenzialismo, che l'Itavia deve essere liquidata proprio perché si è contro l'assistenzialismo. Siamo d'accordo su ciò, perché abbiamo « bruciato » miliardi nella regione Calabria anche per iniziative del parastato che non sono mai decollate; allora, se non si vogliono rendere vani tutti gli sforzi non si devono « bruciare » i fondi di dotazione, soprattutto se vogliamo essere coerenti con noi stessi e se non vogliamo contrabbandare surrettiziamente un moralismo che ci deve preoccupare. Noi siamo per un accertamento della verità, che coinvolge soprattutto le iniziative pubbliche e quelle private. Mentre su queste ultime vi è un'azione che può andare in porto e colpire nel segno, difficilmente ciò avviene per le iniziative pubbliche, dove sono presenti omertà e coperture. Allora, signor ministro, prosegua nella sua azione e, se non glielo consentono, tragga realmente le conclusioni di questo impedimento di fronte al Parlamento della Repubblica (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. L'onorevole Gaiti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Citaristi n. 2-00842, della quale è cofirmatario.

GAITI. Non è nostra abitudine utilizzare una discussione di interesse generale, come quella che stiamo svolgendo, per introdurre anche elementi di ordine apparentemente locale, come il problema dello aeroporto di Bergamo. Abbiamo però ritenuto nostro dovere farlo per una serie di motivi che s'intrecciano con il problema Itavia. Il primo motivo concerne il quasi assoluto silenzio che avvolge la questione relativa allo scalo di Bergamo. Già nello scorso novembre presentammo un'interrogazione a risposta scritta per conoscere le iniziative in atto per ovviare agli inconvenienti derivanti dalla grave, unilaterale, non discussa e non motivata, almeno allora, decisione dell'Itavia di soprassedere ai voli su Bergamo. A tutt'oggi non abbiamo ricevuto alcuna risposta scritta e nemmeno possiamo dire di averla ravvisata durante la sua risposta. Ci permettiamo di sottolineare come l'interrogazione di allora richiamasse alla sua attenzione, onorevole ministro, un ulteriore sintomo della grave situazione aziendale dell'Itavia; il suo esame avrebbe potuto essere utile per capire e prevenire lo svolgimento successivo dell'intera vicenda. Né maggiore fortuna, per acquisire informazioni, abbiamo avuto in Commissione.

Il secondo motivo riguarda l'importanza che già da oggi l'aeroporto di Bergamo può rivestire nel sistema aeroportuale lombardo. Tale importanza è riconosciuta a tutti i livelli ed è confermata dalla regione Lombardia, nelle osservazioni fatte lo scorso novembre, e dalla « relazione Robaldo » nelle quali si fa esplicito riferimento al ruolo dell'aeroporto di Bergamo nel piano di sviluppo lombardo.

Pertanto, non credo siano necessarie molte considerazioni di merito oltre ad uno sguardo al notevolissimo bacino di utenza possibile, in termini di convenienza per i passeggeri, che comprende, oltre a Bergamo, le province di Brescia, Cremona, Sondrio, Mantova ed alcune frange del Ve-

neto, quando non funziona — come è sovente accaduto — l'aeroporto di Verona.

Da non dimenticare, poi, la funzione attribuibile a Bergamo per il decongestionamento dell'affollatissimo aeroporto di Linate. Fino ad oggi su Bergamo ha operato, per il trasporto civile, soltanto l'Itavia. Ecco, pertanto, l'estremo interesse bergamasco (e non soltanto bergamasco) evidenziato nell'interpellanza per l'ipotesi di ripresa o di sostituzione dell'Itavia o, ancora, per l'assegnazione di concessioni di linea. In merito a quest'ultimo aspetto, notevoli perplessità vengono da noi sollevate circa alcune conclusioni della « relazione Robaldo », in cui l'aeroporto di Bergamo figura al terzo livello, con rinvio di ogni decisione a chissà quando. In altri termini, se ne prevede la chiusura. Di questo siamo notevolmente preoccupati, anche perché non si tengono in adeguata considerazione le particolari situazioni derivanti da lavori in corso sull'aeroporto, la carente gestione Itavia, il notevole bacino di utenza civile non adeguatamente sfruttato e la necessità di dare allo scalo bergamasco un adeguato dimensionamento che non si esaurisca nell'esclusivo collegamento con Roma, ma esamini le possibilità esistenti oltre che nei settori *charter* e merci, anche in quelli dei collegamenti civili con altri scali italiani o frontalieri di cui si sente la necessità.

Terzo punto della nostra interrogazione è il notevole sforzo finanziario sostenuto dalla mano pubblica per rendere l'aeroporto di Bergamo adeguato alle esigenze di un moderno trasporto aereo sia come piste (tra l'altro, la pista più importante, di 2.860 metri, verrà terminata entro il prossimo mese di luglio), sia come assistenza al volo, essendovi impianti moderni ed efficienti.

Sulla base delle scelte programmatiche nazionali e regionali gli enti pubblici locali, attraverso la SACBO, cioè la società che gestisce l'aeroporto, hanno sostenuto un notevole sforzo finanziario nonostante i loro già scarsi bilanci. Dal canto suo, lo Stato non ha lesinato un primo finanziamento che sta permettendo il completamento della prima parte della struttu-

ra. Ad essa dovrebbero seguire, in futuro, altri interventi di completamento. Lo sforzo complessivo è stimabile nell'ordine delle decine di miliardi: si tratta di somme che non si può pensare vengano buttate al vento, ma, a nostro avviso, sono capitali da utilizzare adeguatamente, esistendo le condizioni oggettive per farlo. Sono pertanto legittime le nostre preoccupazioni espresse nell'interpellanza e non fuggate dalla risposta del ministro.

Non ho elementi adeguati per valutare la possibilità o meno di ripresa della società Itavia. Il ministro ci ha parlato di capitale più che consumato; qualche collega ha parlato (ed anch'io avevo notizie in questo senso) della disponibilità di soci Itavia per un consistente intervento finanziario. Sarà una società rinnovata o commissariale, sarà una società nuova, sarà un'emanazione dell'Alitalia o una società a compartecipazione di capitale pubblico e privato: l'assetto non è, a mio parere, determinante, pur dovendosi tenere presente il problema occupazionale, non influente nella soluzione da trovare nell'uno o nell'altro senso. È indispensabile che la soluzione risponda in pieno alle conclusioni della « relazione Robaldo », che noi condividiamo, là dove indica come necessarie la pluralità delle compagnie opportunamente coordinate, per evitare una concorrenza impropria, e l'assegnazione di linee che permettano quanto meno la sopravvivenza delle società assegnatarie. È su questa strada che probabilmente potranno trovarsi soluzioni che soddisfino anche le esigenze dell'area, abbastanza importante, della zona bergamasca e del bresciano; è su questo che avremmo voluto avere indicazioni dal ministro.

Detto ciò, posso dichiararmi soddisfatto? Mi sembra che il ministro non abbia risposto a gran parte della nostra interpellanza, anche se marginalmente rispetto al discorso generale: e di questo, ovviamente, non sono soddisfatto (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Passiamo alle repliche degli interroganti.

L'onorevole Costa ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03040. Poiché non è presente, s'intende che abbia rinunciato alla replica.

L'onorevole Quietì ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03051.

QUIETI. La mia interrogazione tendeva a conoscere quali provvedimenti il Ministero dei trasporti intendesse adottare per la ripresa dei voli di linea nell'aeroporto di Pescara. Lei sa che i voli di linea sono stati interrotti dalla compagnia Itavia nel febbraio 1979 sul tratto Milano-Pescara-Milano. Qui non si tratta di un caso particolare, come lei ben sa, in quanto l'aeroporto di Pescara è l'unico nell'Abruzzo, serve anche il Molise, una parte delle Marche, una parte delle Puglie. Si tratta, quindi, di un problema di ordine quasi generale. Tra l'altro, questa interrogazione segue ad una serie di incontri avuti cortesemente con lei anche sul posto, come ricorderà, e tende a porre ed ampliare un problema per il quale vi sono precedenti non confortanti. Brevissimamente, dirò che tra qualche mese sarà il ventennale dell'inizio dei lavori della stazione di Pescara. Il Presidente Scalfaro probabilmente ricorda il problema, in quanto egli è stato ministro dei trasporti...

LIGATO. È passato qualche tempo...

PRESIDENTE. Ci sarà una commemorazione, onorevole Quietì.

QUIETI. Ma, per risalire al primo ministro, bisogna andare a Spataro, che stanziò i primi fondi. Con questi precedenti, mi sono preoccupato e, più di me, si sono preoccupati gli elettori, che mi hanno mandato qui a chiedere ancora una volta che su questo problema siano presi impegni precisi.

Non voglio ora riproporre l'attivazione delle altre concessioni delle altre di-

rettrici, che pure erano state assegnate all'Itavia. Non si trattava soltanto della Pescara-Milano-Pescara, ma anche della direttrice Pescara-Roma, che fu attuata per un certo periodo, e della Pescara-Ancona-Bologna, nonché della Lecce-Foggia-Pescara. Mi rendo conto che in un momento di difficoltà per il trasporto aereo non si possa ottenere tutto ciò, che pure sarebbe giusto ottenere se si guardasse seriamente ed approfonditamente alle situazioni locali, allo sviluppo di quelle zone del Mezzogiorno che in altre sedi si dice sempre di voler aiutare, di voler privilegiare nel loro decollo economico. Ma poi, di fatto, ciò non accade.

Quindi, chiedendole di fare una interruzione, in questo caso, la prego di dirmi se nella riassegnazione delle concessioni Itavia o altre si guardi soltanto alle concessioni recentemente non più operate, cioè a quelle cessate con il blocco completo dell'attività Itavia, o anche a quelle che non erano state operate appena un anno prima, cioè all'inizio del 1980. Dopo questa interruzione misurerò il grado della mia soddisfazione o insoddisfazione. La linea Pescara-Milano-Pescara rientra o non rientra - lo chiedo al ministro dei trasporti, non al ministro del lavoro - nel quadro, nel progetto di ripresa delle concessioni, di riattribuzione delle concessioni, di condizione per la riattribuzione delle concessioni?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Lei sa che abbiamo già discusso questa questione con l'ATI e abbiamo trovato una formula di accordo, che trovava solo il limite dell'indisponibilità di un aereo, che tuttavia sarebbe stato disponibile presto, con la sostituzione dei due aerei che procedono alle radiomisure. Può darsi che io non stia usando termini molto tecnici; ma allora si è stabilito che nel riordino delle linee, prima dell'estate, cioè prima del nuovo orario estivo (che inizia, credo, nel mese di aprile: non so esattamente), fosse stabilito un collegamento con il tratto Bari-Pescara-Milano, facendo sosta a Pescara, oppure si sarebbe trovata un'altra soluzione per il tratto Pescara-Milano.

QUIETI. Dopo queste sue dichiarazioni posso dichiararmi parzialmente soddisfatto, in quanto mi rendo conto che esiste un impegno da parte del Ministero per l'esame globale della situazione dell'Abruzzo, che da questo collegamento aereo trae non soltanto conforto per quanto riguarda il trasporto passeggeri ordinario e i voli di linea, ma, essendo la regione in testa, e di gran lunga, per quanto riguarda il movimento turistico, rispetto a tutte le altre regioni meridionali (se si esclude la Campania, pur molto distante, la somma del movimento turistico di tutte le altre regioni meridionali, comprese le isole, non raggiunge quella dell'Abruzzo), ci si rende conto, anche a prescindere dal movimento dei passeggeri ordinari, di quanto possa essere importante, a questo fine, la presenza di un vettore aereo.

Questo è un traguardo raggiunto con troppe difficoltà e non senza l'impegno degli enti locali, i quali hanno costruito a Pescara un'aerostazione, quindi non una cosa di poco conto. La invito perciò, signor ministro, ad attuare quanto le chiedo.

PRESIDENTE. Onorevole Quieti, il tempo a sua disposizione è terminato.

QUIETI. Ho finito, signor Presidente. Devo dire poi al ministro Formica, che, dal 1° febbraio, sembra che il servizio antincendio dei vigili del fuoco venga soppresso. Bisogna, quindi, che venga rispettato l'impegno assunto a suo tempo dal sottosegretario Di Vagno.

Concludendo con questa dichiarazione di parziale soddisfazione, le chiedo, signor ministro, di considerare l'aeroporto di Pescara, ai fini dello sviluppo della regione Abruzzo, anche per quanto riguarda i voli internazionali Roma-Pescara-Spalato, nonché per quanto riguarda un eventuale scalo fra il nord ed il sud. In un secondo tempo il tutto potrebbe essere rivisto nell'ambito dello sviluppo dei voli di terzo livello, che interessano appunto l'aeroporto di Pescara.

PRESIDENTE. L'onorevole Ligato ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-03062.

LIGATO. Onorevole ministro, non avrei avuto difficoltà a dichiararmi soddisfatto della risposta che lei ha fornito, per lo meno per quanto attiene alla parte generale della mia interrogazione. Qualche spunto polemico delle ultime battute induce, in effetti, a qualche riflessione, per cui gradirei, ove lei dovesse ulteriormente parlare dopo la conclusione del mio intervento, che sgombrasse il campo da ogni dubbio ed incertezza per quanto riguarda l'oggettività dei comportamenti, nonché per quanto riguarda quella parte che io ritengo la più corretta della sua impostazione, vale a dire quella costituita dalla ricerca di un momento di *management* pubblico nella gestione del trasporto aereo, che costituisce un fenomeno inarrestabile destinato ad ulteriori incrementi...

Signor ministro, vorrei richiamare la sua attenzione, perché ho soltanto cinque minuti di tempo.

PRESIDENTE. Lei pensa proprio che un ministro, mentre firma o legge qualcosa, non abbia capacità auricolari?

LIGATO. Formica probabilmente sì, ma io vorrei essere certo che mi ascolti.

PRESIDENTE. Proseguo pure, onorevole Ligato.

LIGATO. È questo un settore in sviluppo continuo, i cui contorni, destinati certamente ad allargarsi, richiedono questo tipo di attenzione. Il dibattito di oggi è incompleto, manca cioè di un quadro generale, che è quello dell'aviazione civile, manca di un riferimento alle infrastrutture, manca di un riferimento oggettivo alle conclusioni della commissione Robaldo », risente dei problemi specifici, del modo d'essere, della società Itavia. E questo non è un problema nuovo, né per il Governo, né per il Parlamento.

Ho letto con molto interesse il documento della « commissione Robaldo », ma c'è qualcosa che, assieme a tante altre, mi ha lasciato perplesso. Mi riferisco al ruolo delle regioni nel rapporto con il Governo e con il Parlamento circa le scelte del trasporto aereo, sia per quanto attiene alla questione delle linee, sia per quanto attiene alla realizzazione delle infrastrutture, cioè alla funzione determinante delle regioni. Già nel 1977 il Parlamento, in sede di esame del rinnovo delle concessioni, si trovò ad un confronto con le regioni. I risultati disastrosi di una disastrosa amministrazione, che oggi andiamo a cogliere e sottolineare, sono l'inevitabile sviluppo e corollario di quella situazione, che la stessa Commissione trasporti della Camera non volle vedere nel 1977, allorché affrontammo specificamente il problema della Calabria e del Mezzogiorno, nonché, in termini più ampi, quello del rinnovo delle concessioni. Si giocò a fare i furbi, in quel momento, quando si ritenne di dare in sede politica riconoscimenti che sono importanti, forse più importanti di quelli dati in sede tecnica, sulla idoneità delle strutture organizzative e sul tipo e sul metodo di gestione che si era adottato per quanto riguarda il trasporto aereo, in maniera più macroscopica nel settore privato, in maniera non indifferente e non irrilevante nel settore pubblico, in cui anche il ruolo dell'ATI viene compresso nella politica complessiva della gestione Alitalia, dimenticando spesso che l'ATI è una società costituita per incentivare il trasporto aereo nel mezzogiorno d'Italia e con le isole. Cosicché oggi abbiamo a rammarricarci dei risultati negativi della gestione Itavia e dei risultati non positivi della gestione ATI. Ed anche questo concetto di dittatura o di monopolio, all'interno della gestione del trasporto aereo, deve farci molto riflettere, poiché anche gli interessi oggettivi di regioni e di popolazioni vengono poi visti in un'unica ottica che è quella, certo, di una visione complessiva della gestione pubblica nel trasporto aereo, ma spesso tale da produrre torti ai quali bisogna porre ri-

medio con la contestazione più accesa come, appunto, è accaduto nella regione calabrese. In tale regione l'ATI realizzava un fatturato di 5 miliardi di lire sull'aeroporto di Reggio Calabria, con due linee che, inopinatamente, contro il parere della regione, degli enti locali, degli operatori e della stessa ATI, si è ritenuto di dover cedere all'Itavia; il tutto rappresentando il 29 per cento del bilancio della stessa società Itavia.

Noi ci opponemmo a questa scelta, a Reggio Calabria ed a Messina, in cui abbiamo un bacino che garantisce una utenza di oltre 200 mila passeggeri l'anno, contro le previsioni di 150 mila passeggeri nel 1985, contenute nel « rapporto Lino ».

È con questo occhio critico che siamo venuti, onorevole ministro, all'attuale dibattito ed a quelli che seguiranno successivamente, in aula ed in Commissione: dibattiti nel corso dei quali dobbiamo ricercare una visione complessiva del problema del trasporto aereo, nel corso del quale dobbiamo dire che, se l'Alitalia è per le gestioni « in nero », anche noi lo siamo, e che gli scali che sono stati realizzati con il concorso degli enti locali e le gestioni che sono state effettuate con il servizio pubblico e con l'intervento degli enti locali vanno difesi anche di fronte a quelli che al presidente Nordio possono apparire traguardi significativi nella gestione complessiva della società Itavia, che è poi proprietaria unica anche delle azioni della società ATI.

Dunque, un momento di attenzione a questi problemi, anche quando andremo a discutere la situazione, così come viene presentata dalla « commissione Robaldo » situazione che poi, da una prima lettura, risulta essere un modo di rappresentare tutto quello che si pensa e tutto quello che si è detto, e quindi di non scegliere alcunché né in una direzione, né nell'altra.

Giungo subito alla conclusione e dico che, di fronte a tali problemi, dobbiamo trovare una soluzione alla situazione della società Itavia, sgomberando l'etichetta « Itavia », che induce a molti sospetti ed a molte polemiche. Diciamo che

dobbiamo garantire alcuni punti essenziali, in termini oggettivi. Innanzitutto, il pluralismo nella gestione aerea. Un pluralismo con la partecipazione dei privati? Questo non lo stabiliremo mai, neanche in sede politica, certo non con legge, poiché la partecipazione dei privati esiste se vi è un utile di gestione...

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

LIGATO. Con la partecipazione del capitale pubblico? Certo, se questo è necessario ad incentivare un settore nel quale tanti bisogni e, soprattutto, tanti problemi si prospettano per l'avvenire. Tutto ciò, distinguendo il problema contingente di far fronte ad una situazione attuale, che è il fermo negli scali, che è la situazione del personale Itavia...

PRESIDENTE. Onorevole collega...

LIGATO. Questo è un problema contingente, vicino, immediato. Esiste poi una visione più complessiva del problema del trasporto aereo, per il quale dobbiamo cercare possibilità di gestioni « in nero », per quanto concerne i conti, cioè positive e con risultati utili per il nostro paese, costruendo anche attraverso...

PRESIDENTE. Onorevole collega, debbo invitarla a chiudere. Lei non raccoglie le mie esortazioni: non mi costringa a toglierle la parola ed a passarla all'ultimo degli iscritti.

LIGATO. Concludo, signor Presidente. Ribadisco che, in genere, mi dichiaro parzialmente soddisfatto, con i dubbi e gli interrogativi che ho espresso all'inizio del mio discorso. Per quanto riguarda la seconda parte della interrogazione, poiché il ministro non l'ha trattata, non mi posso dichiarare soddisfatto e mi riservo di porre il problema in altra sede, magari anche in Commissione.

PRESIDENTE. L'onorevole Guido Bernardi ha facoltà di dichiarare se sia sod-

disfatto per l'interrogazione Morazzoni n. 3-03075, di cui è cofirmatario.

BERNARDI GUIDO. Cercherò di essere scarno, come l'interrogazione che ho presentato insieme al collega Morazzoni, anche perché ritengo che in cinque minuti si possano dire molte cose: tuttavia, essendo l'ultimo, vorrei invocare la sua pazienza, signor Presidente, se supererò di qualche minuto (non di più) il tempo concessomi.

PRESIDENTE. Ne aggiungeremo uno ai quattro!

BERNARDI GUIDO. Vorrei anzitutto giungere ad un chiarimento, al di fuori di ogni polemica. Mi sembra infatti ingiusto accusare il ministro, dimenticando un passaggio importante delle sue dichiarazioni odierne, da cui risulta che si sta tuttora accertando la situazione patrimoniale e finanziaria della società Itavia. È facile chiedere al Governo interventi immediati; è facile, per un parlamentare, al riparo della propria posizione, chiedere che immediatamente vengano aperti i « rubinetti » dell'esercizio provvisorio, delle erogazioni del Tesoro. Ma tutti sanno che c'è una magistratura attentissima a questi problemi: voglio ricordare che nel caso dei cosiddetti « fondi bianchi » dell'Italcasse si accusa un istituto bancario non già di aver impiegato « fondi neri » od occulti, ma erogato danaro senza le necessarie garanzie e la necessaria ocularità.

BRINI. Vogliamo proporre un'onorificenza per Caltagirone?

PRESIDENTE. Non è in discussione l'onorificenza, onorevole Brini: fra l'altro sembra che ce l'abbia già!

BERNARDI GUIDO. Non voglio qui discutere sul comportamento di Caltagirone o di Arcaini: però, se errori vi furono, non si debbono ripetere e non possiamo invocare un errore come alibi per un altro errore. Voglio dire che il Governo deve compiere un accertamento che

non è facile. Stiamo attenti, quindi, ad invitare il Governo ad agire — con l'invio di rapporti alla magistratura o altro — su una china che sarebbe estremamente pericolosa per tutti i lavoratori. Richiamo quindi l'attenzione di tutti sul passaggio necessario e delicatissimo che il ministro ed il Governo stanno compiendo.

Quanto poi alla comunicazione relativa al telegramma del ministro Foschi, non si tratta di un fatto trascurabile. Sono d'accordo con lei, collega Valensise, sul fatto che il Governo, nella sua collegialità, deve rispondere; né credo che sia in atto un giuoco di scaricabarile, collega ed amico Tassone. C'è la ricerca di una soluzione che vedeva i sindacati impegnati su una certa posizione e che oggi li vede orientati su una linea diversa. Non si può chiedere oggi al ministro Formica una precisazione, quando sulla nuova piattaforma emersa nell'incontro svoltosi al Ministero del lavoro si deve costruire una soluzione compiuta. Penso però che il ministro dei trasporti sia favorevole ad una soluzione del genere, poiché altrimenti non avrebbe neppure dato lettura di quello che resta un documento interno, e si sarebbe limitato a dire che si era ancora in fase di discussione (*Commenti del deputato Baghino*).

Dobbiamo riconoscere che questi giorni non sono trascorsi invano. Ma, detto questo per amore di verità e per dovere di correttezza, anche polemica, nei confronti del Governo, vorrei arrivare al vero nocciolo del problema. Qui sono anch'io un po' critico nei confronti del Governo. Mi richiamo, signor ministro, ai documenti che ella ci ha messo a disposizione al *dossier* che ella ha inviato al Presidente del Consiglio, affinché quest'ultimo disponga l'assunzione delle necessarie informazioni, relative ad una vicenda che tanto angoscia il personale dell'Itavia e noi tutti. Nella passione e nelle roventi parole del collega Tassone lei può certamente cogliere, signor ministro, il senso della partecipazione dei nostri colleghi che vivono la realtà del meridione.

Voglio partire da alcuni punti base, da qualche *flash*: quello di oggi è una

specie di resoconto che ci viene fatto del lavoro finora svolto, nel quadro però di un colloquio che proseguirà, in un confronto costruttivo, in Commissione trasporti, giovedì prossimo; ed in questa prospettiva vorrei appunto che mi fossero chiariti alcuni aspetti. Alla base di tutto c'è dunque il fatto che l'Itavia è in una situazione di sofferenza gravissima; e sottolineo in modo chiaro che è colpa anche grave dell'avvocato Davanzali e degli amministratori dell'Itavia aver portato solo oggi all'attenzione del Parlamento, in modo così drammatico, con la cessazione, per noi inopinata, delle attività dell'Itavia, un problema che invece era andato assumendo proporzioni gigantesche; è colpa grave non averlo fatto prima, essendosi la dirigenza dell'Itavia limitata in precedenza ad un colloquio con il ministro dei trasporti dell'epoca. Lei, onorevole Formica, raccoglie soltanto una situazione pesantissima; sarebbe ingiusto dare a lei demeriti o colpe che non ha.

**PRESIDENTE.** Onorevole Bernardi, concluda, la prego.

**BERNARDI GUIDO.** Avevo invocato il privilegio dell'ultimo, ma cercherò di essere breve. Comunque, l'insofferenza dell'Itavia deriva — leggo dal « rapporto Robaldo », che può essere discutibile per tanti aspetti, ma che è attendibile per altri — dal fatto che la fascia di utenza attribuita alla società, per quanto riguarda le concessioni, è la più bassa rispetto a quelle dell'Alitalia, dell'Alisarda, dell'ATI, che possono contare su un equilibrio sostanziale. Per questo, collega Bocchi, sono previsti da precise leggi e con precise parametrizzazioni certi contributi; e non dobbiamo scandalizzarci, perché, se parliamo di pluralismo assistito, dovremmo pensare anche agli infiniti fondi di dotazione che le stesse regioni non dovrebbero dare.

**BOCCHI.** I contributi sono già stati dati.

**BERNARDI GUIDO.** Se questo è il punto di partenza di cui la collettività deve farsi

carico, dobbiamo chiederci se sia ancora valida la proposta Robaldo nelle sue linee generali, a parte alcune soluzioni tecniche. Non rispondo con parole mie, ma con quelle che risultano dall'ispezione svolta il 18 novembre scorso, che così recita: « Pur confermando di ritenere tuttora valide in termini propositivi le ipotesi di ristrutturazione della rete dei servizi di trasporto aereo interno adombrata dalla " commissione Robaldo "... ». Tutto ciò dimostra che dobbiamo muoverci su quella linea, e non si dimentichi che questa relazione è posteriore alla esplosione della crisi che ha investito l'Itavia. Mi era sembrato di avvertire nelle sue parole e poi in quelle di qualche altro collega che parla di invecchiamento delle proposte, che essendo ormai esplosa la crisi dell'Itavia, non potendosi più parlare di pluralità di vettori, la « commissione Robaldo » è carta vecchia da accantonare per passare ad altre ipotesi e magari ad altre indagini conoscitive. Tutto ciò non è vero, perché su questa linea direttrice, su questa linea maestra, la « commissione Robaldo » viene confermata dai suoi funzionari tecnici, che hanno svolto un amplissimo e approfondito rilievo sulla situazione dell'Itavia.

Se ciò è vero - a questo punto c'è la risposta dei *charter*, ed è uno spazio che dobbiamo conservare e difendere -, la linea strategica del Governo è quella dell'assunzione dell'Itavia da parte del vettore pubblico, cioè l'unicità del vettore, o quella di mantenere una pluralità di vettori? Infatti, una volta accertata la cristallinità del bilancio, senza la quale nessun intervento è possibile, se ci si muove verso l'assorbimento si debbono compiere una serie di passi; mentre, se ci si muove verso la pluralità dei vettori, le indicazioni saranno diverse, a prescindere dal capitale che potrà essere privato, misto o pubblico.

PRESIDENTE. Onorevole Bernardi, vorrei ricordarle il limite di tempo che il regolamento concede ai replicanti per le interrogazioni; quindi la prego di concludere.

BERNARDI GUIDO. Le chiedo scusa, signor Presidente, e concludo.

Onorevole ministro - è questo il punto focale -, se il Governo non assicura (e non mi pare che lo abbia ancora fatto) alla futura compagnia che dovrà occupare in parte l'area del *charter* che l'Alitalia non intende coprire per sue ragioni strutturali, per sua politica economica, perché non lo ha fatto fino ad ora, nonostante le sollecitazioni del Parlamento, lo spazio vitale, economico e operativo, tale da evitare il ripetersi dell'asfissia dell'Itavia, non troverà il vettore privato, o non troverà la giustificazione per una terza azienda. Si tratterebbe infatti, ancora una volta, di una forma di quell'assistenzialismo che noi vogliamo evitare.

Se il Governo si impegna solennemente a dare a questa nuova compagnia gli spazi necessari perché in combinazione di *charter* e di linee normali, possa sopravvivere e prosperare, senza che si entri nell'area dell'assistenza, allora, secondo noi, il problema si semplifica; ed in questa luce possono essere adottate quelle soluzioni che i sindacati accettano, perché sono finalizzate, e non costituiscono l'anticamera del licenziamento, e che anche le forze politiche, in definitiva, nella loro quasi totalità, accettano e propugnano, proprio perché credono fondamentalmente e profondamente in questa pluralità del vettore, che è un pluralismo economico che si inserisce nella filosofia di mercato in cui viviamo.

La ringrazio, signor Presidente.

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

**Per la discussione di una mozione e per lo svolgimento di interpellanze.**

MELEGA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELEGA. Desidero preannunciare che domani chiederò la fissazione della data

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

di discussione della mozione che ho presentato a seguito dello svolgimento, che si è poi concluso, della mia interpellanza sul caso Itavia.

BONINO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONINO. Desidero preannunciare, per domani, in fine di seduta, la richiesta di fissazione della data di svolgimento delle due interpellanze presentate oggi dal gruppo radicale, una relativa all'intervista rilasciata dal ministro Sarti, e l'altra all'intervista, non meno esplosiva, direi di carattere zoofilo ed acustico, del ministro Giorgio La Malfa, la cui discussione mi pare sia estremamente urgente.

PRESIDENTE. Prendo atto dei preavvisi formulati. Devo tuttavia far presente all'onorevole Bonino che sono stato informato che le interpellanze sono ancora all'esame della Presidenza, che deve giudicare in merito alla loro ammissibilità.

BONINO. Alla ammissibilità dell'intervista, mi auguro!

PRESIDENTE. Questa essendo già avvenuta, lei presume che la Presidenza abbia poteri retroattivi! Facendo parte della Presidenza io la ringrazio, ma la sua è una visione un po' estensiva.

#### **Presentazione di un disegno di legge.**

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Mi onoro di presentare, a nome del ministro della difesa, il seguente disegno di legge:

« Competenza ad emanare norme nella materia di cui al regolamento per i lavori del genio militare, approvato con regio decreto 17 marzo 1932, n. 365 ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

#### **Annunzio di interrogazioni, di interpellanze e di una mozione.**

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni, interpellanze e una mozione. Sono pubblicate in allegato ai resoconti della seduta odierna.

#### **Ordine del giorno della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 20 gennaio 1981, alle 16,30:

1. — Interrogazioni.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1981) (2037);

— *Relatori: Aiardi, per la maggioranza; Carandini, di minoranza.*

3. — *Seguito della discussione delle proposte di legge:*

S. 17. — Senatore TRUZZI: Norme sui contratti agrari (*Approvata dal Senato*) (1725);

SPERANZA: Nuova disciplina del contratto di affitto dei fondi rustici e disposizioni sui contratti di mezzadria, di colonia parziaria, di compartecipazione agraria e di soccida (1499);

BIONDI ed altri: Norme in materia di trasformazione dei contratti di mezzadria e colonia in società agrarie ed in materia di conduzione agricola (1779);

COSTAMAGNA ed altri: Norme integrative per l'affitto di fondi rustici i cui proprietari sono grandi invalidi civili (328);

— *Relatori: Bambi, per la maggioranza; Caradonna e Ferrari Giorgio, di minoranza.*

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

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

— *Relatore:* Mastella.

5. — *Discussione del disegno di legge:*

Norme per la sanatoria degli effetti prodotti dal decreto-legge 7 maggio 1980, n. 167, recante interventi urgenti per l'editoria, e disposizioni integrative (1876);

— *Relatore:* Mastella.

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

Contro il deputato Boato, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 81, capoverso, 112 del codice penale e 1, primo e terzo comma, del decreto legislativo 22 gennaio 1948, n. 66 (violazione delle norme sulla libera circolazione sulle strade, continuata e aggravata); agli articoli 81, capoverso, 338 e 339 del codice penale (minaccia ad un corpo giudiziario, continuata ed aggravata); agli articoli 112, n. 1, e 337 del codice penale (resistenza ad un pubblico ufficiale, aggravata); agli articoli 81, 61, n. 10, 112, n. 1, 582 e 583 del codice penale (lesioni personali continuate e pluriaggravate); agli articoli 112, n. 1, e 414 del codice penale (istigazione a delinquere aggravata) (doc. IV, n. 41);

— *Relatore:* De Cinque.

Contro il deputato Mensorio, per i reati di cui all'articolo 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio) ed all'articolo 347, secondo comma, del codice penale (usurpazione di funzioni pubbliche); nonché per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui all'articolo 340 del codice penale (interruzione di un ufficio pubblico) (doc. IV, n. 40);

— *Relatore:* Valensise.

Contro il deputato Quattrone, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 328, 81, capoverso, e 61, n. 2, del

codice penale (omissione di atti di ufficio, continuata ed aggravata), agli articoli 479 e 61, n. 2 del codice penale (falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, aggravata), agli articoli 323 e 81, capoverso, del codice penale (abuso di ufficio in casi non preveduti specificamente dalla legge); nonché per il reato di cui all'articolo 328 del codice penale (omissione di atti di ufficio) (doc. IV, n. 24);

— *Relatore:* De Cinque.

Contro il deputato Trotta, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 324 e 81 del codice penale (interesse privato in atti d'ufficio, continuato) (doc. VI, n. 47);

— *Relatore:* Mellini.

7. — *Seguito della discussione delle mozioni Tremaglia (1-00064 e 1-00068) e Milani (1-00065), delle interpellanze Milani (2-00307), Brocca (2-00308), Bianco Gerardo (2-00309), Serri (2-00314), Ciccio Messere (2-00332) e Caradonna (2-00407), e delle interrogazioni Pazzaglia (3-01281), Trantino (3-01286) Caradonna (3-01307), Reggiani (3-01520) e Balestracci (3-01637) concernenti la situazione in Afghanistan e il caso Sakharov.*

8. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

— *Relatore:* Casini.

(*Relazione orale.*)

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

— *Relatore:* Sinesio.

(*Relazione orale.*)

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

— *Relatore:* Citterio.

---

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

---

9. — *Discussione delle proposte di legge (ai sensi dell'articolo 81, comma 4, del regolamento):*

ZARRO ed altri: Stanziamento di fondi per la realizzazione di una direttrice ferroviaria per i collegamenti tra il nord ed il sud nelle zone interne della regione Campania (1279);

— *Relatore:* Federico.

LAGORIO ed altri: Modifiche e integrazioni alla legge 22 maggio 1978, n. 194, concernente norme per la tutela sociale

della maternità e sull'interruzione volontaria della gravidanza (570);

FACCIO ed altri: Modifica della legge 22 maggio 1978, n. 194, concernente la tutela sociale della maternità e la interruzione volontaria della gravidanza (905).

**La seduta termina alle 20,50.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

*INTERROGAZIONI, INTERPELLANZE  
E MOZIONE ANNUNCIATE*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

**BELLOCCHIO.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere:

i motivi per i quali sino ad oggi non sono ancora iniziate le consegne delle monete relative all'emissione monete d'argento da lire 500 (Michelangelo);

se tale ritardo sia da addebitarsi alla mancata pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* del decreto del Presidente della Repubblica che ne determina il contingente;

quali iniziative intenda promuovere perché si dia inizio alla consegna diretta delle monete presso la Sezione Zecca ed alle spedizioni postali. (4-06387)

**CODRIGNANI.** — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere quali chiarimenti possa fornire in relazione alla notizia, comparsa sulla stampa, di irregolarità avvenute al recente concorso per ruoli speciali indetto dallo stato maggiore della difesa. (4-06388)

**ALMIRANTE, CARADONNA, GREGGI, MICELI E RAUTI.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per conoscere se non si ritenga opportuno ed urgente attuare interventi di sostegno dell'occupazione degli oltre 200 lavoratori del laboratorio tessile « San Benedetto » di Subiaco, che versa in gravissime difficoltà, interventi fondati eventualmente sulla ristrutturazione di una gestione che non brilla per capacità e sulla utilizzazione della legge n. 675.

La predetta attività industriale è l'unica nella zona di Subiaco - a parte le cartiere - ed è dislocata in quella Valle dell'Aniene che è esclusa dai benefici della

Cassa per il mezzogiorno, nonostante la perdurante condizione di sottosviluppo, più grave di quella di altre zone, che pure vengono privilegiate. Il comprensorio della Valle dell'Aniene è stato sorpreso dalla critica congiuntura economica nazionale in una situazione che già vedeva le giovani generazioni condannate alla disoccupazione o alla sottoccupazione, e parecchi ridenti comuni allo spopolamento. Le promesse dei Governi che si sono avvicinati negli anni non sono state mai onorate con l'adempimento. Quindi a maggior ragione diviene doveroso un intervento straordinario ed urgente per salvaguardare l'occupazione in una delle rare imprese della zona, i cui lavoratori, non retribuiti da mesi, sopportano con dignità i disagi gravi che ne derivano, ma meritano evidentemente la concreta attenzione dei governanti di una Repubblica che la Costituzione proclama fondata sul lavoro. La provincia di Roma in passato ha accordato qualche sostegno, ma di entità tale da rappresentare un ininfluente, transitorio palliativo. (4-06389)

**FORTUNA.** — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se sia a conoscenza che l'attuale stato di agitazione del personale della dogana a Pontebba si trasformerà in sciopero ove non siano date assicurazioni sulla costruzione di alloggi di servizio dato che numerosi operatori sono alloggiati in baracche.

Per sapere inoltre se non si ritenga necessario adeguare gli organici alle gravi esigenze degli uffici, provvedendo anche al reintegro dei coadiutori meccanografici trasferiti a Tarvisio.

Per sapere, infine, quali urgenti provvedimenti siano in corso per risolvere positivamente la vertenza. (4-06390)

**CICCIOMESSERE, BOATO, TESSARI ALESSANDRO, PINTO, TEODORI E MELGA.** — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere, anche in relazione al contenuto della interrogazione n. 4-05849, lo stato della richiesta presentata dal de-

tenuto Vinicio Raponi per la trasformazione della condanna a due anni presso la casa di lavoro dell'isola di Capraia in un identico periodo di sorveglianza speciale in considerazione dell'età, dello stato di salute, della condotta del citato detenuto.

Per conoscere inoltre i motivi delle difficoltà opposte alla moglie del Raponi, Laura Calcinai, alle visite regolamentari. (4-06391)

ZANONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se rispondano al vero le notizie di stampa secondo le quali la direttrice di comunicazione stradale E7 fra Roma e Varsavia cambierebbe denominazione e se ciò implicherebbe anche una diversa destinazione a tale infrastruttura.

Per conoscere altresì cosa questa decisione implicherebbe e se rallenterebbe i

tempi di realizzazione dei tratti in costruzione fra Perugia e Cesena.

Per sapere, infine, quali sono i tempi previsti per la ultimazione di detti lavori che, a parere dell'interrogante, debbono essere sollecitati al massimo dopo anni di ritardi. (4-06392)

CICCIOMESSERE. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le ragioni del trasferimento della nave *Raffaele Paolucci* da Messina a La Spezia e se l'attribuzione di questa unità al COMSUBIN può essere collegata a quanto affermato nelle interrogazioni nn. 3-02497 e 5-01613.

Per sapere inoltre come sono stati risolti i problemi dell'equipaggio e delle relative famiglie in relazione al problema degli alloggi e della scuola.

Per sapere infine se il Ministro non ritenga di dover revocare il provvedimento citato. (4-06393)

\* \* \*

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE**

**NAPOLI.** — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere:

se è a conoscenza della violenta e distruttiva mareggiata che ha colpito nella notte del 15 gennaio il litorale tirrenico della Calabria e che in provincia di Reggio, tra Bagnara e Scilla, ha isolato centri abitati, tra cui quello della Marinella ove abitano ed operano centinaia di pescatori che hanno avuto distrutti case e mezzi di lavoro;

se non ritiene di operare un immediato intervento sugli uffici periferici del Ministero, realizzando un pronto programma di iniziative atte a garantire le coste calabresi dalla forza del mare;

se non ritiene perciò necessario affrontare il problema non con i tradizionali « interventi tampone » ma con una azione complessiva che salvaguardi soprattutto le esigenze di vita di migliaia di operatori alberghieri e della pesca.

(3-03076)

**ABETE.** — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri delle partecipazioni statali e della sanità.* — Per conoscere se corrisponde a verità la notizia di stampa secondo la quale l'ANIC non avrebbe interesse all'acquisto della « Manetti e Roberts », la cui conclusione sarebbe imminente.

Per sapere come possa essere ritenuta credibile tale affermazione quando nella Recordati, che viene indicata dalle stesse fonti come probabile acquirente, l'ANIC ha una consistente partecipazione.

Si chiede pertanto di conoscere:

in quale modo l'ANIC possa dichiarare di non essere coinvolta in tale trattativa;

come l'ANIC preveda di coprire gli oneri dell'acquisto per la quota parte di competenza, tenendo conto dell'ormai ben nota crescente passività di tale ente che, secondo recenti notizie di stampa, dovrebbe essere per il 1980 di 180 miliardi;

perché il Governo non interviene onde bloccare acquisti che, tra l'altro, possono contrastare con l'annunciata politica di ristrutturazione e razionalizzazione delle partecipazioni statali e che comunque vengono perseguiti nel momento in cui tale politica deve essere ancora pianificata e quindi adottata, dando così la sensazione di attuare scelte autonome senza voler tenere in debito conto quelle previste dagli organi preposti. (3-03077)

**TESSARI ALESSANDRO, AGLIETTA, AJELLO, BALDELLI, BOATO, BONINO, CRIVELLINI, DE CATALDO, FACCIO, MELEGA, MELLINI, PINTO, RIPPA, ROCELLA, SCIASCIA E TEODORI.** — *Al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sia a conoscenza dei gravi motivi che hanno spinto l'architetto Renato Padoan a dare le dimissioni da sovrintendente ai beni ambientali ed architettonici di Venezia e precisamente per l'impossibilità di sostenere alcune responsabilità che gli sono affidate ex articolo 26 del decreto del Presidente della Repubblica 20 settembre 1973, n. 791, relativamente al restauro e risanamento di edifici di interesse storico monumentale per l'interferenza del Magistrato alle acque; e come intenda orientarsi tra le competenze del Ministero dei lavori pubblici e quelle che il decreto del Presidente della Repubblica n. 791 affida al Ministero dei beni culturali. (3-03078)

**RIPPA, CICCIOMESSERE E BALDELLI.** — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri e ai Ministri dell'interno e della difesa.* — Per sapere — in relazione ai gravissimi incidenti accaduti a Pisa domenica 18 gennaio 1981, nel corso dei quali 400 paracadutisti della scuola militare di paracadutismo, in libera uscita e in borghese hanno duramente percorso tre giovani colpevoli di avere capelli lunghi o atteggiamenti non graditi agli aggressori dopo aver scorrazzato indisturbati per più di mezz'ora nel centro della città creando un forte stato di tensione

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

e di paura nei cittadini tra cui numerose famiglie con bambini per mano — quali provvedimenti intendono assumere nei confronti dei paracadutisti responsabili di tale barbara provocazione.

Per conoscere inoltre i motivi per cui le forze dell'ordine non siano intervenute, nonostante le ripetute sollecitazioni, tra cui quella del sindaco di Pisa Luigi Bulleri, immediatamente, ma soltanto dopo oltre mezz'ora e per quale motivo gli ufficiali della scuola di paracadutismo siano arrivati dopo quasi un'ora. (3-03079)

---

#### INTERPELLANZE

---

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato per conoscere se non ritenga indispensabile ed urgente riferire al Parlamento sulle intenzioni del Governo in ordine alle tariffe RCA e, in ogni caso, sovrassedere ad ogni decisione prima di aver conosciuto gli orientamenti del Parlamento.

(2-00846) PAZZAGLIA, SERVELLO, STAITI DI CUDDIA DELLE CHIUSE, MARTINAT.

Il sottoscritto chiede di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e il Ministro di grazia e giustizia, per sapere quali iniziative intendano prendere per debellare definitivamente quella « banda di sciacalli fiancheggiatori e megafoni dei terroristi », così come vengono definiti « Pannella e i suoi amici » da un Ministro della Repubblica, il Ministro del bilancio Giorgio La Malfa, sul settimanale *L'Europeo*.

L'interpellante, non volendo neanche immaginare che un Ministro della Repubblica possa fare affermazioni tanto gravi senza fondamento, perché in tale caso sarebbe doveroso il suo immediato allontanamento dal Governo, chiede di sapere come il Governo intenda definire la propria po-

litica per soffocare sul nascere il fenomeno eversivo e terrorista denunciato dal Ministro La Malfa.

L'interpellante, inoltre, ritenendo urgente una iniziativa del Governo nei confronti di questa « banda di sciacalli, fiancheggiatori e megafoni dei terroristi » (o nei confronti del Ministro La Malfa, nell'ipotesi che siano false le sue affermazioni) chiedono di sapere quali decisioni operative il Governo assumerà nelle prossime ore per bloccare i colpevoli e nelle prossime settimane per impedire il dilagare del fenomeno eversivo, approfittando eventualmente delle imminenti campagne referendarie.

L'interpellante, infine, ritenendo fondamentale in questi casi la rapidità delle decisioni e delle operazioni, chiede di sapere quali misure verranno prese per eliminare ritardi colpevoli o tentativi di insabbiamento che ebbero successo con altre bande criminali.

(2-00847)

« CRIVELLINI ».

---

#### MOZIONE

---

La Camera,  
udita la relazione del ministro dei trasporti sul caso ITAVIA;

al fine di garantire al più presto i due obiettivi minimi del ripristino dei collegamenti aerei in concessione all'ITAVIA e dell'erogazione dei salari a tutto il personale dipendente;

impegna il Governo a requisire temporaneamente gli aeromobili ITAVIA, a imporre una gestione commissariale di detti aeromobili, a effettuare la gestione dei collegamenti sospesi con aeromobili ITAVIA e con personale ITAVIA e a corrispondere le spettanze salariali non percepite ai dipendenti, prelevando l'ammontare corrispondente dal fondo straordinario per i trasporti aerei, esercizio 1981.

1-00114)

« MELEGA, AGLIETTA ».

---

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 19 GENNAIO 1981

---

---

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

---