

RESOCONTO STENOGRAFICO

294.

SEDUTA DI LUNEDÌ 9 MARZO 1981

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Missioni	26481	Proposte di legge:	
Assegnazione di un disegno di legge a Commissione in sede legislativa:		(Annunzio)	26481
PRESIDENTE	26484	(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	26482
GREGGI (MSI-DN)	26484	(Ritiro)	26482
Disegni di legge:		Proposta di inchiesta parlamentare (Assegnazione a Commissione in sede referente)	26482
(Annunzio)	26481	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	26527
(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	26482	Mozioni (Discussione); Interpellanze e interrogazioni concernenti l'Itavia (Svolgimento):	
(Cancellazione dall'ordine del giorno per scadenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione)	26482	PRESIDENTE	26485, 26508
(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)	26483	BAGHINO (MSI-DN)	26496
(Trasmissione dal Senato)	26481		

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

	PAG.		PAG.
MELEGA (PR)	26489	Per la risposta scritta ad una interrogazione:	
OTTAVIANO (PCI)	26510	PRESIDENTE	26526, 26527
RUBINO (DC)	26518	ZOLLA (DC)	26526, 26527
VALENSISE (MSI-DN)	26513	Risposte scritte ad interrogazioni (Annunzio)	26483
Documenti ministeriali (Trasmissione)	26483	Ordine del giorno della seduta di domani	26527
Nomine ministeriali ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978 (Comunicazioni)	26483	Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo	26531

La seduta comincia alle 16,30.

GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 4 marzo 1981.

(È approvato).

Missioni.

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

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Comunico che, in data 5 marzo 1981, sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

PICANO ed altri: « Norme concernenti l'inquadramento in ruolo del personale non docente dell'università statale degli studi di Cassino » (2425);

CATTANEI ed altri: « Modifica dell'articolo 4 del testo unico approvato con regio decreto 16 gennaio 1936, n. 801, concernente disposizioni legislative riguardanti la costituzione di un Consorzio autonomo per l'esecuzione di opere e per l'esercizio del porto di Genova » (2426);

MANNUZZU ed altri: « Istituzione della Corte d'assise di Nuoro » (2427).

In data 6 marzo 1981 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

TASSONE: « Norme per il miglioramento del trattamento pensionistico per i dipendenti statali » (2429);

TASSONE: « Modificazioni della legge 11 luglio 1980, n. 312, concernente pensionabilità della indennità operativa, d'imbarco, d'aeronavigazione e d'istituto per il personale delle Forze armate e delle Forze di polizia » (2430).

Saranno stampate e distribuite.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. In data 6 marzo 1981 il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge, già approvato dalla VI Commissione permanente della Camera dei deputati e modificato da quella VI Commissione permanente:

S. 897 - « Modificazioni al regime fiscale degli spiriti » (864-B).

Sarà stampato e distribuito.

Annunzio di un disegno di legge.

PRESIDENTE. In data 6 marzo 1981 è stato presentato alla Presidenza il seguente disegno di legge:

dal Ministro della pubblica istruzione:

« Inquadramento nei ruoli del personale dell'amministrazione centrale e dell'amministrazione scolastica periferica della pubblica istruzione di personale non insegnante delle istituzioni scolastiche » (2428).

Sarà stampato e distribuito.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

Cancellazione di disegni di legge dall'ordine del giorno per scadenza dei termini di cui all'articolo 77 della Costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, essendo trascorsi i termini di cui all'articolo 77 della Costituzione per la conversione in legge dei decreti-legge 2 gennaio 1981, nn. 2 e 3, i relativi disegni di conversione sono stati cancellati dall'ordine del giorno:

« Conversione in legge del decreto-legge 2 gennaio 1981, n. 2, concernente determinazione delle tariffe per l'assicurazione di responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti » (2246);

« Conversione in legge del decreto-legge 2 gennaio 1981, n. 3, concernente provvedimenti urgenti per la molluschicoltura » (2247).

Ritiro di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Accame ha chiesto di ritirare la seguente proposta di legge:

ACCAME: « Norme per il servizio militare volontario femminile » (66).

Questa proposta di legge, pertanto, sarà cancellata dall'ordine del giorno.

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

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

II Commissione (Interni):

BIANCO GERARDO ed altri: « Nuove norme per la valutazione ed il trattamento

economico del clero congruato » (2297) (con parere della I e della V Commissione);

III Commissione (Esteri):

S. 1080. — « Adesione alla Convenzione sulle sostanze psicotrope, adottata a Vienna il 21 febbraio 1971, e sua esecuzione » (approvato dal Senato) (2310) (con parere della I, della II, della IV e della XIV Commissione);

IV Commissione (Giustizia):

COSTA: « Nuove norme in materia di decorrenza e sospensione dei termini per la registrazione degli atti giudiziari » (2314) (con parere della V e della VI Commissione);

RIZZO e NAPOLETANO: « Istituzione dei tribunali della libertà » (2371) (con parere della I Commissione);

XIV Commissione (Sanità):

ARMELLIN ed altri: « Norme per la riorganizzazione dell'assistenza neonatale e sull'assistenza del bambino spedalizzato » (2234) (con parere della I, della IV e della V Commissione).

Assegnazione di una proposta di inchiesta parlamentare a Commissione in sede referente.

PRESIDENTE. A norma dell'articolo 140 e del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che la seguente proposta d'inchiesta parlamentare è deferita alla II Commissione permanente (Interni) in sede referente:

COVATTA ed altri: « Istituzione di una Commissione monocamerale d'inchiesta sulle vicende che hanno determinato la morte dello studente Pier Francesco Lorusso, l'11 marzo 1977, a Bologna, e sugli sviluppi giudiziari della vicenda » (2416) (con parere della I e della IV Commissione).

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

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

alla VII Commissione (Difesa):

« Modifiche alle disposizioni concernenti i limiti di età per il collocamento in congedo illimitato e in congedo assoluto dei graduati e militari di truppa dell'Arma dei carabinieri e del Corpo della guardia di finanza » (2360) *(con parere della I, della V e della VI Commissione).*

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

Trasmissioni dal ministro della difesa.

PRESIDENTE. Il ministro della difesa, con lettere in data 20 febbraio e 5 marzo 1981, ha trasmesso:

copia del verbale della seduta del 9 febbraio 1981 del Comitato per l'attuazione della legge 16 giugno 1977, n. 372, sull'ammodernamento degli armamenti, materiali, apparecchiature e mezzi dell'esercito;

copia del verbale della seduta del 21 gennaio 1981 del Comitato per l'attuazione della legge 16 febbraio 1977, n. 38, sull'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare.

Questi documenti saranno trasmessi alle Commissioni competenti.

Il ministro della difesa, con lettera in data 3 marzo 1981, ha altresì trasmesso, ai sensi dell'articolo 24 della legge 11 lu-

glio 1978, n. 382, la relazione sullo stato della disciplina militare relativa al 1980 (doc. LIV, n. 2).

Questo documento sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dal ministro per il coordinamento della ricerca scientifica.

PRESIDENTE. Il ministro per il coordinamento della ricerca scientifica e tecnologica ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 14-undecies della legge 22 dicembre 1980, n. 874, lo schema di decreto costitutivo del gruppo nazionale per la difesa dai terremoti.

Questo documento è deferito, a' termini del quarto comma dell'articolo 143 del regolamento, alla VIII Commissione permanente (Istruzione), la quale dovrà esprimere il parere entro il 30 aprile 1981.

Comunicazione di nomine ministeriali ai sensi dell'articolo 9 della legge n. 14 del 1978.

PRESIDENTE. Il ministro della marina mercantile, a' termini dell'articolo 9 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, ha dato comunicazione della ricostituzione del comitato direttivo dell'azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Cagliari.

Tale comunicazione è stata trasmessa alla X Commissione permanente (Trasporti).

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

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo che il seguente disegno di legge sia deferito alla VIII Commissione permanente (Istruzione) in sede legislativa:

« Provvedimenti relativi alle elezioni dei comitati di consulenza del Consiglio nazionale delle ricerche ed ai comitati consultivi del Consiglio universitario nazionale » (2415) *(con il parere della I Commissione)*.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

GREGGI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GREGGI. Intervengo, signor Presidente, non per sollevare obiezioni alla sua proposta, ma per una ragione di ordine pratico. Nell'ordine del giorno della Camera, in base al quale siamo convocati, è riportato: al primo punto, assegnazione di progetti di legge alle Commissioni in sede legislativa; al secondo punto, discussione di mozioni, interpellanze ed interrogazioni concernenti l'Itavia; segue poi la discussione di altre proposte di legge. Ora, in base a questo ordine del giorno, ogni parlamentare è in grado di conoscere la materia che sarà affrontata nella discussione; e giustamente, a tale scopo, in calce all'ordine del giorno sono riportate tutte le mozioni, interpellanze e interrogazioni che saranno discusse.

A questo punto ritengo che sarebbe opportuno — si tratterebbe di impegnare non più di dieci righe di piombo — inserire in calce all'ordine del giorno anche l'elenco dei progetti di legge da assegnare alle Commissioni in sede legislativa, in modo che ogni parlamentare potesse esserne informato ed eventualmente orientare il proprio voto.

Ripeto, non ho alcuna obiezione da formulare nei confronti della proposta di assegnazione in sede legislativa che è stata avanzata adesso, però mi sembra che sarebbe opportuno che l'elenco dei progetti di legge da assegnare risultasse dall'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Onorevole Greggi, lei sa che giovedì scorso sono state preannunziate le proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa, ed i titoli dei relativi progetti di legge sono pertanto già pubblicati nei resoconti parlamentari al momento dell'assegnazione. Inoltre, dopo il preavviso dato in aula, è stato trasmesso anche il preavviso — come d'uso — a tutti i gruppi e a tutti i presidenti di gruppo, affinché ne informassero i propri appartenenti. Così è stato anche per il disegno di legge numero 2415, la cui proposta di assegnazione era stata preannunciata all'Assemblea nella seduta del 5 marzo scorso.

GREGGI. Trovo giuste le sue affermazioni, signor Presidente, però mi sembra che nulla osterebbe all'accoglimento della mia proposta, che consentirebbe a ogni deputato di pronunziarsi con cognizione di causa.

PRESIDENTE. Oggi sarebbe stato abbastanza semplice, onorevole Greggi, ne convengo, però a volte si tratta anche di preannunzi relativi a 18 o 20 provvedimenti, per cui la stampa in calce all'ordine del giorno di una lunga serie di titoli potrebbe dar luogo a problemi di carattere pratico. D'altra parte, l'obiettivo cui lei giustamente aspira, cioè la conoscenza del contenuto dei provvedimenti, lo si raggiunge ampiamente con il preavviso dato in aula ed il successivo avviso a tutti i gruppi.

Se vi saranno problemi vedremo di porvi rimedio, però mi sembra che — in linea generale — non dovrebbero esservene.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

Discussione di mozioni e svolgimento di interpellanze e di interrogazioni concernenti l'Itavia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle seguenti mozioni:

« 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 ».

« La Camera,

ricordate le conclusioni alle quali sono giunte, nel 1975, la X Commissione permanente della Camera, dopo una estesa ed accurata indagine conoscitiva, e nel 1980 la commissione presieduta dal sottosegretario Robaldo, conclusioni che in particolare contengono:

a) il riconoscimento della necessità che venga mantenuta la pluralità delle compagnie aeree;

b) l'esigenza che "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";

rilevato inoltre che specificatamente la "commissione Robaldo" l'8 ottobre 1980 ha riconosciuto 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";

preso atto che la società Itavia ha avviato la procedura necessaria all'applicazione della legge 3 aprile 1979, n. 95;

constatati i gravi disagi e i danni derivati agli utenti di ogni ceto sociale e impegnati in ogni settore della produzione, dalla improvvisa cessazione dei diversi collegamenti aerei esercitati dalla Itavia, nonché dei consueti servizi per i trasporti merci e per i voli *charter*;

impegna il Governo

a rispettare gli obblighi derivanti dall'applicazione delle leggi vigenti e quindi a far sì che il ripristino dei collegamenti aerei avvenga con estrema urgenza, comunque assicurando la occupazione di tutto il personale dell'Itavia, riconoscendo i diritti maturati, e impegnando gli aeromobili e tutti gli impianti a terra di detta società.

Ciò, tenuto presente che:

1) la legge 3 aprile 1979, n. 95, comporta obblighi ai quali non è lecito sottrarsi trovandosi la società Itavia nelle condizioni previste da detta legge;

2) la creazione di una nuova società comporterebbe la ripresa parziale non prima del maggio, secondo le indicazioni avanzate, con grave nocimento nei confronti dell'unità organica del personale e nel riconoscimento dei diritti di professionalità, con irreparabile logorio del materiale fermo sino dal dicembre scorso, con perdita di ricavi assommanti a 220 miliardi circa derivanti dall'interrotto trasporto di merci e dal mancato rispetto di contratti relativi ai voli *charter*, mentre con la nomina di un commissario si renderebbe pressoché immediata la ripre-

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

sa, sempre, naturalmente, con la riassegnazione da parte del ministro competente delle linee sospese;

3) la "amministrazione straordinaria", oltre a lasciare aperta la possibilità ad ogni soluzione, sarà senz'altro utile alla utenza attualmente danneggiata e alla bilancia commerciale, evitando tra l'altro l'assegnazione delle linee già assegnate all'Itavia a più compagnie, e nel contempo lo Stato verrebbe ad essere impegnato finanziariamente in modo certamente di gran lunga ridotto rispetto alle esigenze richieste per la costituzione di una nuova società a capitale essenzialmente pubblico ».

(1-00122) « BAGHINO, PAZZAGLIA, VALENSISE, TREMAGLIA, PARLATO, SOSPIRI, MENNITTI, TRIPODI, TRANTINO, SANTAGATI, GUARRA, GREGGI, TATARELLA ».

« La Camera,

tenendo conto delle diverse ipotesi formulate e dei vari e spesso discordanti impegni assunti in più occasioni e sedi dal Governo in merito alla questione Itavia;

constatando che nulla di certo è stato ancora fatto per dare soluzione, dal punto di vista retributivo ed occupazionale, ai problemi dei dipendenti dell'ex compagnia Itavia che da oltre quattro mesi non percepiscono lo stipendio;

constatando che ancora non si è provveduto a riattivare i collegamenti già eserciti dalla ex compagnia Itavia con gravi conseguenze economiche e sociali per importanti città e bacini di traffico e con effetti negativi sulle relative gestioni aeroportuali e loro dipendenti;

impegna il Governo

ad adottare sollecitamente, e comunque entro il 15 marzo, provvedimenti per:

1) assicurare la retribuzione al personale dipendente per il periodo trascorso dalla cessazione di attività dell'ex compagnia Itavia ad oggi;

2) ripristinare i collegamenti già esercitati dalla ex compagnia Itavia anche con la determinazione di un assetto delle concessioni più organico e confacente alle effettive esigenze e alla funzionalità del trasporto aereo nel nostro paese;

3) risolvere definitivamente, con una piena utilizzazione dell'esperienza e professionalità acquisite, la stabilità occupazionale per tutti i dipendenti dell'ex compagnia Itavia ».

(1-00123) « OTTAVIANO, BOCCHI, PANI, OLIVI, MANFREDINI, LANFRANCHI, CORDIOLI, TESSARI, GIANGIACOMO, FORTE SALVATORE, MONTELEONE, SARTI, LODI, FAUSTINI, FUSTINI, POLITANO, PALOPOLI, GRADI ».

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

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per sapere se considera legittima e corrispondente agli interessi della collettività, nonché al rispetto dei diritti del personale dipendente, la revoca per decreto, effettuata dal ministro dei trasporti, delle linee aeree concesse all'Itavia nello stesso giorno in cui si doveva esaminare detto problema innanzi alla decima Commissione permanente della Camera, e in contrasto con impegni assunti nel dibattito svoltosi in aula alla Camera lunedì 19 gennaio.

Gli interpellanti chiedono inoltre se corrisponde al vero che il ministro dei trasporti, sino a martedì scorso, aveva inopinatamente chiesto al ministro delle partecipazioni statali di predisporre la costituzione di una nuova società a capitale statale (cioè in dispregio alla ribadita decisione del Parlamento, relativa alla necessità che il servizio aereo civile sia svolto in piena pluralità e quindi anche dalla iniziativa privata); ed ancora, se è vero che già nello stesso giorno il ministro dei trasporti ha chiesto al ministro del lavoro di provvedere con un atto speciale alla messa in una sorta di cassa integrazione

del personale appartenente alla società Itavia, e ciò in dispregio della esplicita, manifesta, volontà contraria di tutto il citato personale ».

(2-00871) « BAGHINO, PARLATO, VALENSISE, TREMAGLIA ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro dei trasporti, per conoscere la esatta situazione ad oggi del problema Itavia e quali soluzioni il Governo abbia individuato:

1) in ordine alle garanzie offerte ai sindacati circa il mantenimento del posto di lavoro con il riconoscimento della anzianità e del livello professionale al personale ex Itavia;

2) in ordine al ripristino dei collegamenti aerei con gli aeroporti prima serviti dalle linee Itavia.

Gli interpellanti chiedono inoltre di conoscere:

a) quali siano gli spazi prevedibili per una incisiva ed autentica politica del volo *charter*;

b) quali siano le condizioni pattuite - o comunque richieste - dall'IRI nel chiedere da parte sua formale autorizzazione a costituire una società a capitale pubblico;

c) quale sia la composizione del pacchetto azionario di tale costituenda società, quale il capitale iniziale, quali i fondi di dotazione e quali i programmi;

d) quali siano le ragioni che finora hanno impedito al Governo di applicare al caso Itavia la « legge Prodi », per effetto della quale un commissario avrebbe potuto ricercare soluzioni provvisorie per il mantenimento delle linee e l'utilizzazione del personale ed avrebbe potuto valutare in concreto le eventuali diverse possibilità di soluzione in una più ampia strategia del settore ».

(2-00981) « BERNARDI GUIDO, RUBINO, MORAZZONI, BELUSSI, LUCCHESI, FEDERICO ».

L'ordine del giorno reca inoltre lo svolgimento delle seguenti interrogazioni:

Ferrari Marte, Alberini e Liotti, al ministro dei trasporti, « per conoscere - atteso che la sospensione dei collegamenti già svolti dalla società Itavia ha creato notevoli disagi in molte zone all'utenza nazionale - quali iniziative si sono svolte e si stanno determinando al fine di una ripresa del servizio di linea, anche per garantire la occupazione delle maestranze interessate » (3-03084);

Garavaglia, Gaiti, Bonalumi, Quarenghi, Cerioni, Moro, Bernardi Guido e Rubino, ai ministri dei trasporti, dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale, del tesoro e del turismo e spettacolo, « per conoscere - premesso che:

a) la legge 3 aprile 1979, n. 95 (Prodi) opera attraverso due momenti distinti: giudiziario, per l'accertamento dello stato di insolvenza " qualificato " da parte della azienda: si conclude con una sentenza che dichiara la " amministrazione straordinaria "; amministrativo, per la procedura di amministrazione straordinaria stabilita mediante un decreto del ministro dell'industria di concerto con il ministro del tesoro, che può disporre la continuazione dell'esercizio dell'impresa da parte del commissario. Il secondo momento può, quindi, avviare l'impresa verso la liquidazione, nel caso che non si preveda la continuazione dell'esercizio, o verso il recupero, nel caso contrario;

b) l'Itavia si trova nelle condizioni previste dalla legge per essere ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria -

se il Governo non ritenga che la continuazione dell'esercizio costituisca un provvedimento utile all'utenza, alla bilancia commerciale italiana, ai diritti ed alla professionalità del personale, oltre che rispondere a precise esigenze e ad indicazioni politiche.

Si tratterebbe di un provvedimento:

1) utile all'utenza, in quanto le linee eventualmente riassegnate all'Itavia possono essere ripristinate nel volgere di due-tre settimane, mentre le diverse soluzioni prospettate ne « prevedono » la riattivazione dal primo maggio, con un fermo di ben 5 mesi dal dicembre scorso;

2) utile alla bilancia commerciale, perché la possibilità di onorare gli impegni per voli *charter* consente di dare un importante apporto alla bilancia commerciale italiana dato che si tratta di trasporto di turisti stranieri in Italia. Il valore iniziale era stimato in 200 miliardi di cui ancor oggi buona parte può essere recuperata. Risulta che in coincidenza della cessazione dell'attività *charter* Itavia si susseguono cancellazioni delle prenotazioni in alberghi del meridione in misura inquietante;

3) utile ai diritti ed alla professionalità del personale, per la possibilità di trarlo dalla forzata inerzia del momento e per la salvaguardia dei diritti maturati;

4) rispondente a precise esigenze e ad indicazioni politiche, perché la continuazione dell'attività da parte dell'Itavia, evitando il monopolio nel settore del trasporto aereo, conserva un effettivo pluralismo, assicura la diversificazione dei vettori aerei soddisfacendo l'importante funzione di vettore *charter* in armonia con le esigenze del mercato ed in ottemperanza delle indicazioni precise e reiterate del Parlamento, delle organizzazioni sindacali e della stessa amministrazione dei trasporti.

Per sapere infine, tutto ciò premesso, se il Governo non ritenga che la ripresa dell'attività da parte dell'Itavia ed il suo recupero costi al paese meno che non la creazione di una nuova società, per la quale sono già stati richiesti 50 miliardi cui andrebbero a sommarsi i costi della cassa integrazione guadagni, quelli dell'avviamento, quelli del decadimento dell'efficienza del personale per la disoccupazione dell'unità lavorativa originaria, oltre ai

mancati benefici dovuti al protrarsi della inattività di servizio di interesse per la collettività » (3-03311);

Preti, al ministro dei trasporti, « per sapere se non ritenga di dover prendere con urgenza un provvedimento atto a risolvere la gravissima situazione in cui versano i dipendenti della società Itavia, che da quattro mesi sono senza stipendio e non usufruiscono neppure delle provvidenze relative alla cassa integrazione, cosicché i meno abbienti versano in condizioni disperate » (3-03395);

Greggi, al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai ministri delle partecipazioni statali, dell'industria, commercio e artigianato e dei trasporti, « per sapere, in relazione al problema dell'Itavia, se il Governo non ritenga finalmente di prendere atto della esperienza storica ormai ventennale fatta dal popolo italiano con il ricorso a progressive nazionalizzazioni e statizzazioni, che, con i loro fatali e paurosi disordini e *deficit* — secondo gli ammonimenti e le previsioni statutarie —, costituiscono inequivocabilmente il più grande freno allo sviluppo del nostro paese ed alla stessa moralizzazione ed elevazione della vita pubblica, in tutti i settori » (3-03405);

Lucchesi e Bernardi Guido, al ministro dei trasporti, « per conoscere — premesso:

che da troppo tempo si sta trascinandolo una pesante situazione di crisi nel settore del trasporto aereo e che detta situazione in particolare è sfociata nella cessazione dei servizi da parte del vettore Itavia;

che della interruzione dei servizi di cui sopra hanno risentito soprattutto alcune zone del paese ed alcune strutture aeroportuali e che tra queste è senz'altro da ascrivere l'aeroporto G. Galilei di Pisa;

che il "cordone ombelicale" di collegamento tra la Toscana e la Sardegna di fatto si è interrotto, con grave pregiudizio per l'economia insulare;

che la crisi della compagnia Itavia ha creato problemi di natura occupazionale, non solo all'interno della struttura ma anche nell'indotto -

quali provvedimenti il Governo intenda adottare per risolvere la situazione segnalata restituendo alla collettività la possibilità di utilizzo di un vettore importante soprattutto per alcune zone non privilegiate del paese; e per programmare interventi seri nel settore del traffico *charter* (al quale Pisa e la Toscana sono molto interessate per le esigenze turistiche e complementari), un settore rimasto terreno di caccia privilegiato per le compagnie straniere, spesso a causa dell'incuria e del disinteresse dei responsabili della politica del trasporto aereo » (3-03406).

Avverto che, se non vi sono obiezioni, le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni concernenti l'Itavia saranno trattate congiuntamente.

(Così rimane stabilito).

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle mozioni.

Informo che i gruppi parlamentari del partito radicale e del Movimento sociale italiano-destra nazionale hanno chiesto la deroga ai limiti di tempo per gli interventi degli iscritti dei gruppi stessi, ai sensi del sesto comma dell'articolo 39 del regolamento.

È iscritto a parlare l'onorevole Melega, che illustrerà altresì la sua mozione numero 1-00114. Ne ha facoltà.

MELEGA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario, in questo momento prendo la parola con un senso di costernata e vivissima indignazione, e trovo a stento le parole con cui illustrare la mozione da me presentata perché lo stato di esasperazione e di profonda sfiducia nei confronti del Governo, che si presenta oggi, a quasi un anno dall'inizio della vicenda dell'Itavia - sapendo che sarebbero state discusse tre mozioni che potrebbero impegnare il Governo a fare finalmente qualcosa - davanti a questo

ramo del Parlamento non con un piano, non con il titolare del Ministero dei trasporti, non con il titolare del Ministero del lavoro, che si è occupato a sua volta di questo problema, ma mandando avanti il sottosegretario Tiriolo, che nella compagine governativa è sempre stato - è noto a tutti - ai margini, o per lo meno è sempre stato avversato dato che la sua posizione politica si distingue da quella del Ministero.

Ebbene, anzitutto invito il signor sottosegretario Tiriolo a dare le dimissioni, perché non è più concepibile che si prendano in giro non solo i rappresentanti del popolo in quest'aula, ma le mille famiglie dei dipendenti dell'Itavia, che da quattro mesi non prendono lo stipendio, che da quasi un anno chiedono che si vada incontro alla loro precaria situazione di lavoro; e si prendano in giro, inoltre, le centinaia di migliaia di italiani che dovrebbero utilizzare il servizio di trasporto che veniva un tempo fornito dalla compagnia Itavia e che da questa non viene più fornito.

Noi radicali siamo stati accusati innumerevoli volte di fare dell'ostruzionismo, di non permettere a questa Camera di legiferare; quotidianamente - dico quotidianamente - noi vediamo che il Governo o i partiti della maggioranza pongono in essere forme di ostruzionismo.

E ciò avviene anche per il caso della società Itavia! Sono per me un mistero le ragioni per cui il Governo continua ad insistere in questa irresponsabile posizione. Mi limito a rileggere dalla pagina 12 del *Resoconto stenografico* del 19 gennaio 1981 una frase del ministro dei trasporti Formica. Egli ha dichiarato: « Per quanto concerne l'ambito della responsabilità del Ministero dei trasporti non ritengo procrastinabile oltre la settimana corrente l'adozione di una decisione operativa ».

Questa frase è stata pronunciata in quest'aula il 19 gennaio dal ministro dei trasporti, dopo che per sei mesi si era cercato inutilmente di ottenere, da lui e dal Governo cui egli appartiene, una decisione operativa; ebbene, oggi è il 9 marzo, sono passati cioè quasi due mesi da

quel giorno, e siamo ancora a quel punto, o forse siamo anche più indietro. Non si riesce ad ottenere che il Governo prenda impegni rigorosi e precisi su questo argomento!

Non è più tollerabile non solo per la serietà del Parlamento, ma anche per la situazione di grave allarme sociale generale e per la gravissima situazione dei lavoratori dell'Itavia che questa commedia del Governo continui! Signor sottosegretario Tiriolo, lei, se continua a restare su quella poltrona, ha una faccia di bronzo! (*Richiami del Presidente*).

Signor Presidente, io intendo insultare questo Governo, perché ritengo un insulto ai membri di questa Camera il comportamento del Governo! Si può insultare, signor Presidente, non soltanto con le parole, ma anche con i gesti, con le assenze, con le noncuranze, con questo atteggiamento criminoso! Non c'è più modo di ottenere che il Governo faccia qualcosa!

Io le chiedo, a questo punto, quale tipo di fiducia un deputato deve avere nei legittimi strumenti previsti dal regolamento, quando ormai da mesi e mesi (se vuole, le faccio vedere il tabulato delle mie interrogazioni e interpellanze su questo argomento) è stato chiesto al Governo di intervenire più volte ed il Governo, sistematicamente, ha continuato a non intervenire! Guardi, signor Presidente, quanto è lungo questo tabulato: sono tutte interrogazioni ed interpellanze sul caso Itavia, da me firmate! Non è più possibile, a questo punto, che il Governo arrivi ancora in Assemblea senza un piano! Non è più possibile che si continui a prendere in giro deputati e cittadini: questo modo di governare non è più tollerabile! In Italia lo si pratica in molte occasioni, per molte vicende: questa dell'Itavia è emblematica. Non la conoscevo, prima di entrare in questa Camera; mi sono occupato di essa perché sono membro della Commissione trasporti e le garantisco che poche volte nella mia vita — di 46 anni! — ho visto una negligenza tanto sistematica; ma intendo dire di più. A questo punto, credo che in questa vi-

cenda esista un intendimento criminoso: perché da sola la negligenza non basterebbe. Vi è un intendimento criminoso, nel voler distruggere un patrimonio, nel non volere più offrire un servizio pubblico vitale per grandi città italiane, per grandi regioni italiane. Vi è una incapacità del ministro e del Governo che non è più tollerabile; anzi, non è possibile dire che qui si tratta solo di incapacità!

Qui ci sono interessi nascosti e loschi in ballo: noi non vogliamo più fare la parte dei cretini che si bevono le bugie dei ministri, o le promesse cui poi non si tiene fede! Ripeto, signor Presidente, che questa è ormai una questione di dignità per il Parlamento; ed è una questione vitale per mille famiglie che da quattro mesi non hanno il minimo sostentamento, dopo che un ministro, un ministro socialista, è venuto il 19 gennaio scorso a riconoscere addirittura come non più procrastinabile per una sola settimana l'adozione di una decisione operativa! Poco prima, egli stesso vedeva la possibilità operativa — se la soluzione negoziata della vicenda fosse stata troppo difficile — di intervenire comunque, « non escluso » — sono parole del ministro Formica — « il ricorso alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla vigente legislazione »!

Signor Presidente della Camera, signor rappresentante del Governo, ripeto che mi meraviglio del fatto che il sottosegretario Tiriolo continui a rimanere su quella poltrona, perché...

BIANCO GERARDO. Fa il suo dovere!

MELEGA. No, non fa il suo dovere: caro Bianco, tu non hai voluto che questa mozione venisse discussa prima! Non hai voluto, con delle motivazioni pretestuose, che si discutesse di questa mozione, quando i dipendenti dell'Itavia da due mesi non avevano preso lo stipendio!

BIANCO GERARDO. Speravamo che la situazione si risolvesse! (*Interruzione del deputato Rubino*).

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

MELEGA. Siamo arrivati a quattro mesi perché tu, democristiano, hai voluto questo: lo stipendio, tu continui a prenderlo! Continui a volare dove ti interessa!

BIANCO GERARDO. Avete ritardato voi la discussione! Questa è demagogia da quattro soldi!

MELEGA. Sì, faccio della demagogia e mi vanto, in questo momento, di fare della demagogia!

PRESIDENTE. Onorevole Melega, parli rivolto al Presidente! (*Il deputato Melega continua a parlare rivolto al deputato Gerardo Bianco*). Onorevole Melega! (*Interruzioni del deputato Gerardo Bianco*). Onorevole Gerardo Bianco!

MELEGA. Signor Presidente, intendevo rispondere alle interruzioni del collega Gerardo Bianco, che non può...

PRESIDENTE. Onorevole Melega, quando parla, si rivolga sempre al Presidente, come è prescritto dal regolamento!

MELEGA. Il collega Gerardo Bianco, signor Presidente, quando molte settimane fa chiesi che questa mozione venisse immediatamente discussa, data l'urgenza che fosse risolta la gravissima situazione dell'Itavia, si affrettò a proporre che ne venisse posposta la discussione a dopo la legge finanziaria, in modo che...

BIANCO GERARDO. Eccoci qua!

MELEGA. Eccoci qua, collega Bianco: fatti allora parte diligente perché il Governo — che il tuo partito sostiene così indefessamente — venga almeno in Assemblea con una soluzione e non si esponga, per l'ennesima volta, a tutto questo!

Non so più quali insulti lanciare a questo Governo perché non vi è altro modo per ottenere che faccia qualcosa. Come è possibile continuare in questo modo, come è possibile che stiate tranquilli sulle vostre poltrone, come è possibile

che il sottosegretario Tiriolo ed il collega Bernardi, che si sono occupati di questo problema e sanno che le soluzioni potevano essere trovate per tempo, restino ai loro posti come se su questo argomento vi fosse stata una alacrità operosa da parte del Governo?

Ebbene, signor Presidente, sono indignato per questo comportamento del Governo. Si sapeva da tempo che vi era in discussione questa mozione, quali erano gli interessi sociali, umani, economici collegati a questa vicenda. Il fatto che il Governo non si presenti, faccia circolare, nelle forme più diverse, le più vaghe e generiche assicurazioni, e non venga alla Camera a prendere degli impegni precisi, ancorati a date certe, è una vergogna. Proprio su questo argomento, rispetto ad ogni altra questione sorta in questa legislatura, il Governo ha toccato il fondo. Non intendo più essere testimone paziente, obbediente, fiducioso in ciò che il Governo può venire a dire per spiegare il suo comportamento; l'atteggiamento assunto dall'esecutivo va al di là di ogni possibile insulto che un deputato possa scagliare contro questi rappresentanti infingardi, bugiardi e negligenti.

PRESIDENTE. Onorevole Melega, lei ha già detto che questo tipo di insulti non servono a rovesciare il Governo. Eviti di continuare ad usare questi termini.

MELEGA. Non sono disposto a stare zitto. Penso che l'azione politica di questo Governo sia vergognosa. Non intendo farmi togliere la parola; lei, se vuole, può farmi cacciare da quest'aula, ma intendo dire al Governo ciò che a mio avviso si merita, e lo dirò finché avrò voce. Io sono una persona normalmente tranquilla, serena, cerco di vedere quali siano le varie facce della medaglia rispetto ad ogni problema, sono disposto a venire incontro ad ogni richiesta di collaborazione, ma se si riduce una persona come me a questo limite di esasperazione (noti, signor Presidente, che io continuo a prendere lo stipendio e ciò mi differenzia molto dai lavoratori dell'Itavia che da quattro mesi non percepiscono alcun emolumento)...

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

PRESIDENTE. Onorevole Melega, si chiama indennità! Cerchiamo di parlare in modo appropriato.

MELEGA. La ringrazio, signor Presidente, per aver richiamato la mia attenzione su questa condizione privilegiata del parlamentare, rispetto a quella del cittadino che così duramente viene colpito dalla negligenza e dalla incapacità del Governo.

Non è più possibile ridurre una persona come me a questo stato di esasperazione; e si noti che la mia condizione è mille volte migliore di colui che sente sulla propria carne la realtà di questo modo di governare che, lo ripeto, non è più tollerabile, la realtà di queste menzogne, di queste incapacità, di questo menefreghismo.

L'assenza da questo dibattito del ministro dei trasporti o di quello del lavoro, dopo che hanno detto da mesi ciò che tutti sappiamo, non è pensabile né tollerabile. Non è possibile costringere la Camera a lavorare in questo modo, né che il Governo faccia quest'ostruzionismo. In questo modo si costringono i deputati a presentare interpellanze ed interrogazioni, a tenere occupata l'Assemblea su questi argomenti e poi si continua a non fare il proprio dovere.

Le chiedo, signor Presidente, cosa si direbbe di un deputato che, dovendo svolgere una certa funzione o venendo incaricato di assolvere un certo compito, venisse meno per quasi un anno a tale compito e non si presentasse con delle risposte precise, come è suo dovere fare, e non come è sua facoltà non fare. È dovere del Governo rispondere alle esigenze di centinaia di migliaia di cittadini che hanno bisogno di questo genere di trasporto perché questa mancanza del servizio pubblico incide sull'economia di intere regioni e città. Anche questo non è più tollerabile!

Tra le tante parole a vuoto che si pronunziano in quest'aula da parte dei governanti, e ne abbiamo sentite mille e mille in occasione della legge finanziaria...

(*Commenti del deputato Gerardo Bianco*). Ridi, ridi, Bianco; prima o poi pagherete per questo ridere!

BIANCO GERARDO. Voi siete gli autori delle parole inutili! Voi avete trasformato questo Parlamento in un luogo di chiacchiere!

MELEGA. Noi abbiamo trasformato questo Parlamento in un luogo di dibattito sul vostro modo di «sgovernare»! E tu vergognosamente prendi le difese di questo modo di «sgovernare»!

BIANCO GERARDO. È il solito modo volgare di fare polemica!

MELEGA. Tanto, avete già una bella fedina penale assai lunga: metteteci anche questo, perché prima o poi...

BIANCO GERARDO. Sempre gli stessi argomenti!

MELEGA. ...verremo a scoprire che su questa vicenda pesano anche interessi loschi, interessi di parte, pesano centinaia di miliardi che vengono o non vengono distribuiti a seconda delle preferenze politiche di un candidato o dell'altro. Questo verrà fuori!

BIANCO GERARDO. Entra in argomento!

MELEGA. Sono in argomento! E tu ti dovresti vergognare di intervenire in questo modo nel corso di un dibattito!

BIANCO GERARDO. Chiedo solo che il tuo linguaggio sia corretto, da parlamentare e non da volgare demagogo!

MELEGA. Il mio linguaggio è correttissimo; è il vostro operato che non è corretto, caro Bianco. Voi lo sapete e tu sai che voi siete in mora su questo problema. Vi ho detto molte volte (e lo puoi verificare dal *Resoconto stenografico* del 17 dicembre scorso) che noi «giudicheremo

per il futuro cosa faranno questo ministro e questo Governo». Allora non attaccai il ministro, ma gli dissi che avremmo atteso di vedere quello che avrebbe fatto. Ecco quello che avete fatto! Sono ormai tre mesi e cosa avete fatto? Dov'è questo Governo latitante? Giustamente la latitanza si addice alla vostra condizione! Uso questa parola non a caso, perché in questo momento latitate nell'azione di governo e spesso continuate a latitare in altri affari del genere in tutta Italia.

BIANCO GERARDO. Presidente, questo è un linguaggio da usare? Questo non è un dibattito politico, ma solo una provocazione rivolta all'Assemblea. È una provocazione al Parlamento italiano!

MELEGA. Siete dei mascalzoni: ecco cosa siete!

PRESIDENTE. Onorevole Melega, la prego!

MELEGA. Siete dei mascalzoni, perché non si può giocare sulla pelle della gente (*Vive proteste del deputato Gerardo Bianco*).

PRESIDENTE. Onorevole Melega, naturalmente lei ha il diritto di illustrare la sua mozione, ma eviti di utilizzare un linguaggio pericoloso, stranamente e continuamente offensivo!

MELEGA. Signor Presidente, voglio essere chiaro: intendo essere continuamente offensivo nei confronti di questo Governo e sarò continuamente offensivo fino a quando smetterò di parlare. Dico questo perché ritengo di essere stato continuamente offeso da questo Governo e di essere offeso anche oggi. Finché su quei banchi (*Indicando il banco del Governo*) non verrà a sedersi un ministro che sarà in grado di fornire una risposta (ed il sottosegretario Tiriolo non è in grado di fornirla)... Sappiamo benissimo questo, io, lui, il collega Bianco e gli altri colleghi che sono in questa Camera! Io sono qui per continuare ad insultare quel fantasma

di Governo che continua ad essere fantasma e vuole essere fantasma, perché è incapace di fare altro che essere assente!

Siccome ci sono le regole del gioco, che così spesso vengono invocate per i radicali, esse valgono anche per il Governo. Lo ripeto: queste regole non valgono soltanto per noi. Qui, ormai, il problema non è soltanto mio, signor Presidente, ma di centinaia di migliaia di italiani, di mille famiglie che, per questa negligenza, si trovano in condizioni terribili e non possono nutrirsi con le battute del collega Bianco o con le assenze del collega Formica, ma hanno bisogno di lavorare, e non vogliono continuamente vedere neglette le loro aspettative, i loro diritti. Non chiedono la luna, signor Presidente; chiedono soltanto di lavorare, come è possibile fare, e lo chiedono ormai da quasi un anno. E questo, in questo specifico caso (ecco da dove nasce l'esasperazione, signor Presidente), è possibilissimo; era molto possibile quattro o sei mesi fa, lo è un po' meno oggi, ma è ancora possibile, perché c'è un patrimonio operativo aziendale pronto per essere utilizzato, ci sono persone pronte a lavorare. Si richiede soltanto che il Governo faccia un gesto, prenda una decisione — l'ho detto e lo ripeto di nuovo qui —, quale che sia. Non me ne importa niente del signor Davanzali, che non conosco, proprietario della compagnia Itavia. Non me ne importa niente del signor Nordio, che non conosco, amministratore delegato o presidente della società Alitalia. Non è di questo che intendo occuparmi. Il Governo prenda una decisione quale che sia, che ottenga questi due obiettivi minimi, che ho ripetuto più volte: ripristinare immediatamente i collegamenti aerei con alcune città d'Italia, con alcune regioni d'Italia, e utilizzare immediatamente (dato che questi collegamenti aerei non possono essere ripristinati senza una forza di lavoro che operi effettivamente) quei lavoratori dell'Itavia che sono senza denaro, per negligenza del Governo (anche in questo caso), da quattro mesi. Vi erano vari modi di dare, comunque, del denaro a questi lavoratori, che si trovano in una

situazione veramente peggiore di quella di qualsiasi altra categoria. Era possibile adottare una serie di provvedimenti. Ora che si è in esercizio di bilancio provvisorio è di nuovo possibile adottare ancora altri provvedimenti. Ebbene, il Governo continua a non fare niente, continua a non comparire sulla scena, oppure a mandare in giro emissari con foglietti ciclostilati, nei quali un giorno si dice il contrario di quello che si era detto il giorno prima. Non è più tollerabile tutto questo, signor Presidente, perché c'è gente letteralmente ridotta alla fame. E, se qui nessuno alza la voce per questa gente, la alzo io, ed intendo alzarla fino in fondo. Intendo alzarla fino a quando non ci sarà qui un Governo che verrà a rispondere facendo il proprio minimo - minimo! - dovere.

È mai possibile, signor Presidente, che un deputato sia ridotto (ripeto: sia ridotto, perché non è nella mia indole) a questo tipo di comportamento, giacché altrimenti non ottiene niente? Metto a sua disposizione (non voglio tediare, ma li metto a sua disposizione) i resoconti stenografici delle sedute del 17 dicembre, del 19 gennaio e del 31 gennaio scorsi, dedicate a questo argomento. E il fatto che si sia dato un così insolito spazio a questo argomento dimostra come esso sia intrinsecamente importante e come la Camera abbia accettato di occuparsene. Ebbene, vorrei che lei rileggesse, come ho fatto io per prepararmi ad illustrare questa mozione, i resoconti stenografici di quelle tre sedute e le cose che hanno detto i rappresentanti del Governo. Potrei rileggerli io. Ho accennato soltanto a quanto detto dal ministro Formica il 19 gennaio sulla non procrastinabilità di una soluzione per oltre una settimana. Ma, poi, ci sono tutte le altre argomentazioni relative a questo problema. Tutto è stato detto, tutto è stato sviscerato, tutte le ipotesi sono state prospettate. Già si sapeva che cosa si poteva fare, e lo si poteva fare in dicembre, quando parlò il ministro Formica, si poteva fare a metà o alla fine del mese di gennaio. Invece non si è fatto niente.

Lei vedrà, signor Presidente - ed ecco perché rivendico il diritto di insultare il Governo -, che in quelle occasioni mi sono comportato in modo assolutamente tranquillo, ed ho chiesto al Governo di fornire dati, di prospettare soluzioni, di scegliere, avendo messo da parte l'una o l'altra ipotesi, una data certa: ebbene, non si è ottenuto niente, non dico con le buone maniere, ma con le maniere « parlamentari ». Non sono abituato ad essere preso in giro e non intendo essere preso in giro neppure dal rappresentante di questo squallidissimo Governo; se questo squallidissimo Governo insiste in questa latitanza, in questa denegazione del proprio dovere, ho il diritto, signor Presidente, di chiedere, con tutti i mezzi e con tutta l'indignazione di cui sono capace, che il Governo venga in aula a prospettare una soluzione. E non lo chiedo per improvvisa follia, ma perché mi sono occupato di questo argomento: sono andato a parlare con i lavoratori dell'Itavia, che si trovano in queste condizioni, ho cercato di vedere quali fossero le soluzioni operativamente possibili, e ce ne sono tante. Non intendo insegnare al ministro il suo mestiere, né intendo dire se una soluzione sia migliore di un'altra; credo, però, che non sia più procrastinabile - come ha avuto la bontà di dire il ministro due mesi fa - una qualsiasi soluzione.

Poiché oggi, al termine della discussione sulle tre mozioni presentate il Governo dovrà finalmente impegnarsi a fare qualcosa, non potrà sottrarsi al dovere costituzionale di fare qualcosa dopo il voto della Camera, e tuttavia sceglie ancora di non essere presente, ebbene signor Presidente della Camera, ritengo di avere, non dico il diritto, ma il dovere di indignarmi e di usare tutte le parole, le più insultanti possibili, per ottenere che il Governo faccia il suo dovere, visto che in nessun altro modo è stato possibile ottenerlo.

Che cosa si deve fare, signor Presidente, in questo paese, se si crede nella democrazia, nel Parlamento, nelle responsabilità costituzionali, per ottenere la solu-

zione di un problema che — glielo garantisco — paragonato ad altri più o meno simili, è di poco conto? Se, infatti, paragoniamo il caso Itavia ai casi dell'industria chimica, della Finsider, dell'industria tessile, vediamo che le dimensioni del primo sono incredibilmente più piccole di quelle dei secondi. Il problema, proprio per la sua delimitazione e per la sua specificità, pur offrendo, come tutte le vicende di una collettività organizzata, di un paese sviluppato come l'Italia, un minimo di difficoltà, certamente incontra un minor numero di ostacoli rispetto ad altri problemi del nostro paese.

Non riesco perciò a capire perché la situazione dei trasporti in Italia, da quando è in carica il ministro Formica (sarà per sua disgrazia o sarà per qualcos'altro), sia così disastrosa. Lo ripeto, forse sarà tale per un insorgere di concomitanze (in questo periodo hanno scioperato persino i vaporetta di Venezia!), ma il grado di regolarità dei servizi pubblici di trasporto, dai treni alle navi, agli aerei ai traghetti, agli autobus metropolitani, è veramente anormale.

Qui abbiamo un caso che è facilmente risolvibile. Debbo dire che, per prepararmi all'illustrazione di questa nostra mozione, ho riletto le interrogazioni e le interpellanze presentate sull'argomento da parte nostra e da parte dei colleghi di altri gruppi, i quali hanno fatto la stessa nostra trafila: e non so se anch'essi si sentano indignati come me. Seguendo la falsariga di queste interrogazioni ed interpellanze si verifica che la situazione dell'Itavia è stata lasciata colpevolmente — ed io dico, a questo punto, dolosamente — deteriorare. Se fosse stata affrontata nel luglio scorso, nell'agosto, e così via, fino al gennaio scorso o addirittura al febbraio scorso, sarebbe stata meno grave di quanto sia oggi. Mi chiedo allora se sia possibile che l'allarme avvertito da me e dai colleghi degli altri gruppi di fronte ad una simile situazione, che si stava aggravando visibilmente, non sia stato avvertito dal ministro dei trasporti. Dicevamo forse delle sciocchezze? Come mai, allora, in relazione ad una si-

tuazione così limitata, non è stata trovata non dico la soluzione ma neppure una proposta di soluzione? Signor Presidente, ci sono dei limiti in tutto; e credo che il Governo, nella persona del ministro dei trasporti anzitutto, poiché è quest'ultimo che ha riferito alla Camera su questo argomento, ma anche nella persona del ministro del lavoro, che si è inserito anch'egli nella vicenda, ha condotto un'azione il cui risultato è il seguente: oggi, lunedì 9 marzo, ci troviamo qui a discutere sulle possibili soluzioni prospettate nelle mozioni del nostro gruppo, del gruppo del Movimento sociale italiano, del gruppo comunista. Mi auguro che sia presentata una qualche proposta anche da parte del gruppo democristiano, che non mi sembra ben rappresentato dal suo capogruppo, preoccupato soltanto che non si discuta questo problema...

BIANCO GERARDO. Ne stiamo discutendo!

MELEGA. ...o particolarmente lieto, quando invece se ne discute, dell'assenza del Governo, o ancora soddisfatto del molto nascosto umorismo che deve esserci nelle argomentazioni che stiamo svolgendo, visto che le ascolta ridendo. Dato che il capogruppo democristiano ride di fronte a questa situazione...

BIANCO GERARDO. Rido per amarezza!

MELEGA. ...io mi auguro che almeno vi sia qualche suo collega che, vivendo in quelle zone che non sono più servite dal trasporto aereo o essendo in qualche modo vicino alla situazione ed ai problemi della forza lavoro della compagnia Itavia, si faccia avanti. Perché, ripeto, il problema è molto semplice, non è una questione di gruppi! Credo che, al di là delle differenze che possono esservi tra noi nella valutazione delle possibili soluzioni, in tutti i gruppi sia avvertita la necessità di una ripresa dei collegamenti aerei e di un ripristino dell'attività di lavoro e della retribuzione a favore di co-

loro che sono coinvolti in questa vicenda. Colleghi democristiani, fatevi allora avanti anche voi!

GARAVAGLIA. Siamo qui!

RUBINO. Se ci dai il tempo!

TESINI GIANCARLO. Se ci lasci parlare!

MELEGA. Siete qui: benissimo! Spero che facciate, materialmente, qualcosa di più di quanto sembri voler fare il vostro capogruppo!

È questa una situazione veramente insolita. Credo che anche da parte vostra sia utile chiedere che sia presente il Governo, nella sua rappresentanza più significativa, affinché quanto meno il ministro Formica sia in grado di dissociarsi da questa situazione, oppure di superarla con proposte concrete. Credo, signor Presidente della Camera, colleghi, che non si possa più continuare in questo modo. Sino ad ora credo di avere detto il minimo indispensabile a ludibrio di questo Governo. Ma sin d'ora annuncio che, se il Governo continuerà a seguire questa linea, io farò degli atti poco parlamentari in quest'aula, perché non ritengo — lo ripeto — possibile che il Governo si comporti in questo modo. Lei, signor Presidente, forse giustamente, ha cercato di richiamarmi ad un certo tipo di linguaggio, ma io mi auguro che lei e la Presidenza in genere si faccia parte diligente per richiamare il Governo, che sta tenendo un comportamento peggiore di un linguaggio offensivo sia nei confronti dei deputati che dei cittadini.

Detto questo, ritengo del tutto superfluo passare al merito della mozione che abbiamo presentato come gruppo radicale, che del resto si può leggere nell'ordine del giorno della seduta di oggi. In sostanza, noi vogliamo che il Governo faccia determinate cose e in questo senso ci auguriamo che il Governo stesso dia un colpo di barra presentando tra oggi e domani un piano preciso per risolvere il problema al nostro esame.

Desidero, signor sottosegretario Tiriolo — visto che è voluto restare su quella poltrona, che a mio avviso le dovrebbe scottare —, che il Governo venga a dirci una volta per tutte determinate cose, in maniera molto precisa, e dico anche che non lo ripeterò più, perché altrimenti prenderei me stesso in burletta, cosa che non sono abituato a fare.

In sostanza il Governo deve darci notizie precise circa la data in cui intende attuare la soluzione che ritiene più opportuna, le condizioni per l'attuazione della stessa e l'organismo che dovrà gestirla; quindi deve dirci materialmente quando, come, e attraverso quali strumenti, intenda far fronte alla propria promessa di saldare tutte le retribuzioni arretrate dei lavoratori dell'Itavia.

In assenza di queste precisazioni del Governo dovremmo ritenere applicabili le indicazioni contenute nella nostra mozione nella quale si chiede la requisizione degli aeromobili, la gestione commissariale, l'immediata ripresa dei collegamenti con le città prima servite dalla società e la corresponsione ai dipendenti delle spettanze salariali non percepite.

Quindi — in mancanza di altre precise risposte da parte del Governo — offriamo una possibilità di soluzione che ha la caratteristica di impegnare immediatamente il Governo stesso entro una data precisa, al fine di salvaguardare due beni che noi riteniamo fondamentali, quali la ripresa dei collegamenti e la ripresa del lavoro da parte di tutte le maestranze dell'Itavia.

Quindi, signor sottosegretario, dica al suo ministro di venire in quest'aula e di non esporsi ad una cattiva figura.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di illustrare la sua mozione n. 1-00122.

BAGHINO. Signor Presidente, signor sottosegretario, onorevoli pochissimi colleghi, il *Bollettino delle Giunte e delle Commissioni parlamentari* del 22 gennaio riporta che il deputato Baghino « dichiara di sentirsi umiliato per l'assenza odierna del ministro dei trasporti, il quale, a suo avvi-

so, ha manovrato per far trovare la Commissione di fronte al fatto compiuto; il che appare davvero disonesto».

Non occorre, credo, dire altro. In successiva occasione, avevo lamentato anche qui in aula l'assenza del ministro e, rivolgendomi al sottosegretario Tiriolo, avevo manifestato una certa mia difficoltà nei suoi confronti, perché lo vedo come vaso di coccio tra due forze: le nostre, che chiedono giustizia e realtà, e quella del ministro, che ha deciso per proprio conto una soluzione sua, infischiandosi soprattutto del Parlamento, e poi, sul piano umano, umanitario, anche del personale, che attualmente si può dire disoccupato, non occupato, ma certamente senza remunerazione, senza compenso, salario o stipendio.

Io parlerò dell'Itavia e soltanto dell'Itavia. Fin dal mio primo intervento ho affermato che non mi interessava citare compagnie, aeree o no, che non mi interessava difendere un'impresa, o far sì che venisse sostituita. Ebbene, io questa sera sono difensore dell'Itavia. E spero che nessuno voglia insinuare che lo faccio per un qualsiasi legame, perché in tal caso io dovrei essere maligno, e già sin d'ora rilevare che è ben strano che il senatore Libertini giri l'Italia insieme al ministro Formica nel presentare il piano integrativo delle ferrovie dello Stato. Questo accade in questi giorni.

BOCCHI. È stato invitato!

BAGHINO. Si viene invitati nella propria circoscrizione, e basta. Io non ci sono andato, questa mattina, proprio per essere presente alle quattro e mezza qui, altrimenti sarei stato anch'io presente, perché sono stato avvertito e invitato.

Né io mi sono scandalizzato quando, nel marzo del 1980, allorché alcuni senatori avevano presentato una richiesta di indagine conoscitiva, ispettiva, amministrativa circa l'Alitalia e l'ATI, il partito comunista si è opposto. Non ho fatto alcuna deduzione, non faccio adesso alcuna illazione, sentendo altri che sostengono una tesi opposta alla mia; non mi scan-

dalizzo, perché, salvo prova contraria, a priori riconosco buona fede a tutti. Vorrei quindi che il mio intervento non desse luogo ad illazioni e deduzioni, perché io parlo su documentazione, e non in altro modo.

Se veramente il ministro ha letto tutti i documenti attinenti a questo problema, c'è da domandarsi come mai si sia orientato verso una soluzione, mentre ne esistevano altre più elementari, più semplici, e certamente anche più sollecite; perché dai documenti questo risulta, e il ministro deve conoscere tutti i precedenti.

Si tratta di una compagnia aerea che opera dal 1963, che ha avuto nel 1976-77, e poi sino al 1979, una parte notevole nella scelta del tipo di convenzione. Ricordo che si è avuta una polemica in aula ed in sede di Commissione trasporti per la assunzione di determinate linee, cui è conseguito un accordo tra Alitalia e Itavia; tanto è vero che si sono presentate la necessità e l'opportunità — con alcune complicazioni di traffico — di un trasferimento di linee in gestione da parte dell'Itavia da Ciampino a Fiumicino; non solo, rimaneva anche in concessione una linea (Roma-Reggio Calabria e viceversa) all'Itavia, però con gestione Alitalia.

Il Governo era arrivato a realizzare questo accordo, proprio perché intendeva rispettare le decisioni del Parlamento. E non erano nemmeno tutti contenti di quelle decisioni, ma quelle erano state adottate liberamente con dibattito ampio, con un'indagine conoscitiva che era durata più anni, con approfondimenti e relativa decisione finale. Potrei rileggere un documento che i dirigenti dell'Alitalia nell'ottobre 1977 presentarono come memoria, esprimendo considerazioni sulla convenzione, che certamente non erano in perfetta linea con le decisioni del Parlamento. Venivano manifestate preoccupazioni per la scelta e per il fatto che, con quelle convenzioni, l'Alitalia veniva a perdere tre linee importanti.

Tuttavia questi dirigenti, pur nella preoccupazione che una accentuazione del pluralismo potesse gravare direttamente o indirettamente sull'azienda — per esempio

con gli sgravi fiscali che chiedeva l'Itavia - aggiungevano (e questo collimava con le decisioni del Parlamento): « I contenuti politici riguardano la scelta del servizio aereo per determinati collegamenti, e la conseguente esclusione dello stesso servizio ove esistano altri sistemi di servizio più efficaci. I contenuti aziendali riguardano la determinazione dei ruoli delle compagnie e dei criteri per assegnare le concessioni delle linee prescelte, criteri che si basano su elementi di economicità, l'uno di portata nazionale, l'altro in riferimento ai sistemi aziendali che dovranno gestire i collegamenti.

Questo consentirebbe a tutte le compagnie di operare in condizioni di economicità di gestione e di sana imprenditorialità. Per l'assegnazione dei ruoli è necessario definire i bacini di traffico realmente gravanti su ciascuno scalo, individuandone i volumi e le relative aree di sviluppo, e definire la tipologia dei traffici stessi, eccetera, per andare incontro anche alla esigenza di una uniformità nel sistema tariffario nazionale, nel trasporto aereo internazionale, e per giungere anche a quanto attiene ai voli *charter* ».

Anche nell'ambito della stessa compagnia di bandiera, pur con tutte le considerazioni ovvie, vi era questa istanza: che nella individuazione dei bacini di traffico, nella regolamentazione dei servizi indispensabili e di quelli non realizzati, fosse addirittura implicita la pluralità, riconosciuta dal Parlamento, e quindi « dovuta » dal Governo.

Quando la compagnia Itavia ha dato inizio alle comunicazioni per competenza al ministro dei trasporti, che esprimevano preoccupazione per la situazione che andava determinandosi, si era già al 28 febbraio 1980, per cui si trattava ormai di una conseguenza di quella convenzione e di quelle linee che l'Itavia era stata costretta ad accettare, in quanto era rimasta l'unica compagnia che non aveva immediatamente aderito alle convenzioni stabilite dall'allora ministro dei trasporti. Essa poté giungere ad accettarla proprio per quella specie di compromesso che attenuava gli inconvenienti e le ap-

prensioni da parte degli amministratori dell'Itavia con l'accordo preso con l'Alitalia. Però l'accordo non aveva dato buon esito, proprio perché all'Itavia erano state assegnate un certo numero di linee che non potevano essere attive.

Allora, o si rinunciava - però il Governo stesso avrebbe dovuto essere in grado di determinare i bacini di traffico per cui alcune linee non dovevano considerarsi indispensabili, non imponendo la periodicità - oppure con che cosa si doveva intervenire? Attuando quel tale articolo 7 del regolamento che viene utilizzato continuamente da noi attraverso precisi provvedimenti di intervento nei confronti dei servizi pubblici, per l'appianamento e la parificazione dei bilanci in passivo. Continuamente, in tutti i settori dei servizi pubblici, salvo che in quello aereo. Qui posso rispondere al ministro, che obiettava che applicando il capitolo n. 1255 del bilancio non si sarebbero potuti concedere più di 10 miliardi, perché di più non è previsto se ritiene che sia comportamento di sano amministratore sapere, tramite un consuntivo, che un certo *deficit* derivante dalla applicazione di un parametro è molto superiore alla cifra prevista nello specifico capitolo di bilancio, o sia invece incapacità del responsabile del dicastero competente. Non so quale ministro abbia sbagliato; non mi interessa, direi che hanno sbagliato un po' tutti non adeguando lo stanziamento a quel capitolo!

Siamo arrivati al punto che è attualmente all'esame della Commissione un provvedimento che assegna un contributo ai servizi pubblici dal 1972: nove anni di arretrato!

Ancora, nel febbraio del 1980 la compagnia Itavia scrive al ministro quanto segue: « Signor ministro, faccio seguito alle precedenti comunicazioni dirette al Ministero da lei presieduto per confermarle che le gravi difficoltà di gestione in cui versa la Itavia permangono gravi, al punto che la situazione diverrà molto presto insostenibile. Come ho più volte sottolineato ... ed essendo ben lungi dall'assicurare ai vettori privati, com'è l'Itavia, un coefficiente (che è previsto dalla legge, dal regolamento al

decreto-legge del 1923 e dall'indagine conoscitiva, nella dichiarazione conclusiva) di traffico tale da consentire l'autonomia e l'economicità di gestione».

La lettera prosegue lungamente affrontando tutti i problemi, anche quello della tariffa: anche di quella imposta, che ha effetti negativi sull'economicità di gestione. Se tu mi imponi di non andare oltre una certa tariffa perché ritieni il servizio di carattere sociale, delle due l'una: o mi vuoi far affondare o mi dai i mezzi per far fronte agli obblighi che mi imponi. Niente di tutto questo.

Il 30 maggio viene inviata ancora una lunga lettera al ministro che, richiamando quella del 21 aprile, avanzava richieste di sovvenzioni e di un aumento delle tariffe e indicava alcune linee che avevano bisogno di essere corrette per quanto concerne gli orari e la periodicità. In quella lettera si accettava il ripristino del volo Roma-Pescara-Milano, che era stato richiesto o imposto dal ministro. Alla fine, dichiarando che si restava in urgente attesa, si ponevano deferenti ossequi.

Siamo a maggio. Corriano ora speditamente fino alla lettera del 5 novembre, che è l'unica in cui si fa cenno ad una lettera ricevuta dal ministro. Ma ricevuta perché? Voi crederete in risposta ad una altra precedente o a conclusione di incontri, di colloqui, di intese. No, è solo il frutto di una cortesia del ministro, che ha pensato bene di mandare anche all'Itavia le conclusioni della « commissione Robaldo ».

« Abbiamo ricevuto la Sua cortese lettera del 14 ottobre, con la quale ci ha trasmesso copia della relazione predisposta dalla commissione presieduta dal sottosegretario di Stato onorevole Vitale Robaldo... », e seguono poi delle osservazioni.

In mancanza di altri incontri o altre conclusioni, una compagnia che riceva una cortese lettera del ministro competente alla quale sono allegate le conclusioni cui è giunta la « commissione Robaldo » (conclusioni in cui, se non altro come proposta, si riconosce l'esigenza di arrivare a concedere alla compagnia Itavia i voli *charter* magari privandola di tutte le li-

nee interne), cosa deve pensare? Dopo tante ansie, dopo tante preoccupazioni, dopo tante attese di una certa tranquillità di gestione, è naturale che pensi (io almeno lo avrei fatto) che la cortesia del ministro è anche un segno di compiacimento per le conclusioni della commissione; come dire, che si può anche pensare che il ministro condivida, almeno in un certo senso, quelle conclusioni.

È legittima quanto meno l'illusione che, proprio grazie a quelle conclusioni, si possa giungere alla definizione della pratica.

Invece, nessun'altra notizia fino alla drammatica comunicazione dell'8 novembre, secondo la quale non è per la prima volta possibile pagare le spettanze a tutto il personale.

Se dovessimo riferirci a discorsi da uomo a uomo, dovremmo dire che un uomo che si trovi a capo di un dicastero, che abbia nelle sue mani le sorti di quella attività dovrebbe precipitarsi a trovare una soluzione. Se invece lo consideriamo semplicemente un ministro, dobbiamo dire allora che aveva l'obbligo di prendere tutti i provvedimenti per rispettare il lavoro di mille dipendenti, per rispettare le esigenze di tutte quelle famiglie, per salvare un'azienda, per salvare quei posti di lavoro, per non far cadere definitivamente in crisi un intero settore.

Siamo al 10 dicembre: un'altra lettera al ministro derivante, mi sembra, da un colloquio che si era concluso con un invito: avanzatemi al più presto delle proposte con una precisa relazione, e poi vedremo! Evidentemente, sono un ingenuo; se fossi stato presente a quel colloquio ed il ministro mi avesse detto: caro Baghino, mi presenti al più presto un promemoria e vedremo che cosa è realizzabile; ora non lo so, ma mi dia quel promemoria con urgenza! Ebbene, se fossi stato presente a quel colloquio, dicevo, ed il ministro mi avesse rivolto un simile invito, sarei uscito con il cuore gonfio di tante speranze perché praticamente, con quell'invito, il ministro dimostrava la volontà di risolvere comunque il problema! Ma invece, cosa è successo?

Non so se, fra le tante che ho davanti, troverò la lettera che mi interessa, comunque citerò il fatto a memoria. Mentre i delegati dell'Itavia si recavano speranzosi nei rispettivi uffici, probabilmente per strada si saranno detti l'uno all'altro: cosa includeremo nel promemoria? Questo o quello? Conviene o meno? Facciamo comprendere l'urgenza del problema? Come faranno, mille lavoratori, se non diamo loro i soldi? Giunti in ufficio, quei delegati trovano un fonogramma di ingiunzione: state attenti! Non sospendete nulla, continuate! Vi diffidiamo! Altro che speranze... Potrei leggere per intero questo comunicato: parlo *per documenta!*

BERNARDI. *Per tabulas!*

BAGHINO. È troppo signorile, *per tabulas!*

TASSONI. Guido Bernardi è un latinista.

BAGHINO. Con quell'espressione, dimostrerei di possedere una certa competenza, mentre (sarò presuntuoso, qui) mi piacerebbe riuscire ad essere uno dei mille lavoratori che vi parla, qui: vorrei riuscire a poter dire e pensare ciò che essi pensano e conoscono, ma è difficile! Chi non prova certe cose, non le capisce: bisogna provare la fame, conoscere le difficoltà; allora sì che si capisce. Io ho provato la fame: ho avuto anche questa occasione, in passato; vero è che l'ho superata, intendiamoci.

Il documento citato è disponibile ed il sottosegretario potrebbe prenderne visione.

Ma ho saltato un momento importante, relativo al 4 dicembre (troppo lunga sarebbe la documentazione!) quando, addirittura, furono presentate varie soluzioni per i problemi ed i drammi che l'Itavia stava vivendo. Si suggerivano persino dati precisi di una programmazione che ci porta fino al 1985, con riferimenti anche alla quantità di personale che poteva essere mantenuto in servizio, ed a quella

del personale che invece poteva essere distratto per l'incremento di voli *charter*, *cargo*, eccetera; vi era tutto un programma.

Dopo questo si sono fatte molte discussioni e si è cominciato a fare anche delle illazioni, delle insinuazioni. Da quel momento, credetemi, più nulla è stato chiaro perché è cominciata la ridda di miliardi a carico di questa compagnia e siamo arrivati alla richiesta di fare assumere a noi deputati l'iniziativa di una proposta di legge per dare denaro all'Itavia, come se noi fossimo distributori di denaro o avessimo questa velleità. Innanzitutto cominceremo a chiederci se questi denari sono meritati, se ve ne sia la necessità, e magari divideremo quel poco che abbiamo noi; ma regali non ne facciamo a nessuno, tanto è vero che siamo sempre cauti nell'esame di provvedimenti di elargizione di denaro. Di solito noi votiamo negativamente e, se qualche volta ci asteniamo, lo facciamo perché nessuno dica che siamo noi che intralciamo la ripresa produttiva di una azienda.

Nei documenti si legge: osservazioni allo stato patrimoniale — la data è del 22 dicembre — e devo pensare che questi 17 allegati siano in possesso anche del ministro dei trasporti. Ebbene, tra questi documenti e le successive corrispondenze si vede come lo stesso ministro — che in Commissione ci ha parlato del catastrofico stato patrimoniale dell'Itavia — dimostri — sicuramente la relazione l'avrà compilata qualcun altro — ignoranza in fatto commerciale e soprattutto di mutui da accendere in prima e in seconda istanza. Si è cumulato ciò che era suddiviso su sei aeromobili in modo tale da ottenere per sei volte l'entità dei mutui stessi. Naturalmente l'Itavia si è preoccupata di comunicare questo errore, che il ministro dovrebbe aver appreso tramite una nota. Egli, però, non ne ha tenuto conto perché ha continuato per la propria strada che non si capisce perché sia stata intrapresa. Vi erano diversi modi per riprendere l'attività: tu, compagnia, hai commesso questo gravissimo affronto di cessare la tua attività; bene, noleggio io gli aerei e il ser-

vizio continua. Voi credete che questa compagnia, così carente di fondi da non poter continuare ad esistere, non avrebbe gradito questa offerta di noleggioro? Ma questo non è stato fatto e non ne conosco le ragioni! Io ne voglio dire una: forse non è stato fatto perché non si possono noleggiare questi aeromobili, perché le linee sono passive! Quindi dovrebbe esserci del denaro da spendere a fondo perduto! Ma allora se si riconosce che si tratta di servizi passivi, ma si permette che essi continuino ad operare perché hanno un significato sociale, perché non si sente il dovere di applicare le leggi in vigore integrando quella passività? Se questa è la ragione e non è stata valutata, allora mi si dica perché tutto questo non è stato fatto! Si sarebbe potuto chiedere un contributo per la ripresa in attesa di una nuova soluzione e si sarebbe potuta anche attuare con immediatezza la « legge Prodi ». Invece si è scelta un'altra strada che ancora non è chiara ed è in contrasto con le decisioni che il Parlamento ha preso (perché solo quelle esistono), con le conclusioni cui è arrivata la commissione insediata dal ministro dei trasporti e presieduta da un sottosegretario. Nessun rispetto! Si è agito con un personale ed individuale criterio per cui da quattro mesi mille persone sono senza stipendio, gli aeromobili sono fermi, le strutture sono immobilizzate ed avviate al logorio, ed il servizio è bloccato, quello stesso servizio che prima era considerato di carattere sociale. Non è stata tenuta presente nemmeno l'opinione degli interessati. Leggo qui: « Realtà Itavia nel quadro del trasporto aereo italiano ». È una nota dell'ANPAC. In essa si parla della situazione presente, delle garanzie di carattere generale, delle prospettive per la vita operativa futura in relazione alle ipotesi della « commissione Robaldo ». Ma questo ministro che prima insedia le commissioni e poi le ostacola, che razza di ministro è?

RUBINO. Il ministro non ha letto le conclusioni di quella commissione.

VALENSISE. Non le ha lette! Legge poco questo ministro!

BAGHINO. Quanto siete buoni!

TASSONE. Il sottosegretario invece le conosce! Ognuno legge quello che vuole!

BAGHINO. Si parla poi di garanzie economiche e finanziarie, di garanzie di carattere industriale, di necessità di verifica e di controllo dei responsabili della compagnia in ordine ai tempi di attuazione e di realizzazione delle varie fasi attuative, di adeguati affidamenti economici ed organizzativi.

Questa memoria, presentata in novembre dall'ANPAC, non è stata tenuta presente; ma non è stata tenuta presente nemmeno quella del 5 dicembre 1980 che, oltre a rifare tutta la storia ed il significato di un eventuale incorporamento dell'Itavia nell'Alitalia avverte: « Non fermate l'attività della compagnia! Badate che altrimenti sarà necessaria la revisione di tutti i velivoli per la decadenza della certificazione prescritta, un nuovo addestramento ed una nuova qualificazione dei piloti tramite corsi a terra, al simulatore ed in volo, il recupero dell'attività di volo regolare di linea sulla rete nazionale ed il recupero del mercato europeo dei *charter* ».

Oltre questo, vi sono tutte le previsioni delle leggi che hanno disposto la costruzione di aerostazioni e delle altre infrastrutture, che non vengono osservate al cento per cento, tanto che la loro idoneità viene messa in pericolo in molte località. L'associazione piloti civili scrive una nota, ed io devo — pensate — chiamare in causa il Presidente del Consiglio. Questa nota è stata infatti indirizzata oltre che ai presidenti dei gruppi parlamentari al Presidente del Consiglio dei ministri. Ma forse il Presidente del Consiglio non l'ha neanche vista, perché un segretario diligente vi ha scritto sopra « Formica » ed allora la nota è andata subito al ministro dei trasporti; oppure lo ha scritto con la effe minuscola, ed un altro segretario ancora più diligente ha pensato che la nota dovesse andare veloce come una formica, e allora l'ha messa in un angolo, tra le questioni da risolvere chissà quando. La realtà è che il Presiden-

te del Consiglio non si è interessato di questo documento. Non sono stati ascoltati neanche i sindacati; ma la parola sindacati può dar luogo ad un equivoco, perché certamente i dirigenti sindacali saranno stati più volte a colloquio, mentre non lo saranno stati i singoli lavoratori. Ecco la differenza! Ma a chi interessa risolvere la questione? Al dirigente sindacale o ai mille lavoratori? In mezzo ai lavoratori si doveva andare, e sentire gli umori.

Io ho l'intenzione di parlare pacatamente, ma poi vengo preso dalla partecipazione con cui sento questo problema, che in realtà è un dramma. È ingiusto che le cose siano andate in questo modo fino ad oggi, non è spiegabile! Questo problema finora non ha una forma naturale di sfogo! Non doveva essere così! Si è voluto che le cose andassero così. Ma perché, allora? Ditecelo! Perché? Perché non volete rispettare la pluralità? Perché, è a causa dell'appartenenza o dell'origine del vostro partito (tra l'altro, ve la siete dimenticata: mi riferisco ai socialisti) che volete annientare l'iniziativa privata? Ma avete visto che cosa accade nel mondo? La Cina non torna forse all'iniziativa privata? State attenti! L'iniziativa privata non deve diventare speculazione e sfruttamento del lavoratore, ma è indispensabile che ci sia, per assicurare un giusto equilibrio con l'iniziativa pubblica.

Andando avanti vediamo che non è stata ascoltata alcuna voce degli interessati alla vicenda. L'associazione nazionale professionale assistenti di volo — ANPAV — il 15 dicembre si occupa del problema, ammonisce, chiede la soluzione immediata; il consiglio di azienda ricorda che non vuole la cassa integrazione. E voi, che volete dargliela, non gliela date, per punizione, perché non la vogliono. Ma non avete assunto alcuna altra iniziativa affinché in quelle famiglie, in quelle case, entrasse uno stipendio per fare la spesa. I rappresentanti del consiglio di azienda, cioè i lavoratori interessati, coloro che garantiscono il volo chiedevano « la requisizione temporanea degli aeromobili, la

gestione commissariale, l'effettuazione delle linee con detti aeromobili e con il personale Itavia ». Questo terzo punto permetteva qualunque iniziativa... Vi chiedevano soltanto: « Fateci volare ma non staccateci l'uno dall'altro; teneteci qui, perché siamo legati a questi aeromobili, affinché possiamo garantire che essi funzionino. Scegliete qualunque forma, purché possiamo lavorare e continuare a produrre ». Non chiedevano niente di più, nemmeno la garanzia di avere subito i soldi; chiedevano di riprendere il lavoro e di essere pagati dopo. Ma non sono stati ascoltati, né, per la verità, siamo stati ascoltati noi, tant'è vero che il 19 gennaio ci è stato risposto... Veramente non ci è stato risposto: ci hanno umiliato, ci hanno preso per il naso, se volete per il bavero, in parole povere ci hanno « fatto fessi ». E noi, alcuni giorni prima, avevamo presentato un'interpellanza! Pensate: eravamo tanto preoccupati che si facesse presto che avevamo presentato cinque o sei tra interpellanze ed interrogazioni! Ebbene, in una delle interpellanze chiedevamo di conoscere « la linea di azione che (il Governo) 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 l'utenza delle linee aeree, dopo la revoca della concessione alla predetta società ». E la revoca è stata firmata dal ministro la mattina, prima di presentarsi in quest'aula — mentre l'ordine del giorno lo si conosce almeno 24 ore prima — a dimostrazione del fatto che non gli interessava quello che sarebbe stato detto, suggerito, proposto in questa sede, che se ne infischia di quanto noi avremmo detto: da qui un senso di umiliazione.

Ma noi chiedevamo anche se il Governo non intendesse « considerare l'urgenza di un'immediata soluzione interlocutoria seguendo la procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla legge 3 aprile 1979, n. 95 » — si tratta della « legge Prodi » — « per la continuazione dell'esercizio dell'impresa, per un piano di

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

risanamento e per un programma di costituzione di una nuova società, che abbia come base, anche azionaria, l'Itavia e la partecipazione di altri enti tra cui la CIT». Quest'ultima compagnia, infatti, è particolarmente interessata ai viaggi collettivi ed ha rappresentanze in tutto il mondo. In questo modo non si sarebbe dovuto dar vita ad un'inutile sovrastruttura.

Chiedevamo altresì se il Governo non intendesse « rivedere immediatamente la politica dei *charters*, assegnando all'Itavia l'esercizio di tali trasporti, che l'Alitalia ha subappaltato a compagnie straniere »; è noto che sul problema della liberalizzazione o meno di questo tipo di trasporti aerei è nato un dissenso tra il consiglio superiore del Ministero dei trasporti ed il Consiglio di Stato, che ha dato luogo a suo tempo a vivaci polemiche. A conclusione di questo contrasto sul problema del monopolio o del pluralismo nel settore dei *charters* si è giunti all'approvazione della legge, con grandi difficoltà, con tanti ostacoli, con l'apposizione di clausole un po' pericolose: vorrei conoscere, ad esempio, quali siano stati i contratti di qualche compagnia aerea, vorrei sapere quali contratti concluderà la società che sta per nascere, tenuto conto che siamo già al 9 marzo. Magari sono stati persi contratti per i quali vi era ampia disponibilità. Questo doveva essere tenuto presente da chi ha in mano il bastone da maresciallo e deve saper decidere. Questa è la realtà; è inutile essere ministro, quando non si vale una cicca (*Commenti*). Non so se una cicca valga molto o poco, dato che non fumo: comunque, volevo dire « pochissimo »!

Chiedevamo ancora se il Governo intendesse « annullare i decreti di revoca delle concessioni Itavia »; nonché « 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 ».

Nella nostra interpellanza si accennava anche alla società Aviosud. Ebbene,

nella seduta del 19 gennaio scorso il ministro Formica non ci ha detto nulla, non ha tenuto minimamente presente il contenuto della nostra interpellanza, neppure per dirci che le nostre proposte non erano realizzabili o per indicarci la sua contrarietà a tali proposte. Poteva essere cortese o sgarbato, ma almeno poteva dar cenno di avere l'interpellanza sul tavolo; invece niente, neanche un accenno.

Quindi, non è stata tenuta presente né la volontà dei lavoratori interessati, né quella dei piloti, così come non sono state prese in considerazione le interpellanze presentate dai vari gruppi, le memorie, come quella del 13 ottobre 1978 espressa da dirigenti sindacali della FILAT-CISL per bocca del relatore, dottor Leandro Sala, nientedimeno che in occasione della conferenza nazionale dei trasporti.

In sostanza, si chiedeva al Governo se l'Alitalia dovesse coincidere di fatto con il trasporto aereo o se dovesse essere una componente del trasporto aereo, sia pure la più rilevante, cioè la compagnia di bandiera; ma neppure questa istanza è stata tenuta in considerazione. Quindi, non è stato tenuto presente nessun promemoria e neppure la lettera che fu inviata a suo tempo dalla FAPAC a *L'Espresso*, nella quale si parla dell'Itavia, dell'indagine conoscitiva, della volontà di specializzazione dell'Itavia e si manifesta l'orientamento dell'organizzazione interessata al problema.

Non si è tenuto presente neppure un *memento* inviato il 13 gennaio 1981 al ministro del lavoro, al ministro dei trasporti, ai membri delle Commissioni trasporti del Senato e della Camera, ai gruppi parlamentari, alle federazioni sindacali di categoria, quali la FILT, la FILAC, l'UIGEA ed il sindacato autonomo ANPAV. Si tratta di quaranta lavoratori, assistenti di volo, borsisti del corso di formazione patrocinato dalla regione Lazio e dal fondo sociale europeo, anch'essi licenziati dall'Itavia.

Vorrei ricordare che questo corso, questo addestramento, questo brevetto (che essi si sono guadagnati attraverso il per-

fezionamento) sono costati 2 mila 50 milioni per ogni persona, ed ora gli interessati sono disoccupati e nessuno si preoccupa del fatto che questo patrimonio vada disperso. Non credo che un atteggiamento di questo genere possa essere addebitato soltanto ad incoscienza, in quanto mi parrebbe poco.

Vi è la volontà di distruggere. E perché? Almeno spiegate! Ci può essere un momento in cui è indispensabile sacrificare qualcosa per costruire meglio e più prontamente: ma ditecelo, se veramente è così! Finché non parlate, non ci illuminate su questo, vuol dire che non avete niente alle spalle, che non potete neanche confessare il male che state compiendo. Non parlate neanche per chiedere perdono: niente!

Tutto questo (e altri documenti, che naturalmente non sto a leggere o a citare) mi porta a quel fatidico 19 gennaio. Dopo quella data il ministro Formica ha sempre evitato il contatto con i parlamentari. Qualche suo ufficio, però, è stato sempre prodigo di comunicati. E allora noi, poveri tapini, siamo sempre andati a leggere i giornali, nel tentativo di sapere cosa stesse accadendo. Si parla di una nuova società, ma si dice che i sindacati si sono riservati di dare la loro approvazione; poi si legge che « i sindacati hanno dato il loro nulla osta »; ma poi il giornalista, forse al di là del comunicato, dice che i piloti hanno dichiarato che sciopereranno. L'accordo, quindi, non è realizzato, non è accettato. Poi un comunicato parla di una riunione tra i lavoratori, nel corso della quale, a maggioranza, si è giunti all'accordo. Ma vogliamo andare dai carabinieri a chiedere il « rapporto »? Perché mai questi lavoratori, che accettano questa soluzione, poi si picchiano, creano disordini e dimostrano di non essere d'accordo neppure tra loro? Evidentemente, c'è qualcuno che compie una scelta diversa, perché non fa parte del personale, ma è solo un dirigente sindacale.

Perché non ci si dicono queste cose?

Ma c'è di peggio. Ad un certo momento la compagnia Itavia — come avevamo

sostenuto che avrebbe già dovuto fare il Governo — ha ritenuto di dover rimettere la questione al tribunale perché decidesse; ed ha informato non so quanti ministri, ma comunque certamente il ministro dei trasporti che, ritenendo di trovarsi nelle condizioni previste dalla legge n. 95, la « legge Prodi », si era appunto rimessa alla decisione del tribunale.

Come mai il ministro, di fronte a questa comunicazione, ha continuato per la sua strada per quanto riguarda questa fantomatica società (di cui parlerò alla conclusione del mio intervento), senza tener presente questa iniziativa? Un Governo ha tutte le possibilità. Invece no: sapete cosa dirà, in un suo comunicato (o in un suo promemoria, non so bene cosa sia questo documento)? Che il Governo ha verificato tutte le possibili ipotesi di soluzione, tra le quali il subentro del gruppo Alitalia nella società Itavia, ed il commissariamento della stessa società Itavia. Questa dovrebbe essere l'applicazione della « legge Prodi »: ma non è il tribunale che applica una legge? Adesso l'applica il ministro? Non so, ma la scelta del commissario o dei tre commissari dovrebbe essere la conseguenza di una decisione giudiziaria.

Decide il tribunale se la compagnia ha il diritto all'applicazione della legge n. 95; l'amministrazione straordinaria infatti viene decisa purché ricorrano determinate condizioni previste dalla legge. Su questo tema qualche cosa bisognerà pur dire, e l'onorevole Valensise sarà più preciso nel suo successivo intervento. Come mai il ministro dopo questa comunicazione non ha dato luogo ad un incontro? Ora, quando un'azienda sta per andare a rotoli, si agitano i sindacati, si agitano i parlamentari della circoscrizione, si agita la stampa, si fanno telegrammi ai ministri: o si trova una soluzione o si allunga la questione di molto o si chiude. Qualche cosa si fa, ma in questo caso il colloquio è vietato.

E così si diventa complici di quella compagnia, che nelle riunioni dice di non poter trattare con l'Itavia, perché il suo

unico interlocutore è il ministro. Questo dice la memoria dell'Alitalia!

Addirittura non si tiene conto del fatto che vi è un patrimonio di miliardi; vi sono sette aeromobili su nove che possono essere messi in funzione nell'arco di una giornata; vi sono impianti a terra; vi è prezioso personale specializzato; ma tutto questo non interessa.

Perché avviene tutto questo? Evidentemente c'è un cambiamento rispetto al periodo in cui c'erano altri ministri che, a proposito delle convenzioni da rivedere, chiedevano il parere del Parlamento e rispettavano la volontà del legislatore. Ma per questo ministro la volontà del legislatore non conta, il parere del Parlamento non conta!

Forse l'attuale ministro ha avuto qualche benedizione particolare, è investito di poteri straordinari. Ritene veramente di avere individuato la soluzione giusta ed equa. Non gli è venuto nemmeno il dubbio che la soluzione che egli va ancora cercando non può essere la migliore, almeno perché ha lasciato trascorrere quattro mesi senza trovarla, senza renderla possibile, senza tentare di assicurare la ripresa del lavoro, dell'attività, dei voli.

Come mai queste riflessioni non vengono in mente al signor ministro dei trasporti? Come mai il ministro dei trasporti non legge, per combinazione, ciò che, sempre per combinazione, capita di leggere a me? « A Savona il ministro dell'industria nominerà presto il commissario governativo che, per due anni, seguirà la gestione della Grandis di Albissola Capo, una azienda specializzata in impiantistica con oltre 500 dipendenti, dei quali poco più di un centinaio nello stabilimento albissolese. Recentemente il tribunale l'ha ammesso all'amministrazione controllata straordinaria in base alla « legge Prodi » sulle industrie in crisi. Assicurazioni su una rapida conclusione della pratica sono state date dal sottosegretario per l'industria, onorevole Maria Magnani Noya ».

Come mai ad un'industria con poco più di 500 dipendenti, sia pure specializzata, ma racchiusa nel Savonese, che come rilevanza, come importanza, come no-

torietà è certamente inferiore rispetto a quella di cui stiamo trattando, si applica la « legge Prodi », ed il ministro dice che il commissariamento non è stato preso in considerazione. Come mai?

Qualcuno, pensate, è arrivato addirittura a dirci che questa famosa legge n. 95 non è applicabile che all'industria. Allora noi, ingenui ma pignoli, siamo andati a leggere il regio decreto richiamato dalla « legge Prodi », che all'articolo 1 prescrive che le imprese di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge fallimentare approvata con regio decreto 16 marzo 1942, n. 267... Faccio solo un accenno, poi il discorso verrà più ampiamente ripreso dal collega Valensise, come ho già detto prima. Allora, il primo comma dell'articolo 1 della legge fallimentare, richiamato dalla « legge Prodi », prescrive: « Sono soggetti alle disposizioni sul fallimento, sul concordato preventivo e sulla amministrazione controllata gli imprenditori che esercitano una attività commerciale, esclusi gli enti pubblici e i piccoli imprenditori ». Quindi sono esclusi gli enti pubblici ed i piccoli imprenditori, ma non le attività commerciali. Basterebbe questo.

Si diceva, in un altro dibattito sullo stesso tema, che il commissariamento sarebbe stato un atto dovuto, ed io prima ho rilevato che in quell'accenno, fatto nel comunicato del Ministero, addirittura si dice che, tra le possibili ipotesi di soluzione, sarebbe stata verificata proprio quella del commissariamento; e ora si vorrebbe dare ad intendere che la « legge Prodi » è stata tenuta presente, ma non è stata applicata.

In tal modo — come ho detto prima — credo che il ministro si sia sostituito al tribunale. Infatti, il commissariamento è atto dovuto, presentati i documenti, constatata la situazione prescritta nella « legge Prodi » (debito pari a cinque volte il capitale, più almeno un miliardo per i finanziamenti agevolati, eccetera). Ricorrendo questi requisiti (è detto nella comunicazione della compagnia e nelle dichiarazioni del ministro, ancorché gonfiatissime, dinanzi alla Commissione trasporti del-

la Camera) il magistrato applica quella legge e nomina il commissario.

Su questo punto diligentemente è stata presentata una memoria, proprio per prendere in considerazione le varie fasi: quella giudiziaria, che consiste nell'accertamento dello stato di insolvenza qualificato da parte dell'azienda; quella decisionale, che consiste nell'amministrazione straordinaria; quella procedurale, che non prevede un'azione del Ministero dei trasporti, ma del Ministero dell'industria di concerto con il Ministero del tesoro. Perché, da dicembre almeno, non è stata assunta nessuna iniziativa?

Il professor Mario Are, docente di diritto industriale, ha presentato una memoria proprio sulla vertenza che ha dato origine a questa grave situazione. La realtà, secondo la mia ingenuità, è che il ministro, pur vedendosi continuamente presentare la richiesta delle sovvenzioni, non ha provveduto alla copertura delle perdite derivanti dall'effettuazione di linee che sono economicamente idonee.

C'è qui la spiegazione di un professore universitario, che vorrei leggere, ma che non leggo perché troppo lunga. Mi auguro che, come l'ho ricevuta io, l'abbiano ricevuta gli altri colleghi, che l'abbiano letta attentamente, come ho cercato di fare io, e che almeno i meno favorevoli — come lo sono io — al tipo di soluzione data al problema abbiano avuto qualche dubbio sul fatto che si poteva far prima e meglio, in modo tale da salvaguardare non soltanto il patrimonio che giace abbandonato, ma soprattutto il compenso continuativo ai lavoratori.

Dicevo prima che il ministro dei trasporti non è stato più, dal 19 gennaio, in condizioni di prendere contatto con il legislatore allo scopo di trovare insieme una soluzione.

Ha pensato di trovarla per proprio conto, però è stato sollecito nei comunicati stampa. Così, attraverso quei comunicati e attraverso anche l'interessamento di amici, siamo entrati in possesso di due documenti. Il primo ha un titolo un po' brutto (che però non è mio): « I ladri di Pisa »: forse siamo in tema! Il secon-

do porta l'intestazione « Ministero del lavoro e della previdenza sociale » e bisogna proprio leggerlo, in modo che tutti si rendano conto se sia possibile la soluzione che va cercando il ministro per conto del Governo oppure se non sia già chiaro, proprio nei documenti di cui disponiamo, che si tratta di una turlupinatura.

« I ministeri delegati dalla Presidenza del Consiglio ad affrontare il problema della crisi dell'Itavia e ad individuare soluzioni atte ad assicurare la ripresa dell'attività sulle linee aeree, già in concessione nel campo dei *charters*, svolte dalla predetta società e quindi il mantenimento dei livelli dell'occupazione, nonché la salvaguardia della professionalità dei dipendenti (impiegati, operai e naviganti), a seguito degli approfondimenti svolti con tutte le parti interessate... dopo aver verificato tutte le possibili ipotesi di soluzione, tra le quali il subentro del gruppo Alitalia nella società Itavia, il commissariamento della società stessa, l'assorbimento del personale Itavia nell'ambito della società Alitalia... ». Vi prego di ricordare bene questo punto, in cui si accenna al mantenimento dei livelli occupazionali e all'assorbimento: vedremo più avanti se in questo documento si rispettino queste ipotesi o se non si tratti di una turlupinatura.

« I ministeri delegati sono giunti nella determinazione di adottare la soluzione della costituzione di una nuova società a prevalente partecipazione statale, già deliberata dal comitato di presidenza dell'IRI ». Pensate, l'IRI ha già deliberato la costituzione di una società per un qualcosa che ancora non gli appartiene, anzi, che ancora non esiste, che ancora deve essere definito, per sapere in che modo si intenda affossarlo. Il tribunale non ha ancora adottato nessuna decisione, ma l'IRI ha già deciso di costituire la società: se per caso da qualche bussolotto dovesse riuscire fuori l'Itavia, ci troveremmo ad averne due, perché l'IRI ha già deciso di farne un'altra!

« È la soluzione ritenuta più idonea ad assicurare alla nuova attività una gestione

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

industriale ed economico-finanziaria corretta e quindi le migliori garanzie di occupazione». Vorrei capire se in questo modo si garantisce anche l'attivo del bilancio, perché allora vorrebbe dire che l'Itavia non è riuscita a rimanere in attivo perché qualcuno ha rubato. Se, invece, si pensa che anche la nuova società possa rimanere in passivo, non si capisce perché a questa si debba garantire il ripianamento e all'altra no.

« Il Ministero delle partecipazioni statali, che ha già autorizzato... ». Pensate, si riuniscono i ministri delegati a studiare il problema, ma intanto si sa che l'IRI ha già deciso la costituzione della nuova società e che il Ministero delle partecipazioni statali l'ha autorizzata! Ma in che mondo viviamo? Ci si riunisce per studiare varie soluzioni, intanto l'IRI ha già deciso ed il Ministero ha già autorizzato! Ma allora non si sono riuniti che per prendere atto di questa decisione!

Non c'era bisogno di fare una casistica? Ma vediamo cosa si impegna a fare la società. Il Ministero dei trasporti — poverino! — è quello interessato ed ha dichiarato la decadenza dell'Itavia dalla convenzione, bloccando ogni iniziativa e non preoccupandosi dei mille dipendenti: eppure, da ultimo cosa decide? Pensate: è giunto alla determinazione di dare l'assenso alla costituenda società: si sono riuniti per studiare una soluzione, ma poi dicono che l'IRI ha già deciso la costituzione della società, che le partecipazioni statali hanno già dato il loro nulla osta, che il ministro dei trasporti ha dato il suo consenso per la costituenda società. Ma allora, si sono riuniti per costituire la società o per studiare la soluzione del problema? Non prendiamoci continuamente in giro!

Non si sa ancora quale sia la nuova società, ma nel comunicato si decide di costituirla, come ho già detto prima, e si danno le linee...

RUBINO. Baghino, ci sono altri dieci iscritti a parlare!

BAGHINO. Ebbene, andremo avanti fino a quando non vedremo qui il ministro

Formica pregare il sottosegretario per i trasporti di andare pure via, perché c'è il ministro! Quindi...

RUBINO. Ma questa sera il ministro Formica non verrà!

BAGHINO. Non so quando verrà il ministro, ma lo aspetto qui!

TASSONE. E lo aspetti parlando?

BAGHINO. Certo, perché così vi distraggo!

Oltre che i servizi di linea, si definiscono anche le concessioni: Roma-Bologna; Roma-Lamezia; Roma-Bergamo; Roma-Reggio Calabria; Bologna-Palermo; Milano-Lamezia; Milano-Reggio Calabria; Milano-Ancona; Milano-Pescara! Come mai, a suo tempo, l'Alitalia non prese queste linee, volendo per sé solo quella della Calabria? Non di più: non voleva la linea di Bergamo, ecco perché è finita all'Itavia!

C'è di più: all'inizio (come vi ho letto, pregandovi di tener presente questo punto) la preoccupazione era di mantenere i livelli di occupazione, nonché la salvaguardia della professionalità dei dipendenti dell'Itavia. La nuova società assumeva queste linee in occasione di quell'incontro per decidere cosa si poteva fare, mentre alla nuova società non venivano date tutte le linee per il mantenimento dell'occupazione e la garanzia professionale: no! Altre linee vengono date ad un'altra società: ecco la divisione del personale, la scissione; l'organico è spezzato ed è resa inutile l'unità, formata in tanti anni! Questa è una difesa della professionalità? No: ma c'è di peggio, andiamo avanti.

Il gruppo Alitalia è titolare del pacchetto azionario della nuova società. Pensate: si riuniscono per decidere il da farsi; si sa poi che l'IRI ha già pensato di costituire la società; le partecipazioni statali hanno dato il loro assenso ed il ministro dei trasporti ha acconsentito. Ora ci dicono che il pacchetto azionario è già dell'Alitalia. Potevano dire: « I mi-

nistri delegati dalla Presidenza del Consiglio ad affrontare il problema hanno appreso che l'Alitalia è titolare del pacchetto azionario di una nuova società». Si sarebbe stati sinceri nel dire ciò. Si dice anche nel documento: « Nel presentare al ministro dei trasporti un piano operativo, per la graduale riattivazione dei servizi, si sono fatti presenti alcuni criteri e condizioni che dovranno presiedere alla sua concreta attivazione, criteri e condizioni ritenuti accettabili dai ministeri interessati ». Era, quindi, già tutto pronto. Quando si riunisce il consiglio di amministrazione, il presidente della società apre la cartella, nella quale vi è tutto quello che deve avvenire; così è stato fatto, altro che riunirsi per affrontare le eventuali soluzioni e scegliere la migliore!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, mi scusi se la interrompo. La Conferenza dei capigruppo ha programmato due giorni di dibattito sulle mozioni in oggetto. Non voglio toglierle la parola, per carità! Vorrei soltanto farle presente che vi sono altri iscritti a parlare.

BAGHINO. Del mio gruppo parleremo solo in due!

PRESIDENTE. Lei e l'onorevole Valensise, che si avventurerà su un terreno già abbondantemente arato e solo la sua abilità di oratore gli consentirà di portare nuovi argomenti. Faccio solo presente che, dato il perdurare degli interventi, è prevista una seduta per domani alle 11. Tenuto conto di ciò, la invito a tener conto, in ordine alla durata del suo intervento, delle esigenze dei lavori della Camera. Mi appello alla sua cortesia.

BAGHINO. La ringrazio e le assicuro che terrò presente la sua raccomandazione.

In questi documenti si legge quali siano gli obiettivi di fondo che l'iniziativa dovrà perseguire: « Progressiva ottimizzazione e razionalizzazione della gestione

dei servizi di linea, di primo e di secondo livello, tra le tre società del gruppo Alitalia ». L'aggettivo « progressivo » vuol dire graduale, cioè un passo alla volta. Continuiamo nella lettura: « Potenziamento dell'attività *charter* nell'interesse dello sviluppo del turismo internazionale ». Non però avvalendosi di un'organizzazione esistente, ma ricercando i rapporti con i più autorevoli operatori del settore. « Eventualmente » — il che può anche non essere — « in armonia con le direttive delle competenti autorità per i collegamenti di terzo livello. Il piano operativo rappresenta una proposta organica e viene incontro alle emergenti necessità di un'immediata ripresa dell'attività cessata dall'Itavia ». « Progressiva », « eventuale », « ricercando », può essere certo conciliata e mediata, ma, quando si dice « mediata », si aggiunge « di linea e *charter* ». Ma per l'attività *charter* vi deve essere, ad esempio, il contratto oggi, perché a luglio o agosto non si effettueranno i voli se oggi non esiste l'impegno. Ormai sono tutti scaduti, e non invento nulla dicendo questo.

« Il personale ex Itavia, secondo le esigenze tecniche ed organizzative »..., cioè prima debbono esistere queste esigenze, poi debbono esserci le gradualità previste dalla nuova società. Se e quando vi saranno tali esigenze e quando la gradualità prevista sarà compiuta, solo allora « verrà assunto *ex novo* per la maggior parte presso la nuova società ». L'Alisarda non dovrà farsi carico dell'altra parte, ma di una quota proporzionale di personale ex Itavia, commisurato alle esigenze connesse all'attribuzione delle linee. Ciò significa che assumeranno quelli che potranno, senza alcun impegno e senza garanzie.

Ma c'è di peggio. Infatti, viene anche detto: « Con esclusione a qualsiasi effetto del riconoscimento... ». Caro Valensise, non rubo nulla a te, che sei particolarmente esperto in materia sindacale: infatti, non commenterò questo aspetto della vicenda. Dunque si dice: « Con esclusione, a qualsiasi effetto, del riconoscimento delle precedenti anzianità, ma

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

con la sola attribuzione di un importo equivalente all'ammontare degli scatti biennali di anzianità maturati nel precedente rapporto». « Ove dovessero evidenziarsi limitate aliquote di personale esuberante rispetto alle effettive esigenze dei due vettori, il Ministero del lavoro verificherà con le parti interessate le soluzioni e le modalità di collocazione presso Alitalia, ATI e gestione aeroportuale». Il documento continua dicendo: « L'azione è portata avanti per definire » — questa è la preoccupazione del Ministero del tesoro — « le imprescindibili condizioni finanziarie e tecnico-operative affinché la nuova società possa attivarsi nei tempi più brevi possibile ». Non domani, non dopodomani, non alla fine del mese: no, nel più breve tempo possibile, ma noi sappiamo già che si inizierà — e non completamente — da maggio. Intanto, però si dice qui che bisogna attendere che il CIPI dia l'assenso per la cassa integrazione. Prima li buttiamo là — e che non si lamentino — e poi si vedrà! Questa è l'ipocrisia di questo documento.

Ma ci sono cose peggiori! Non leggerò per intero il documento, altrimenti andrei troppo oltre. Vi è di peggio, una lettera che il presidente dell'Alitalia ha inviato al ministro. Pensate, mentre noi eravamo qui a svolgere interpellanze, interrogazioni e mozioni, chiedendo cosa succedesse e cosa non succedesse, il ministro scambiava lettere — con chi? — con l'Alitalia; non con noi, non con l'Itavia o con il personale, ma con l'Alitalia! Nella lettera si legge: « Faccio seguito alla mia lettera del 6 febbraio, mediante la quale le trasmettevo copia del nostro studio operativo SA 2509, da noi predisposto in armonia con la sua proposta »: abbiamo, quindi, il ministro che si incontra con il ministro delle partecipazioni statali, con il ministro del tesoro e con i ministri delegati dal Presidente del Consiglio (anche lui preso in giro, anche lui preso per il naso, come me, come voi tutti), per studiare la possibilità di una soluzione, quando la soluzione è già stata chiesta all'Alitalia, e addirittura è sta-

to chiesto uno studio che potesse essere presentato in data 18 febbraio 1981 al ministro del lavoro — ahimé —, ad una commissione, ad una delegazione presieduta da lei, sottosegretario! Ahimé! Non avrei voluto leggere il suo nome. Evidentemente, anche nei ministeri si usa quel termine militaresco, e si dice: « Lei è raccomandato ».

MELEGA. Si può fare obiezione di coscienza!

BOCCHI. Manuale CiccioMessere!

BAGHINO. Non mi sembra il caso. Ritengo si sia trattato di senso del dovere. Poi, aggiungendo una punta di malignità, dirò che forse il sottosegretario sperava che non se ne facesse nulla. Andiamo a vedere che cosa succede. La lettera così continua: « La prima delle due anzidette riunioni... era stata indetta allo scopo di illustrare e chiarire alle rappresentanze dei lavoratori », eccetera, eccetera. Ma questa lettera non è tanto importante per i successivi incontri e colloqui, per poter aggiornare meglio le proposte, in modo che i sindacati potessero ingoiare le turlupature più facilmente. Aggiunge l'Alitalia nei confronti del ministro: « Per quanto riguarda le ipotesi operative alternative, afferenti a diversi reparti delle linee da assegnare in concessione, sorge innanzitutto una preoccupazione circa l'opportunità di introdurre altri interlocutori nel dialogo tra l'autorità concedente e il concessionario. Va da sé che il suo Ministero, nel formulare decisioni circa l'assegnazione di concessioni di linea, sente quegli enti e quelle organizzazioni che ritiene più opportuno: ma, per quanto riguarda noi » — è sempre l'Alitalia — « ci sembra che il nostro interlocutore in materia debba essere unicamente il suo Ministero ». In altre parole, l'Alitalia non vuole prendere impegni con i mille lavoratori, non vuole prendere alcun impegno se non con il ministro. Non vuole prendere nessun altro impegno con nessun altro. Perché questo accordo a due? Naturalmente, perché l'Alitalia da questa iniziativa non

vuole ricavare un danno, ma vuole ricavare un utile. È ovvio. Non le do certo torto. Però, non vuole avere a che fare con ciò che è stato, giacché non riconoscere altri interlocutori significa l'abbandono di quelle attrezzature, di quegli aeromobili, del personale, della specializzazione. Insomma, significa menefreghismo su tutta la linea. Questo significa, questa è la realtà: « Per quanto riguarda poi altre ipotesi operative... ». Signor Presidente, se fosse possibile passerei questa lettera agli stenografi, perché leggerne soltanto dei brani non è sufficiente a dimostrarne l'importanza. Comunque, più oltre, essa dice: « Infine, mentre è ovvio che, se e quando il personale ex Itavia verrà a far parte del gruppo Alitalia, l'Alitalia non si sottrarrà ai doveri di informativa al sindacato previsti dal contratto di lavoro, va anche sottolineato che ad oggi i posti di lavoro a repentaglio e in discussione sono posti di lavoro Itavia ». Quindi Nordio non c'entra, per carità! « L'Alitalia non è quindi controparte nella vertenza relativa e non desidera in alcun modo costituire precedenti che possano farla apparire tale ».

Ultima notazione: « La informo altresì che è in corso l'iter per l'approntamento da lei richiesto, di cui al paragrafo 2b della mia lettera del 24 febbraio 1980, al quale dovrebbero essere assentite le concessioni ex Itavia che lei riterrà opportuno assegnare »: non tutte, ma una parte, perché occorre dividere il personale che è troppo buono, bravo, preparato, se resta unito...

Signor Presidente, sto per concludere, quindi soddisfo non soltanto l'esigenza di speditezza dei lavori, ma anche la sua preghiera cortesissima, dando modo ai colleghi, che su un simile argomento mostrano un po' di insofferenza, di ascoltare altri. Mi dispiace di questo, perché per quanto io possa parlare a lungo, certamente non tolgo loro argomenti nuovi o originali, perché ne hanno tanti e perché possono approfondire, con migliore conoscenza e preparazione, quelli da me trattati. Tuttavia la conclusione è patetica o interlocutoria, o tutte e due. Cosa può na-

scere da questo dibattito? Cari colleghi di tutti i gruppi, nessuno escluso, noi dobbiamo arrivare ad un documento unitario, comune, un documento della Camera, perché dobbiamo obbligare il Governo a decidere con estrema urgenza. Ma non si deve venire a dire, il 31 marzo, che è stata costituita la società; tra dieci, venti, trenta giorni, se proprio è indispensabile, si deve venire a dire che tutti sono tornati al lavoro e che l'attività è ripresa. Sceglietelo voi il commissario, o i commissari, fate quello che volete, ma fate sì che il lavoro venga ripreso quanto prima e che sia una richiesta da parte di tutti (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. La ringrazio doppiamente, onorevole Baghino, anche per aver accolto il mio invito.

L'onorevole Ottaviano ha facoltà di illustrare la sua mozione n. 1-00123.

OTTAVIANO. Noi non leggeremo brani dei resoconti stenografici, non parleremo delle notizie che appaiono sulle riviste specializzate, come ha fatto il collega Baghino. Non sventoleremo i tabulati, come bene ha fatto il collega Melega, anche se ne saremmo tentati, né ci dilungheremo in questo intervento. Vogliamo soltanto che questo dibattito si concluda con l'affermazione di impegni chiari e certi; nello stesso tempo vogliamo denunciare con molta fermezza gli impegni dichiarati e non realizzati, le posizioni difformi assunte in più occasioni dal Governo, come afferma appunto la nostra mozione. Ha ragione Melega quando critica - e noi ci associamo a tale critica - l'assenza del Governo; ma questa assenza è grave per una ragione tutta politica: a noi pare infatti che nell'ambito del Governo vi siano divergenze che hanno ostacolato ed ostacolano la soluzione del problema Itavia. Per questo è grave che sia assente oggi il ministro dei trasporti, ma è grave anche che sia assente il ministro delle partecipazioni statali, che siano assenti il ministro del tesoro e quello del lavoro. Quali sono, dunque, le diverse po-

sizioni che si stanno confrontando nel Governo e che non consentono la soluzione del problema?

Dobbiamo anche dire — ma ciò risulta già in qualche modo dal tenore delle diverse interpellanze e mozioni — che posizioni diverse esistono anche tra le forze politiche. È necessario che tutti guardino responsabilmente al problema fondamentale, senza tergiversazioni o fumisterie. È necessario che, rapidamente, mille lavoratori riprendano il proprio posto di lavoro. È necessario che sia data una soluzione certa ai problemi derivanti dalle inadeguatezze di imprenditori privati, quale il cavaliere del lavoro Davanzali, e dalle inadeguatezze del Governo, problemi il cui prezzo è stato pagato dai lavoratori. Questi sono i dati concreti sui quali si deve giungere ad una decisione, al termine del dibattito in corso, se non si vuole che esso risulti sterile e ripetitivo.

Da quattro mesi mille lavoratori dell'ex compagnia Itavia non percepiscono alcuno stipendio. In quattro mesi, è la quarta volta che discutiamo in quest'aula sulla situazione creatasi a seguito della cessazione dell'attività dell'ex compagnia aerea Itavia. Parliamo di cessazione di attività e di ex compagnia aerea Itavia per sottolineare quanto è avvenuto, con ritardo, a conferma di un'analisi da noi sviluppata già da tempo. È nota la posizione da noi assunta, è noto il giudizio che abbiamo dato, non sulla base di pregiudiziali ideologiche o di sterili posizioni di principio, ma partendo dai fatti, cioè dalla constatazione della situazione economica della compagnia e della situazione relativa alla sicurezza del trasporto. Su questi dati il Governo non ci fornì, a suo tempo, adeguata risposta. E non si può non fare riferimento all'inerzia ed alle sottovalutazioni di alcune parti politiche, che non hanno consentito che si facesse per tempo chiarezza, evitando così di giungere alla situazione attuale. I lavoratori dell'Itavia stanno pagando sulla loro pelle, privi di salario e di una prospettiva certa per il futuro, l'incapacità programmatica di un padrone privato come il cavaliere del lavoro Davanzali. l'inerzia e

l'incapacità di decidere e di programmare, nel settore del trasporto aereo, da parte dei vari dicasteri e del Governo nel suo complesso. Stanno pagando la lentezza, le incertezze, le posizioni diversificate che si esprimono in questo Governo. Questo è il dato che va affrontato, per evitare che la discussione risulti ripetitiva, che si ribadiscano impegni destinati a non realizzarsi, che vi siano posizioni diversificate tra i vari ministri. Dobbiamo sapere dal Governo perché non si sta perseguendo una linea di soluzione che è circolata, che ha trovato il consenso dei lavoratori e che potrebbe determinare lo sblocco di una situazione e che si richiama alla costituzione di una terza azienda.

In tutto il dibattito abbiamo detto che non spetta a noi avanzare questa o quell'altra proposta, ma spetta a noi indicare il nodo da sciogliere, mentre spetterà al Governo capire quali sono le soluzioni pratiche e tecniche, sapendo che è necessario difendere, oltre al posto di lavoro dei mille dipendenti dell'Itavia, anche quello di lavoratori che oggi sono sottoposti a rischi occupazionali delle gestioni aeroportuali, che hanno visto « cadere » il trasporto aereo gestito dall'Itavia.

Perché non si realizzano gli impegni presi con le organizzazioni sindacali, perché la proposta di dare la cassa integrazione ai lavoratori dell'Itavia, per risolvere il problema dei quattro mesi trascorsi senza salario, non progredisce? Qual è il ministro che sta avanzando problemi, riserve e che cosa impedisce una marcia spedita verso la soluzione del problema? Ci troviamo forse di fronte a contrasti nella maggioranza, a posizioni diverse che si stanno manifestando? Perché anche alcuni partiti che fanno parte del Governo non sono d'accordo su alcune posizioni espresse dal ministro dei trasporti? Perché mentre da una parte si parla di terza azienda a partecipazione Alitalia, aperta anche alla partecipazione di società private, quindi che non compromette il discorso del pluralismo tanto caro a qualche parte politica — che poco ha riflettuto sulla reale situazione del tra-

sporto aereo nel nostro paese — dall'altra parte si parla di applicazione della legge n. 95, di commissariamenti che lascerebbero aperte le condizioni magari per dare sottobanco qualche soldo, se non all'avvocato Davanzali, a qualche suo altro fido ?

Se questo è lo scontro, se queste sono le divergenze, le forze politiche non girino intorno al problema e dicano quali sono le questioni attorno alle quali si deve realizzare il confronto.

Noi siamo per un dibattito risolutivo e del resto gli ultimi incontri con le organizzazioni sindacali hanno definito ormai l'ipotesi della terza azienda, per ora a partecipazione Alitalia al cento per cento con possibilità — siamo favorevoli a questa ipotesi — di immissione di capitale pubblico o privato. Questa è una strada praticabile, che ha trovato l'assenso delle organizzazioni sindacali, e deve essere attuata con celerità. Crediamo che questa sia la strada utile per ridefinire anche un assetto delle concessioni aeree oggi inadeguato e anche in questo campo il Governo deve procedere in modo serio e non in modo surrettizio.

RUBINO. È lì il problema.

OTTAVIANO. A suo tempo dicemmo che l'assetto delle concessioni, così come si era realizzato, non rispondeva alle reali necessità del trasporto aereo nel nostro paese anche per gli effetti clientelari di una visione sbagliata che non guardava al problema con lungimiranza. È quindi necessario affrontare il nodo dell'assetto concessorio con un sistema capace, superata la fase critica, anche di vincere alcune delle resistenze che si stanno manifestando in alcuni settori del trasporto aereo in relazione alla soluzione del problema Itavia.

Nella nostra mozione chiediamo impegni precisi entro un tempo rapido e certo, che indichiamo nella fine di questa settimana, perché esistono tutte le condizioni per dare una risposta in questi tempi.

Vorrei ricordare che il problema Itavia non risale a quattro mesi or sono ma ha le sue origini in anni più lontani, quando non si volle affrontare — rammento il dibattito svoltosi a questo riguardo nel 1977 — per tempo il problema dell'assetto concessorio alla società Itavia. Non solo questo, poi, ma occorre anche conoscere alcuni atti perché sia più chiaro il ruolo della società Itavia nell'esperienza del trasporto aereo. Non siamo a conoscenza di alcun documento che sia stato elaborato per quanto riguarda lo stato finanziario dell'Itavia. Il ministro delle partecipazioni statali deve rispondere di questi documenti, che sono stati approntati in una base in cui si parlava del rilevamento dell'Itavia da parte dell'Alitalia.

Le nostre richieste parlano di tempi precisi, della fine di questa settimana. Noi chiediamo che vengano assicurate le retribuzioni dovute ai lavoratori, che vanno dal periodo di cessata attività della società Itavia al momento in cui queste persone entreranno a far parte della nuova società. Nulla, dunque, si deve perdere. Chiediamo che vengano ripristinati rapidamente i collegamenti che erano esercitati dall'Itavia, anche determinando — come dicevo — un assetto profondamente diverso e più sicuro delle concessioni. Diciamo che deve essere trovata presto una soluzione definitiva. I tempi ci sono: altro che 31 marzo! Prima del 31 marzo occorre trovare una soluzione definitiva, che dia stabilità occupazionale, con le dovute garanzie per quanto riguarda il rispetto della professionalità e dell'anzianità di lavoro nell'ipotesi del rilevamento da parte di un'altra azienda. Dev'essere ben chiaro che fumosità come quelle del dibattito sul monopolio, sul pluralismo, sul pubblico e privato, o resistenze di settori particolari, in realtà significano che non si vuole dare una soluzione definitiva alla vertenza Itavia. Noi chiediamo un'azione tempestiva, efficace, non timida ed incerta come quella condotta fino ad oggi. Troppo tempo si è perduto, e ciò va a danno dei lavoratori e degli utenti del trasporto aereo.

Diciamo quindi che occorre uscire da questo dibattito: questo sarà il lavoro che

faremo per unificare le diverse posizioni in una mozione, per vedere quali saranno le risposte del Governo; ma occorre che da questo dibattito usciamo con delle certezze per i lavoratori dell'Itavia, che si trovano nelle condizioni economiche che tutti conosciamo (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Valensise, che svolgerà anche la interpellanza Baghino n. 2-00871, di cui è cofirmatario. Ne ha facoltà.

VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, oltre a svolgere l'interpellanza di cui l'onorevole Baghino è primo firmatario, mi intratterrò molto rapidamente, come ho preavvertito, anche sulla mozione presentata dall'onorevole Baghino e dal gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale.

Non ci sarebbe nulla da aggiungere alla lunga, accurata ed approfondita esposizione che ha fatto il collega Baghino. Desidero soltanto puntualizzare, a questo punto del dibattito, qualche elemento di carattere politico, oltre che di carattere giuridico formale, che la sconcertante vicenda va offrendo.

Il primo elemento è quello dell'assenza del ministro, rilevata già da altri colleghi. Sia consentito anche a me elevare la protesta più ferma per l'assenza del ministro, mentre la Camera espleta il suo sindacato ispettivo con strumenti solenni come mozioni ed interpellanze, oltre che interrogazioni. La mia è una protesta che investe la condotta del ministro, una protesta che non può non sottolineare come tale assenza, da qualsiasi ragione motivata, assuma un significato politico, un significato sul quale mi permetto di richiamare la cortese attenzione della Presidenza della Camera e del cortese Presidente di turno. Non è possibile, onorevole Presidente — mi rivolgo specificamente alla sua competenza —, che problemi di questa importanza, problemi così vitali per zone importanti, certamente non secondarie, d'Italia, problemi così importanti per una

massa notevole di lavoratori, di lavoratori ad alta qualificazione professionale, e comunque di lavoratori, che da mesi si trovano in condizioni di incertezza, di sofferenza e di disagio, non è possibile che problemi di questo genere, trattati dal Parlamento, siano ignorati dal ministro. Questo diciamo con tutto il rispetto e con tutta la cortesia nei confronti del sottosegretario Tiriolo, la cui persona è fuori da queste mie valutazioni. Lo diciamo perché ci sembra che la stessa Presidenza della Camera debba farsi interprete presso il ministro del nostro disagio; non voglio dire di disorientamento, perché siamo orientatissimi, poiché in politica i comportamenti hanno un significato preciso, un linguaggio preciso.

Chiediamo che la Presidenza della Camera rappresenti al Governo e al ministro la nostra preoccupazione per questo comportamento, per queste scelte, che sono incompatibili con la situazione parlamentare, che sono incompatibili con i nostri regolamenti, anche se i regolamenti non prescrivono in via assoluta la necessità della presenza del ministro. E sono soprattutto incompatibili con l'altissima funzione del sindacato ispettivo che la Camera espleta.

PRESIDENTE. La Presidenza si augura che sia il ministro in persona a replicare, in modo da dare un orientamento positivo generale.

VALENSISE. Signor Presidente, io la ringrazio perché so che questo augurio corrisponde all'intendimento della Presidenza di richiamare il ministro al suo dovere verso la Camera; ma ciò non ci esime dal sottolineare con la dovuta fermezza, con la dovuta disapprovazione, questo comportamento del ministro, che noi non accettiamo e al quale diamo un significato preciso. Il ministro è assente perché vuole sfuggire alle contestazioni che possono venirgli mosse; anche se ci auguriamo che domani possa venire qui a rispondere in maniera positiva e soddisfacente, nell'interesse delle popolazioni servite a suo tempo dalle aerolinee Itavia e nell'interesse dei dipendenti di questa società.

Qual è la situazione? È quella di un silenzio che ormai grava su tutta la vicenda, dal giorno in cui per l'ultima volta se ne parlò; cioè dal 19 gennaio, allorché noi formulammo la richiesta di applicazione della legge. Noi facemmo un riferimento preciso a normative in vigore nel nostro paese, che non possono essere disattese da nessuno: noi facemmo riferimento innanzitutto alla legge fallimentare; facemmo riferimento al dovere di riferire all'autorità giudiziaria, che incombe su qualsiasi pubblico ufficiale; facemmo riferimento ai poteri di iniziativa che, com'è noto, sono propri del pubblico ministero, di fronte a situazioni di conclamata insolvenza, come è la situazione della compagnia Itavia, che da mesi non paga gli stipendi ai suoi dipendenti e che ha chiuso per dichiarata indisponibilità finanziaria.

Il 19 gennaio, in un vivace confronto, per non dire in un vivace contrasto, con il ministro Formica noi richiamammo all'attenzione del ministro cose che egli dovrebbe conoscere benissimo. Noi dicemmo che se il ministro dei trasporti, che è titolare del diritto di dare e revocare le concessioni, il 17 dicembre 1980 alla Camera ha denunciato *per tabulas* lo stato di insolvenza della compagnia Itavia — per cui egli si sentì nel dovere di condizionare l'erogazione di certi contributi al pagamento degli stipendi — il ministro, come pubblico ufficiale, aveva il dovere di richiamare l'attenzione del pubblico ministero sulla situazione dell'Itavia.

Questa non è materia opinabile; questi sono atti dovuti, che il ministro ha trascurato nella sua responsabilità di pubblico ufficiale e di gestore del pubblico denaro! Non si erogano soccorsi ad aziende in stato di dichiarata insolvenza, prendendo determinate cautele ed ignorando che nell'ordinamento positivo esiste l'organo che è titolare dell'azione penale; esiste l'organo che è titolare di una serie di poteri di iniziativa — come quelli di cui all'articolo 6 della legge fallimentare —, che si chiama pubblico ministero. Se il ministro non ha ritenuto di fare il suo dovere come pubblico ufficiale, egli si è

reso responsabile di omissione in atti di ufficio. Questo ministro, che ritiene che la « legge Prodi » possa essere applicata e possa non esserlo; questo ministro, che ritiene di essere *legibus solutus* (come, del resto, tanti altri elementi della maggioranza); questo ministro, che ritiene che le leggi siano qui fatte per poi essere negoziate al momento opportuno, che cosa avrebbe dovuto fare? Questo ministro avrebbe dovuto informare il pubblico ministero il quale, in base all'articolo 6 della legge fallimentare, avrebbe assunto l'iniziativa di portare davanti al tribunale fallimentare il conclamato stato di insolvenza della società Itavia.

A quel punto si aprivano due strade. Il fallimento comporta la nomina di un curatore il quale — come è noto — avrebbe potuto continuare l'esercizio dell'impresa anche in via provvisoria, e avrebbe potuto — assistito da un comitato di creditori, di cui certamente avrebbero fatto parte i rappresentanti del personale — ravvisare immediatamente i rimedi per la conservazione dell'impresa, per la tutela dei creditori, per la tutela degli interessi della società, interessi che sono stati lesi e prevaricati, interessi della società intesa non come aggregazione capitalistica, ma come insieme organico fatto di lavoro e di professionalità. Sono cose che il socialista ministro Formica si è messo allegramente sotto i piedi da mesi a questa parte. Noi siamo qui a contestarglielo: tutte queste considerazioni il ministro Formica se le è messe sotto i piedi, non ha provveduto a nulla, non ha provveduto ad informare il pubblico ministero nonostante la formale richiesta da noi avanzata nella seduta del 19 gennaio 1981, come si può leggere dal resoconto stenografico. In quella sede noi gli suggerimmo di non ricorrere a denunce, ma di rassegnare con una sua missiva il testo stenografico della seduta del 17 dicembre 1980 e della seduta del 19 gennaio 1981 al pubblico ministero presso il tribunale di Roma, o presso il tribunale di Catanzaro (avrebbe potuto scegliere, perché la competenza è del tribunale del luogo in cui si trova la sede generale della società, e

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

se questa società ha la sede legale, e forse principale, in Catanzaro, svolge però una notevole attività anche qui a Roma).

Ebbene, il signor ministro Formica avrebbe dovuto recepire non il nostro invito, ma la nostra indicazione, invece nulla di questo ha fatto. Almeno, se avesse fatto qualcos'altro, avrebbe avuto l'attenuante di aver cercato di risolvere la situazione in qualche modo; invece dal 19 gennaio nulla è stato fatto, ed il silenzio è ormai vergognoso.

Questa è una vergogna, ed io dichiaro, signor Presidente, che la situazione dell'Itavia ormai è tale che può essere affiancata agli altri scandali che hanno afflitto negli ultimi tempi l'Italia meridionale in generale, e la Calabria in particolare. Avevamo lo scandalo di Gioia Tauro; ora accanto allo scandalo di Gioia Tauro abbiamo quello dell'Itavia, perché di scandalo si tratta. Io vorrei sapere che cosa sarebbe successo se, in altre plaghe d'Italia, si fosse verificato quanto si è verificato in Calabria e in talune regioni del centro-nord. Vorrei sapere quale sarebbe stata la situazione e la sorte dei mille dipendenti dell'Itavia se essi fossero stati alloggiati in altre zone del nostro paese. È uno scandalo, uno scandalo che noi non tolleriamo più, nella maniera più assoluta.

Il ministro deve presentarsi qui con soluzioni concrete che siano conformi alla legge; non ci basteranno le parole, né ammettiamo che venga fatto il solito « gioco delle tre carte »: la soluzione a capitale prevalentemente pubblico al 51 per cento, la soluzione a capitale interamente pubblico, l'assorbimento da parte di questa o di quell'altra compagnia. Non ammettiamo lo *slalom*, più o meno gigante, attraverso il pluralismo sì e il pluralismo no, e attraverso la possibilità o l'impossibilità che tale pluralismo possa realizzarsi.

Il ministro ha colmato di niente le settimane che sono passate, si è reso responsabile di una gravissima inadempienza, dalla quale potrebbe fare ancora in tempo ad uscire, perché l'applicazione della « legge Prodi », da noi contrastata dal momento in cui la legge stessa venne varata in

Parlamento, non pregiudica alcuna possibilità. L'applicazione della « legge Prodi » si è avuta nel Mezzogiorno d'Italia per la Liquichimica Biosintesi, e per altre imprese private che sciaguratamente — ma accortamente — il potere pubblico aveva istituito nel Mezzogiorno d'Italia nonostante le nostre repulse, nonostante la certezza del fallimento di quelle imprese. La « legge Prodi » è stata applicata; ad un certo punto, dalla gestione commissariale si è passati all'acquisizione di quelle imprese da parte dell'ENI, da parte cioè di una struttura a carattere pubblico.

La « legge Prodi » non pregiudica alcuna soluzione. Si vuole andare verso la nazionalizzazione completa del trasporto aereo? Salvo discuterne, si vada pure! Si salvi però l'attuale, il contingente; non si tengano sulla corda i dipendenti dell'Itavia, quegli uomini e quelle donne che sono in un'aspettativa angosciata ed angosciante!

E poi, accanto al dramma del personale dipendente c'è il dramma delle popolazioni che sono state servite dalle linee aeree gestite dall'Itavia e che adesso sono isolate: mi riferisco alle popolazioni del Mezzogiorno e, in particolare, alle popolazioni di Cosenza e di Catanzaro, che sono fortemente penalizzate da questa situazione.

Noi vogliamo conto e ragione dal signor ministro del perché ha fatto trascorrere questo tempo prezioso. I mesi d'inverno sono quelli durante i quali si programmano le attività turistiche della imminente stagione primaverile ed estiva. Signor ministro, lei sa che ha mandato e sta mandando all'aria, attraverso la sua omissione, attraverso il suo silenzio, attraverso la sua colpevole incapacità, i bilanci di decine o centinaia di piccole aziende alberghiere della Calabria, che non sono in grado di programmare la loro attività? Lei lo sa che ci sono le agenzie di mezza Europa che hanno disdetto e disdicono i contratti perché non si ha la certezza dell'esistenza di un collegamento aereo con Lamezia Terme e con Crotone?

Queste cose costituiscono uno scandalo nello scandalo, sono cose delle quali

il ministro deve rendere conto e ragione al Parlamento, sono cose attraverso le quali noi arriviamo ad una conclusione, ad una soltanto: che il ministro dovrebbe dimettersi! Infatti, quando un ministro è così incapace da non saper prospettare alcuna soluzione, quando un ministro non è nella condizione di applicare neppure le leggi dello Stato, quando un ministro viene in Parlamento a declamare lo stato di insolvenza in cui versa una società alla quale qualche mese prima l'amministrazione alla quale presiede ha conferito 53 concessioni, questo ministro o è un incapace o è qualche altra cosa che non vogliamo dire! Ma questo ministro deve trarre le conclusioni da questo suo modo di fare che è inaccettabile e che è di disdoro a lui stesso, alla sua parte politica e a tutto il Governo!

Noi chiediamo l'intervento del Presidente del Consiglio in questo senso, perché non è possibile che il ministro Formica vada a ruota libera, massacrando le aspettative delle popolazioni delle province di Catanzaro e di Cosenza! Se ci sei, batti un colpo, Presidente Forlani: fatti vivo, fatti rispettare dai tuoi ministri, fatti rispettare da coloro i quali stanno dando la manifestazione di incapacità più crassa! A meno che dietro l'incapacità non ci sia dell'altro; ma non ho elementi per affermarlo, se non di natura logica, di ordine deduttivo!

Ma come si fa a far dormire la pratica Itavia dal novembre ad ora, con soluzioni oscillanti fra la requisizione, il temporaneo sussidio di voli provvisori e la morta gora in cui ci troviamo? Come si fa, senza compiere oggettivamente — non dico che ci sia un dolo: non ne ho la prova — atti che altrettanto oggettivamente giovano ad altri settori, ad altre zone d'Italia, ad altri interessi, soprattutto di carattere turistico?

Signor ministro, ci sorge un dubbio: l'avvio promettente, in campo turistico, che si è avuto sulla costa calabrese tirrenica (Tropea, Vibo Marina, Briatico, Parghelia, Ricadi, Capo Vaticano); l'avvio promettente in campo turistico che si è

verificato sull'incantevole costa Tiziana, a Crotone e dintorni, per caso, non ha sollevato qualche gelosia, non ha stimolato qualche suo cattivo, pessimo, delinquenziale consigliere? Per caso, il fatto che a Lamezia Terme non arrivino più aerei, che ci si arrivi soltanto e stentatamente in treno (con quei treni pericolosi che, signor ministro, la sua amministrazione dormiente non sa garantire, sia per quanto riguarda il viaggio e sia per quanto riguarda l'arrivo), non giova a qualche altra zona, a qualche altro gruppo di interessi? Sono sospetti legittimi, il danno obiettivamente c'è, il favore per altri ambienti e per altre zone, altrettanto obiettivamente, esiste.

La nostra denuncia, signor Presidente, è pertanto pesante nei confronti del ministro Formica, per la sua incapace inadempienza o per la sua inadempienza figlia dell'incapacità (e faccio l'ipotesi migliore), che lo ha portato dritto dritto al compimento di un'omissione di atti dovuti di cui egli stesso, con molta ingenuità, ci ha dato la prova, con le sue dichiarazioni del 17 dicembre, ribadite il 19 gennaio.

Quindi, delle due l'una: o domani ascolteremo dal ministro intenzioni rassicuranti non circa il posto di lavoro e i diritti dei dipendenti, che sono sacrosanti, ma circa la normalità che deve essere immediatamente ripristinata; o ascolteremo dal ministro Formica delle assicurazioni circa l'applicazione delle leggi esistenti in Italia (compresa la legge n. 95, la cosiddetta « legge Prodi »), oppure noi, che abbiamo pazientato tanto tempo, assumeremo le opportune e necessarie iniziative. Saremo noi a svegliare il procuratore della Repubblica di Roma; saremo noi a sollecitare il procuratore della Repubblica di Catanzaro, per vedere se è possibile che in Italia prima si facciano le leggi per non far fallire le imprese (a tutela dei posti di lavoro e degli interessi sociali che quelle imprese sono chiamate a difendere e a interpretare) e poi queste vengano disapplicate perché c'è una trattativa sotto banco che il Parlamento non conosce, di cui il Parlamento deve essere tenuto all'oscuro; una trattativa che gioca sulle in-

certezze tra nuova società sì e nuova società no, a capitale pubblico o a capitale misto, partecipazioni statali sì, partecipazioni statali no, pluralismo del trasporto aereo sì, pluralismo del trasporto aereo no: il trasporto aereo non appartiene né al ministro Formica né al partito socialista, appartiene a tutta la collettività nazionale; le partecipazioni statali non appartengono né al ministro Formica né al ministro delle partecipazioni statali, le partecipazioni statali hanno i loro compiti. E poi, la disponibilità di denaro per formare una nuova società dove la si trova? Attraverso il tormentato *iter* di una legge speciale? Una legge che dovrebbe ammannire il capitale per una nuova società, alla quale poi bisognerebbe dare i fondi di dotazione, attraverso l'IRI o l'ENI (uno dei giganti della mano pubblica), per finanziarla? E quanti mesi ancora passerebbero? E il personale, che cosa farebbe? E le popolazioni? Continuerebbero ad aspettare? A Lamezia Terme e a Crotone dovrebbero continuare ad aspettare?

Signor Presidente, noi in Calabria, con la chiusura degli aeroporti di Lamezia Terme e di Crotone, siamo penalizzati, siamo riportati indietro di trent'anni.

Noi confermiamo la nostra accorata ma fermissima protesta nei confronti del ministro Formica, che si è dimostrato incapace fino a questo momento e che dovrebbe coronare questa sua incapacità con l'unico atto coerente che potrebbe compiere, quello delle dimissioni.

Se ne vada, ministro Formica! Se non è in condizioni di regolare il trasporto aereo, se ne torni a casa. Faccia un altro mestiere! Non è possibile prendere in giro qualche milione di calabresi e un migliaio di lavoratori con silenzi reticenti! Noi sappiamo che al Ministero del lavoro alti giuristi ed esperti hanno affermato e ribadito l'ineluttabilità dell'applicazione della « legge Prodi ». Sappiamo che all'interno del Governo si sanno queste cose ed allora non facciamo appello al ministro Formica, che non è destinatario di appelli, ma un interlocutore abituato a non ascoltare, ci rivolgiamo alla responsabili-

tà del Presidente del Consiglio, che sollecitiamo a muoversi perché in Calabria abbiamo detto: basta a cose di questo genere! Non vogliamo più essere penalizzati da un ministro socialista che ignora gli elementari principi della solidarietà sociale; da un ministro socialista che è acquattato nel Governo unicamente e soltanto per colpire gli interessi delle popolazioni meridionali!

Mi dispiace soltanto che il ministro non sia presente, perché è molto sgradevole dire queste cose senza la presenza dell'interlocutore: egli aveva però un obbligo di presenza che ha tradito, un obbligo di presenza che mi consente di parlare come è mio diritto e mio dovere!

TASSONE. Vi sono cose più importanti che il ministro deve fare!

VALENSISE. Qui siamo spinti dalla rabbia, dalla disperazione e dalla fiducia delle popolazioni calabresi: se non dicessimo queste cose, verremmo meno al nostro dovere. Diciamo queste cose nella speranza che si cambi pagina. Sui giornali di oggi, sul *Corriere della sera* e *Il tempo*, si leggono amari e sconcertanti articoli sulla depressione economica e sulla gravissima tensione sociale esistente in alcune, direi in tutte, le zone della Calabria. I giornalisti si soffermano in particolare ad indagare su quanto accade nella nobile città di Crotone: si vede la disperazione dei giovani, senza posto di lavoro; si vede la disperazione di una società che non riesce a decollare perché emarginata dai grandi circuiti sociali, produttivi ed economici dell'Italia e dell'Europa continentale; si vede una Calabria penalizzata dalla sua collocazione geografica — malgrado opere, pur discutibili, ma bene o male realizzate negli ultimi decenni, come l'aeroporto di Lamezia Terme e quello di Crotone —, che è respinta indietro e penalizzata ancora nel suo isolamento, per la sua collocazione geografica. L'attività terziaria, di una compagnia aerea, è indispensabile, essenziale non soltanto per il flusso migratorio da e per la Calabria, ma soprattutto per consentire che siano cancellate quelle

penalizzazioni che mettono questa regione all'estrema periferia dell'Europa! Eppure tale attività è cessata: l'insensibilità, la sordità di un ministro e — mi si consenta — dell'intero Governo, non è ammissibile! Denunziamo alto e forte alle popolazioni calabresi questo modo di comportarsi, che è del tutto inammissibile: contro di esso continueremo a vigilare fino a quando non sarà resa giustizia alla nostra Calabria ed a quei lavoratori dell'Itavia in questo momento da altri colpevolmente ed irresponsabilmente emarginati, così come è stato fatto per le popolazioni della Calabria in genere! (*Applausi a destra*).

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

RUBINO. Signor Presidente e signor sottosegretario, partecipo a questo dibattito non tanto perché mi illuda di essere capace di modificare gli orientamenti alla base delle decisioni che probabilmente sono già state assunte, quanto perché ritengo che questa sia una preziosa occasione per consegnare agli atti della Camera una serie di elementi che, mi auguro, possano servire per valutare *ex post* quali erano i reali termini del problema, quali le soluzioni possibili e, viceversa, quali conseguenze (e, in un certo senso, i danni) deriveranno alla comunità nazionale, se verrà perseguita la strada che viene annunciata, che a mio parere non è l'unica che si possa seguire per una soluzione del problema che abbiamo di fronte.

Ritengo che l'occasione sia preziosa perché l'opinione pubblica segue in maniera particolare questo problema. Altre volte, stranamente, quando più volte abbiamo parlato qui dentro dei problemi del servizio aereo, del traffico, del settore nel suo complesso, la pubblica opinione è stata informata solo a spezzoni, con episodi legati più al fatto contingente, al pezzo giornalistico di colore, che non all'esatta valutazione della realtà di cui ci occupiamo.

Tutto ciò è solo in parte addebitabile ai mezzi di comunicazione; esistono infatti solo poche pubblicazioni specializzate

— che hanno un ambito di diffusione assai limitato — e manca un istituto di studi sul trasporto aereo, un organismo di elevata qualificazione che svolga la funzione essenziale, essendo l'Italia nella Comunità europea, di fornire analisi ed informazioni veritiere in modo che, al di là delle logiche aziendali apprezzabili, ma comunque parziali, sia possibile, al nostro paese, mantenere il passo con l'evoluzione del settore nelle sue varie componenti: vettori, servizi aeroportuali, mercato dei passeggeri e delle merci. Solo in tal modo si possono evitare inutili tentazioni di monopolizzazione o tentativi di costose avventure.

Oggi, di fronte all'interesse che si va determinando, di fronte al dramma umano di mille persone, che giustamente vogliono conoscere il loro futuro, dopo gli innumerevoli cambiamenti cui hanno assistito, di fronte alla preoccupante notizia dello sciopero di sette giorni (preannunciato nel mese di aprile a causa del persistere di soluzioni che non trovano rispondenza e consensi sostanziali nell'ambito della base), sono indotto a credere che il dibattito che stiamo svolgendo potrebbe essere un punto di svolta per il futuro del settore aereo del nostro paese. Per questo motivo è ancora più necessaria una valutazione obiettiva che consenta di esaminare le radici di questo problema e le concatenazioni che l'hanno determinato.

Non posso non esprimere una seria preoccupazione per la mancanza di attenzione da parte del Governo; non mi pongo però a questo punto il problema della presenza del ministro Formica. Noi abbiamo presentato un'interpellanza al Governo e riteniamo che siano strettamente interessati alla questione i responsabili dei Ministeri del tesoro, dell'industria, delle partecipazioni statali e dei trasporti.

BOCCHI. È il Governo che deve dare le dimissioni.

RUBINO. La concatenazione degli argomenti, che intendo illustrare, pone l'obbligo di una valutazione che investa il

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

Governo nella sua interezza e totalità. Comprendo la preoccupazione dei colleghi, che hanno chiesto che il Governo abbia una visione complessiva del problema, che chiedo anche io venga affrontato nella sua interezza, cioè in relazione al tipo di sviluppo futuro che dobbiamo dare al trasporto aereo proprio partendo dalla situazione dell'Itavia. Vi è un secondo aspetto preliminare che vorrei rilevare ed è quello del modo in cui sia i deputati, sia tutte le forze politiche debbano porsi questo problema. Ritengo che vada respinto l'atteggiamento che tende a ricondurre le voci che si levano in Parlamento ad interessi di parte, quasi che fosse impossibile che un deputato esprima valutazioni sulla base di propri convincimenti o come espressione di interessi generali, che invece — con buona pace di coloro che sono contrari al giuramento — ci siamo impegnati a soddisfare all'atto dell'ingresso in Parlamento.

Mi rendo conto che per taluno l'appello al pubblico interesse può apparire mera strategia rivolta alla promozione dell'interesse particolare; vorrei però ricordare che anche in questo caso, in ultima analisi, il pubblico interesse coincide con il risultato del processo democratico, che risolve i conflitti di interessi, nella misura in cui il risultato risponde al consenso comune e non a giochi che si svolgono nel chiuso di piccole stanze o in vista di interessi più o meno inconfessabili.

Nonostante l'apparente digressione credo di essere entrato nel merito del problema. Possiamo affermare che non verremo a capo della vertenza Itavia se continueremo a ritenere — come è accaduto in certi momenti — che essa sia da valutare sul metro di posizioni riconducibili a questa o a quella posizione, a questa o a quella persona e non piuttosto ai problemi reali del settore aereo.

Prendendo la parola per conto della democrazia cristiana e nella mia qualità di componente della Commissione trasporti, intendo esprimere con forza l'esigenza che il futuro del trasporto aereo venga visto al di fuori dell'ottica deformata, per cui, quando si chiede una politica più aperta,

più equilibrata e più legata a quel che avviene in Europa, si finisce con l'essere contro o a favore di qualcuno. Respingo questa impostazione che in altri momenti è stata presente nel dibattito e che finisce col diventare proprio quella « fumisteria » che altri intendevano esorcizzare e che rappresenta gran parte dei mali che ci portiamo appresso a proposito del trasporto aereo.

L'argomento meriterebbe altre precisazioni, anche in riferimento ad episodi accaduti nell'attività della Commissione trasporti, ma ho voluto ricordare queste cose per indicare con quale spirito intendiamo proseguire.

Ma andiamo al merito del problema. Ancora una volta va detto che non vi è soluzione per la questione Itavia se questa vicenda non viene inquadrata nel « riassetto » — come ha detto il ministro Formica — nella insoddisfacente situazione operativa e gestionale dei collegamenti aerei sulle linee interne.

Non si tratta di una mia personale valutazione, ma essa emerge come una costante di tutti gli studi, di tutti gli atti parlamentari, delle risultanze della Commissione trasporti e della commissione governativa, delle tavole rotonde, della conferenza nazionale dei trasporti e dei dibattiti di questa Assemblea. Potrei citare almeno venti punti della questione, ma mi limiterò a soli quattro. Il « rapporto Masciadri », al termine della passata legislatura, con una analisi accuratissima, precisò che non vi era possibilità di equilibrio nel settore se non si determinavano alcune particolari condizioni: in primo luogo, per quanto concerne la concorrenza tra vettori, nella salvaguardia della programmazione ordinata, deve essere consentita la pluralità e gli atti di concessione debbono prevedere possibilità di decadenza per le concessioni non utilizzate. Per quanto riguarda la crisi finanziaria del trasporto aereo, quel rapporto prevedeva mutui a tassi agevolati, assunzioni a carico dello Stato dei rischi per la navigazione aerea, erogazione di sovvenzioni a singole linee.

Successivamente l'associazione degli aeroporti, in sede di contributo per la di-

scussione sulla situazione del traffico aereo, riproponeva *grosso modo* gli stessi problemi. Il « rapporto Robaldo », che ancora non siamo riusciti a discutere, in una sorta di valutazione complessiva, afferma: « Nonostante la configurazione geografica dell'Italia e la sua posizione strategica per quanto concerne i traffici internazionali che dovrebbe favorire un maggiore sviluppo dei servizi, il volume complessivo del traffico aereo riferito al nostro paese è inferiore a quello di altre nazioni industrialmente avanzate. Ciò induce il dubbio che l'attuale struttura dei servizi di trasporto aereo, pur adeguata sostanzialmente alla domanda attuale, non corrisponda a quella potenziale.

La commissione ritiene che le cause di tale squilibrio vadano ricercate non solo nell'esigenza di una ridefinizione dei collegamenti e di una revisione delle relative concessioni, ma anche nell'adeguata aderenza della flotta aerea e dei programmi di sviluppo alle esigenze sociali, turistiche, commerciali, eccetera ». Il ministro Formica, successivamente, nella seduta del 17 dicembre, affermava testualmente: « Appena insediato, ho rilevato un'insoddisfatta situazione operativa e gestionale » — non dell'Itavia — « dei collegamenti aerei sulle linee interne, giungendo alla conclusione che, in attesa della definizione del piano settoriale del trasporto aereo, fosse necessario un primo riassetto dei servizi aerei, mediante la ridefinizione dei collegamenti nazionali, la revisione delle concessioni dei servizi di linea e l'individuazione di soluzioni per i collegamenti di terzo livello e per i voli *charter* ». E aggiunge di augurarsi che fosse possibile discutere il rapporto della « commissione Robaldo » in tempi ravvicinati, al fine di normalizzare al più presto i collegamenti aerei.

Sia chiaro che non intendo far perdere tempo alla Camera richiamando questi aspetti del problema. Ma sono convinto che, senza guardare attentamente a queste cose e ad altre contenute nel « rapporto Robaldo », non sia possibile uscire da questo assurdo gioco nel quale ci stiamo cacciando, ritenendo che il problema

dell'Itavia si possa risolvere con operazioni che facciano piacere a tizio o a caio, che determinino surrettiziamente operazioni politiche contro il Governo, ma senza guardare alla sostanza del problema. Qual è la sostanza del problema? Esiste o non esiste un mercato che consente un maggiore ingresso di capitali e, quindi, maggiore tecnologia, maggiori assunzioni, maggiore numero di aerei che volano in Italia? Se la risposta fosse che il mercato è già saturo, non avremmo altro da fare: dovremmo chiudere, ridefinire e, con buona pace di tutte le lacrime versate, dire che non ci sono soluzioni. Ma tutti sanno che questo non è vero. Tutti sanno che la realtà del traffico aereo nel nostro paese è diversa, come a suo tempo ebbe a dire il socialista Masciadri, estensore del « rapporto Masciadri », come ebbe a dire il repubblicano Robaldo, estensore per conto del Governo del « rapporto Robaldo ». Tutti hanno detto che la realtà è diversa, che il volume complessivo del traffico aereo riferito al nostro paese è inferiore a quello di altre nazioni industrialmente avanzate. Allora è chiaro che, se questa è la premessa, tutto il discorso sull'opportunità di costituire una terza compagnia che nasca con capitali pubblici, o di far sì, viceversa, che vi sia una continuazione dell'attività dell'Itavia, finisca per fornire sostanzialmente elementi collaterali al problema di fondo. La domanda che intendiamo porre chiaramente al Governo e, questa volta, a chi ci sta ascoltando è questa: intendiamo allargare la trama attraverso la quale si svolge il traffico aereo nel nostro paese? Intendiamo renderci conto che ci sono tre o quattro grandi temi intorno ai quali da anni si discute e intorno ai quali non siamo riusciti, come realtà del nostro paese, né in Commissione né nelle infinite serie di studi, a cavare il famoso ragno dal buco? Sono quattro o cinque i punti che bisogna discutere. Non comincerò da quello tradizionale dei *charter*, ma inizierò dal punto relativo al terzo livello. Da anni si pone il tema di definire meglio lo spazio tra primo, secondo e terzo livello (per i non iniziati: il primo livello è quello

dei voli internazionali; il secondo livello è quello dei grandi collegamenti nazionali; il terzo livello comprende, sostanzialmente, tutto il resto). Come è possibile che ci sono nazioni nelle quali esistono dieci compagnie aeree mentre nella nostra non ne esiste nemmeno una? La Repubblica federale di Germania ha sei compagnie al terzo livello, la Francia dieci...

BOCCHI. Ne sono morte due!

RUBINO. ...la Norvegia tre, il Regno Unito otto, l'Austria, se non ricordo male, quattro. Dunque il terzo livello, con mezzi particolari e rotte particolari, ha possibilità di vita in tutte le nazioni europee.

BOCCHI. Importiamo anche il latte dall'Olanda, non solo le compagnie aeree.

ZOLLA. Chissà se un giorno importeremo anche l'acqua minerale! (*Interruzione del deputato Valensise*).

PRESIDENTE. Onorevole Zolla, onorevole Valensise, cos'è questa conversazione estemporanea?

RUBINO. Il primo tema, dunque, è quello del terzo livello. E, guarda caso, la stessa compagnia di bandiera pone tale tema come uno degli elementi attraverso cui far aumentare il livello dell'occupazione. Il secondo argomento è quello dei *charters*: secondo alcune valutazioni, per rendere compatibile l'utilità di un aereo, basterebbero tremila ore di volo. In base ai contratti per voli *charter* in corso potremmo far volare diciotto aerei in più, con un aumento degli occupati fino a mille unità e con un aumento del fatturato — considerata una media (che è bassa) di tre milioni per ora — di centinaia di miliardi. Questo tema è stato discusso in ogni angolo del nostro paese; nell'ultimo anno, infatti, abbiamo avuto in Italia 30 mila *charters*, di cui venticinquemila operati da vettori stranieri e soltanto cinquemila da vettori italiani. Credo che ad occhio e croce si tratti di un mercato

dell'ordine di 400 miliardi, di cui non siamo ancora riusciti a capovolgere le linee. Dunque, siamo tributari dell'estero anche sotto questo punto di vista.

Ma andiamo avanti: politica dei cieli aperti. Ci sono deliberazioni del Parlamento europeo dell'ottobre 1980 che preconizzano l'attuazione nei singoli Stati di meccanismi in base ai quali si giungerà all'apertura dei cieli alle varie nazioni: di conseguenza saremo invasi da voli altrui e la protezione non ci sarà più.

Cosa stanno ad indicare questi elementi? Che di fronte ad un'imponente evoluzione del settore aereo nelle altre nazioni, noi siamo fermi, bloccati da una arcaica valutazione che non consente l'ingresso nel settore di altre energie. Come dice giustamente l'onorevole Bocchi, il Governo non riesce a far entrare nel settore tutte le energie che intendono entrarvi, non riusciamo cioè ad aprire il settore alle varie iniziative che il mercato propone.

L'ultimo tema è quello dei *cargoes*. Nel comprensorio toscano (ad esempio le scarpe di Pisa), e non solo in esso, si verifica una fuga di merci verso gli aeroporti di Zurigo o di Francoforte, nei quali vengono imbarcate per la spedizione. Anche questo fatto pone il problema di una realtà aerea che cresce altrove ma non nel nostro paese.

MELEGA. Anzi!

RUBINO. Tutto questo fornisce una risposta all'interrogativo di fondo: il mercato esiste, sia per i passeggeri, sia per le merci, sia riguardo alle linee, sia per i voli non di linea. Si pone il problema di una revisione complessiva dell'organizzazione del sistema delle concessioni, per consentire quella crescita del settore che non siamo finora riusciti a realizzare.

Ecco perché, di fronte a questo insieme di dati, a noi che abbiamo assistito con angoscia al degradarsi, anche dal punto di vista umano, di una situazione che pure aveva avuto un suo rilievo, come quella dell'Itavia, viene fatto di domandarsi perché mai continui a

non avere risposta un problema a cui invece sul piano operativo sarebbe possibile dare una risposta. Come mai ciò che all'occhio degli esperti, di coloro che hanno lavorato nella « commissione Robaldo », sembra possibile, non riesce a trovare soluzione nell'ambito del Governo? Ecco il dramma, che porta a deteriorare sempre più la situazione.

OTTAVIANO. C'è un piccolo particolare: questa società aveva 50 miliardi di *deficit* e non aveva le macchine...

BOCCHI. E la « commissione Robaldo » non se ne è accorta!

BERNARDI GUIDO. La « commissione Robaldo » non si occupava specificamente del problema Itavia!

RUBINO. Arriveremo anche a questo dato. A me premeva, in primo luogo, sottolineare il fatto che lo spazio disponibile per una serie di iniziative è molto ampio, tanto da consentire un notevole aumento dell'occupazione. Se volessimo, potremmo fare nuove analisi e riesaminare attentamente i termini della situazione del mercato italiano. Ma proprio perché c'è stato ora questo richiamo, credo di dover dire che possiamo giovarci del lavoro della « commissione Robaldo ». C'è nella relazione una interessantissima tabella, che in sostanza fa giustizia di una serie di affermazioni che sono state avanzate su un piano di genericità. Si tratta dell'allegato n. 3, nel quale sono indicati i dati relativi alle tre fasce di linee di esercizio (da 1 a 20, da 21 a 40, da 41 a 60), sulla base del parametro di utilizzazione delle linee. Ebbene, risulta da questa tabella che il mercato italiano è distribuito in modo tale per cui l'Alitalia (AZ) e l'ATI (BM) assorbono la maggior parte delle linee attualmente esercibili, mentre l'Alisarda dispone di due linee nella prima fascia, quattro linee nella seconda fascia ed una nella terza fascia, ed è quindi ancora in condizioni di poter resistere. L'Itavia, invece, ebbe la dabbenaggine di accettare linee della secon-

da e della quarta fascia. Se ne deduce, onorevoli colleghi, che *rebus sic stantibus*, non risolveremo alcun problema; e mi domando se sia ammissibile che, pur in presenza di un mercato di tale ampiezza, sia possibile rimanere imprigionati in legami così stretti per cui l'unica soluzione che finisce per essere perseguita dal Governo ed accettata da talune parti diviene quella dello scarico sul famoso Pantalone dei prezzi della gestione. Certo, è facile che, di fronte alla pressione sociale ed umana di mille persone e delle relative famiglie, che da quattro mesi non hanno futuro, si ponga come unica alternativa, come unico polo di imputazione, una società a partecipazione pubblica, nell'ambito della quale o nella forma surrettizia di una terza società (o ancora attraverso ipotesi ancor più fantasiose) si finirebbe per determinare la sostanziale nazionalizzazione del settore del trasporto aereo.

Credo che tutto questo rappresenti veramente un non-senso, non tanto per l'eventuale carico che ne deriverebbe per le risorse pubbliche, quanto per la mancanza di interessi generali che potremmo fare affluire nel settore, perché con una operazione di chiusura noi impediamo a tutte le forze imprenditoriali — che pure esistono — di partecipare e di determinare un diverso assetto nel nostro paese.

Per questo ci era sembrato che la soluzione prevista dalla « legge Prodi » fosse una soluzione perseguibile; infatti, la « soluzione Prodi » consente di dare al Governo, nella sua responsabilità, la valutazione dell'intera operazione. Mi sembra che sia stata fatta giustizia di una prima, molto timida, obiezione secondo la quale la « soluzione Prodi » non sarebbe applicabile. Credo che tutti coloro che hanno valutato questi problemi abbiano finito col riconoscere che essa è applicabile. Infatti, l'articolo 2 della « legge Prodi » così recita: « Con il decreto che dispone la procedura di amministrazione straordinaria può essere disposta la continuazione dell'esercizio da parte del commissario per un periodo non superiore a due anni, prorogabile... Il commissario

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

predispone un programma la cui esecuzione deve essere autorizzata dall'autorità di vigilanza e deve prevedere, in quanto possibile e tenuto conto degli interessi dei creditori, un piano di risanamento coerente... ».

BOCCHI. Un commissario che abbia un po' di lire!

RUBINO. L'onorevole Melega, nella sua mozione, ha posto un tema che finisce con l'essere più comprensibile agli occhi di chi attende una risposta. Quando tutto questo? A questo punto desidero dare una risposta molto precisa: sia chiaro, per coloro che ascoltano in quest'aula e fuori di quest'aula, che la creazione di una nuova società non avviene in pochi giorni e dunque è ingiusto che si illudano persone che attendono la fine del mese come una speranza per la propria sopravvivenza, facendo credere loro che dal 1° aprile, dal giorno di Pasqua, si possa avere qualcosa. Infatti tutta la lunga procedura per la creazione della nuova società...

BOCCHI. In questo senso ci sono le affermazioni del Presidente del Consiglio e di tre ministri.

RUBINO. Accetto le tue interruzioni, perché sei una persona che stimo molto. Non voglio però cadere nella provocazione, ma vorrei anche richiamare un comunicato di un altro ministro, il quale il 22 gennaio scorso aveva proposto una soluzione-ponte con inizio dal 1° febbraio, probabilmente.

BOCCHI. Critichiamo anche questo.

RUBINO. A questo punto posso anche ritenere che i comunicati degli uffici stampa siano leggermente elusivi (*Interruzioni dei deputati Valensise e Ottaviano*).

Poiché qui non siamo nel campo dei comunicati, ma nella sede propria della responsabilità del Parlamento, comincio con il dire: attenzione...

MELEGA. Comunque, dopodomani votiamo.

ZOLLA. Basta, per favore! Lascialo parlare!

PRESIDENTE. Onorevole Zolla, stia tranquillo. Credo che l'oratore abbia gradito qualche interruzione.

RUBINO. È una vecchia consuetudine consolidatasi in seno alla Commissione trasporti.

PRESIDENTE. Quindi, onorevole Zolla, non interrompa questa tradizione.

RUBINO. Dicevo che mi preme chiarire, nella prima parte di questo intervento, l'ampiezza del mercato, le sue potenzialità, la necessità di rimanere inseriti nella realtà europea, che ci incombe e che per un certo verso potrà essere dannosa nel prossimo futuro. Proprio per questo motivo, pongo un chiaro interrogativo. Credo che a questo punto abbiamo il dovere, politico, morale, umano, di non illudere le persone che ci ascoltano, qui o fuori di qui. In che modo si vuole dare una risposta nel giro di pochi giorni? Credo che una mozione ponesse addirittura il termine del 15 marzo prossimo. Mi auguro che ci sia, onorevole Bernardi, un documento unitario, che ponga la data del 20 o del 25 marzo, ma come termini reali e possibili, non ordinatori, come si dice nel gergo forense (che equivalgono a dire « *campa cavallo* »). Occorrono termini perentori. Qual è l'unica strada che può consentire di arrivare ad una soluzione in termini perentori? Credo che il Parlamento su questo debba discutere questa sera. L'unica strada non è quella delle nuove concessioni, della definizione del rapporto tra l'una e l'altra. Occorre invece consentire immediatamente, a norma dell'articolo 2 della legge, la continuazione dell'esercizio da parte di un commissario straordinario.

Credo che non si sia attentamente valutato che questa legge è il frutto di una modifica di quelle che vengono chiamate

le procedure concorsuali. Credo che nel momento in cui il Parlamento ha approvato questa legge ha introdotto un elemento estremamente interessante. Fino a ieri il codice prevedeva quattro tipi di procedure concorsuali: il fallimento, l'amministrazione coatta, l'amministrazione controllata, l'amministrazione coatta amministrativa; oggi se ne pone un'altra: la amministrazione straordinaria.

Vorrei invitare i colleghi a leggere un articolo pubblicato alcuni giorni fa su *la Repubblica*, nel quale chiaramente si diceva che ormai tutti si rendono conto che è stato un errore mandare a fallimento le imprese dei fratelli Caltagirone.

Ho riflettuto su quell'articolo e, avendolo valutato attentamente, anche alla luce di quello che è avvenuto successivamente, debbo dire che il giornalista aveva ragione: la procedura fallimentare è distruzione, non tanto di ricchezze nel senso materiale della parola, ma di un complesso di realtà. Ecco perché il Parlamento, con la legge del 3 aprile 1979, ha inteso aprire una strada diversa, che è quella di consentire una diversa valutazione per imprese che abbiano determinate caratteristiche, non soltanto di ampiezza, ma anche relative al servizio pubblico. Il Parlamento ha dunque posto proprio l'esigenza di consentire ad una persona, nominata dal Governo, di esaminare le carte, di valutare i termini amministrativi del problema.

A questo punto desidero essere estremamente esplicito. Se il Governo nomina una persona, chi va a guardare quelle carte è in condizione di valutare se i termini del bilancio sono esatti o se si esigono altre procedure; ma, comunque, è in condizione di elaborare un programma, la cui esecuzione deve essere approvata, ma che tende a mantenere la globalità dell'impresa, evitando la frantumazione, e quindi la perdita dell'identità e di quel complesso di energie fisiche, umane e professionali che ne garantiscono la sostanza.

Credo che il Parlamento, a questo punto, sia di fronte ad un nodo. Questa è una strada che si segue impiegando somme relativamente limitate, mentre altre

strade, a quanto abbiamo appreso, richiedono somme enormemente più alte.

Non vorrei che, dopo tutti i paradossi che circolano sulla vita del Parlamento, all'interrogativo se sia più semplice perseguire la strada che costa, diciamo, 15 o la strada che costa 50, la gente pensasse che logicamente noi seguiremo la strada più cara. Non credo che possiamo fornire ulteriori elementi a questo tipo di valutazione, che finisce con l'essere soltanto generalmente qualunquistica, ma che sottende una sostanziale incapacità di rapporto con la realtà dell'opinione pubblica.

In questo senso il nostro momento è quello di ricondurre l'argomento ad una valutazione complessiva. Non credo che potremo fare a meno di riguardare le conclusioni della « commissione Robaldo », come elemento cardine di ogni valutazione per il futuro del trasporto aereo nel nostro paese. Si potrà essere d'accordo o non d'accordo su alcune soluzioni, ma non credo che possiamo contestare il modello operativo che è stato scelto. Se vogliamo affrontare complessivamente il tema del *charter*, il tema del *cargo*, il tema del terzo livello, il tema della ristrutturazione delle linee, il tema della distinzione tra linee internazionali e linee interne, non potremo fare a meno di riguardare questo documento. Abbiamo il dovere di fornire una risposta, che può essere anche interlocutoria, ma deve essere pronta; noi possiamo darla nel giro di pochi giorni (diciamo il 30 marzo, onorevole Melega), il tempo della revisione dei velivoli, il tempo degli adempimenti tecnici; ma dal punto di vista della volontà politica essa è perseguibile nell'ambito di una sola realtà.

Come partito della democrazia cristiana, noi non abbiamo soluzioni, non intendiamo favorire l'ingresso di questo o di quel gruppo finanziario, ma siamo convinti che, se dobbiamo determinare un allargamento della trama e dunque degli interessi che si muovono intorno a tutto questo, è necessario che si dia un tempo intermedio, attraverso il quale queste cose possano maturare, attraverso il

quale si possa determinare la tranquillità delle persone ed una diminuzione della tensione, che sta aumentando all'interno del settore dei trasporti del nostro paese.

Sappiamo che, proprio in questi giorni, dal settore del trasporto aereo è venuto un gesto significativo. I piloti delle varie associazioni hanno ritenuto che la soluzione del problema Itavia è addirittura prioritaria rispetto alla soluzione della vertenza contrattuale dei piloti. È un gesto che non so fino a che punto sia stato valutato, ma è evidente che questo determina un tipo di solidarietà che non possiamo ignorare. Se è vero che il mondo del trasporto aereo ha posto in prima istanza il problema di una solidarietà operante, viva e reale nei confronti dei dipendenti dell'Itavia, noi abbiamo il dovere di prenderne atto e fare in modo che una soluzione diretta ad alleggerire la tensione sociale venga il più presto possibile.

Avviandomi rapidamente alla conclusione, devo dire che qui si tratta di guardare le cose con molta attenzione. Non credo che una diversa articolazione del trasporto aereo nazionale possa determinare danni gravissimi alla nostra compagnia di bandiera. Devo ricordare che il mercato aereo nel nostro paese raggiunge cifre dell'ordine di 1.000-1.400 miliardi, di cui (nel 1979) 400 miliardi per il mercato del *charter* e 888 miliardi per il traffico internazionale e nazionale. Il traffico internazionale Alitalia raggiunge 640 miliardi; il traffico interno raggiunge 250 miliardi, così divisi: 67 miliardi all'ATI; 27 miliardi all'Itavia; 18 miliardi all'Alisarda.

Credo che sia il momento di riguardare questo problema senza inutili paraocchi e senza false posizioni ideologiche. Abbiamo veramente bisogno di rendere più forte la nostra compagnia di bandiera, di renderla più prestigiosa, e dunque è opportuno e utile che il Governo dia a questa compagnia il massimo di spinta, perché sui mercati internazionali — nella difficile concorrenza internazionale — essa abbia quegli aiuti e quella forza necessari per vincere la difficile battaglia, che riguarda soprattutto i mercati dell'Atlantico.

Voi sapete che sui mercati dell'Atlantico è in corso la cosiddetta battaglia della *deregulation*, guerra che nel corso degli ultimi due anni ha determinato sul mercato americano una riduzione del venti per cento — dico del venti per cento — del prezzo dei biglietti. In un articolo pubblicato da *Il Sole-24 ore* si dice, al termine di una lunga analisi, che, insomma, « la *deregulation* non mangia i bambini, ma continua a far paura, perché mangia le compagnie di bandiera impigrite sotto l'ala protettrice del monopolio regolato, abituato a competere con i possibili concorrenti nelle Commissioni parlamentari e sulle pagine dei giornali, ma chi viaggia in Italia questo lo sa bene », eccetera.

Allora, noi abbiamo interesse a che la nostra compagnia di bandiera cresca nella sua capacità operativa, cresca per sapere bene qual è il suo futuro, cresca godendo di condizioni di privilegio per l'acquisto dei propri velivoli. Non capisco perché abbiamo varato una serie di leggi per il credito peschereccio, per il credito artigiano, per il credito navale, per il credito turistico, per il credito cioè di tutte le iniziative aziendali, perché abbiamo ritenuto che fosse opportuno disporre con legge il credito agevolato, facendo però rimanere il mondo aereo al di fuori di ogni norma, come se l'aereo rappresentasse un mezzo di locomozione che non ha bisogno di nulla. Poi, quando si guardano i bilanci, ci si accorge che nel giro di alcuni anni — e non certo per cattiva amministrazione — si finisce per avere qualcosa come 100-120 miliardi di perdite.

Sono quindi del parere che dovremmo approvare la legge per il credito agevolato nel settore aereo, perché essa consentirebbe di scaricare gli oneri impropri, ed anche di valutare la capacità « manageriale », al di là di ogni altra forma di confusione di bilancio.

Questa revisione complessiva, questo allargamento della trama entro cui deve collocarsi il settore aereo del nostro paese esige, a mio parere, la sospensione dell'amara e triste vertenza dell'Itavia, che vede coinvolte mille persone, delle quali non si conosce il futuro, e che, peggio

ancora, vede l'aggravamento della tensione, con ripercussioni psicologiche anche gravissime.

Occorre sospendere tutto ciò attraverso un'immediata ripresa del lavoro (per « immediata » intendo due o tre settimane, per essere realistici proporrei il 30 marzo); nel frattempo si avrà la possibilità, a livello di rapporto dialettico positivo tra Governo e Parlamento, di vedere come mettere ordine alla inadeguatezza — come ha detto poc'anzi lo stesso ministro Formica — del vestito, cioè della distribuzione delle reti nel nostro paese.

In questo senso credo sia nostro dovere, come parlamentari, come gruppo della democrazia cristiana, dare un contributo, che non tenda a nascondersi dietro a nessun dito, che non intenda essere un parafulmine per nessuna responsabilità, ma che intenda solo guardare agli interessi delle realtà complesse del nostro paese.

C'è chi ha parlato della Calabria; potrei qui parlare della necessità dei collegamenti tra la Sicilia ed il resto del paese, o dei problemi di Bergamo o di Bologna, là dove credo ci sia stata una mozione unitaria, cioè di tutti i partiti, relativa proprio all'utilizzazione di un tipo di trasporto che era stato utile, ma che era stato giudicato inutile da altri negli anni passati.

Ecco la nostra esigenza di fondo: quella di impedire a noi stessi di cadere in questa sorta di meccanismo, per cui o si è da una parte o si è dall'altra, senza considerare che esiste un interesse generale, che è l'interesse generale del paese, l'interesse generale del trasporto aereo, che è l'interesse a crescere per far fronte alle necessità del mercato europeo, che è l'esigenza di non farsi travolgere quando verrà determinata la « politica dei cieli aperti ».

Mi auguro che l'onorevole sottosegretario riesca a trasmettere al Governo il senso della nostra richiesta nella sua interezza, che poi finisce con l'avere molti punti in comune anche con il discorso dell'onorevole Ottaviano, il quale molto

abilmente ha posto il problema di una sua sostanziale estraneità alle scelte, dicendo: « A me interessa che il Governo ci dica... »

OTTAVIANO. Se la soluzione non si trova, si deve ai contrasti esistenti in seno al Governo: il tuo ragionamento lo conferma!

RUBINO. Preferisco essere molto obiettivo e leale, perché saremo giudicati non per le nostre furbizie, ma per la realtà!

Molto abilmente, molto lealmente, l'onorevole Ottaviano ha detto: « Vorrò vedere quel che fanno ». Allora dico, onorevole Melega, che non è forse difficile arrivare alla stesura di un documento unitario, che ponga un termine che consenta, nelle more, di guardare fiduciosi al futuro del trasporto aereo, per impedire a noi stessi di nasconderci, di rinviare e, quindi, di lasciar deperire ulteriormente il settore.

Questo mi sembra il senso dell'intervento che la democrazia cristiana aveva il dovere di fare, per tutelare le persone che sono senza un avvenire e per dare una chiara indicazione sugli interessi generali del paese in un settore strategico qual è quello del trasporto aereo (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Per la risposta scritta
ad una interrogazione.**

ZOLLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZOLLA. Signor Presidente, all'inizio di questa legislatura — come, per la verità, anche nella passata legislatura — la Presidenza della Camera ha saggiamente invitato noi deputati ad un uso discreto dello strumento del sindacato ispettivo che va sotto il nome di interrogazione.

Mi sono sempre attenuto a questo criterio. Infatti, in questi due anni credo di

aver presentato pochissime interrogazioni; anzi, per non arrecare turbativa al lavoro dell'Assemblea e delle Commissioni, ho ritenuto opportuno presentare tutte interrogazioni a risposta scritta.

Tuttavia, nonostante questo mio senso della misura, signor Presidente, le risposte non sono mai venute: forse è stata fornita una sola risposta alle mie (una decina) interrogazioni.

Questa sera intendo rivolgermi alla sua cortesia per sollecitare un'interrogazione a risposta scritta, che ho presentato il 1° dicembre 1980, diretta al ministro delle finanze, riguardante la disabilitazione della dogana di Domodossola allo sdoganamento dei prodotti siderurgici; provvedimento che ha avuto conseguenze gravi per le aziende della zona, che sopravvivono già a fatica.

Voglio augurarmi, signor Presidente, che il ministro Reviglio — al quale in questi giorni è stato attribuito il premio come persona più dolce d'Italia — con la sua intercessione voglia essere coerente con questa sua qualità e fornire una risposta ad un deputato della Repubblica.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il Governo. Tuttavia, a' termini del terzo comma dell'articolo 134 del regolamento, decorsi venti giorni dalla presentazione senza che il Governo abbia fornito risposta, lei può chiedere che la sua interrogazione sia posta all'ordine del giorno della seduta successiva della competente Commissione.

ZOLLA. Lo so, signor Presidente; intendevo sollecitare la risposta, comunque mi rimetto a quanto lei suggerisce.

PRESIDENTE. D'accordo, onorevole Zolla.

Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Martedì 10 marzo 1981, alle 11:

1. — Dichiarazione di urgenza di progetti di legge (ex articolo 69 del regolamento).

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

3. — Seguito della discussione di mozioni, interpellanze ed interrogazioni concernenti l'Itavia.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica di Malta e la Repubblica italiana, firmata il 15 settembre 1980 a La Valletta e a Roma (2020);

— *Relatore:* Cattanei.

5. — *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.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

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

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

Relatore: Mastella.

7. — *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.

8. — *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 arti-

coli 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. IV, n. 47);

— Relatore: Mellini.

Contro il deputato Manfredi Giuseppe, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 595 del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 44);

— Relatore: de Cosmo.

Contro il deputato Bellini, per il reato di cui agli articoli 54 e 195 del decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1965, n. 1124 (violazione delle norme sull'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro) (doc. IV, n. 49);

— Relatore: Orione.

Contro il deputato de Cosmo, per i reati di cui agli articoli 81, capoverso, del codice penale e 38, 271, 288, 314, 324, 325 secondo comma, 326, 374 e 389, lettere b) e c) del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547 (violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, continuata) (doc. IV, n. 39);

— Relatore: Rizzo.

Contro il deputato Abbatangelo, per i reati di cui agli articoli 2, 4 e 6 della legge 2 ottobre 1967, n. 895 (violazioni

delle norme sul controllo delle armi) ed all'articolo 424, prima parte, del codice penale (danneggiamento seguito da incendio) (doc. IV, n. 36);

— *Relatore*: Alberini.

Contro i deputati Amadei, Battaglia, Micheli e Pucci, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 314 del codice penale (peculato continuato) (doc. IV, n. 6);

— *Relatore*: De Cinque.

Contro il deputato Zanfagna, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 216, 223, primo e secondo comma n. 1, 219, 202 e 203 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, (banca rotta fraudolenta aggravata) (doc. IV, n. 59);

— *Relatore*: Cavaliere.

Contro il deputato Foti, per concorso - ai sensi dell'articolo 110 del codice penale - nel reato di cui agli articoli 81, capoverso, e 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio, continuato); e per i reati di cui agli articoli 81, capoverso, 314 e 61, n. 7, del codice penale (peculato continuato ed aggravato) ed agli articoli 81, capoverso, e 324 del codice penale (interesse privato in atti di ufficio, continuato) (doc. IV, n. 54);

— *Relatore*: Mellini.

Contro il deputato Romualdi, per il reato di cui all'articolo 595 del codice penale (diffamazione) (doc. IV, n. 43);

— *Relatore*: Abete.

9. — Seguito della discussione delle mozioni Tremaglia (1-00064 e 1-00068) e Milani (1-00065), delle interpellanze Milani (2-00307), Brocca (2-000308), 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.

10. — *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.

TAMBURINI ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (526);

MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Norme in materia di programmazione portuale (558);

— *Relatore*: Lucchesi.

GARGANI: Modifica dell'articolo 18 dell'ordinamento giudiziario, approvato con il regio decreto 30 gennaio 1941, n. 12 (311);

— *Relatore*: Orione.

BELUSSI ed altri: Norme per la tutela della scuola per corrispondenza (143);

— *Relatore*: Brocca.

CANEPA e CATTANEI: Ulteriore proroga dei termini per la ultimazione delle espropriazioni e delle opere di cui all'articolo 4 della legge 20 dicembre 1967, n. 1251 (535);

— *Relatore*: Fornasari.

GARGANI: Modifiche alle norme sulle elezioni dei consigli degli Ordini forensi (312);

RICCI ed altri: Norme sulla elezione dei consigli degli ordini forensi (1108);

— *Relatore*: Ricci.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

Ratifica ed esecuzione della convenzione di estradizione tra la Repubblica italiana e il Regno del Belgio, firmata a Bruxelles il 29 novembre 1978 (1538);

— *Relatore*: De Carolis.

Conferimento al fondo di dotazione dell'Ente nazionale per l'energia elettrica - ENEL (1288);

— *Relatore*: Citaristi.

S. 675. — Ratifica ed esecuzione del protocollo relativo ai privilegi, esenzioni ed immunità dell'Organizzazione internazionale di telecomunicazioni a mezzo satelliti (INTELSAT) adottata a Washington il 19 maggio 1978 (*Approvato dal Senato*) (1841);

— *Relatore*: De Carolis.

Accettazione ed esecuzione del protocollo recante emendamento all'articolo 14, paragrafo 3, dell'accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada (ADR), adottato a New York il 21 agosto 1975 (1859);

— *Relatore*: Sedati.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

PANNELLA ed altri: Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle vicende che hanno determinato la strage avvenuta a Roma il 12 maggio 1977, nella quale è rimasta uccisa Giordana Masi e sono stati gravemente feriti numerosi cittadini e sulle responsabilità delle pubbliche autorità in relazione agli stessi fatti (104);

— *Relatore*: Zolla.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo di cooperazione fra la Repubblica italiana e la Repubblica greca sulla protezione dell'ambiente marino e del Mar Ionio e delle sue zone costiere, firmato a Roma il 6 marzo 1979 (1969);

— *Relatore*: Sedati.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

S. 937. — Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra il Governo

italiano e l'Agenzia internazionale per la energia atomica (AIEA), concernente i contributi al finanziamento del centro internazionale di fisica teorica di Trieste, effettuato a Vienna il 22 gennaio e l'8 giugno 1978 (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (1099-B);

— *Relatore*: De Poi.
(Relazione orale).

S. 1123. — Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra l'Italia e la Jugoslavia per la proroga al 31 dicembre 1979 dell'Accordo di pesca firmato a Belgrado il 15 giugno 1973 (1973-B);

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

Ratifica ed esecuzione dell'accordo tra il Governo italiano e l'Istituto Italo-Latino Americano sui privilegi e le immunità dell'Istituto, concluso a Roma il 3 giugno 1969, con scambio di note interpretative firmato a Roma il 16-17 gennaio 1980 (1723);

— *Relatore*: De Poi.

Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa alla conservazione della vita selvatica e dell'ambiente naturale in Europa, con allegati, adottata a Berna il 19 settembre 1979 (2061);

— *Relatore*: Fioret.
(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

11. — *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 ADELE ed altri: Modifica della legge 22 maggio 1978, n. 194, concernente

la tutela sociale della maternità e la interruzione volontaria della gravidanza (905);

COSTAMAGNA ed altri: Ripristino della possibilità di trasferimento in proprietà a favore degli assegnatari di alloggi di edilizia residenziale pubblica già assegnati in locazione semplice (*Urgenza*) (336);

— *Relatore*: Ermelli Cupelli.

12. — *Discussione sulla relazione annuale della Commissione parlamentare per l'indirizzo generale e la vigilanza dei servizi radiotelevisivi sulla attività svolta dal 27 ottobre 1978 al 17 giugno 1980 e sulle relazioni di minoranza (doc. XLV, n. 1).*

La seduta termina alle 20,40.

Trasformazione di un documento del sindacato ispettivo.

Il seguente documento è stato così trasformato: interrogazione con risposta scritta Zarro n. 4-05520 del 13 novembre 1980 in interrogazione con risposta in Commissione n. 5-01948 (ex articolo 134, comma secondo, del regolamento).

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZE
ANNUNZIATE**

**INTERROGAZIONE
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

ZARRO. — *Ai Ministri delle partecipazioni statali e dell'agricoltura e foreste.* — Per sapere —

premessi che da tempo presso il Ministero delle partecipazioni statali sono in corso riunioni ed incontri per definire il programma di ristrutturazione dell'Azienda tabacchi italiani;

considerato che, per la provincia di Salerno, a quanto è dato conoscere, tale ristrutturazione prevederebbe la chiusura di tre stabilimenti industriali nella Piana del Sele;

vista la posizione della Federazione provinciale della Coldiretti di Salerno che, con documento del 15 settembre 1980, de-

nunciava tale manovra di presunta ristrutturazione come dettata esclusivamente da uno spirito di autodistruzione e di colpevole servilismo nei confronti delle multinazionali del settore;

tenuto conto che nel citato documento la Federazione coltivatori diretti propone, invece dello smantellamento dell'ATI in provincia di Salerno, il suo rafforzamento con la diversificazione dell'attività produttiva, l'arricchimento delle qualità da coltivare, l'aumento delle unità lavorative in relazione al rilancio delle attività commerciali e promozionali della azienda —:

a) quali sono gli orientamenti del Governo in merito al programma di ristrutturazione dell'ATI;

b) se intende accettare la tesi dello smantellamento dell'azienda, considerando che tale ipotesi gioverebbe di fatto alle multinazionali del settore;

c) come intendono salvaguardare i numerosi posti di lavoro in provincia di Salerno.

(5-01948)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

DE CATALDO. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per sapere se risponde a verità quanto emerso, relativamente alla situazione dell'Associazione Ricerche ENI, da un documento redatto dal consiglio dei delegati del Centro di Monterotondo ed approvato in assemblea dai lavoratori, che mette in luce l'inconsistenza dei programmi, le disfunzioni e le carenze della gestione dei laboratori e, nel contempo, denuncia precise responsabilità che hanno determinato il deteriorarsi del Centro stesso. Al riguardo, l'interrogante chiede di conoscere quali indagini sono state compiute per accertare tale situazione, nonché le eventuali responsabilità. Chiede altresì di sapere quali risultati sono stati conseguiti con i corsi che si sono svolti ad Arona, che avevano lo scopo di aprire un dialogo costruttivo tra i ricercatori e l'azienda.

Infine, l'interrogante chiede di conoscere quali misure si intendano adottare per porre fine allo stato di crisi della ricerca nell'ambito dell'ente di Stato.

(4-07373)

PRETI E CIAMPAGLIA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se, in relazione alla recente legge che obbliga l'Azienda Monopoli a consegnare i generi fino alla sede delle rivendite a partire dal 1° gennaio 1982, voglia tener presente che quando in passato gli uffici vendita dei depositi, tutti gestiti con personale della amministrazione, provvedevano direttamente all'approvvigionamento delle rivendite, i costi erano elevatissimi e il servizio si svolgeva con scarsa fluidità, tanto da indurre il Governo a passare l'incarico a magazzini gestiti da privati;

per sapere se, in relazione a ciò, intenda evitare lo sfasciamento dell'attuale efficiente rete distributiva, costituita dai gestori di magazzini, per tornare

indietro a un'esperienza bocciata venti anni fa;

per conoscere altresì se intenda preoccuparsi dell'influenza che un tale indirizzo potrebbe avere sulla distribuzione dei prodotti delle case estere, le quali avrebbero modo di organizzare una diretta diversa rete distributiva, in relazione all'apprezzabile quota di mercato già raggiunta, accentuando così l'azione concorrenziale con il nostro Monopolio;

per sapere infine se intende considerare l'opportunità di affidare agli attuali gestori il servizio di trasporto dei generi del Monopolio alle sedi delle rivendite per realizzare un'organizzazione attiva, efficiente ed economica. (4-07374)

TASSONE. — *Ai Ministri delle finanze e della difesa.* — Per sapere quali sono i motivi per cui presso gli UTE della Calabria le richieste di certificati catastali e del tipo di frazionamento vengono accolte solo dopo che l'autorità militare competente rilascia il nulla-osta, che comporta, di conseguenza, notevoli ritardi nel rilascio dei certificati stessi.

Per conoscere altresì quali provvedimenti intendano adottare per ovviare agli inconvenienti lamentati. (4-07375)

ROSSINO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi del mancato avvicinamento, regolarmente richiesto dall'interessato il 30 dicembre 1980, del Bersagliere Vincenzo Jalla in forza presso il X battaglione Bersaglieri « Bezzecca » caserma « Ugo Mara », a Sabbiate Olona (Varese).

Lo Jalla, da alcuni mesi, è stato eletto dal consiglio comunale di Scioli componente del consiglio di amministrazione dell'ospedale generale di zona « Busacca ».

Il mancato avvicinamento, originato da non si sa quali oscuri motivi, mentre rende impossibile allo Jalla l'esercizio del mandato conferitogli dal consiglio comunale, serve soltanto ed esclusivamente alla maggioranza DC del consiglio d'amministrazione dell'ospedale.

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

L'interrogante chiede se da parte del Ministero si intendano compiere i passi necessari, in tempi rapidissimi, per ottenere l'avvicinamento dello Jalla.

(4-07376)

DE CATALDO. — *Al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro per la funzione pubblica e al Ministro del tesoro.* — Per conoscere le informazioni di cui dispongono in merito alle recenti notizie di stampa (*Il Messaggero* del 12 novembre 1980 ed altri quotidiani) relative a considerevoli aumenti di stipendi disposti « con fogli di ordine » dalla Corte dei conti a favore dei magistrati della stessa Corte, mediante attribuzione di scatti biennali illimitati e convenzionali, non previsti da alcuna disposizione di legge.

Per conoscere i provvedimenti con i quali sono stati attribuiti detti scatti di stipendio, il numero degli scatti attribuito a ciascun magistrato e la decorrenza degli stessi, nonché se gli stessi scatti siano stati attribuiti ai magistrati in pensione della stessa Corte dei conti e, in caso affermativo, con quale decorrenza.

Per sapere infine se il Governo intende comunicare alle Camere documenti e se ha preso o intende prendere provvedimenti in merito.

(4-07377)

DE CATALDO. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord.* — Per avere notizie in relazione alla situa-

zione dei lavoratori della ex Aijnomoto-Insud di Manfredonia.

Premesso che:

gli accordi sottoscritti a Roma il 5 marzo 1980, presso il Ministro per il Mezzogiorno, tra le società Realtur e Lombarda Fertilizzanti, la FULC nazionale e le rappresentanze dei lavoratori della ex Aijnomoto-Insud per la ripresa dell'attività produttiva di questi impianti, prevedevano il rientro in servizio alle dipendenze della Lombarda Fertilizzanti di 100 unità entro l'anno e di altre 50 in tempi da concordarsi;

a tutt'oggi tali accordi non hanno avuto attuazione, se si eccettua il rientro in servizio di appena 46 dipendenti, per 20 dei quali vi è stato già il tentativo di messa in cassa integrazione, minaccia che incombe su tutti i lavoratori a causa delle difficoltà della Lombarda Fertilizzanti circa l'attuazione dei suoi programmi produttivi;

l'interrogante chiede di sapere se risponde a verità che gran parte di queste difficoltà verrebbero fatte derivare dalla mancata stipula di un accordo già raggiunto tra la Lombarda Fertilizzanti e l'ANIC, per la produzione e la commercializzazione di concimi liquidi, che avrebbe garantito il mantenimento e l'ampliamento dei livelli occupazionali esistenti. Chiede altresì di sapere quali ostacoli si frappongono alla conclusione di detto accordo.

Infine, l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti si intende adottare al fine di assicurare la ripresa produttiva ed il mantenimento dei posti di lavoro.

(4-07378)

* * *

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA ORALE**

**BONINO, CICCIOMESSERE E CRIVEL-
LINI.** — *Ai Ministri delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere — premesso che non è stata ancora data risposta alla interrogazione n. 3-01983 sui presunti illeciti avvenuti durante la fase di preparazione dello sceneggiato televisivo *Marco Polo* — se corrisponde a verità:

a) che a quattro mesi dall'inizio della lavorazione, dopo che sono state ultimate le riprese veneziane e la *troupe* è appena reduce dal Marocco, la società che ha l'appalto totale dell'opera per una cifra di 12 miliardi e mezzo ipotizzi in proiezione uno sforo di circa 3 miliardi;

b) che ci sono delle difficoltà di carattere economico da parte della SKY FILM che non riesce a trovare un accordo con i responsabili del governo cinese per quanto riguarda le future riprese in Cina;

c) che ci sia stata un'autentica rissa fra il produttore Giancarlo Antonicola ed Emmanuele Emanuele (legale della SKY cinematografica) da una parte e il produttore esecutivo della SKY Giuseppe Bertolucci dall'altra nell'ufficio del direttore della rete 1 TV, alla presenza dei responsabili RAI della produzione.

Per sapere inoltre se si ritiene consono alla dignità del servizio pubblico che avvengano all'interno del palazzo di viale Mazzini risse da *Far West* e se sia vero infine che il produttore Bertolucci sia stato licenziato su due piedi, dopo che, durante la rissa di cui sopra, è stato accusato di illeciti amministrativi per 1 miliardo.

Gli interroganti auspicano che su tutta l'intrecciata vicenda intervenga al più presto il consiglio di amministrazione della RAI prima che il *Marco Polo* — che è già produttivamente una farsa — non sia l'ennesimo colpo basso al traballante servizio pubblico. (3-03408)

BOATO, PINTO E BALDELLI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere:

se il Governo è a conoscenza della gravissima situazione psicofisica in cui si trova il detenuto in attesa di giudizio Franco De Rosa, ricoverato nell'infermeria del carcere di San Vittore a Milano;

se il Governo è a conoscenza, in particolare, che il detenuto Franco De Rosa, oltre ad essere affetto dagli esiti di una frattura multipla alla mandibola destra da colpo di arma da fuoco, per i quali è in attesa di un ulteriore intervento chirurgico, è ormai precipitato in una drammatica condizione psichica, determinata da una grave sindrome depressivo-persecutoria;

se il Governo non ritenga assolutamente necessario — prima che si determini una situazione che da drammatica può divenire tragica, e in attesa che la magistratura competente si pronunci sulla richiesta di libertà provvisoria — provvedere con la massima tempestività e urgenza al ricovero del detenuto Franco De Rosa in un centro clinico esterno al carcere, in stato di piantonamento detentivo, con la garanzia di un suo non allontanamento dalla città di Milano, in modo che sia resa possibile la vicinanza e l'assistenza da parte dei suoi familiari, condizione prioritariamente richiesta appunto dalla grave sindrome depressiva da cui il De Rosa è affetto. (3-03409)

MELLINI, DE CATALDO, RIPPA, ROCCCELLA E BOATO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere se sia a conoscenza della situazione creatasi nel processo a carico delle persone arrestate il 7 aprile 1979 e il 21 dicembre 1979 per le quali — intervenuto il deposito degli atti processuali al termine dell'istruttoria, atti costituiti da 50.000 pagine il 26 gennaio 1980, dei quali la fotocopia di quelli ritenuti indispensabili per l'opera difensiva è stata consegnata ai difensori solo il 21 febbraio, e ciò comporterà una spesa di 22 milioni di lire a copia — i difensori

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

dovrebbero provvedere a depositare le memorie difensive entro il 15 marzo 1981.

Per conoscere quali considerazioni tragga il Ministro da una siffatta situazione in ordine:

1) alla concreta possibilità dell'esercizio del diritto alla difesa;

2) alla possibilità concreta per gli imputati di processi di siffatte proporzioni di affrontare le spese per elementari incumbenti necessari alla difesa;

3) all'applicazione dei diritti di urgenza da parte delle cancellerie;

4) ai doveri dei magistrati, nell'esercizio di poteri discrezionali in ordine alla prefissazione di termini eccetera, di tener conto delle effettive necessità di difesa in relazione alla mole del procedimento, ai tempi necessari per ottenere le copie, alla spesa necessaria a tal fine, e tutto ciò anche in relazione ai poteri ispettivi e disciplinari spettanti al Ministro;

5) alla situazione relativa alla durata dei processi ed alla privazione della libertà personale dell'imputato, rispetto alla quale le uniche accelerazioni di fatto praticate sono quelle che comportano un danno per il concreto esercizio del diritto alla difesa.

Per conoscere se, anche con riferimento al caso concreto, il Ministro non ritenga di dover effettuare, nell'ambito delle sue competenze, interventi diretti ad ovviare ai gravi inconvenienti lamentati e quali iniziative intenda mettere in atto per affrontare in via generale i problemi che un caso come questo mette in evidenza. (3-03410)

LIGATO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per sapere quali siano le valutazioni del Governo su quel campionario di ovvietà costituito dallo spettacolo televisivo *Flash* « condotto » dal superstite Mike Bongiorno;

per sapere se il Governo non ritenga diffamatorio che ad un concorrente sia richiesto - come accaduto qualche giorno fa - se « è vero che i meridionali mangiano minestre con gli scarafaggi » e come questa domanda si collochi nei « con-

testi culturali » - sia pure in versione RAI - dei quali inopportunamente spesso si parla;

per conoscere se il nuovo « palinsesto » si ispira a criteri obiettivi di informazione ed educazione;

per sapere se la direzione RAI intenda assumere iniziative per evitare il ripetersi di vere e proprie stupidità sul video. (3-03411)

GIANNI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere - premesso che:

1) le assunzioni presso il nuovo stabilimento della Società SEVEL società per azioni (gruppo FIAT-Peugeot), di prossima apertura in Val di Sangro, vengono effettuate per il tramite dei corsi di formazione previsti e regolati dalla circolare n. 9 (protocollo n. 123/9) del 22 ottobre 1975 del Ministero del lavoro;

2) per la realizzazione di tali corsi di formazione risultano essere stati stanziati, da parte della regione Abruzzo e del Fondo sociale europeo, contributi per un ammontare di 12 miliardi di lire a favore della menzionata società SEVEL;

3) per l'accesso ai corsi di formazione sono stati emanati successivamente, a cura della regione Abruzzo e su richiesta della società SEVEL, diversi bandi di concorso, di cui l'ultimo, per 100 posti di operai semplici, in data 24 dicembre 1980;

4) i suddetti bandi di concorso presentano tutti un carattere inaccettabile e discriminatorio, dal momento che:

a) i primi bandi prevedevano la esclusione di alcuni comuni del comprensorio, come Lettopalena e Lama dei Peligni; fissavano per i disoccupati l'obbligo di essere iscritti nel settore industria; ponevano un termine di dieci giorni per la presentazione della domanda, laddove la legge ne prevede almeno 15;

b) lo stesso ultimo bando, anche se elimina le suddette condizioni, richiede tuttavia un'età variabile da un minimo di 20 a un massimo di 40 anni, l'assolvimento o l'esenzione dagli obblighi di leva, un

grado di istruzione pari almeno alla scuola dell'obbligo, condizioni che escludono un numero rilevante di giovani disoccupati e di emigrati;

5) fino ad ora solo in 10 comuni, sui 49 di cui consta il comprensorio interessato ai bandi, è stata costituita una commissione comunale di collocamento, strumento peraltro indispensabile per un controllo democratico sulle procedure di assunzione —

1) quali urgenti provvedimenti il Ministro intenda adottare per garantire la conformità delle procedure di assunzione presso la SEVEL con le finalità di sviluppo sociale e produttivo preposte all'accordo per la nuova iniziativa industriale in Val di Sangro, e per garantire inoltre la possibilità di un adeguato controllo democratico sulle assunzioni;

2) in particolare se il Ministro non ritenga opportuno modificare e precisare il dispositivo della ricordata circolare n. 9 del 1975, nel senso di imporre precisi vincoli alla facoltà, per l'ente gestore dei corsi, di formulare indicazioni in ordine « al numero, all'età e al sesso degli allievi », atteso che tale disposizione viene richiamata a sostegno delle condizioni restrittive poste nell'ultimo bando di concorso.

(3-03412)

ABETE. — *Al Governo.* — Per sapere se sia a conoscenza della grave situazione nella quale trovasi la spa UNICEM-Cementeria di Guidonia che occupa oltre 1.000 unità fra lavoratori diretti ed indotti e che nel 1980 ha avuto una produzione di circa 18 milioni di quintali pari al 5 per cento del mercato nazionale, al 60 per cento del mercato laziale e al 15 per cento della esportazione totale del settore.

L'interrogante chiede di appurare come sia possibile che — a fronte della dichiarata disponibilità dell'azienda a mantenere una importante presenza imprenditoriale nella regione con una produzione quanto mai necessaria in un momento in cui occorre procedere alla ricostruzione pressoché integrale delle zone terremotate della Cam-

pania e della Basilicata — ostacoli collegati prima al reperimento di una nuova cava, successivamente alla disponibilità della stessa e alla necessità della realizzazione di una via privata di collegamento tra cava e fabbrica per il trasporto del materiale in stabilimento sembrino vanificare le enormi potenzialità esistenti.

In particolare l'interrogante chiede di sapere quale sia la valutazione del Governo circa l'attività svolta dalla regione Lazio e dei comuni di Sant'Angelo Romano e di Guidonia che già hanno dimostrato con alcuni atti di comprendere l'importanza e la gravità della situazione — al fine di superare in tempi brevissimi tutte le difficoltà ancora oggi presenti alla luce dei disastrosi effetti che si produrrebbero nell'economia regionale e nazionale qualora l'apertura della strada non procedesse con immediatezza. (3-03413)

BONINO, MELLINI, CRIVELLINI, MELLEGA, TESSARI ALESSANDRO, CICCIO-MESSERE, AGLIETTA, FACCIO E BALDELLI. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per sapere — premesso che il dottor Raffaele Meloro è stato recentemente nominato presidente del consorzio per il porto di Civitavecchia pur essendo contemporaneamente funzionario della società TIRRENIA-Navigazione con responsabilità direttive presso il porto di Civitavecchia — se il Ministro non ritiene incompatibile le due cariche, in base alla legge 9 febbraio 1963, n. 223 che all'articolo 8, terzo comma, così recita: « Non possono essere nominati o designati presidenti o componenti dell'assemblea e decadono di diritto dalla carica coloro che siano dipendenti del consorzio o abbiano con questo rapporti di affari o di interessi diretti o indiretti, ovvero siano parti o patrocinati di esse, arbitri o consulenti tecnici in giudizio con il consorzio ».

Per sapere, infine, quali motivi (distrazione, incapacità, amicizia, lottizzazione politica o altro) hanno spinto il Ministero a non tenere conto, anzi a contraddire una legge dello Stato per imporre la nomina del dottor Raffaele Meloro. (3-03414)

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

GODRIGNANI, GIADRESCO E CONTE ANTONIO. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere —

in occasione dell'insediamento alla « presidenza costituzionale » in Cile del dittatore Pinochet l'11 marzo;

dato il perdurare delle forme repressive che da sette anni impediscono ogni forma di democrazia in quel paese;

dato l'aumento della violenza istituzionale in Cile, dimostrato dal ristabilimento dei tribunali militari per condannare a morte gli imputati di terrorismo senza diritto alla difesa;

date le denunce reiterate a livello internazionale per la pratica abituale della tortura nei confronti dei detenuti

politici, confermate dalla recente scomunica comminata dalla Chiesa cattolica contro i « funzionari pubblici » torturatori;

data la recente richiesta di condanna a morte nei confronti di cinque militanti del MIR accusati senza prove dell'uccisione del direttore della scuola dei servizi segreti dell'esercito —

se non ritenga di dover riconfermare l'isolamento del governo cileno secondo il deliberato della XXXV assemblea generale delle Nazioni Unite, a cui diede positivo contributo la nostra delegazione, e di assicurare l'intervento italiano in ogni sede per evitare che il popolo cileno paghi troppo duramente le conseguenze del referendum-farsa dell'11 novembre.

(3-03415)

* * *

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 9 MARZO 1981

INTERPELLANZE

« I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro di grazia e giustizia, per conoscere quale coerenza ci sia con l'indirizzo politico del Governo e quali ragioni hanno suggerito il provvedimento ministeriale rivolto a sopprimere un posto di pretore presso gli uffici giudiziari di Massa, considerando i gravi e rilevanti compiti espletati in particolare in tema di prevenzione e repressione degli inquinamenti industriali e di sicurezza sui luoghi di lavoro, e considerando inoltre le ulteriori disfunzioni e ritardi prevedibili a causa di tale provvedimento, tanto meno comprensibile se si considera la pericolosità della situazione, provata dal recente episodio dello stabilimento DIAG-Montedison, che ha provocato vivo allarme, e sul quale il pretore di Massa ha avuto un coraggioso ed adeguato comportamento.

Gli interpellanti chiedono inoltre di sapere, tutto ciò premesso, quale linea di condotta il Governo intenda seguire nello esercizio del suo potere-dovere, per ciò che concerne il trasferimento del pretore di Massa dottoressa Spagnoletti, adottato recentemente, tenuto conto dell'impegno in generale avuto da questo magistrato e soprattutto in rapporto all'episodio prima menzionato dalla DIAG-Montedison, impegno tale che, viste le tensioni sociali esistenti e viste molte altre ragioni, avrebbe dovuto sconsigliare, per non dire altro, il provvedimento stesso.

(2-00983)

« LABRIOLA, SPINI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri dell'industria, commercio e artigianato, del lavoro e previdenza sociale, delle poste e telecomunicazioni e delle partecipazioni statali, per conoscere quali interventi urgenti il Governo intenda compiere per affrontare la grave situazione venutasi a creare nelle aziende e tra i

lavoratori metalmeccanici nel settore delle telecomunicazioni, in seguito alla annunciata riduzione degli investimenti pubblici e alla conseguente messa in cassa integrazione di oltre 11.000 lavoratori.

In particolare, gli interpellanti chiedono di conoscere:

quando il Governo intende presentare al Parlamento il piano triennale di investimenti nel settore;

quali controlli intenda svolgere sull'operato dei dirigenti STET e SIP che hanno operativamente deciso e attuato la riduzione degli investimenti da 2600 a 2000 miliardi per il 1981;

se intenda presentare al Parlamento una relazione a proposito della situazione del settore, che si presenta con un forte ritardo da parte delle aziende nell'offerta di servizi alla collettività e contemporaneamente con una riduzione concreta e pesante dell'occupazione e degli investimenti in un settore tanto importante e trainante dell'economia nazionale.

(2-00984) « MELEGA, AGLIETTA, RIPPA, BONINO, MELLINI, CRIVELLINI ».

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i Ministri degli affari esteri e del tesoro, per conoscere i motivi che hanno determinato l'erezione della rappresentanza diplomatica della Repubblica italiana presso il Sovrano Militare Ordine di Malta (SMOM) già esistente con la qualifica di Legazione, al rango di Ambasciata, come da decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 1980, n. 1055, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 53 del 23 febbraio 1981.

Gli interpellanti chiedono di conoscere chi sia il diplomatico destinato all'incarico di primo ambasciatore della Repubblica italiana presso lo SMOM e quale sia l'organico dell'Ambasciata, quale sia l'entità dei locali in cui è sita l'Ambasciata stessa e quale è la spesa per la loro locazione e manutenzione.

Chiedono di conoscere quali siano i più gravi problemi politici relativi a rap-

porti tra l'Italia e la potenza presso la quale è accreditata l'Ambasciata di nuova istituzione, dopo la conclusione dell'accordo postale-filatelico, oggetto di una precedente interpellanza degli stessi interpellanti.

Chiedono di conoscere se il Governo non ritenga che l'elevazione al rango di Ambasciata della rappresentanza diplomatica presso un Ordine la cui attuale sospensione per le attività ospedaliero-filateliche e per la soddisfazione delle ambizioni araldico-cavalleresche dei magnati di

industria americani e di altri paesi (così come la soggezione al controllo ed alla giurisdizione cardinalizia) non cancella il nome e le tradizioni militari, legati e finalizzati alla lotta agli infedeli musulmani, possa urtare la suscettibilità del colonnello Gheddafi, la cui attenzione per la situazione maltese ha determinato incertezze e perplessità del Governo italiano nei più seri rapporti con l'autentico Governo di Malta.

(2-00985)

« MELLINI, AJELLO, MELEGA,
AGLIETTA, ROCCELLA ».

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