

RESOCONTO STENOGRAFICO

295.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 MARZO 1981

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FORTUNA

INDI

DEL PRESIDENTE IOTTI

INDICE

	PAG.		PAG.
Dichiarazione di urgenza di un disegno di legge	26546	COLOMBO, <i>Ministro degli affari esteri</i>	26588
Assegnazione di progetti di legge a Commissione in sede legislativa	26546	GIANNI (PDUP)	26601
Disegno di legge (Trasmissione dal Senato)	26545	GIULIANO (<i>Misto-Ind. Sin.</i>)	26594
Disegno di legge (Discussione):		SEDATI (DC)	26599
Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica di Malta e la Repubblica italiana, firmate il 15 settembre 1980 a La Valletta e a Roma (2020)	26587	Proposte di legge:	
PRESIDENTE	26587, 26594	(Annunzio)	26545
BAGHINO (MSI-DN)	26587	(Assegnazione a Commissioni in sede referente)	26545
BERNINI (PCI)	26605	Interrogazioni e interpellanze (Annunzio)	26611
CATTANEI (DC, <i>Relatore</i>)	26588	Mozioni e interpellanze (Seguito della discussione); interrogazioni concernenti l'Itavia (Svolgimento):	
		PRESIDENTE	26546
		BENCO GRUBER (<i>Misto-Ass. per Trieste</i>)	26574
		BERNARDI GUIDO (DC)	26556
		BOCCHI (PCI)	26561

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1981

	PAG.		PAG.
CERIONI (DC)	26567	Ministro della difesa (Trasmissione di documenti)	26546
FORMICA, <i>Ministro dei trasporti</i>	26581		
GIANNI (PDUP)	26552		
LIGATO (DC)	26576	Per lo svolgimento di una interrogazione:	
TASSONE (DC)	26546		
TESINI GIANCARLO (DC)	26569	PRESIDENTE	26610
		VAGLI (PCI)	26610
Commissione parlamentare di inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti (Costituzione)	26567	Ordine del giorno della seduta di domani	26611

La seduta comincia alle 11.

GUARRA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 5 marzo 1981.

(È approvato).

**Annunzio
di una proposta di legge.**

PRESIDENTE. In data 9 marzo 1981 è stata presentata alla Presidenza la seguente proposta di legge dai deputati:

MILANI ed altri: « Norme urgenti per l'esecuzione dei provvedimenti di rilascio degli immobili adibiti ad uso di abitazione » (2431).

Sarà stampata e distribuita.

Trasmissione dal Senato.

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato ha trasmesso alla Presidenza il seguente disegno di legge già approvato dalla Camera e modificato da quel Consesso:

S. 1045. — « Nuovo ordinamento della Amministrazione della pubblica sicurezza » (895-B).

Sarà stampato e distribuito.

**Assegnazione di proposte di legge
a Commissioni in sede referente.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, comunico che le seguenti proposte di legge

sono deferite alle sottoindicate Commissioni permanenti in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

RODOTÀ: « Menzione delle opinioni difformi dei giudici nelle pronunce della Corte costituzionale » (2329);

IV Commissione (Giustizia):

BOFFARDI ed altri: « Modifiche della legge 1° dicembre 1970, n. 898, concernente disciplina dei casi di scioglimento del matrimonio » (1740) (con parere della I, della V, della VI e della XII Commissione);

V Commissione (Bilancio):

ALINOVİ ed altri: « Nuovo assetto dello intervento pubblico straordinario per lo sviluppo del Mezzogiorno d'Italia » (2261) (con parere della I, della II, della III, della VI, della IX, della X, della XI, della XII e della XIII Commissione);

XI Commissione (Agricoltura):

LOBIANCO ed altri: « Interventi per l'agricoltura nelle regioni colpite dal sisma del 23 novembre 1980 » (2263) (con parere della I, della V, della VI, della IX e della XIII Commissione).

ALBERINI ed altri: « Modifica alle norme per la tutela delle denominazioni di origine dei mosti e dei vini » (2330) (con parere della I, della IV, della XII e della XIII Commissione).

XIV Commissione (Sanità):

RODOTÀ ed altri: « Nuove norme sulle tossicodipendenze » (2175) (con parere della I, della II, della IV, della V, della VI, della XI e della XII Commissione).

**Trasmissioni
dal ministro della difesa.**

PRESIDENTE. Il ministro della difesa, con lettera in data 7 marzo 1981, ha trasmesso copia del verbale della seduta del 9 gennaio 1981 del Comitato per l'attuazione della legge 16 febbraio 1977, n. 38, sull'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare.

Questo documento sarà trasmesso alla Commissione competente.

Nel mese di febbraio il ministro della difesa ha comunicato, in adempimento alle disposizioni previste dall'articolo 7 della legge 27 luglio 1962, n. 1114, le autorizzazioni revocate e concesse a dipendenti di quel Ministero a prestare servizio presso organismi internazionali.

Questi documenti sono depositati negli uffici del Segretario generale a disposizione degli onorevoli deputati.

**Dichiarazione di urgenza
di un disegno di legge.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Consiglio dei ministri ha chiesto, ai sensi dell'articolo 69 del regolamento, la dichiarazione di urgenza per il seguente disegno di legge:

« Norme per lo svolgimento delle elezioni amministrative della primavera 1981 » (2414).

Su questa richiesta in base all'articolo 69, secondo comma, del regolamento, possono parlare un oratore contro e uno a favore.

Se nessuno chiede di parlare, pongo in votazione la dichiarazione di urgenza.

(È approvata).

**Assegnazione di progetti di legge
a Commissione in sede legislativa.**

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo che il seguente disegno di leg-

ge sia deferito alla VII Commissione permanente (Difesa) in sede legislativa:

« 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).*

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Per consentire alla stessa Commissione di procedere all'abbinamento richiesto dall'articolo 77 del regolamento, è quindi trasferita in sede legislativa la proposta di legge di iniziativa dei deputati Stegagnini ed altri: « Nuove norme concernenti il limite di età per la cessazione dal servizio dei militari di truppa dell'Arma dei carabinieri » (2091), attualmente assegnata in sede referente e vertente su materia identica a quella contenuta nel predetto disegno di legge n. 2360.

**Seguito della discussione di mozioni e di
interpellanze e svolgimento di interrogazioni
concernenti l'Itavia.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione di mozioni e di interpellanze e lo svolgimento di interrogazioni concernenti l'Itavia.

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

TASSONE. È la terza volta che l'Assemblea di Montecitorio affronta il problema dell'Itavia.

MELEGA. È la quarta volta.

TASSONE. Per l'Assemblea è la terza volta. Ritengo che si rischi, se non si giungerà ad una rapida conclusione della vicenda, di fare un romanzo a puntate sulla questione Itavia che ritenevamo po-

tesse chiudersi in termini relativamente celeri. Oggi ci ritroviamo di fronte agli stessi problemi sollevati il 17 dicembre ed il 19 gennaio; ci ritroviamo a sollecitare — alcuni colleghi l'hanno fatto attraverso la presentazione di mozioni e di interpellanze — una soluzione che non può essere più procrastinata.

In questo mio intervento non voglio fare l'*excursus* di tutta la vicenda poiché sono già state ampiamente illustrate le varie tappe e sono stati affrontati con dovizia di particolari e di notizie i momenti che hanno caratterizzato il blocco dei voli dell'ex compagnia Itavia.

Ieri sera l'onorevole Rubino ha ampiamente illustrato qual è la posizione del gruppo della democrazia cristiana in relazione a questa vicenda ed ha fornito notizie estremamente importanti per valutare il significato del momento in cui viviamo. Oggi occorre fare alcune valutazioni politiche. Ciascuno di noi, anche durante le altre sedute, ha tentato di trovare delle soluzioni giuridiche e legislative da suggerire al Governo: lo sforzo è apprezzabile soprattutto in quanto lo stesso Governo, il 19 gennaio scorso, è venuto in quest'aula per dichiararci con sufficiente sicurezza che a scadenze ravvicinate il problema dell'Itavia e dei suoi dipendenti sarebbe stato risolto.

Il discorso è politico, poiché dobbiamo registrare la assenza di una precisa e puntuale volontà politica. Ieri sera l'onorevole Melega era polemico nei confronti del Governo e soprattutto del sottosegretario Tiriolo al quale — se non erro — avrebbe chiesto di rassegnare le dimissioni. L'onorevole Melega è un parlamentare assai attento, per cui dovrebbe sapere dove indirizzare il tiro e di chi chiedere le dimissioni — se di dimissioni dobbiamo parlare —; non certamente del sottosegretario Tiriolo, che fa sicuramente il proprio dovere e che è stato estremamente attivo e si è impegnato nel tentativo di trovare una soluzione.

MELEGA. Mi sono rivolto a lui solo perché rappresenta il Governo!

TASSONE. Nel tuo prossimo intervento spiegherai a chi intendevi rivolgere le tue richieste e le tue sollecitazioni! Io potrei anche ricordare che il 19 gennaio alcune sollecitazioni furono rivolte al ministro dei trasporti anche dal sottoscritto. Ma qui non si tratta tanto di chiedere le dimissioni del ministro dei trasporti o di un altro membro del Governo, ma di sapere quali sono i tempi di realizzazione di un programma su cui il Governo si era confrontato e si era incontrato con il Parlamento, almeno per quanto riguarda alcuni termini ed aspetti della vicenda.

Occorre soprattutto rilevare se esista la volontà complessiva da parte del Governo di risolvere il problema dell'ex Itavia. È stato ricordato, anche ieri sera, che le soluzioni sono varie. Oggi noi dobbiamo chiedere dei termini perentori poiché non siamo più soddisfatti di assicurazioni generiche; non possiamo esserlo! Se la Camera voterà un documento (che mi auguro sia unitario), che comprenda tutte le forze politiche presenti in quest'aula, certamente esso indicherà nel contempo delle scadenze precise. Se il Governo non le rispetterà, o se il Governo non sarà in condizione di rispettare quello che potrà e dovrebbe essere, a mio avviso, un voto, l'espressione di volontà della Camera, ritengo che, a quel punto, entreremo nella seconda fase. E questa seconda fase sarebbe più delicata, perché investirebbe tutto il complesso atteggiamento del Governo e non semplicemente ed unicamente in relazione alla vicenda Itavia. Se non si riesce a risolvere un problema come quello dell'Itavia, è evidente che le altre scadenze presenti dinanzi a noi, che riguardano la complessità dei problemi del nostro paese, sicuramente saranno più problematiche da risolvere o al di là di ogni possibile soluzione.

So che il ministro verrà oggi pomeriggio in aula. A mio avviso, il ministro dovrebbe evitare di fare l'*excursus* storico di tutta la vicenda, che noi conosciamo già, ma ritengo che il rappresentante del Governo abbia intenzione, ancora una volta, di leggerci dei voluminosi *dossiers* sull'Itavia. Abbiamo già detto che, per

alcuni aspetti, questi *dossiers* possono rappresentare il parere del ministro dei trasporti, che ritengo abbia assunto nel passato un atteggiamento punitivo nei confronti dell'ex compagnia Itavia. Pensavamo, il 19 gennaio, che una società mista, a capitale prevalentemente pubblico, potesse risolvere gli interrogativi ed i problemi che sono dinanzi a noi. Invece, abbiamo delle notizie (e anche su questo il ministro dovrebbe risponderci) secondo cui il confronto tra i protagonisti ed i potenziali gestori di questa società è molto difficile. Sappiamo che vi sono delle richieste da parte dell'Alitalia, che sono certamente esuberanti rispetto ad alcune valutazioni economiche e gestionali. Proprio il discorso dell'economicità della gestione corretta deve essere fatto; lo ha fatto più volte il ministro, ad esempio il 17 dicembre, quando volle dare una giustificazione alla revoca della concessione all'Itavia. Vogliamo sapere allora se esistono, tutto sommato, dei termini, perché se dovessimo ancora una volta uscire da quest'aula dopo aver sentito che ci sarà una società, senza conoscere però quali siano i problemi che stanno dietro, ovviamente non avremmo concluso niente. Noi dobbiamo fissare dei termini perentori, dobbiamo dire, ad esempio, che il 30 marzo questi servizi aerei devono entrare in funzione e i dipendenti devono essere pagati. Qui non facciamo della demagogia, ma ci sono i dipendenti dell'Itavia che da quattro mesi e mezzo non vengono pagati. Il ministro sa, il Governo sa, che i dipendenti non hanno altri redditi al di fuori di quelli che provengono dal loro lavoro, dalla loro attività professionale. Tutto questo però sembra essere marginale, sembra essere secondario: ecco perché dicevo che l'atteggiamento del Governo e del ministro dei trasporti, in particolare, è sembrato essere più punitivo nei confronti della società, o è sembrato inseguire alcuni interessi particolari che a noi sfuggono, come ci sfugge anche la complessità del pensiero, del discorso e del disegno perseguiti dal Governo al di là del problema reale, che è quello dei collegamenti aerei delle linee gestite dall'Ita-

via e, soprattutto, dell'assorbimento del personale. E, a quest'ultimo proposito, se ci accingiamo a costituire una nuova società, dobbiamo essere estremamente chiari, come, tutto sommato, è stato su questo problema molto chiaro il dottor Nordio, che ha avanzato delle perplessità, delle preoccupazioni, che ha posto dei problemi circa l'assorbimento del personale Itavia. Nordio, in una lettera inviata ai primi di marzo allo stesso ministro dei trasporti, ha detto chiaramente che, in fondo, non si fa carico di alcun salvataggio, che non vuole fare assistenza nei confronti dei dipendenti ex Itavia. Lo ha detto chiaramente tra le righe di quella lettera e chiara è stata anche l'Alitalia a chiedere quei fondi di dotazione di cui parliamo continuamente quando trattiamo del parastato e degli enti « irizzati ». In quest'aula abbiamo fatto il processo al cavaliere del lavoro Davanzali (così lo chiamava ieri il collega Ottaviano), ma non siamo stati capaci di fare alcun discorso sul tipo di gestione che dobbiamo chiedere all'Alitalia. Perché, come Parlamento, non dobbiamo fare un'indagine per sapere come vengono spesi e come vengono utilizzati i soldi degli italiani? Siamo forse soddisfatti dell'Alitalia? Oppure pensiamo che con questa nuova società saranno risolti i problemi del collegamento aereo? Verrà forse fuori una società di « serie C », che non dia alcuna garanzia ed alcun affidamento?

Si dice che sarà una società costituita per soddisfare esigenze contingenti, ma non vorrei che si trattasse di una società creata appositamente per soddisfare particolari interessi di carattere politico e clientelare. Onorevole Ottaviano, è inutile fare continuamente polemica contro la democrazia cristiana: il segretario del partito comunista, l'onorevole Berlinguer, qualche giorno fa è venuto a Catanzaro per accusare la democrazia cristiana del mancato funzionamento degli aeroporti calabresi.

L'onorevole Berlinguer, prima di lanciare i soliti *slogans* nei confronti della democrazia cristiana, avrebbe dovuto raccogliere notizie dal senatore Libertini,

molto ascoltato e molto potente in alcuni ambienti. Ebbene, noi diciamo che le soluzioni immediate le abbiamo sempre chieste e che altri discorsi, come quello sulle società a partecipazione pubblica, o quello sull'Alitalia, certamente sarebbero potuti venir fuori. Tuttavia il problema più urgente era quello di mettere in funzione i collegamenti aerei.

Ritengo dunque che su questa vicenda dobbiamo cercare di evitare le polemiche, perché quando si parla di clientele, quando si parla di volontà di ritardare ogni soluzione, dobbiamo fare i conti non soltanto con ciò che diciamo nelle aule parlamentari, ma anche con il tipo di azione, estremamente ritardatrice, che viene portata avanti da certe forze politiche che pure vengono in quest'aula a reclamare la ripresa dei collegamenti aerei, nonché l'assorbimento e, soprattutto, il pagamento dei dipendenti ex Itavia.

Ma questo non è un postulato di principio che si enuncia senza proporre alcuna soluzione; noi di soluzioni ne abbiamo proposte in passato e ne potremmo proporre anche adesso. Il ministro per altro ce le aveva chieste; anzi, prima ce le aveva chieste, poi ha dimostrato di saperne più di ogni altro in proposito.

C'è poi il discorso della « legge Prodi » che è tornato in quest'aula anche attraverso alcune interpellanze, sia della democrazia cristiana, sia di altri gruppi. Anche questa può essere una soluzione.

Noi abbiamo offerto al Governo la possibilità di trovare soluzioni immediate ed urgenti, perché ci preoccupiamo che il discorso sulla società si riveli lunghissimo, arrivi cioè a ridosso di luglio o agosto, quando in alcune regioni potrebbe saltare il discorso economico. Lo ricordava ieri qualche collega che parlava dei voli *charter*, dei *cargo*, dei problemi della Calabria. Ebbene, colleghi, ritengo che il discorso sulla società *in fieri*, con cui si sta cercando di ricomporre un faticoso equilibrio, coinvolga certamente la responsabilità del Governo nel suo complesso. Sarebbe quindi opportuno che intervenisse non solo il ministro dei trasporti, ma anche il ministro delle partecipazioni sta-

tali, in modo che la Camera potesse venire a conoscenza di tutti i dati della situazione, di tutti gli elementi relativi ai contratti, agli accordi, ai vari interessi che si intersecano in questa vicenda, che va al di là della questione del personale o delle esigenze di trasporto aereo di alcune regioni, come la Calabria, l'Emilia o la Lombardia. Vi sono segmentazioni di interessi e clientele che vogliamo denunciare con forza in quest'aula, con grande capacità critica nei riguardi di chi, ripetendo puntualmente i soliti *slogans*, afferma che la democrazia cristiana ha ritardato la soluzione dei problemi del collegamento aereo già assicurato dall'Itavia. Noi vogliamo dire semplicemente che ci attendevamo e ci attendiamo una soluzione: non siamo dell'avviso che si debbano bruciare le tappe, ma, soprattutto, siamo coscienti del fatto che è necessario assicurare una corretta gestione delle compagnie aeree. Il ministro dei trasporti, il Governo, hanno, per caso, fatto il conto dei soldi che si stanno perdendo? Il Governo ha considerato con attenzione la situazione della Calabria e quella del Mezzogiorno? Eppure questo è un discorso che non può essere mai perso di vista, tenuto conto che si tratta di regioni in cui tutti gli appuntamenti di sviluppo economico e di industrializzazione sono falliti ed in cui sta puntando, in questi ultimi mesi, da parte di tutte le forze politiche, sul turismo, per tentare di risolvere una situazione deteriorata dal punto di vista economico. Ci rendiamo conto che anche da questo punto di vista stiamo dando un colpo di grazia? Blocchiamo l'attività degli alberghi, blocchiamo tutte quelle iniziative che avrebbero potuto essere tutelate e incoraggiate attraverso la predisposizione di un servizio di trasporto celere. E non possiamo non tenere presente che in Calabria — e lei, onorevole sottosegretario, lo sa — a parte il trasporto aereo non esistono altri tipi di trasporto: non esistono, soprattutto, i treni. Ebbene, in quella regione esistono due aeroporti, di cui quello di Reggio Calabria serve, oltre che la punta estrema della Calabria, anche la Sicilia. L'ae-

roporto di Crotone, invece, è chiuso: il ministro ci aveva detto che avrebbe potuto essere utilizzato per collegamenti interregionali o per corsi di formazione di piloti, ma se non riusciamo a mettere in funzione neppure l'aeroporto di Lamezia Terme, come può il ministro prospettarci altri tipi di intervento per quello di Crotone? Queste assicurazioni sono state date agli amministratori di Crotone e di Isola Capo Rizzuto; oggi però ci troviamo costretti a chiedere con forza e fermezza che la soluzione dei problemi del collegamento aereo, già assicurato dalla ex società Itavia, non sia ulteriormente procrastinata.

Non ritengo che, in questa circostanza, il discorso sulla pluralità delle compagnie possa essere considerato peregrino. Qui si è parlato molto di pluralità e del lavoro della commissione Robaldo: credo che Robaldo sia in questo momento il collega più nominato e la commissione Robaldo quella più infruttuosa di questo scorcio di legislatura. Ma il discorso della pluralità va fatto in previsione di un programma, di un piano relativo al servizio aereo.

Noi potevamo anche attendere, onorevole rappresentante del Governo, quattro o cinque mesi, se il Governo fosse stato disponibile a presentarci un piano, un programma sulla politica del trasporto aereo all'interno del nostro paese, a parlarci delle insufficienze dell'Alitalia, dell'Itavia, dell'Alisarda e a fornire un quadro comprendente le prospettive del nostro paese sul piano del collegamento aereo internazionale e nazionale del primo, secondo, terzo e quarto livello, con le differenziazioni che ricordava ieri sera il collega Rubino.

Di questo piano non si è parlato ed è per questo che invitiamo il ministro a risponderci per dirci cosa ne pensa, se il Ministero dei trasporti, se il Governo nella sua complessità abbia predisposto un programma per prospettare sollecitamente una soluzione interamente pubblica, di monopolio, oppure che salvaguardi il pluralismo dei vettori.

Tutto questo non può essere detto in maniera estemporanea nel momento in cui ci troviamo ad affrontare il problema relativo all'Itavia; è necessario disporre di un piano, di un programma, che dica chiaramente quali siano i criteri con cui vengono date o revocate le concessioni, i controlli che gli organi di vigilanza devono svolgere nei confronti delle compagnie pubbliche e non soltanto di quelle private. Infatti, se ci avvieremo verso determinate soluzioni, pretenderemo che il Governo ci spieghi perché l'Alitalia, entrando in questa società, desideri ottenere grossi finanziamenti; il ministro deve altresì spiegarci quali tipi di controllo gestionale il Ministero dei trasporti porrà in essere nei confronti dell'Alitalia. Dobbiamo inoltre sapere se il ministro è a conoscenza delle lamentele esistenti a livello internazionale nei confronti della nostra compagnia di bandiera.

Dobbiamo sapere tutte queste cose anche per avere, rispetto agli obiettivi immediati che vogliamo raggiungere, una revisione complessiva ed estremamente chiara e puntuale.

In relazione alle soluzioni — parlavo prima della « legge Prodi » — da adottare, ieri sera l'onorevole Ottaviano si diceva favorevole a qualsiasi soluzione, anche se sa che il senatore Libertini, ascoltato e potente in alcuni settori...

BOCCHI. Più serio di qualcun altro!

TASSONE. Sarà serio, anche perché passa per il « ministro ombra » dei trasporti.

BOCCHI. Più serio di qualcun altro.

TASSONE. Il senatore Libertini ha fornito già indicazioni alcuni mesi fa ed è inutile venire in quest'aula per dire di fare subito e presto. Questo era il nostro discorso di qualche mese fa, basato sulla soluzione transitoria e temporanea accettata prima degli interventi dei potenti e degli ascoltati, ed oggi ci ritroviamo ancora a discutere del problema relativo all'Itavia.

Qualunque sia la soluzione adottata — la « legge Prodi », la società — è necessario definire i tempi ed i termini di attuazione, perché non possiamo scavalcare il « muro » del 30 marzo prossimo. Non possiamo, se vogliamo recuperare un'attività turistica meridionale, non solo calabrese, ma anche di altre regioni, se vogliamo garantire quanto meno un riferimento per un processo di sviluppo che tarda a manifestarsi.

Ed è inutile che la stampa continui a pubblicare notizie di quel genere: anche ieri il *Corriere della sera* faceva una descrizione amara della Calabria. Il problema dell'interruzione di un collegamento aereo non si riduce soltanto ad un fatto tecnico, non riguarda solo le lotte delle compagnie o degli interessi; si tratta di un discorso che coinvolge e penalizza alcune zone del nostro paese. Ma come si vuole parlare del Mezzogiorno quando ancora, dopo quattro mesi e mezzo, non si riesce a trovare una soluzione per quanto riguarda un servizio importante? Come fa il Governo a parlare di progetti per il Mezzogiorno quando questo momento, che potrebbe essere non dico totalizzante ed assorbente per un certo tipo di indicazioni economiche, ma importante, è ancora stagnante, tanto più che, soprattutto per questi problemi, non si intravede alcuna soluzione?

Noi diciamo che questi problemi debbono essere affrontati. Il Parlamento non è un registratore freddo di cose tecniche o pseudo-giuridiche; qui dobbiamo anche esprimere valutazioni politiche, che avrebbero richiesto, ed anzi, a mio avviso, imposto al Governo una soluzione transitoria, ma immediata. E mi auguro, signor Presidente, che questa sia l'ultima volta che interveniamo su questa materia. Mi auguro che anche i colleghi degli altri gruppi, presenti in questo momento, siano d'accordo su questo documento unitario: non un documento generico, che lasci che si assumano iniziative al di fuori di quest'aula. Il Parlamento deve sapersi assumere in questo momento le proprie responsabilità nel fornire le indicazioni e nell'indicare, soprattutto, le scadenze.

In questo modo potremo anche dire una parola seria al personale dell'ex Itavia, personale che ha ricevuto tante assicurazioni in questi giorni da parte di tutti noi. Ma le assicurazioni formali non bastano se non vi è un meccanismo adeguato, se soprattutto non si svolgono ricerche serie e risolutive anche per quanto riguarda i dati sottoposti al nostro esame. Dobbiamo intervenire, e non fornire assicurazioni formali sulla professionalità, perché mentre forniamo queste assicurazioni il dottor Nordio ha invece una diversa visione. Anche a questo proposito il Governo dovrebbe esprimersi: o si è d'accordo sulle valutazioni del dottor Nordio per quanto riguarda il personale dell'Itavia, ovvero si è d'accordo con chi in Parlamento ha detto chiaramente che si dà atto al personale dell'Itavia della sua competenza e della sua professionalità. Il dottor Nordio deve dire se questo personale è di « serie B » o di « serie A », se ha gli stessi diritti degli altri, oppure se dovrà essere raccattato e distribuito in tutto il paese (qualcuno pensa anche a farlo emigrare, come se non ci fosse già abbastanza emigrazione dalla Calabria!).

Questi sono gli interrogativi che ci poniamo seriamente e che consegniamo alla meditazione ed alla riflessione del Governo. Auspichiamo che il ministro possa venire in quest'aula con le idee molto più chiare, con proposte molto più coerenti, perché sarebbe veramente assurdo se il ministro, dopo quattro mesi, volesse sottoporre all'esame del Parlamento un documento problematico: sarebbe certamente irrispettoso, ma sarebbe soprattutto deludente. Le forze politiche si sono espresse, anche ieri sera, in un certo modo, e ritengo che anche il ministro dei trasporti debba tener presenti le indicazioni che gli sono state date, traendo eventualmente conclusioni da una diversificazione, che potrebbe emergere in un confronto, tra le sue convinzioni e quelle che sono state invece espresse in questa aula (*Applausi al centro*).

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

GIANNI. Signor Presidente, colleghi, signor rappresentante del Governo, intendo intervenire nel merito delle questioni sollevate dai presentatori delle mozioni, che hanno dato origine a questo dibattito, ed anche per annunciare che il mio gruppo si è fatto promotore di una propria risoluzione sulla materia, ferma restando la nostra eventuale disponibilità a chiudere questa discussione anche con documenti parlamentari unitari, qualora realmente si possano realizzare quelle convergenze necessarie (che comunque non permettano al Governo di prendere altro tempo) per decidere in modo chiaro, ed in tempi certi, quale strada si intende seguire in questa vicenda, cui ormai purtroppo si addice l'aggettivo « scandalosa ».

Prima di prospettare i punti della nostra risoluzione, devo porre preliminarmente una questione che già altri hanno trattato nella seduta di ieri, e che io mi trovo costretto a riproporre. Malgrado il non proprio opportuno prolungamento del dibattito nella giornata di ieri, che ha reso necessaria una ulteriore seduta su una materia che arriva — sempre la stessa e sempre irrisolta — per la quarta volta in quest'aula, malgrado questa seduta-bis, ancora non vediamo sui banchi del Governo, accanto al solerte sottosegretario Tiriochi chi ha la responsabilità del dicastero dei trasporti, non vediamo — dicevo — il senatore Formica; e, badate bene, questa non è una questione personale o una sorta di strumentalizzazione politica, bensì è una questione politica e istituzionale.

Diceva il collega Tassone che il Parlamento non è un registratore freddo; certamente, ma è un registratore implacabile, anche perché abbiamo funzionari di elevata capacità professionale, cui non sfugge una parola di quello che si dice qui dentro.

Allora, non posso non ricordare, guardando il resoconto stenografico della seduta del 19 gennaio 1981, come era vivace, il ministro Formica, battagliero, pronto nell'interrompere, magari per accusare chi parlava, com'è capitato nel mio caso, di non tener conto di quello che il ministro aveva detto (quando chi parlava

faceva riferimento esplicito — avendolo davanti agli occhi — al resoconto stenografico della seduta del 17 dicembre 1980, e dunque faceva riferimento a quanto detto dal ministro Formica, fino alle virgole).

Credo che sia lecito domandare dove sia finita tanta vivacità, dove sia finito tanto spirito combattivo. Perché il ministro viene a rispondere oggi pomeriggio, senza ascoltare quello che si dice? È lecito che mi domandi perché non si ascolti, perché non si segua — anzi si sia fisicamente assenti dal luogo dove invece la si dovrebbe decidere — questa questione scandalosa, perché troppo trascinata nel tempo. Dicevo che è una questione politica ed anche istituzionale perché — già altri colleghi opportunamente lo ricordavano — in questa vicenda sono implicati — scusate il termine un po' processuale — altri Ministeri, quello del lavoro, quello delle partecipazioni statali. Ma, Dio santo, signor Presidente, non si pretendeva di avere tre ministri insieme sui banchi del Governo, visto che non si pone alcuna questione di fiducia in questo momento, ma almeno uno...! Perché questa è una questione di fondo. Allora, in quel dibattito del 19 gennaio 1981, mi permettevo di domandare in primo luogo a me stesso, e poi a voi, qual è il livello di responsabilità collegiale che esprime questo modo di governare, qual è il livello di responsabilità individuale che esprime questo modo di governare, individuale sia nelle persone che ricoprono alti incarichi di Governo, sia nel senso delle singole forze politiche che fanno parte dello schieramento di maggioranza governativa. Allora mi rispondevo che evidentemente, guardando alle risultanze dei fatti, o meglio dei « non fatti », bisognava concludere che quel livello di responsabilità evidentemente era basso, molto basso. Quale conclusione posso trarre modestamente io oggi, se non di ulteriore conferma, ulteriormente peggiorativa, di quella bassezza che già prima lamentavo, di quella irresponsabilità, di quell'affermare che la questione del trasporto aereo afferisce a più dicasteri (il che è una « ovvietà ») dei quali, poi,

nemmeno uno che faccia il proprio dovere? Ciò che si afferma a parole, lo si nega concretamente. Ma oggi è forse lecito un altro dubbio, senza ricorrere ad eccessiva malizia che, per altro, non m'appartiene — e questo è un difetto, non un pregio — e cioè che in questa questione, in tutta questa vicenda, nel modo concreto nel quale si è comportato, nel quale si sono comportate le varie forze politiche che fanno parte di questo Governo, si sia anche inserito, lo dico senza infingimenti, una specie di gioco dello scaricabarile, in particolare tra il partito socialista italiano e la democrazia cristiana. Ebbene, vedete, io in questo gioco dello scaricabarile, se c'è, non voglio entrare, ovviamente; non mi interessa entrarci, ma debbo con forza, utilizzando un diritto che è di qualunque parlamentare, sottolineare che questo gioco, se c'è, viene sviluppato su un problema di importanza nazionale, come è l'insieme del traffico aereo, che riguarda la crescita civile, democratica, economica e culturale del nostro paese. Debbo sottolineare che questo gioco, se c'è, si fa a spese di zone meridionali su cui si suole piangere, ma rispetto alle quali non si vuole mai agire, poiché abbiamo intere zone del meridione (la Calabria, il collegio di cui mi onoro di far parte) completamente tagliate fuori da mesi dai collegamenti nazionali; debbo denunciare con forza che questo gioco, se c'è, si fa sulla pelle di 1.000 lavoratori, i quali da mesi non ricevono stipendi, non ricevono risposte, rispetto ai quali nessuno si cura di dire quale sarà il loro futuro. In ciò sta una irresponsabilità grave, precisa e circostanziata, di un modo di governare. E questa irresponsabilità — che purtroppo, per altro, non si manifesta solamente in merito a questa vicenda, ma in questa vicenda si manifesta in modo particolarmente grave — è così grande e così forte che mi astengo dal fare dichiarazioni roboanti (anche se le posso condividere) di richiesta di dimissioni di questo o di quel ministro, proprio perché la questione è più grave riguarda l'intera compagine governativa, il suo « non programma », il suo « non governo » ed è a

questa intera compagine governativa che caso mai — metaforicamente, s'intende — va rivolta la richiesta di dimissioni.

Detto ciò, torniamo ai punti di questa nostra risoluzione. Noi mettiamo ancora in luce nelle premesse la leggerezza con cui il ministero competente si è mosso fin dall'inizio rispetto alla questione della compagnia Itavia. Ricordo le interruzioni del ministro Formica in quella seduta del 19 febbraio, quando esprimevamo questo concetto. Ma nulla è cambiato, in virtù di quelle interruzioni non perfettamente garbate, affinché noi potessimo rivedere il giudizio che davamo.

Il giudizio è che la revoca della concessione, nel modo in cui essa è stata fatta, si qualifica come un atto di pura avventura, cui sono seguite semplicemente delle assicurazioni, ripetute tante volte quante volte si è discusso in quest'aula, ma che non hanno mai portato ad alcunché — in termini di realizzazione pratica — che desse sicurezza al problema del traffico aereo, alla questione dei lavoratori, e che potesse dignitosamente mettere un punto fermo in questa troppo prolungata, troppo trascinata discussione in un Parlamento che dovrebbe avere già molti altri gravi problemi da discutere.

Non si è pensato ad una soluzione per i lavoratori; il ministro Formica agitava il 19 gennaio un *telex* del Ministero del lavoro; gli dicemmo che quel *telex* era già vecchio, che diceva cose che erano comparse sulla stampa a seguito dell'incontro di Taverani con le organizzazioni sindacali già alcuni giorni prima; gli dicemmo che quel *telex* non costituiva alcuna reale soluzione del problema. Si è promessa la cassa integrazione e un intervento del Ministero del lavoro, ma siamo al punto in cui siamo e nessuna ipotesi — ipotesi, non soluzione — può, in quanto tale, essere definita come scelta.

C'è soltanto vaghezza assoluta, rincorrersi di teorie dai contorni sempre più oscuri. Ed è inutile, collega Tassone, fare polemiche, come qui tu hai fatto, perché siamo quasi presi dalla disperazione (mi si passi questo termine), siamo quasi co-

stretti a dire: qualunque soluzione, purché una soluzione sia. E ciò anche per permettere a chi quella soluzione non condivide, di entrare realmente nel merito, come qualcuno, nel dibattito di ieri, chiedeva che si facesse. In che merito possiamo entrare noi, colleghi della maggioranza, se non si ha il coraggio politico e civile di prospettare una soluzione, di provarsi a metterla in pratica? Cosa volete che possa fare una forza di opposizione, a questo punto?

Io preferirei che una soluzione venisse adottata, per poter dire, sulla scorta della verifica dei fatti, che si è sbagliato qui o là, che la nostra soluzione poteva essere migliore, oppure semplicemente riconoscere che, tutto sommato, magari una volta tanto una soluzione la si era indovinata; oppure, se non era completamente esatta, chiedere dei correttivi, proporre delle modifiche parziali, comunque farla andare avanti. Ma, se non c'è niente, non ci si può lamentare che il dibattito non sia molto ricco di dati concreti: la ricchezza va conferita in altro modo, se la si vuole, se si aspira ad essa. E il primo che deve contribuire a questa ricchezza è chi ha la responsabilità di governare in questo paese.

Che cosa dire delle soluzioni prospettate? Altri colleghi, compreso il collega Tassone, ne hanno parlato ed io mi limiterò a qualche rapido cenno. Ci sono piani dell'Alitalia ma anche pressioni (cito il titolo significativo di *Air Presse* del 7 marzo 1981) di Nordio su Formica; si sottolinea che non si tratta di fare un salvataggio, si sottolineano criteri di economicità, si sottolinea la non opportunità di avere rapporti con il Ministero del lavoro, dicendo che si vogliono avere rapporti soltanto con il Ministero dei trasporti.

Ebbene, cosa sono tutte queste, se non pressioni di uomini che, a mio modesto avviso, dovrebbero far ben altro che cercare di impedire che si arrivi ad una soluzione reale e soddisfacente per i lavoratori dell'Itavia? Poi, c'è l'Alisarda che non accetta la proposta di assorbimento del personale e si dichiara dispo-

sta ad assumere soltanto 56 unità in luogo delle 175 previste. E l'elenco delle contraddizioni, l'intreccio delle varie posizioni, delle dichiarazioni pubbliche, delle lettere, dei fonogrammi, dei *telex*, delle dichiarazioni private, ma fatte in modo che diventino poi surrettiziamente pubbliche, potrebbe continuare, ma non ho voglia di fare un discorso lungo come quello di Baghino.

Credo possa bastare qualche cenno per richiamare alla propria coscienza, alla propria responsabilità (se ce l'ha), il Governo in merito a questo problema.

E allora, signor rappresentante del Governo che ha avuto la pazienza di ascoltare fin qui questa nostra discussione...

MELEGA. Il dovere!

GIANNI. Vedi, Melega, il dovere non sta a me sottolinearlo: o è sentito, oppure è inutile che io lo evochi. Ho preferito quindi sottolineare l'elemento della pazienza, ma l'ho fatto dando ad essa un contenuto non di lode, ma di critica per il modo in cui il Governo, nella sua collegialità, intende essere paziente.

Nella nostra risoluzione — come già nei vari interventi che abbiamo effettuato su questa vicenda — noi torniamo a sottolineare un punto: siamo disponibili (anzi, esprimiamo una preferenza in questa direzione) per una soluzione adeguata che permetta il pronto ripristino dei collegamenti aerei sospesi (chiediamo che una tale decisione venga presa entro il 15 marzo), e siamo coscienti che la soluzione deve essere comunque tale da garantire spazi e condizioni di operatività soddisfacenti per gli operatori privati del settore del trasporto aereo a fini civili. Non abbiamo alcuna mania di collettivizzazione o di privatizzazione. Non agiamo in linea di pura deduzione astratta ed ideologica; siamo per le soluzioni concrete perché, di fronte alla gravità dei problemi, su tutto fa premio l'urgenza di trovare una soluzione adeguata.

Non ci bastano le irate interruzioni del ministro Formica: dobbiamo sottoli-

neare che, quale che sia il volto che la nuova società dovrà assumere, in nessun caso quella soluzione dovrà comportare l'accollo alla finanza pubblica di passività ascrivibili esclusivamente ad una gestione avventurosa della stessa società. Di questa gestione avventurosa, gli esempi nel frattempo si sono moltiplicati e ne sono pieni i settimanali: dalla questione dell'aereo caduto ad Ustica, alle polizze d'assicurazione; dalle ipoteche, fino alla questione del *Fokker 28* dell'Itavia caduto, anzi nemmeno decollato, e distruttosi a Bergamo: su di esso si sono rinnovate le polizze assicurative, permettendo di recuperare altri miliardi al cavaliere del lavoro Davanzali! Questa conduzione della società ha precise responsabilità politiche e non faccio riferimento alla matrice — nel senso della maternità — geografica del cavaliere del lavoro Davanzali e dunque alla sua credibile amicizia con alcuni massimi (molto grandi, in questo momento) dirigenti della democrazia cristiana o addirittura del Governo; ripeto che non voglio essere malizioso, ma è certo che un modo di gestione quale quello della società Itavia, non sarebbe potuto esistere se nelle pubbliche strutture del nostro paese, nel mondo finanziario e politico del nostro paese, non fossero esistiti appoggi sufficienti e solerti, affinché ciò avvenisse: le forze del Governo, che detengono il potere pubblico, economico e finanziario, non possono esimersi dall'assumersi questa responsabilità per intero: a nessun altro essa appartiene!

Da qui la nostra preoccupazione che ancora una volta non si vogliano sanare colpe nemmeno tanto antiche, riproducendo, con la stessa logica, le stesse forme: altro che clientelismo ed assistenzialismo! Non è tanto questione di assistenzialismo nella vicenda Itavia: si tratta piuttosto di connivenze tra uomini politici e centri di potere economico, tra avventurieri e dirigenti pubblici di questo paese: poniamo le questioni nei loro esatti contorni!

Allora, certi atteggiamenti polemici e infastiditi (che, di fronte ad osservazioni provenienti da sinistra, paiono dimostrare i colleghi democristiani) forse non

hanno luogo o, se lo hanno, dovrebbero fare riferimento a queste accuse ben più specifiche che un generico assistenzialismo e clientelismo!

Concludo il mio intervento che non voglio trascinare troppo a lungo, essendo già stata troppo trascinata la questione in sé. Formulo precise richieste in ordine ai lavoratori dell'Itavia: il mantenimento dei livelli occupazionali precedenti, delle anzianità pregresse, della professionalità, l'immediata ripresa della corresponsione della retribuzione ed il recupero della retribuzione e delle indennità a qualsiasi titolo loro spettanti, per tutto il periodo che è intercorso ed intercorrerà tra la revoca delle concessioni Itavia e la ripresa, che noi ci auguriamo avvenga presto, dell'attività lavorativa. Questo è un segno di equità e di giustizia che il Parlamento e il Governo devono a chi ci ha assicurato importanti trasporti aerei con il proprio lavoro e che, non per propria colpa, è messo oggi nell'impossibilità di continuare tale lavoro.

Dico allora che su questi punti, semplici ed elementari, che possono raccogliere una volontà politica comune in questa Assemblea, anche con le forze della maggioranza, noi siamo più che disponibili a trovare una soluzione unitaria, a votare un documento unitario, ma non al di fuori di queste richieste, che mi sembrano il minimo denominatore comune possibile per essere seri di fronte a questa questione. Occorre assumere impegni precisi, definiti nel tempo, perché si possa mettere fine a questa scandalosa vicenda e il Parlamento possa trarre una qualche soddisfazione del proprio lavoro, che non è poco, come qualcuno pensa, ma molto spesso, e non per colpa dei parlamentari, è un lavoro infruttuoso; sono le questioni elementari del funzionamento istituzionale nel nostro paese che a volte rischiano di essere negate e stravolte, come la vicenda dell'Itavia.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Guido Bernardi, il quale illustrerà anche la sua interpellanza n. 2-00981. Ne ha facoltà.

BERNARDI GUIDO. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, certamente avrà avvertito, come avvertiamo tutti noi, la stanchezza ed il disagio di un dibattito che si ha l'impressione abbia già detto tutto. Il senso del già detto e del già ascoltato mi pare predominante nel quarto dibattito su questa materia in Assemblea, senza contare i dibattiti in Commissione e quelli che il gruppo radicale è riuscito ad inserire alla conclusione della seduta per sollecitare il dibattito generale. Tuttavia, credo che sia ingiusto dire che il Governo non ha fatto nulla ed è inadempiante; si può essere critici per le soluzioni che l'esecutivo intende adottare e per le strade che intende percorrere. Io stesso esprimerò perplessità e critiche a questo riguardo, ma non credo — dalla mole di documenti in nostro possesso, che comprendono ipotesi di accordo e di studio con le organizzazioni sindacali — che non sia stato fatto niente. Le provocazioni del collega Melega, o altre critiche di questo tipo, non credo siano pertinenti.

Vorrei assicurare il collega Gianni che non vi è un gioco dello scaricabarile tra la democrazia cristiana e il partito socialista, anche perché questa è una materia talmente complessa e delicata che ipotizzare lo scaricabarile sulla pelle dei lavoratori o degli aeroporti meridionali vuol dire fare dell'ironia. Così come volere enfatizzare l'assenza del ministro Formica. La cattiveria della vita politica è tale da non consentire ad altri gli alibi che noi stessi spesso invochiamo per giustificare le nostre assenze là dove si richiede contemporaneamente la nostra presenza. Certamente, avrei preferito la presenza del ministro Formica, ma di questo non faccio né una critica al Governo né lo imputo a disattenzione o a volontà di degradazione del problema a problema di secondo livello, per usare un termine proprio di questo dibattito. Preferiamo vedere il ministro agire piuttosto che ascoltarlo. Pertanto riconduciamo il gioco ed il dibattito entro i termini reali!

Collega Gianni, non so se il cavaliere del lavoro Davanzali sia un avventuriero; se le sue amicizie politiche lo hanno con-

dotto a questo punto, allora era meglio essere nemici di una personalità di questo tipo. Né mi pare sia mai emersa alcuna protezione nei suoi confronti; tra l'altro — senza voler tessere elogi che non mi competono, perché non lo conosco — credo che abbia rimesso abbondantemente di tasca sua, perché il denaro che gli ha dato lo Stato è assolutamente al di sotto delle perdite della gestione Itavia. Quindi prima di avvelenare l'atmosfera (perché in questa Italia anche il discorso difficile deve essere avvelenato per aver presa sul pubblico che ci ascolta), cerchiamo di essere responsabili di fronte alla realtà dei problemi.

Non mi meraviglia che si sia discusso e si discuta tanto di questo problema! Certamente la crisi dell'Itavia non è una crisi qualunque. Credo che nemmeno nel momento drammatico dei minacciati 23 mila licenziamenti alla FIAT il Parlamento abbia discusso tanto; ma la crisi dell'Itavia è prima di tutto una crisi aziendale, che sta trascinandosi, e che più si trascina più peggiora. Peggiorano le situazioni degli aerei (ed il costo della rimessa in moto degli aeromobili sarà certamente ogni giorno superiore a quello precedente); peggiora la situazione dei piloti, i cui brevetti scadono; peggiora la situazione del personale, la cui disoccupazione quadrimestrale ormai è ogni giorno più pesante; soprattutto peggiora quel tessuto connettivo che aveva « accorciato » l'Italia, per usare un termine già usato. Infatti, soprattutto le regioni meridionali risentono ogni giorno di più di questo mancato collegamento; io, che sono romano, mi trovo al centro del nostro paese, ma, senza voler fare discriminazioni, debbo rilevare che la mancanza del collegamento con Bologna ha certo un peso negativo, ma la mancanza del collegamento con Catanzaro o con Reggio Calabria ha un peso negativo cento, mille volte superiore. Quindi, questa Italia che torna ad allungarsi, con distanze spesso invalicabili per la gente del meridione, per coloro che hanno investito capitali per l'industrializzazione del meridione, per coloro che vogliono essere legati al resto dell'Italia, rappresenta un problema che ci deve preoccupare.

Ma torniamo al problema dell'Itavia, (poiché anche noi desideriamo che si esca da questo *tunnel*), con alcune considerazioni che spero il Governo voglia accettare come critica serena, obiettiva, leale e costruttiva. Noi, nello scorso ottobre, abbiamo potuto disporre di quel famoso rapporto della commissione Robaldo. Vorrei sottolineare che l'onorevole Robaldo era l'unico politico membro di quella commissione, poiché gli altri membri erano tutti tecnici di altissimo valore sia in campo giuridico che dal punto di vista della tecnica dei trasporti. Dopo due mesi dalla consegna di quel rapporto è scoppiata la crisi dell'Itavia. Della crisi dell'Itavia non vorrei parlare molto. Ci sono stati errori gestionali? Non lo so; può darsi! C'è stata sovrabbondanza di personale? Non lo so; può darsi! Certamente l'aumento del prezzo del petrolio ha messo in crisi l'azienda: questo è probabile! Forse l'episodio di Ustica è stato una « mazzata »? Certamente! Vorrei rilevare soltanto un valore, poiché su questo la commissione Robaldo è stata precisa e non è stata ancora contestata. « Esaminando complessivamente i quadri citati si può ragionevolmente constatare che i collegamenti operati dall'Alitalia sono connotati dalla più elevata presenza di passeggeri; quelli effettuati da ATI ed Alisarda sono distribuiti nelle tre fasce, con presenza ponderalmente equilibrata; infine, quelli attuati dall'Itavia sono concentrati nelle due fasce inferiori e risultano caratterizzati dal più basso valore di frequenza media dei passeggeri. Questo è un dato che nessuno (neanche coloro che oggi vorrebbero rinnegare, anche se non lo hanno ancora detto formalmente, la validità del rapporto Robaldo e delle proposizioni in esso contenute) finora ha contestato, perché è un dato numerico, statistico, ineccepibile. Ecco, allora, che abbiamo due elementi di riferimento: innanzitutto, la commissione Robaldo, per quello che riguarda il settore aereo in generale. Ha ricordato ieri il collega Rubino quanto ebbe a dire il ministro nella seduta del 17 dicembre scorso, che leggo ancora dal resoconto stenografico:

« Appena insediato, ho rilevato un'insoddisfacente situazione operativa e gestionale 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* ».

Questo è il quadro in cui ci si muove, nella necessità, quindi, di ridefinire il trasporto, di dargli un maggiore e più coerente assetto, soprattutto in vista di potenzialità che l'Itavia sembrava mortificare (è detto in altra parte del rapporto Robaldo). Ciò è riconfermato, peraltro, in una relazione ministeriale del 18 novembre scorso, quando già la crisi Itavia era esplosa, anche se non ancora con i toni drammatici di oggi. Perciò, qual era la nostra richiesta di fondo, che abbiamo avanzato fin dal primo momento in cui si è discusso della crisi Itavia? Non stralciare, non estrapolare la crisi Itavia, non cercare una soluzione a questo problema, pure angoscioso e drammatico, se non nel preciso quadro di riferimento delle conclusioni della commissione Robaldo, che doveva essere contestualmente discussa per le proposte che faceva, alcune delle quali potevano essere accettabili, altre potevano non essere tali, ma certamente ponevano il quadro dell'Itavia in una linea di coerenza, in una strategia di fondo riguardante l'intero settore aereo. Altrimenti, ci sembrava inutile discutere di una crisi in sé e per sé, fare dell'Itavia un caso a sé stante, risolvere il problema dei mille dipendenti, risolvere il problema dei collegamenti attuali dall'Itavia, gestiti fino a quando non sono stati revocati, e della futura gestione da parte di una terza società. Ciò, a nostro avviso, riproponeva i pericoli già corsi dall'Itavia, ed ecco perché ho voluto leggere quella parte che riguarda la povertà delle linee gestite dall'Itavia. Si corre il rischio di riproporre quei pericoli che, avendo già fatto cadere una linea aerea, una compa-

gnia aerea — anche se accompagnati da altri eventuali errori —, potrebbero far cadere future iniziative o fare entrare future iniziative in quell'area di assistenza — non meno nociva quando è pubblica anziché privata — che da tante parti viene sempre contestata, ma che poi, in effetti, è invocata soprattutto quando, trattandosi di capitale pubblico, le partecipazioni statali chiedono fondi di dotazione.

Ecco allora quello che interessava noi: approfittare della crisi Itavia per trovare una soluzione provvisoria (chiamiamola « ponte », chiamiamola come volete, signor sottosegretario) che potesse consentire la gestione delle linee, la non perdita dei collegamenti, l'occupazione di tutto il personale dell'Itavia e che consentisse alla azienda, sia nel caso del commissariamento che in quello della gestione temporanea da parte dell'Alitalia, di continuare, mentre sarebbe stato giusto, logico e doveroso studiare una strategia definitiva che sarebbe dovuta scaturire attraverso un confronto con le regioni, soprattutto con quelle del meridione, interessate al potenziamento del turismo. L'esempio della Sicilia, più volte richiamato (anche se non ieri sera, ma in altre occasioni) dal collega Rubino, è sintomatico. Tale strategia doveva comportare un collegamento con quegli enti, con quelle autorità turistiche, che hanno necessità di collegarsi con i paesi esteri, perché noi siamo ancora uno dei paesi che maggiormente usufruisce del turismo estero, pur non avendo o non avendo sviluppato completamente una politica del *charter*, malgrado da più parti sia stata invocata. Questo è un dato di fatto incontestabile.

Ebbene, solo così si poteva studiare una strategia completa e solo così si poteva superare la crisi Itavia e sperare nell'apporto del capitale privato. Mi auguro che non ci sia nessuno che si scandalizzi quando si chiede l'apporto del capitale privato, anche se con il sussidio dello Stato. È stato ricordato che lo Stato finanzia le imprese private e che il processo di industrializzazione del Mezzogiorno è passato attraverso una politica di incentivazione che avrebbe potuto essere mi-

gliore. Ognuno è libero di pensarla come vuole, ma certamente questa politica era necessaria per evitare che le imprese continuassero ad addensarsi nel nord Italia, e provocassero quelle drammatiche migrazioni interne che si sono verificate a spese delle nostre popolazioni meridionali. Solo così — ripeto — il capitale privato poteva essere incoraggiato ad entrare nell'avventura del trasporto dietro sua richiesta, cioè nel settore *charter*. Nessuno ha pensato a reviviscenze passate, nessuno ha pensato a collusioni, ma soltanto in questo modo ci sembrava che si potesse uscire dalla crisi.

E la mia richiesta, nella seduta del 18 gennaio scorso, fu esplicita: non si troverà nessuno disposto ad entrare nel settore se il Governo non garantirà, a chi vorrà investire, lo spazio che finora non è stato concesso, per contingenze storiche che ora non intendo esaminare.

Se non si assicurerà uno spazio certo, uno spazio di vitalità economica a queste imprese, nessuno si dichiarerà disposto ad entrare nel settore.

In proposito abbiamo avuto l'impressione che si sia ricreato il famoso dilemma: prima l'uovo o la gallina? Abbiamo sentito il Governo dire che nessuno si è fatto avanti. Ed allora dobbiamo andare, in pratica, verso l'assorbimento da parte dell'Alitalia. Ma noi avevamo detto che se il Governo non dava garanzie nessuno si sarebbe fatto avanti: ed è così. Perché, allora, abbiamo individuato nella « legge Prodi » una possibile soluzione?

Il gruppo comunista ha presentato una mozione certamente sottoscrivibile ma essa — eppure voi siete maestri nel fare le mozioni: quando volete dire al Governo qualche cosa, la dite chiaramente — è troppo « governativa », non dice niente. Quando, infatti, si chiede al Governo di assicurare gli stipendi, i collegamenti, senza indicare le strade, non si dà certamente, così, un contributo al Governo.

BOCCHI. Facciamo il cambio.

BERNARDI GUIDO. Abbiamo scelto, forse, la strada più difficile; noi, che per

elezione siamo governativi, abbiamo individuato una strada: la « legge Prodi » (*Interruzione del deputato Bocchi*). L'elettorato stabilirà quando spegnere questa nostra vocazione o quando cambiare binario! Sono inaccettabili i tentativi di anticipare questo consenso o questo dissenso.

Dicevamo che noi abbiamo indicato una strada perché ritenevamo nostro dovere farlo, assumendoci tutta la responsabilità di quello che dicevamo. È l'unica strada questa, onorevole sottosegretario? No, ce ne possono essere altre. Ma anche qui noi cadiamo nel generico, perché non è il Parlamento che deve risolvere il problema: è compito del Governo ed è il Parlamento che deve dargli delle direttive.

Ci siamo assunti ogni responsabilità? Non entro nel merito giuridico, perché mi sembra che questo sia stato ampiamente discusso nel precedente dibattito in materia. Allora, anzi, mi era parso di essere in un'aula di pretura, con il collega Valensise che, facendo una dotta disquisizione di diritto, assumeva la necessità della applicazione della legge n. 95. Ma io guardavo alla validità politica di una legge che, fatta in sostituzione della legge concorsuale ordinaria, della legge fallimentare vigente in Italia, vuole indicare le particolari possibilità di disincagliare le imprese in difficoltà quando il valore sociale o le dimensioni siano tali da imporre una particolare attenzione. Certamente la « legge Prodi » prevede due sbocchi: quello fallimentare ordinario, o quello di una ripresa delle attività, con il maturare delle necessarie condizioni ad opera di un commissario. Questa soluzione presuppone allora la volontà politica non già di arrivare al fallimento, di mandare in fumo un complesso aziendale ed una rilevante esperienza professionale, bensì di rimettere in moto un meccanismo inceppato, non importa se per colpe private o pubbliche, storiche o contingenti. Siamo tenacemente affezionati ad una simile soluzione? Penso di no, signor sottosegretario: il Governo può sceglierne anche un'altra; deve comunque scegliere, perché anche noi siamo per i tempi brevissimi. Qual è invece la solu-

zione che si è data l'impressione di voler perseguire? Ci è sembrato che si volesse marciare esclusivamente nel senso dell'assorbimento, mascherato o aperto, da parte dell'Alitalia. È sembrato allora nascere un partito « pro Alitalia » ed un partito contrapposto; ma sarebbe estremamente sciocco e ridicolo ragionare veramente in questi termini. Riconosciamo infatti alla compagnia di bandiera il suo ruolo preminente, e non pensiamo affatto di sottrarle qualcosa per darlo ad altri, poiché non si risolvono i problemi spogliando un altare per rivestirne un altro. Riteniamo però che le dimensioni, la strategia, la rigidità della compagnia di bandiera possano consentire la sopravvivenza nel nostro paese di una pluralità di vettori, sia pure con ruoli ben definiti e precisi. Torna quindi di attualità il lavoro svolto dalla commissione Robaldo, dal quale emergono alcune ipotesi che ancora debbono essere discusse. Ma quando si lascia diffondere la sensazione — è quella che abbiamo captato — che si procede verso la costituzione di una società il cui pacchetto azionario sarà detenuto interamente dalla Alitalia si fa qualcosa che all'onorevole Ottaviano andrà anche bene, ma che in noi desta delle perplessità. Dopo aver compulsato tutte le carte a mia disposizione, ho fatto una scoperta sconvolgente, signor sottosegretario: e cioè che esiste già una società interamente di proprietà dell'Alitalia, ed è l'Ati. Se lo dice sottovoce al ministro delle partecipazioni statali, potrà far risparmiare almeno le spese notarili per la costituzione di una terza società.

TIRIOLO, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Lo sa!

BERNARDI GUIDO. Immaginavo che non lo sapesse: in caso contrario non avrei compreso il motivo per il quale si vuol creare in Italia una nuova società di cui l'Alitalia sia l'unica azionista, quando già esiste l'Ati, all'unico scopo di rilevare le linee ex Itavia (salvo quelle concesse all'Alisarda) e per impostare una politica nel settore dei voli *charter*. Mi sembra che una simile linea sia molto discutibile,

libero per altro il Governo di decidere in questo senso. In ogni caso una soluzione deve essere data al problema e possibilmente in modo consensuale con le forze politiche.

Come ho detto, è una sciocchezza pensare che esista un partito favorevole all'Alitalia ed uno contrario. C'è semmai, da parte dei nostri colleghi comunisti, la tendenza a creare qualcosa di simile all'Aeroflot, un'unica compagnia del trasporto aereo. Lasciare in vita, in questo settore, soltanto l'Alisarda a fianco dell'Alitalia (perché l'Ati appartiene all'Alitalia), vuol dire operare una nazionalizzazione surrettizia del trasporto aereo, visto che l'Alisarda non è di entità tale da giustificare la definizione di pluralità di vettori in tale settore. Di fatto stiamo nazionalizzando — nonostante l'impegno a suo tempo preso di non procedere ad ulteriori nazionalizzazioni — il settore del trasporto aereo. Lo si dica apertamente, allora: si tratta di una scelta. Ma non lo si faccia surrettiziamente.

Quello che però ci interessa — premesso che non siamo favorevoli a questo monopolio: ed ecco perché siamo apparsi come il partito contrario all'Alitalia, nei confronti della quale abbiamo invece il massimo rispetto, tenuto conto delle condizioni difficili in cui opera — è che le forze politiche ed il Governo pervengano ad una soluzione concordata. Perché guai (io aderisco all'idea di presentare una mozione unitaria — non per un fatto formale e liturgico — necessariamente generica perché è poi il Governo che deve, nella sua autonomia e nella sua responsabilità e autorità trovare la soluzione concreta) se il Governo adottasse delle soluzioni che si rivelassero domani perniciose in una situazione parlamentare che vedesse la spaccatura dei gruppi politici!

Prima ho parlato della « legge Prodi » come di una ipotesi e devo dire che non ci siamo mai nascosti dietro i rischi che una simile soluzione potrebbe comportare, anche perché qualunque soluzione, nella complessità dell'attuale momento, presenta dei rischi. Quindi sarebbe opportuno che si parlasse di questo problema maga-

ri in sede di Conferenza dei presidenti di gruppo — non so quanto questo sia possibile dal punto di vista regolamentare — affinché le forze politiche possano trovare insieme al Governo un'unica soluzione che risponda veramente alla strategia, alle linee direttrici che stanno emergendo da questo dibattito.

Per concludere, desidero ricordare che è necessario giungere in tempi brevi ad una soluzione del problema; anche perché, onorevoli colleghi, è facile essere deputato dell'opposizione. Infatti, non appena insorge un problema, sembra che debba e possa essere risolto. Del fatto che poi manchino i fondi, che ci siano perplessità, necessità di approfondimento di ipotesi complesse, rischiose, e necessità di ascoltare i sindacati, al parlamentare di opposizione interessa poco. Noi spesso vogliamo tutto e subito, ma non sappiamo come; questa mi sembra essere la sintesi dei tanti discorsi fatti ieri da parte dell'opposizione.

Comunque, è necessario ormai che si esca dall'*impasse*, così come è necessario estendere ai lavoratori dell'Itavia la cassa integrazione; questo istituto, nato come eccezione, è diventato poi la regola in una Italia in cui ci sono moltissimi casi di lavoratori con doppio o triplo lavoro.

Guardando oggi le tribune del pubblico mi ritornano in mente i dibattiti del passato con le tribune affollate di lavoratori dell'Itavia; penso al loro fervore, alla loro ansia nel sentire noi politici prospettare delle soluzioni, farci carico dei loro problemi; oggi le tribune sono molto meno affollate di allora, probabilmente perché in questi lavoratori c'è stanchezza, perché pensano che il Parlamento non sia in grado di risolvere i loro problemi o perché probabilmente hanno avuto altro da fare.

Sta di fatto che questo problema mi appare, ogni giorno di più, sfrangiato e difficile da risolvere, e la stessa soddisfazione dei sindacati espressa negli ultimi documenti, nel caso dell'azienda a completa partecipazione Alitalia mi sembra lo stato d'animo di chi non abbia altre scelte. Infatti mi sembrava diversa la posizione dei sindacati nei primi momenti

di questa vertenza, quando si pensava che si potesse conservare il complesso-Itavia con tutta la sua professionalità, la sua esperienza e la sua coerenza interna e che aveva fatto dello stesso — nei momenti in cui il trasporto aereo nel nostro paese era in stato di sofferenza — un organismo che aveva sempre risposto con puntualità ed efficienza alla domanda avanzata dalla società italiana, per le linee da esso gestite.

Dicevo che la soddisfazione dei sindacati — questa è la mia impressione e chiedo scusa se così non fosse — mi sembra un po' forzata, quale quella di chi non vede altre scelte, perché di giorno in giorno la situazione peggiora.

Quindi, invitando il Governo — al quale abbiamo indicato una strada — ad agire in fretta, chiediamo quali siano le condizioni che lo hanno consigliato a proseguire per altre strade. Abbiamo chiesto, infatti, quali siano le condizioni pattuite o comunque richieste dall'IRI per la formale autorizzazione a costituire una società a capitale pubblico; quale sia la composizione del pacchetto azionario di tale costituenda società, quale il capitale iniziale, quali i fondi di dotazione, quali i programmi. Vorremmo sapere, nel dettaglio, che cosa il Governo intenda fare, quale strategia intenda adottare, in quale cornice intenda agire, ponendo il trasporto aereo quasi completamente nelle mani della finanza pubblica. È una preoccupazione più che legittima, perché non si tratta soltanto di un fatto culturale, ma anche di un fatto di convenienza per tutti.

Ed io vorrei avanzare, contrariamente a quanto espresso da altri colleghi di questo Parlamento, una ipotesi: che alla stessa Alitalia non convenga diventare la depositaria unica di un pacchetto azionario che, esclusa l'Alisarda, comprenda tutto il trasporto aereo; e che, in fondo, lo stesso presidente Nordio non sia molto felice di questo accolto che il potere politico vuol fargli. È una mia impressione, perché una logica aziendale che deve presiedere pure a questo servizio della più grande compagnia aerea del nostro paese, della compagnia Alitalia, dovrebbe portare

ad augurarsi una pluralità di vettori, che non disturberanno certo l'Alitalia nella sua organizzazione, nei suoi programmi, ma che potranno esserle utile valvola di sfogo, in ordine a certi obiettivi che per la rigidità derivante dalle stesse dimensioni di questa azienda possono diventare di difficile attuazione. È una mia impressione, che i fatti successivi potranno confermare o smentire.

Queste considerazioni, signor sottosegretario, volevamo avanzare, chiedendo al Governo di fare presto e di fare bene, due esigenze che quattro mesi fa sarebbero potute sembrare antitetiche, ma che oggi, a distanza di quattro mesi, debbono essere necessariamente compatibili (*Applausi al centro*).

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

BOCCHI. Signor Presidente, colleghi, non ci sarebbe stato bisogno di un ulteriore nostro intervento per chiarire e precisare la posizione che il nostro gruppo ha assunto, e non da oggi, relativamente alle questioni che riguardano specificamente l'Itavia, ma più in generale la politica che nel nostro paese è stata condotta nel settore del trasporto aereo; e — permettetemelo — guardando la cronaca, potremmo dire nel settore del trasporto in generale.

Siamo minacciati di diventare un paese privo di mobilità per le conseguenze delle politiche che i governi di una certa parte hanno condotto fino ad oggi.

Non citerò il lungo tabulato di cui ha fatto qui mostra il collega Melega. Voglio ricordare soltanto per questa legislatura (mi riferirò poi anche agli anni precedenti) che il 21 settembre 1979, relativamente al problema dell'Itavia nel contesto più generale del trasporto aereo, il Governo, con la solita superficialità, rispondeva a più interrogazioni presentate dal nostro gruppo al Senato che tutto era tranquillo, e che soltanto alcuni motivi tecnici, in quel periodo, evidenziavano situazioni di difficoltà nei voli di quella compagnia.

Non abbiamo certamente bisogno, quindi, di ritornare espressamente sulle responsabilità, come gruppo di opposizione certo non assente, ma di opposizione che ha permanentemente assunto posizioni costruttive e manifestato propositi attorno a questa questione. Riteniamo che il problema non sia di facile soluzione; e mi sembrava che il patetico appello del collega Guido Bernardi, a conclusione del suo intervento, potesse avere anche una risposta: se vi è così difficile fare tutto, farlo presto e bene, cosa ci state a fare al Governo, se vi è impossibile risolvere questioni che — come voi dite — sono una piccola parte dei grandi problemi che travagliano il trasporto aereo?

Ci sembra che su tale questione le posizioni siano molto meno chiare nell'ambito della maggioranza di questo Parlamento, e siano anche contraddittorie allo interno degli stessi gruppi. Vorrei rivolgermi ai colleghi della democrazia cristiana, che nei loro numerosi interventi e nei loro documenti — qualcuno di questi presentato un po' in ritardo, perché bisognava essere sensibili al punto di scoprire prima la gravità della situazione delle mille famiglie dei dipendenti dell'Italia — ...

TASSONE. Da quattro mesi abbiamo presentato quei documenti!

BOCCHI. Abbiamo visto la risoluzione presentata, ma noi da quattro anni...

TASSONE. Questa vicenda, quattro anni fa, non esisteva!

BOCCHI. Esisteva anche prima, e noi lo dimostreremo. Ma la questione è di avere responsabilità di maggioranza, perché le contraddizioni all'interno di quel gruppo sono abbastanza evidenti. E dobbiamo esprimere la nostra meraviglia, ed anche un po' la nostra indignazione, per il modo in cui si sta affrontando il problema.

Vedi, collega Tassone, vorrei chiederti quanti voti di fiducia hai dato a quel Governo, verso il quale ti sei mostrato

tanto critico; ed io sono d'accordo con te che la responsabilità è di quel Governo, è di quei ministri, è di quella politica che questo ed i governi precedenti hanno fatto. Le responsabilità il Governo deve assumersene tutte e complete, e non cercare di lasciare frange sulle quali calpesti questa o quell'altra posizione nella maggioranza!

Credo che oggi ne avremo la riprova, a conclusione di questo ennesimo dibattito su questo problema, verificando la posizione del Governo, e non le varie posizioni nella maggioranza del Governo. Noi abbiamo presentato una mozione (Guido Bernardi ha detto « governativa »)...

BERNARDI GUIDO. Voleva essere un elogio!

BOCCHI. È una mozione però che guarda caso, ci differenzia dagli altri, impegnando in una direzione molto precisa il Governo, perché il problema sia risolto entro il 15 marzo 1981. Non c'è, mi sembra, nella posizione della democrazia cristiana, altrettanta determinazione, altrettanta certezza, altrettanta, se mi consentite, fiducia nella capacità del Governo di risolvere tali questioni.

Perché, continuare a riproporre, così come è stato fatto, vie secondarie e diversificanti, credo nasconda ancora una volta tutti i contrasti, tutte le contraddizioni, e la rincorsa di interessi diversi e vari all'interno della maggioranza. Perché vedi, Tassone, arrampicarsi sugli specchi e venire qui a ricordarci...

TASSONE. Ma noi non sappiamo quale è la vostra proposta; dalla vostra mozione, infatti, non si evince nessuna proposta.

BOCCHI. Te la ripeteremo, ti daremo la interpretazione autentica della mozione. Dicevo, Tassone, che arrampicarsi sugli specchi e venirci a ricordare che Berlinguer ha criticato la democrazia cristiana a Catanzaro per la situazione in cui si trovano quegli aeroporti, non può che farmi dire che non sei stato completo; in-

fatti Berlinguer a Catanzaro alla democrazia cristiana ha detto, oltre quello, ben altre e tante « cose » circa le responsabilità, che sono della democrazia cristiana in quella parte del paese, in quella regione, in quella terra che soffre di quelle politiche della democrazia cristiana e, se mi permettete, più in generale.

Che cosa abbiamo detto e che cosa indica la nostra risoluzione? Intanto permettetemi ancora un po' di polemica, perché altrimenti, credo, non riusciremo a capirci. Ci meraviglia che un gruppo come quello della democrazia cristiana, che ha quella parte di responsabilità e di peso nel Governo, che credo la stessa democrazia cristiana voglia riconoscere, sia così sprovveduto rispetto alle intenzioni, alle posizioni che ha assunto il Governo attraverso i suoi ministri, qualche volta come singoli, qualche volta nel loro insieme...

TASSONE. Da noi il partito non si identifica con lo Stato, Bocchi: forse fai confusione!

BOCCHI. Certo, si identifica la tua responsabilità, il tuo compito di parlamentare di un partito che è al Governo, di sapere, di verificare e di esprimere quindi quei voti di fiducia con certezza...

TASSONE. Ci sono state anche le vostre benevolenze nei riguardi del Governo!

BOCCHI. ...e con conoscenza, allora, perché altrimenti ti identifichi con lo Stato e con il Governo votando alla cieca e a scatola chiusa, caro Tassone, le questioni di fiducia. Allora non puoi venirci a dire: ma, abbiamo dei dubbi, abbiamo l'incertezza, non sappiamo che cosa si fa. Perché ci sono dei documenti. Certo, voi stessi dite che quei documenti sono dubbi, che non credete in quei documenti, che non significano e non rappresentano niente. Bene, il Governo, il ministro, il sottosegretario adesso ascolta e credo riferirà sulla questione; io mi fido tantissimo, molto più di voi, anche in assenza del ministro Formica per me va benissimo

il sottosegretario, che rappresenta, se ci dice di rappresentarlo, il Governo. Ci siamo lamentati il 14 dicembre delle risposte che il ministro veniva a darci perché erano risposte soltanto sue, mentre le nostre interrogazioni, le nostre interpellanze erano dirette al Governo e non al ministro dei trasporti. Noi riteniamo certamente che le questioni relative alla situazione di sfascio della compagnia Itavia siano molte e non vogliamo qui elencarle per esteso. Ma quando si ricorda ancora e si richiama questo documento — ormai vangelo, del trasporto aereo in Italia — della commissione Robaldo e si viene a individuare le cause della grave situazione dell'Itavia nel modo in cui sono state concesse, come sono state convenzionate tra le varie compagnie le varie linee, i vari itinerari, le concessioni; ebbene, nessuno di voi, nessun gruppo della maggioranza si è levato contro il colpo di mano dell'attuale nostro Vicepresidente, onorevole Preti, allora ministro dei trasporti, il quale, nel maggio 1979, contro la volontà del Parlamento — ma eravamo in campagna elettorale! — concluse di sua esclusiva iniziativa la questione della firma delle concessioni che da anni attendevano di essere definite e delle quali il Parlamento discuteva da anni.

Ecco il rispetto del Parlamento al quale voi vi richiamate! E nel maggio 1979 furono assegnate alle varie compagnie quelle concessioni che, a detta di Guido Bernardi, sono state anch'esse causa della situazione disastrosa dell'Itavia. Certo, ma non siamo stati sicuramente noi! Siamo stati noi invece a lamentare e a denunciare questo modo di procedere. E se vai a rivedere anche la mozione che noi abbiamo presentato, ti accorgerai che ci preoccupiamo anche in questa particolare contingenza prima di tutto della soluzione di questo problema, che non può essere ulteriormente protratta.

Ma noi ci domandiamo perché un Governo, che ha due compagnie di bandiera, che ha una situazione quasi di monopolio, che ha una compagnia di bandiera che, per lo meno stando alle relazioni, alla pubblicità, ai rapporti internazionali, non

ha niente da invidiare a nessun'altra compagnia, in quattro mesi non è stato capace di risolvere un problema che riguarda un numero così limitato di dipendenti?

Certo, Bernardi, abbiamo parlato più dell'Itavia di quanto non abbiamo fatto della FIAT. Questo è significativo del modo in cui in fondo le cose si risolvono, a seconda della forza, del movimento, della pressione, degli impegni che ci sono. Quindi, questo è un problema che doveva e poteva essere risolto con molto maggiore celerità e con molto maggiore decisione.

È bene che chiariamo ancora una volta la questione della partecipazione pluralistica all'attività del trasporto aereo. Noi abbiamo condiviso e condividiamo la necessità, l'opportunità e la giustezza della presenza pluralistica, ma riteniamo che in un settore come questo, dove oltre le capacità imprenditoriali, oltre le capacità di « restare » (come si dice) sul mercato, vi sono tutte le esigenze e le caratteristiche di un trasporto così delicato e complesso, dal punto di vista della professionalità e dell'organico dei dipendenti e dal punto di vista della sicurezza dei mezzi che vengono adoperati (qui abbiamo scoperto tutte le questioni che riguardano il complesso di questa azienda), il pluralismo debba avere le caratteristiche di un pluralismo non assistito...

BERNARDI GUIDO. Ma nemmeno il monopolio deve essere assistito!

BOCCHI. Su questa questione tu ricordi, Bernardi, che eravamo così precisi e così spinti nelle posizioni, riguardo ai problemi che riguardano i servizi sociali, che quando noi parlavamo di tariffe politiche voi sollevavate lo scandalo. Chissà perché, ma non siamo stati capaci di inserire nella legge che prevede il fondo nazionale trasporti (alla quale tu hai dato un grande contributo) la questione della differenza tra tariffa reale e tariffa politica.

Bisogna allora che chiariamo una volta per tutte che neanche il monopolio deve essere assistito, quando ad una gestione non chiediamo di prestare partico-

lari servizi sociali. Un Governo deve avere la capacità di definirli nella contrattazione delle concessioni, per non trovarsi poi nella condizione di sentirsi richiedere dei contributi non in relazione ad impegni precisi, ma in relazione al numero delle concessioni che questa o quella compagnia ha avuto.

Se non vado errato (in questo senso potrà essere più preciso il sottosegretario) i contributi del Ministero dei trasporti sono passati da 6 a 10 miliardi (non è, quindi, un grande aumento) e sono stati suddivisi tra le varie compagnie non in relazione ad un impegno precedente, a parametri, a coefficienti, ma in relazione — consentitemelo — alla potenza di queste compagnie, alle concessioni che esse avevano numericamente e non sostanzialmente.

Ecco allora i guasti, la mancanza di possibilità di affrontare e risolvere un problema così particolare e limitato in confronto a tutti gli altri problemi.

Quando, nel settore del trasporto aereo, non si riesce in quattro mesi a ricollegare territori come quelli, innanzitutto, della Calabria (Bologna la pongo certamente dopo), credo vi siano responsabilità da denunciare o, quanto meno, una constatazione da fare, vista la gravità della situazione per la mancanza di collegamenti, per i disservizi, grave, prima di tutto, per i dipendenti che ancora aspettano senza sapere (e diremo poi di chi sia, anche per questo, la responsabilità) quando verranno indennizzati per il periodo trascorso e quando avranno la certezza per l'avvenire.

Però, non è che sia poi accaduta chissà quale grave cosa. Abbiamo espresso la nostra solidarietà qui, sugli aerei, nelle varie assemblee dei dipendenti; ma non è che questa solidarietà sia stata così forte, così impegnata, ad opera delle istituzioni, delle cittadinanze, dei rappresentanti interessati. Se non risolviamo questo problema, corriamo il rischio di accreditare nell'opinione pubblica, con le analisi che si stanno compiendo, l'idea che in fondo molti di questi collegamenti non servono, che non sono poi così

essenziali, visto che si può fare ricorso a qualcosa di sostitutivo.

Secondo me, questo è molto pericoloso e dobbiamo risolvere il problema presto e bene. Mi sembra che le proposte del ministro espresse nei vari documenti (a meno che non siano documenti fasulli), sottoposte alle regioni ed ai sindacati, propendano innanzitutto per la costituzione di una nuova società, che sembra ancora aperta — almeno così si dice — alla partecipazione privata. Ritengo che questa sia l'unica strada percorribile sollecitamente e mi sembra che quelle proposte siano state in fondo accolte dalle regioni, che si sono viste sottoporre anche il piano operativo. Su questo abbiamo avuto da ridire, perché si rimanda a tempi molto lunghi il completamento dell'attività, ammesso che le date per la costituzione della società siano rispettate.

Certo, Bernardi, c'è la società ATI, ma su questo bisogna essere più chiari. Anch'io mi meraviglio del fatto che si costituisca una terza compagnia a totale partecipazione pubblica, ma il problema è più complesso e riguarda la possibilità di mantenere l'unità globale di tutti i dipendenti dell'Itavia. Anche qui non nascondiamoci dietro un dito, perché sappiamo bene quali difficoltà ha trovato il Governo nel far funzionare il meccanismo che aveva messo in moto per un provvisorio passaggio delle concessioni ad altre compagnie già esistenti; difficoltà che risiedono nel problema sollevato — mi sembra in termini molto giusti — dai dipendenti dell'ex Itavia, i quali si preoccupano di mantenere non soltanto i diritti acquisiti, ma anche l'integrità e la unità operativa, per vedere rispettate le loro professionalità, ai vari livelli.

Questa è la strada che si deve percorrere, o per lo meno proporre, per trovare le giuste soluzioni, che poi non sono altro che quelle che il Governo è in grado, con tutti gli strumenti di cui dispone, di far rispettare. In realtà, invece, fino a questo momento le promesse fatte ai dipendenti, al Parlamento, al paese, alle regioni interessate (perché non più collegate) non sono state mantenute.

Da questo e per questo i nostri dubbi, la nostra preoccupazione, la nostra incertezza, e quindi la nostra sfiducia nel Governo e nella sua azione anche in questo settore, rimangono totali e completi.

Abbiamo fissato una data; credo che il Governo oggi risponderà; vi sono vari documenti che prospettano varie ipotesi; siamo disponibili certamente a confrontare le nostre proposte con quelle di altri; manterremo fermo — non certamente nelle ventiquattro ore — il nostro atteggiamento nei confronti di un documento sul quale potremo convergere, nella certezza che esso impegni nel giro di pochi giorni il Governo a risolvere i problemi, nell'indicazione che esso ci dimostrerà e documenterà come la più celere e come possibile.

Stamane, ad esempio, i sindacati hanno espresso la loro preoccupazione (anzi, la loro contrarietà) di fronte ad una nuova proposta, presentata anche nel documento della democrazia cristiana: passare al commissariamento ed all'utilizzazione della « legge Prodi ». Bisognerebbe che i tempi fossero chiari: onorevole sottosegretario, la prego — se possibile — di essere preciso anche in questo; vi è addirittura una sentenza del Consiglio di Stato che impone, per le aziende a partecipazione pubblica, con possibilità di interesse pubblico, l'esigenza che, prima di passare al commissariamento ed a tutte le incombenze (che non sono possibili in ventiquattro ore) per l'attivazione della « legge Prodi », sia necessaria la dichiarazione del giudice sull'insolubilità (nei tempi necessari) dell'impresa che si va a costituire (*Interruzione del deputato Baghino*). Comunque, vi è ancora questo.

Non disponiamo di strumenti governativi o parlamentari per la nostra conoscenza: li avremo alla conclusione di questo dibattito, comunque credo che la democrazia cristiana debba sapere che l'ipotesi della costituenda azienda a totale partecipazione pubblica è decisa dal Consiglio dei ministri di questa Repubblica! Il gruppo democristiano...

BAGHINO. Non è così!

BOCCHI. I comunicati sono in questo senso: Baghino, vedo che sei un grande difensore della « legge Prodi », del commissario, dell'Itavia e degli interessi...

BAGHINO. Perché estromette i proprietari dall'Itavia ed il commissario è governativo (naturalmente, non assume alcun impegno rispetto ai precedenti proprietari) !

BOCCHI. Fatti fare Presidente del Consiglio dei ministri, poi farai quello che credi !

BAGHINO. Se mi darai il voto anche tu (oltre agli altri), non si sa mai, nella vita !

BOCCHI. Io ti do altre cose oltre al voto, Baghino, lo sai !

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi ! Vi è prima l'amico Pazzaglia !

BOCCHI. Anche per un maggiore rispetto del Parlamento e per essere ancora più documentati, chiedo formalmente al Governo, e per esso al sottosegretario per i trasporti, se è vero che esiste una commissione (è stato detto ieri, ma chiedo una conferma) composta da rappresentanti dell'Alitalia, dell'Itavia e da un arbitro, che ha condotto un esame sulle condizioni patrimoniali, economiche e finanziarie dell'Itavia per l'assunzione del pacchetto.

MELEGA. C'è: l'ha detto il ministro !

BOCCHI. Sarebbe possibile averne la relazione conclusiva, forse importante e significativa per approfondire le questioni dell'Itavia ?

TASSONE. Con tutti i mezzi a vostra disposizione, avrete i desiderati documenti subito, in anteprima !

BOCCHI. Ti ringrazio di questa attribuzione di poteri: certamente il nostro potere di serietà politica è superiore a

quello di gruppi che partecipano alla maggioranza governativa !

TASSONE. Indubbiamente...

BOCCHI. Anche la serietà dell'impegno è superiore; qualche volta veniamo in possesso di documenti prima di voi, che spesso scoprite in ritardo molte di queste questioni !

TASSONE. Meno male che ci siete solo voi ad essere seri.

BOCCHI. Per quanto riguarda, ad esempio, la cassa integrazione, abbiamo sentito, fin dal 14 dicembre scorso, l'impegno del Governo a rivedere tale questione. Anche -su questo argomento, signor sottosegretario, vi è stata una richiesta formale. È vero o non è vero che dinanzi al CIPI il problema della cassa integrazione è bloccato da un ministro che ha potere, cioè il ministro La Malfa ? Allora aspettando le decisioni della Presidenza del Consiglio, la maggioranza, che tanto lacrima sulla condizione in cui versano i dipendenti dell'Itavia, che cosa fa, qual è il suo potere, collega Tassone, per risolvere questi problemi ? Ci sembra allora di avere espresso con maggiore determinazione le nostre posizioni.

Se la questione dell'Itavia non è ancora risolta è perché - lo dimostrano i documenti presentati - all'interno del Governo è in atto uno scontro e non si realizza una scelta che unifichi le varie posizioni, nonostante i comunicati dei vari ministri e gli impegni assunti. Tale scontro lascia nell'incertezza e nel dubbio che non ci si preoccupi di risolvere questa questione nel contesto di una migliore ripresa del trasporto aereo, ma che si lasci nell'incertezza il tutto per non lasciar sfuggire occasioni che possono interessare questo o quel gruppo politico.

Questa è la nostra denuncia, insieme al rinnovato impegno di contribuire alla soluzione delle questioni che riguardano non soltanto gli ex dipendenti, ma anche un insieme di strutture ed un'intera politica, anche se avete dimostrato di non

avere grandi capacità e le carte in regola per poterla esprimere (*Applausi alla estrema sinistra*).

TASSONE. Aspettiamo che Libertini diventi ministro dei trasporti!

Costituzione della Commissione parlamentare di inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti.

PRESIDENTE. Comunico che la Commissione parlamentare di inchiesta e di studio sulle commesse di armi e mezzi ad uso militare e sugli approvvigionamenti ha proceduto alla propria costituzione. Sono risultati eletti: presidente, il senatore Ariosto; vicepresidenti, i deputati Tassone e Cerquetti; segretari, i senatori Fallicchi e Bondi.

Sospendo la seduta fino alle 16.

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 16.

Si riprende la discussione.

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

CERIONI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, prenderò la parola in primo luogo per « matrice geografica », in riferimento all'intervento dell'onorevole Gianni il quale, soltanto per il fatto che il cavaliere del lavoro Davanzali è marchigiano e dopo aver premesso che tra le sue caratteristiche non c'era la malizia, insinuava protezioni da parte del Presidente del Consiglio per « motivi di carattere geografico ». Evidentemente l'onorevole Gianni conosce poco i marchigiani e soprattutto conosce molto poco il Presidente del Consiglio: l'unica protezione che il Presidente del Consiglio avrà dato a Davanzali sarà stata quella di sconsigliarlo di intraprendere un'attività così rischiosa, dal

momento che l'altra sua attività, nel settore dei lavori marittimi, godeva di prestigio ed era assai consolidata.

Questo intendevo dire in premessa, poiché ritengo che sia un metodo scorretto quello di lanciare insinuazioni non provate, portando avanti discorsi, su ogni cosa e su ogni realtà, tendenti ad offuscare una chiara e corretta dialettica parlamentare.

Venendo al tema reale di questo dibattito, nel quale sono state usate parole pesanti e nel quale lo stesso Davanzali è stato definito un avventuriero, credo che una puntuale, anche se ripetitiva, riflessione sulla situazione dell'Itavia possa meglio farci comprendere gli orientamenti, o possa dare un contributo positivo alla posizione del Governo.

L'Itavia, com'è noto, sospese la propria attività dopo l'incidente di Ustica, non potendo acquisire quel margine di liquidità che ogni anno le aveva consentito di superare la stagione invernale che, come è ovvio — sia per la riduzione del traffico sia per quella degli incassi — appesantiva la situazione della società.

Tale deficienza che in una situazione normale avrebbe potuto essere compensata, ha avuto al contrario effetti disastrosi, in quanto la società si trovava nel difficile momento del passaggio dalla prevalente attività di linea alla attività *charter*, sopportando tutto il gravame del pluriennale deficitario esercizio di servizi di linea da tutti riconosciuti altamente sociali, ma non redditizi, oltretutto senza aver potuto acquisire adeguati profitti dall'attività *charter*, che aveva tuttavia raggiunto significativi traguardi sia per la società (per il 1981 sono previsti contratti per 25 miliardi, di cui 24 miliardi con l'estero, per il traffico in entrata) sia per il nostro paese, dal momento che sono previsti circa 200 miliardi di apporto alla bilancia commerciale.

Per quanto riguarda, poi, le caratteristiche delle linee gestite dalla società, è da precisare che, riguardando aree per lo più a bassa densità demografica ed ancora in via di sviluppo, erano e sono destinate ad essere ancora per lungo tempo

deficitarie; per cui, in relazione alla loro elevata idoneità a servire lo sviluppo delle zone collegate, potevano e possono essere considerate di accertato pubblico interesse e, quindi, essere sostenute da sovvenzioni statali. In realtà, l'amministrazione, utilizzando il regio decreto-legge del 1923, convertito poi nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, ha erogato sovvenzioni annue. Peraltro, piuttosto che commisurare le stesse alla necessità di mantenimento in esercizio dei servizi, così come previsto dall'articolo 2, comma B, ha concesso somme mediamente pari all'11 per cento delle perdite, invece di conferire integralmente la differenza tra costi e profitti. Se ne deduce che, mentre per le società riferentisi al gruppo IRI è stato abbastanza agevole compensare queste perdite, operando sui fondi di dotazione, le società a capitale privato hanno invece dovuto conservare la loro passività.

In relazione a quanto sopra, è anche opportuno precisare che sino alla crisi energetica del 1973, per la contenutezza dei costi e per l'espansione del traffico anche nella modesta realtà della rete Itavia, appariva possibile raggiungere il pareggio economico attraverso opportuni miglioramenti gestionali, adattamenti delle frequenze e, soprattutto, attraverso una diversa distribuzione delle rotte nazionali. Al riguardo, continui affidamenti vennero forniti alla società attraverso lettere ufficiali dei ministri dei trasporti; soprattutto, l'Itavia ricevette sostanziale assicurazione di un diverso e più significativo assetto concessorio dai risultati dell'indagine conoscitiva svolta dalla Commissione trasporti della Camera. Peraltro, già dal 1971 la amministrazione pretese la frequenza giornaliera su tutte le rotte servite, e nel 1977 il nuovo assetto concessorio ricalcò il precedente pacchetto di linee, con l'aggiunta di collegamenti da Reggio Calabria per Milano e Roma e da Verona per Roma, dei quali, come è noto, i primi due non poterono essere operati e vennero compensati da un accordo Alitalia. Questo ultimo accordo, oltre a prevedere la semplice compensazione economica (3.500 ore di volo all'anno), doveva assicurare l'elimina-

zione delle linee Itavia concorrenziali con quelle Alitalia ed Ati, l'assorbimento del personale Itavia esuberante, lo sviluppo dell'Itavia, nel settore *charter*, l'assunzione del ruolo di agente generale Itavia da parte dell'Alitalia. In realtà, avvenne che l'Itavia sospese 12 linee di apporto, o comunque concorrenziali; l'Alitalia non assunse le 250 unità esuberanti dell'Itavia (5 miliardi circa di stipendi all'anno); la Itavia sviluppò l'attività *charter* e l'Alitalia non vendette un solo volo *charter* Itavia.

Il risultato di questa complessa situazione è riportato nei bilanci della società e si evidenzia con una differenza passiva di circa 52 miliardi. Per uscire da una tale situazione, la società, con una lettera in data 4 dicembre 1980, avanzò tre proposte, alla luce di quelle che erano le risultanze della commissione Robaldo, lasciando anche aperta la possibilità di un intervento a partecipazione pubblica o a partecipazione privata. Successivamente, ci siamo trovati di fronte alla revoca delle concessioni. Questa mattina è stato detto che questa revoca è stata un fatto avventuroso. Anch'io concordo con questa valutazione, perché una revoca delle concessioni in una situazione come quella del trasporto aereo nel nostro paese, senza che di fronte ci fosse un'alternativa concreta, sa molto più di avventura che non di saggia decisione. In base alla situazione attuale, la società ha richiesto al tribunale di Roma di essere ammessa a beneficiare della legge 3 aprile 1969, n. 95, cosa cui ha diritto, con continuazione dell'attività. Ora, se non vado errato, credo che domani, 11 marzo, ci sarà la prima udienza del tribunale per esaminare questa richiesta. Ritengo che la via del ricorso alla « legge Prodi » possa, in termini immediati, rappresentare la soluzione più rapida e più coerente con alcune impostazioni di carattere generale cui questa mattina hanno fatto particolare riferimento i colleghi Tassone e Guido Bernardi, perché attraverso la piena utilizzazione dei suoi principi è possibile, allo stesso tempo, evitare la formazione di una società a

partecipazione pubblica i cui contorni non sono ancora bene definiti, i cui tempi non sono ancora ben fissati, che aggraverebbe una situazione nella quale la pesantezza della presenza pubblica è denunciata da alcuni fatti significativi. Tra l'altro, per quanto riguarda la situazione che stiamo esaminando, io credo che esistano le condizioni per ricorrere a quella legge, perché se è vero che i presupposti oggettivi e soggettivi previsti nella « legge Prodi » sono facilmente riscontrabili nella fattispecie, dal momento che ci troviamo senz'altro di fronte ad insolvenza e ad una esposizione debitoria qualificata, è anche vero che c'è un altro aspetto della « legge Prodi » che concerne soprattutto la continuazione dell'esercizio di impresa da parte del commissario, che cala a proposito nella nostra situazione. Inoltre, dalla norma citata, è dato trarre che la nuova procedura risponde a due finalità: da una parte la tutela degli interessi dei creditori, dall'altra la salvaguardia dell'occupazione dei lavoratori, che dovrebbero realizzarsi attraverso il risanamento dell'impresa, nei confronti del quale la procedura di liquidazione si pone in posizione strumentale. Ovviamente, ove il risanamento non fosse possibile, si procederà alla liquidazione, da attuarsi in maniera che sia preservata, per quanto possibile, l'unità dei complessi operativi, a condizione che si tenga conto dei criteri di valutazione prescritti dall'articolo 6-bis, secondo comma, di quella legge.

In altri termini, l'esercizio dell'impresa, configurato, notoriamente, solo come eventuale nell'ambito di altre procedure concorsuali fondate sullo stato di insolvenza, si pone, in realtà, come evento del tutto normale nel quadro della legge n. 95 del 1979. Il previsto meccanismo dei finanziamenti ammessi alla prededuzione conferma, del resto, che giuridicamente l'interesse alla conservazione dell'organismo produttivo prevale sulla soddisfazione dell'interesse dei creditori concorsuali, e ciò anche nell'ipotesi in cui risultasse evidente che l'impresa in dissesto non realizzerà

utili neppure sotto la gestione del commissario nominato dall'autorità amministrativa.

Ciò posto, si può osservare che per l'Itavia l'interesse alla conservazione dell'impresa è giustificato non solo dalla sussistenza delle finalità perseguite dalla legge, ma altresì da considerazioni di carattere generale connesse all'esercizio di un pubblico servizio — il trasporto aereo — ed alla opportunità di dare esecuzione a contratti *charter*, del valore complessivo di 25 miliardi di lire, stipulati con primarie organizzazioni turistiche straniere (la *Neckermann*, la *TUI*, la *Jet Reisen* ed altre) per il trasporto in Italia di circa 650 mila utenti nella prossima stagione, che si traducono in sei milioni di giornate di presenza ed in un apporto di valuta pregiata non inferiore ai 200 miliardi.

Ecco perché, sulla base di queste considerazioni, intendiamo dare un apporto costruttivo alle scelte che andrà ad operare il Governo, e riteniamo che questa sia la direzione di marcia per risolvere in tempi brevi la situazione di questa società e, soprattutto, il problema del personale, che si trova in una fase di grave incertezza.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare lo onorevole Giancarlo Tesini. Ne ha facoltà.

TESINI GIANCARLO. Signor Presidente, signor ministro, aggiungerò anch'io alcune considerazioni dopo gli interventi dei colleghi del mio gruppo, per cercare di dare un contributo di maggiori precisazioni circa l'atteggiamento della nostra parte politica su questa vicenda. Lo faccio con spirito costruttivo, partendo da dati obiettivi, che sono stati qui già sottolineati da tutti i rappresentanti dei gruppi finora intervenuti.

Sono ormai tre mesi che la società Itavia ha interrotto una serie di collegamenti aerei di grande rilievo ed interesse per l'intero nostro paese. È inutile soffermarsi sulle conseguenze: credo siano sotto gli occhi di tutti. Ma qui non ci rendiamo interpreti soltanto delle preoccupazioni dei dipendenti, per la situazione

drammatica in cui si sono venuti a trovare — a tale riguardo, comunque, abbiamo ripetutamente espresso la nostra solidarietà: anch'io l'ho fatto personalmente, tenuto conto del rilievo che ha sino ad ora avuto, nella mia città, la presenza di questa società aerea —, ma anche delle esigenze dell'utenza, di quella parte cioè dei nostri concittadini che si è vista privare di un servizio essenziale. Non voglio fare polemiche. Ricordo, peraltro, che lo stesso ministro, in un incontro con il presidente della regione Emilia-Romagna e con i parlamentari delle principali forze politiche, svoltosi successivamente alla decisione di procedere alla revoca delle concessioni dell'Itavia, ci preannunziò l'intendimento di costituire una nuova società a prevalente capitale pubblico, con il compito precipuo di operare nel settore dei voli *charter* e di gestire contemporaneamente alcune linee precedentemente affidate all'Itavia. Ci fu anche detto che, secondo tale piano, altre linee avrebbero potuto essere trasferite ad un'altra compagnia privata, cioè all'Alisarda. Ci fu poi data assicurazione che la costituenda società, anche se a prevalente capitale pubblico, sarebbe stata aperta alla partecipazione dei capitali privati, in modo da non compromettere il principio della pluralità dei vettori aerei. Di fronte alle preoccupazioni in quella sede manifestate circa i tempi di attuazione di tale programma, ci fu detto che si sarebbe provveduto ad attuare dei servizi di emergenza e che si sarebbe comunque garantito l'esercizio, da parte della compagnia di bandiera, dei principali collegamenti precedentemente gestiti dall'Itavia.

Oggi siamo al 10 marzo. Le linee che dovevano essere riattivate non lo sono state, poiché il piano di emergenza, che era stato utilizzato, ha trovato attuazione solo per alcune di esse e solo per pochissimi giorni, a cavallo delle feste di Natale. Non abbiamo conoscenza, se non generica, dell'avvio della costituzione della nuova società; sappiamo che il personale si trova ancora in una situazione che sempre di più si è andata aggravando con il passare dei giorni e dei mesi.

Quindi credo che il Governo, il ministro, non si possano non rendere conto che le preoccupazioni nel corso di questi mesi sono andate aumentando e che rispetto a quelle valutazioni, a quegli impegni che ci erano stati rappresentati, il Parlamento abbia il dovere di porre alcune domande, di chiedere alcuni chiarimenti, di rendersi interprete di preoccupazioni che riguardano non solo il personale, ma l'economia di molte zone meridionali e non soltanto meridionali, come nel nostro caso, che sono duramente colpite dal prolungarsi di questa situazione.

Mi pare quindi che sia legittimo, come è stato fatto da parte dei colleghi del nostro gruppo, evidenziare alcuni limiti che oggettivamente sono emersi dalla proposta che il Governo aveva formulato. Vi sono dei dati, come quello dell'incertezza circa il complesso dell'onere finanziario che lo Stato deve affrontare per la soluzione prospettata, che si pongono alla nostra attenzione. Chiediamoci cosa costi alla collettività questa soluzione. Inoltre vi sono preoccupazioni, che si sono andate evidenziando attraverso quelli che sono stati i rapporti con le organizzazioni sindacali, che non possono essere ignorate, circa le difficoltà da superare nell'ipotesi prospettata di un totale assorbimento di tutto il personale Itavia da parte e della nuova società e delle altre società, che potranno eventualmente gestire gli ex collegamenti prima affidati all'Itavia.

Non desidero fare, come ha fatto questa mattina il collega Bocchi, una sorta di esaltazione di principio dell'esigenza di mantenere l'unità operativa dell'Itavia per quello che riguarda la sua struttura e il suo patrimonio di professionalità.

Non entro nel merito della questione, ma desidero subito dire di fronte a certe accuse che artificiosamente si sono volute montare da chi sarebbe difensore dell'Itavia all'indirizzo di chi sarebbe difensore dell'Alitalia, che noi non difendiamo alcun interesse che non sia quello della collettività nazionale.

Ci rendiamo conto che rispetto alla valutazione di una passata gestione ci si possa venire a trovare in una situazione

in cui è necessario chiedere dei sacrifici; noi siamo, se possibile, per la salvaguardia degli interessi in gioco, ma se ciò non è possibile è necessario trarne le conseguenze e avviarsi verso la soluzione prospettata. Ma quando non risulta chiaro che attraverso questa soluzione potrà essere garantito il mantenimento del posto di lavoro al personale dell'Itavia — e quindi non solo si compromette l'unità operativa e di professionalità, ma si intacca addirittura un principio al quale ci sentivamo particolarmente sensibili (tutto il Parlamento si è espresso in maniera unanime a questo proposito) — allora è evidente che noi abbiamo il dovere di sollevare obiezioni e manifestare perplessità circa la proposta che era stata avanzata.

Vi è poi una terza considerazione che evidenzia, a mio avviso, i limiti di quella proposta, alla luce di quanto si è verificato. Ci fu detto allora che si sarebbe costituita una società a prevalente capitale pubblico, aperta alla presenza dei privati, e che quindi non si sarebbe compromesso il principio del pluralismo dei vettori nel settore del servizio aereo. Questa non è — per usare un termine di un collega del partito comunista — una « fumisteria »; qui si tratta di avere chiari i termini di una scelta. Cosa significherebbe se, di fronte ad una situazione oggettiva che si è determinata, questa società non potesse costituirsi altro che con la presenza al cento per cento di capitale della compagnia di bandiera? Significherebbe, com'è già stato detto, che in via surrettizia saremmo posti di fronte ad una forma di nazionalizzazione del servizio aereo nel nostro paese.

Dobbiamo avere idee chiare a questo proposito: non si tratta di una questione secondaria, ma di una scelta politica di fondamentale, primaria importanza. Per questo noi oggi chiediamo quale sia la situazione, per quanto riguarda la costituzione di questa società, in cui appunto la prevalente presenza del capitale pubblico non ci trova assolutamente d'accordo. Ma ove questa prevalenza finisse per trasformarsi nella presenza al cento per cento del capitale della compagnia di ban-

diera, allora, evidentemente, ci verremmo a trovare in una situazione di cui dobbiamo avere chiari i termini e dalla quale, come Parlamento, dobbiamo saper trarre le dovute conclusioni, con grande chiarezza.

Giustamente si è già detto che, qualora fosse questo lo sbocco della soluzione proposta dal Governo, vi sarebbe una chiara contraddizione con le conclusioni alle quali era pervenuta la commissione nominata dal Governo, presieduta dal collega Robaldo, per un piano di razionalizzazione del servizio aereo secondo criteri di programmazione rigorosa. I risultati dei lavori di questa commissione non sono stati ancora dibattuti dal Parlamento; sono però note le posizioni che in proposito sono state assunte in precedenza. E bene, allora, che ciascuna forza politica si assuma fino in fondo la responsabilità di dire di non essere più consenziente con proposte formulate appunto con la partecipazione ed il contributo di tutte le realtà interessate attualmente alla gestione del servizio aereo nel nostro paese.

Queste sono le preoccupazioni che noi abbiamo; e sono preoccupazioni che si accompagnano ad una diagnosi che mi pare molto correttamente faceva ieri il collega Rubino, e che è stata ripresa stamane dal collega Bernardi, quando appunto ricordavano che nel nostro paese, sulla base di risultanze — dico risultanze oggettive, non soggettive, non opinioni di qualcuno — esiste uno spazio potenziale di sviluppo del servizio aereo. Allora la scelta di fondo di fronte alla quale ci troviamo deve essere chiarita; perché non possiamo dimenticare che, se siamo arrivati a questa situazione, su questa cosiddetta vicenda Itavia, è perché abbiamo mantenuto nel nostro paese aperto uno spazio per la presenza privata nella gestione del servizio aereo.

Come bolognese, non posso dimenticare che, quando negli anni '60 ci ponemmo il problema di uno sviluppo aeroportuale della nostra regione, ci rivolgemmo all'Alitalia; e l'Alitalia, per ragioni aziendali, legittime, comprensibili, coerenti rispetto ai principi di una economia di

mercato che la portava a fare una valutazione circa i costi del proprio servizio, e quindi a fare le scelte più convenienti, ritenne di non venire a Bologna.

A Bologna venne l'Itavia; ci venne in maniera piuttosto sommessa, con un avvio anche difficoltoso, poi, man mano, con uno sviluppo che credo abbia fatto della struttura aeroportuale di Bologna — se non giuridicamente, certo di fatto — il principale centro operativo di questa compagnia.

Non possiamo, quindi, ignorare certe realtà. Ho richiamato il caso di Bologna, perché so che cosa abbia significato per noi, per l'economia della nostra regione. Vi è stata tutta una serie di sforzi, di impegni finanziari, per creare una struttura aeroportuale che potesse corrispondere alle potenzialità di sviluppo del servizio aereo di un'area, di un bacino di utenza che, secondo i dati IATA, viene subito dopo quello lombardo. Bologna è collegata trisettimanalmente con Londra e con Parigi; ma oggi si trova ad essere privata dei necessari collegamenti nazionali.

Non vogliamo, quindi, difendere l'Itavia né vogliamo osteggiare l'Alitalia. Ci rendiamo perfettamente conto delle ragioni che hanno portato l'Alitalia a fare una scelta di carattere bipolare, concentrando su Roma e su Milano tutto il suo potenziale per i collegamenti interni ed internazionali. Ma questo corrisponde all'interesse complessivo della collettività nazionale? E se l'Alitalia ha potuto fare questa scelta perché, operando in un regime di economia di mercato, ha avuto la possibilità di agire in tal modo, allora è evidente che identico spazio di libertà, di scelta, deve essere lasciato anche ad altri. Perché, se così non fosse, allora evidentemente noi dovremmo fare un altro tipo di scelta, ma allora non dovremmo farlo in via surrettizia, bensì alla luce del sole, facendo quello che si è fatto per le ferrovie dello Stato, cioè nazionalizzare il servizio. Ma fin tanto che questo non avviene e si declamano i principi dell'economia di mercato — tutti quanti li declamano; anche i comunisti

non li contestano (almeno fino a questo momento non ho sentito contestazioni per questi principi) — allora bisogna salvaguardare quelle che sono le condizioni in cui questi principi poi si attuano, e cioè i principi della competitività. Io non voglio aprire processi al passato, ma mi domando se sempre, da parte dello Stato, del Governo, si siano garantite le condizioni per cui queste caratteristiche essenziali di una economia di mercato, nel settore specifico, siano state assicurate per tutti. Ecco perché allora, dicevo, siamo ad un bivio: o la nazionalizzazione del servizio aereo, come è avvenuto per quello ferroviario, oppure una soluzione coerente con la conclusione della Commissione Robaldo, mantenendo il nostro sistema, per quanto riguarda la gestione del servizio aereo, ancorato all'economia di mercato e perciò condizionato da un regime di reale competitività per i diversi settori. Ed è da qui che allora, senza volere contestare quella che è stata una impostazione iniziale su cui non vi fu contrasto (il ministro ricorderà che da parte delle regioni, della regione Emilia-Romagna, di noi tutti, di noi forze politiche vi fu accordo; non osteggiammo questa soluzione, però ponemmo i problemi che io ripropongo qui oggi), e poiché ci troviamo in una situazione che oggi è enormemente aggravata rispetto al momento in cui quelle proposte furono formulate, si pone una domanda che è anche una richiesta di riflessione che noi facciamo al Governo: inizialmente noi avevamo, e fu questo anche il senso... non so se ci fosse il collega Bocchi presso la camera di commercio a Bologna, c'erano però certamente...

BOCCHI. C'erano i miei delegati!

TESINI GIANCARLO. ...certo, tu non c'eri perché eri qui alla Camera; c'erano dei tuoi delegati e ci trovammo quindi anche con i colleghi del tuo partito concordi nel ritenere che proprio la soluzione definitiva prospettata dal Governo richiedeva una soluzione « ponte », richiedeva una soluzione provvisoria che pote-

va essere anche una soluzione di emergenza; ma la soluzione di emergenza non c'è stata e il ministro poi ci spiegherà perché non c'è stata; e sono passati tre mesi. Allora noi dicevamo — e lo ripeto qui anche se non lo posso ripetere, evidentemente, a nome delle altre forze politiche, che però in quella sede furono concordi con questa impostazione — che era necessario trovare una soluzione provvisoria che non congelasse la situazione e poi, attraverso il congelamento, rischiasse di disperdere un patrimonio di strutture e di professionalità rappresentato dall'Itavia; e che quindi una soluzione provvisoria poteva, a nostro avviso, essere ricercata, sembrava dovesse essere ricercata, utilizzando questo patrimonio; il che non voleva dire salvare la società Itavia, non voleva dire difendere gli interessi particolari della proprietà, così come ci accusa di fare *l'Unità* di oggi. Non voleva, non vuole dire questo; vuol dire salvare un patrimonio che non è dell'avvocato Davanzali, è dell'intera comunità nazionale.

E allora, era possibile e — domando al ministro — è possibile oggi una soluzione transitoria, essendo venute meno, come i fatti ci dimostrano, le altre strade che possono garantire l'utilizzo di questo patrimonio, in attesa di arrivare alla soluzione definitiva? Una soluzione, però, che non comprometta quei principi che ho ricordato prima, perché altrimenti dovremmo fare un'altra scelta: una scelta chiara, alla luce del sole, una scelta di cui ogni forza politica si assuma fino in fondo le proprie responsabilità.

Qui sono state fatte varie ipotesi: l'ipotesi del ricorso alla cosiddetta « legge Prodi », innanzi tutto. In proposito ho alcune perplessità, che non so se siano superate dalla situazione che abbiamo di fronte a noi. È possibile questa scelta? Non lo so; ce lo dirà il Governo.

Un'altra ipotesi è quella di affidare, attraverso strumenti che credo siano a disposizione del Governo, alla compagnia di bandiera la gestione di queste linee in via temporanea; evidentemente sob-

barcandoci un onere che non può essere scaricato sulla compagnia di bandiera. Questa soluzione, avendo un carattere temporaneo, ci darebbe la possibilità di non compromettere il servizio, di non compromettere il patrimonio di strutture e di professionalità dell'Itavia, di evitare, quindi, quelle conseguenze che — per le ragioni che ci verranno spiegate certamente dopo — non hanno consentito fino ad oggi il ricorso alla cassa integrazione per il personale dell'Itavia. Una soluzione « ponte », una soluzione temporanea, una soluzione che ci dia quel respiro che ci consenta di affrontare alla luce del sole e non in maniera surrettizia, le scelte di fondo sulla futura gestione del servizio aereo nel nostro paese.

Appunto perciò riteniamo che una diversa impostazione poteva essere data alla soluzione del problema, ricercando cioè una soluzione provvisoria, così come era stato — torno a ripetere — ipotizzato dalle diverse forze politiche della mia regione; una soluzione provvisoria che garantisse l'utilizzo del patrimonio di mezzi e di professionalità dell'Itavia e limitasse il ricorso alla cassa integrazione solo per una parte del personale. Nel frattempo occorreva ricercare invece una soluzione definitiva, coerente con le conclusioni della commissione Robaldo, una volta che il Parlamento le avesse fatte proprie, entro un quadro di programmazione che, rispettando i principi dell'economia di mercato e salvaguardando il principio del pluralismo dei vettori nel servizio aereo, evitasse il pericolo, attraverso il monopolio da parte di una unica compagnia, di una nazionalizzazione surrettizia del servizio.

Quindi, proprio attraverso il mantenimento di questi principi ed eliminando le distorsioni che in passato vi sono state circa il rispetto delle condizioni di competitività, occorre garantire anche il rispetto degli interessi delle singole realtà locali, che in passato non erano state ritenute — per le ragioni che ho detto prima — legittime, comprensibili, coerenti con le scelte aziendali. Né, a mio avviso, possono essere oggi tenute presenti, se si vuol compiere una autentica scelta di eco-

nomia di mercato da parte della compagnia di bandiera.

A questo punto, si impone una scelta che sia coerente con questa impostazione, che eviti il prolungarsi del disagio del personale della società Itavia e dell'utenza; che eviti conseguenze gravissime per l'economia; che eviti soprattutto — in attesa di una soluzione adeguata per utilizzare al meglio questo patrimonio di mezzi e di professionalità — la distruzione di fatto di tale patrimonio, il che andrebbe a calpestare non solo gli interessi legittimi del personale, ma anche quelli reali dell'intera collettività nazionale.

È con questo spirito costruttivo che noi aspettiamo una risposta dal Governo (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Benco Gruber. Ne ha facoltà.

BENCO GRUBER. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sarò breve, come mi accade molte volte di essere in questo Consesso, e tenterò di portare quella che è l'opinione del cittadino, di colui che vede le manifestazioni esteriori di determinati fenomeni, economici e sociali, estremamente gravi.

Dirò all'inizio che è stato il grave disastro aereo di Ustica, di cui l'Itavia è stata vittima, per ragioni note e non note, che ha evidenziato una situazione che già conteneva in sé tutti i germi delle difficoltà e innanzitutto quelli legati alla situazione economico-finanziaria del paese, situazione che è quella che è e nella quale l'attività privata doveva, a mezzo delle concessioni che aveva avuto, affermare, secondo le leggi dell'economia, la validità del proprio servizio.

Questo si è dimostrato inesistente. I due termini erano, da una parte, una società che non aveva e non ha la forza per fronteggiare con mezzi propri le esigenze di un servizio svolto veramente secondo tutte le migliori regole tecniche; e, dall'altra parte, le concessioni, che non si sono adeguate all'imprescindibile necessità di chi esercita un servizio pubblico

così necessario ma anche estremamente difficoltoso.

È stata quindi un'eccezionale, gravissima vicenda quella che ha evidenziato una situazione tanto grave. Come affrontare questa situazione?

Abbiamo avuto da tutte le parti di questa Camera, da ogni settore e partito le medesime richieste, cioè conservare un servizio pubblico e non disperdere un patrimonio di mezzi e di esperienza. Questo è stato detto ed è stato anche detto da tutti i settori che non bisognava precipitare le cose. Di fronte a queste indicazioni così emblematicamente incoraggianti per una ricerca di base verso una soluzione che trovi consenzienti le varie parti politiche presenti nell'aula, penso che bisognerebbe convogliare le diverse indicazioni in una mozione sostanzialmente unitaria. Rari casi, come quello che ci si presenta, si prestano ad un'operazione del genere.

Siamo anche di fronte a « mostri sacri » che ci siamo creati, i quali sono: il pluralismo, da una parte, e, dall'altra, il pericolo di una nazionalizzazione e di una (non è vero?) reale difficoltà a conciliare i realistici bisogni del paese con le particolari contingenze dell'inflazione in cui siamo costretti ad operare. Quale soluzione, dunque? Evidentemente, penso che tutti concordino nel prendere un certo tempo per una scelta che possa essere veramente risolutiva. Questa ricerca di tempo va fatta attraverso gli strumenti ormai in nostro possesso, in primo luogo attraverso la « legge Prodi », che consente di commissariare anche questa attività, usufruendo dei mezzi dell'Itavia, dei suoi piloti, della sua manodopera e di tutta quella attrezzatura ormai costituita. Una seconda necessità è che questa pausa di attesa sia molto limitata. Direi che una mozione, votata dall'intera Camera, dovrebbe riconoscere la data del 15 marzo prossimo come indicazione per la soluzione suggerita dal collega comunista Bocchi, data che figura nella mozione dei comunisti. Simili conclusioni, d'altra parte, erano delineate pienamente negli interventi democristiani, di cui quella del colle-

ga Guido Bernardi era veramente di eccezionale equilibrio. Ottenuto questo nel più breve tempo possibile, siamo di fronte ad una minaccia tutt'altro che occasionale: uno sciopero previsto per venerdì prossimo, che probabilmente si estenderà per un'intera settimana, aggiungendo al disordine già in atto nelle nostre comunicazioni aeree un'altra gravissima esperienza di disordine, di sfascio ed anche, in verità, di grande danno economico!

Abbiamo urgenza di assumere qui un atteggiamento ben definito; sentiremo quanto ci dirà il ministro Formica, che fornirà tutte le spiegazioni che gli saranno richieste. Nel frattempo, occorre che i membri della Camera dei deputati si ritrovino insieme, rendendo possibile una peraltro facile unificazione delle mozioni presentate, per quanto riguarda in particolare il criterio del commissariamento, il criterio di utilizzare l'intero personale e di risolvere anche la situazione economica nella quale si trovano questi lavoratori che, da quattro mesi, non percepiscono lo stipendio. Nella mozione radicale vi è anche l'indicazione di utilizzare a questo scopo il fondo straordinario per il settore del trasporto aereo. La soluzione che si prospetta consente di esaminare il rapporto che si potrà costituire fra un'attività statizzata ed una interamente privata, rispetto ad una norma precisa di concessioni che non rappresenti *a priori* una strozzatura o un condizionamento assoluto della funzione economica.

Bisogna riesaminare le concessioni, bisogna adeguarle alle enormi responsabilità ed agli enormi pesi che esse rappresentano nella situazione economica contingente. La discussione che si sta svolgendo ora, su un particolare settore delle comunicazioni aeree, e al di là di ciò che questo settore rappresenta è importante, in quanto pone in essere una sorta di mano tesa verso la situazione meridionale, che è estremamente grave e pesante. Non possiamo privare il meridione di rapide comunicazioni; non possiamo aggiungere questa sciagura alle tante altre che si sono verificate in lunghissimi anni, nei quali la situazione economico-produttiva

non è stata migliorata e alla quale si è aggiunto il sisma dello scorso novembre. È necessario allora compiere questa complessa operazione di riordino delle concessioni, di strumentalizzazione delle concessioni, perché quando queste ultime non sono obiettive o precise, si pongono le basi di una speculazione privata che poi darà origine ad un'incapacità di affrontare la situazione reale. Occorre stare attenti a non porre in essere nuovamente le basi di una situazione che potremmo definire fallimentare; per evitare tutto ciò ritengo che un'indicazione positiva sia venuta dalla commissione Robaldo. Per la prima volta il rapporto Robaldo chiama a pronunciarsi, circa il potenziamento e la pianificazione aerea, le regioni. Queste ultime hanno dovuto formare società finanziarie, che dovrebbero essere le protagoniste — insieme allo Stato — della gestione di linee aeree al servizio delle regioni stesse.

Quelle indicazioni da parte delle regioni mi sembrano di straordinaria importanza. Mi pare, infine, che questa sia un'occasione che ci permetterà di risparmiare molte parole domani, se vogliamo trarne la giusta lezione. Dall'esame di questa particolare situazione è emersa l'importanza eccezionale dei voli *charter*: il nostro paese in questo senso si muove meno di tutti gli altri, mentre il turismo rappresenta una delle fonti essenziali di introito di valuta straniera. Dovremmo assolutamente valorizzare il settore dei voli *charter*, considerando che il nostro paese, così allungato sul mare, ha eccezionali possibilità di accogliere stagionalmente o meno masse enormi di fruitori delle strutture turistiche e possibilità di intrattenere contatti proficui di carattere commerciale ed industriale con il resto del mondo attraverso l'organizzazione di fiere specializzate, che rappresentano un'importante base di partenza per questo scopo.

Ma non emerge soltanto il problema dei *charters*, per cui dobbiamo assolutamente fornire una risposta costruttiva per il domani, poiché si profila anche il problema di considerare i bacini di terzo li-

vello. Infatti, il territorio nazionale è completato dalla sfera di interessi europei ed extraeuropei lungo il bacino mediterraneo, con i quali l'Italia ha necessità di avviare proficui commerci. Quindi, è necessario affrontare di sana pianta questo problema per fornire di idonei servizi i bacini di terzo livello: ciò emerge come fatto positivo da questo nostro incontro.

I bacini validi sul territorio nazionale sono quattro: per due di essi esistono premesse molto positive. Uno è localizzato nella regione dalla quale provengo; esso dovrebbe essere proficuamente a contatto con i paesi dell'Europa centrale, con l'est balcanico, con un complesso di paesi che circondano il nostro modesto aeroporto di Ronchi dei Legionari, recentemente completato con un'ottima pista.

Questo per quanto riguarda la mia regione, ma ne esiste un altro ad occidente, che riguarda la Francia, la Svizzera, la Lombardia e la Liguria.

Queste sono zone di fervida attività industriale, che da un bacino di tal fatta, cioè di terzo livello, trarrebbero notevole incremento di contatti e di interessi proficui. Quindi, dopo questo breve riassunto, risulta che la soluzione del problema Itavia, cioè di servizi dedicati alle regioni del meridione, si innesta in un piano di completa modernizzazione dei servizi stessi; e non è vero che manchino le forze per attuare queste opportunità, anzi queste necessità. Le forze finanziarie dell'Itavia, ancorché impegnate, data la posizione geografica, data la possibilità di fare realmente da ponte tra l'Europa e tutte le terre marginali del bacino mediterraneo, hanno la possibilità di offrire anche sul mercato internazionale le nostre disponibilità per servizi pubblici concreti, seri, utilizzabili. Abbiamo bisogno di rivendere questa capacità del nostro paese ad organizzarsi in servizi efficienti. E questa nostra discussione segna l'ora per iniziare un buon lavoro proficuo, non lasciando in sospeso né i lavoratori né le attrezzature dell'Itavia, ma utilizzandole, attraverso l'applicazione di una legge esistente (la « legge Prodi »), con una gestione che dobbiamo rappresentarci di breve,

anzi di brevissima durata. Sarà necessaria, in questo senso, molta buona volontà da parte dei ministeri, ai quali compete di perfezionare questo sistema; ma ci vorrà anche buona guardia da parte di questa Assemblea, perché tutto questo si realizzi. A questo scopo, ancora una volta ribadisco il principio che nella discussione sulle linee generali delle mozioni si sono smorzati i termini di un'aggressività partitica. Abbiamo sentito la responsabilità manifestata da tutte le parti, e perciò, a mio avviso, la volontà di pervenire ad una mozione concordata, che ci ponga nella posizione di evitare successivi scioperi dei servizi aerei.

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

LIGATO. Signor Presidente, onorevole ministro, credo di non essere d'accordo con molti dei colleghi oggi intervenuti nel dibattito sulla situazione della società Itavia e, direi, in maniera più ampia sulla situazione del trasporto aereo. Mi è parso che più volte si sia fatto ricorso, in termini che ho ritenuto qualche volta anche ipocriti, a momenti di demagogia, ogni qualvolta si è richiamato il problema dei dipendenti della società Itavia. Mi è parso che fosse, di volta in volta, un modo di atteggiarsi o di formulare una pressione non del tutto giusta in sede di esame su una questione assai complessa. Giustamente, secondo l'onorevole Benco Gruber, si è creato questo tabù del pluralismo nel dibattito che affrontiamo; inoltre ai risultati della commissione Robaldo è stato dato il significato di una scelta fondamentale, quasi si trattasse dell'undicesimo o del dodicesimo comandamento del trasporto aereo. Io credo che i risultati cui è pervenuta la commissione Robaldo — ed io non invidio affatto il collega Robaldo, che è membro anche della Commissione trasporti nella quale io siedo, per le conclusioni cui è pervenuta la commissione da lui presieduta — siano contrassegnati da incertezze e dall'assenza di criteri oggettivi e validi, peraltro sottolineati da tecnici e da esperti.

Il pluralismo non postula necessariamente la presenza di molte compagnie di navigazione aerea a capitale pubblico o privato, ma non la esclude; tuttavia ad ogni iniziativa, singola o generale, ad ogni programma e ad ogni proposta deve corrispondere un criterio che tutti dobbiamo accettare, che è il criterio dell'interesse dell'utenza. Ciò significa, anzitutto, sicurezza nel volo. Ecco perché io, che non sono un amico di oggi e nemmeno un nemico di ieri dell'una o dell'altra compagnia, a quella impostazione privata, pur ammettendo che svolgeva un servizio nelle regioni meridionali, non ho mai dato e non do la sufficienza per quanto riguarda un minimo di tranquillità per gli utenti. E la mia presenza a bordo degli aerei è piuttosto frequente. Ma non do la sufficienza nemmeno alla compagnia pubblica, signor ministro, per come ha condotto questa vicenda, né condivido il modo con cui sono intervenuti gli accordi e le intese fra Itavia ed Alitalia, fra Davanzali e Nordio, perché la confusione in cui oggi ci troviamo è, in larga parte, il risultato di intese — non so se di carattere generale o particolare — fra la compagnia pubblica e quella privata, fra coloro che avevano o hanno la rappresentanza legale delle due compagnie. Mi chiedo perciò oggi chi faccia la politica del trasporto aereo nel nostro paese. La fa il Ministero dei trasporti, attraverso la direzione generale dell'aviazione civile? Ritengo che lo onorevole ministro Formica sia troppo attento, anche sul piano dell'impegno « manageriale », per accettare questa come una ipotesi non dico vera, ma verosimile. La fanno le compagnie private o pubbliche? Certo, esse — secondo me — hanno un ruolo più incisivo rispetto a quello che svolge l'aviazione civile nel nostro paese, attraverso le sue espressioni legali, tecniche e burocratiche.

I rappresentanti di questi interessi, che in passato si sono di volta in volta conciliati o scontrati, vanno dunque individuati come autori non certo meritevoli della situazione che oggi vive il paese. Credo perciò che dobbiamo riportare la nostra discussione ed il confronto sul tra-

sporto aereo a denominatori comuni e oggettivi: l'utenza, per quanto riguarda i suoi interessi di efficienza del servizio e di sicurezza per i passeggeri, considerando certo anche quello che è accaduto fra le compagnie in tema di accordi sul mercato estero, sull'assistenza in Italia, sulla riqualificazione del personale, sui servizi di assistenza, sulle prenotazioni, sugli aspetti commerciali delle intese che sono state di volta in volta raggiunte sulla pelle degli utenti.

Ricordo, onorevole ministro, che quando ero assessore regionale ai trasporti, mi opposi ad una concezione del Governo che ritenevo aberrante: l'aver individuato nella Calabria l'unico bacino di traffico che dovesse essere gestito dall'Alitalia. Ritenevo che un aeroporto, quello dello stretto, secondo le indicazioni che lo stesso Governo aveva formulato nel « rapporto Lino » e che la regione aveva fatte proprie, dopo una attenta indagine ed attraverso una intesa interregionale, che credo sia l'unica realizzata fino ad ora, sul piano dei servizi, avesse un proprio ruolo ed un proprio avvenire: tanto più che, di fronte ad una previsione di 150 mila passeggeri nel 1975, già nel 1976 questo aeroporto aveva superato il livello di 200 mila passeggeri. Questo aeroporto era stato realizzato in parte cospicua grazie all'impegno tecnico e finanziario degli enti locali, a dimostrazione che il *management* esiste anche in fondo alla penisola e non soltanto nella valle padana. Ebbene, di fronte a questi interessi precisi, obiettivi e puliti delle regioni Calabria e Sicilia, prevalse invece una sorta di accordo, per cui l'ATI sarebbe rimasta a Reggio Calabria in cambio della garanzia per l'assistenza ed il noleggio di aerei e servizi, per un totale di 5 miliardi, da erogare alla compagnia Itavia. Questo è dato politico; e si pensi che la regione Calabria, per mantenere il servizio del vettore pubblico, il cui statuto — bisognerebbe ricordarlo al presidente Nordio — afferma la finalità dell'incentivazione del trasporto aereo nel Mezzogiorno e nelle isole, ha fatto un grosso sforzo. E in quell'aeroporto, in armonia con l'impostazione

che Nordio afferma di voler dare al trasporto aereo in Italia, si registra un attivo di 5 miliardi l'anno. Ebbene, quell'aeroporto venne ceduto all'Itavia, in una complicità che accomunava il Governo, la Commissione trasporti della Camera e la compagnia di bandiera. Fu un autentico abuso e fu l'inizio del malcostume, le cui conseguenze ci troviamo a dover oggi discutere ed affrontare.

Di fronte a questo problema c'è in noi la consapevolezza di chi in passato, nella miseria del profondo sud, ha scelto bene ed investito meglio di quanto non avessero saputo fare Parlamento e Governo. Cinque miliardi sono andati ad incentivare le entrate dell'Itavia, ma nulla è migliorato sul piano del servizio: sono rimasti i ritardi, le lentezze, le preoccupazioni, se volete anche i cigolii delle macchine. Secondo me c'è un problema, civile, morale e politico, dei dipendenti, ma c'è anche un problema civile, morale e politico più ampio: quello degli utenti. Questo mi induce, onorevole ministro, a dichiararmi intransigente sulla proposta di costituire una terza compagnia a capitale pubblico, di cui non vedo l'utilità e tanto meno la necessità. Il pluralismo, se deve esservi, vi sia: il giorno in cui una società a capitale privato avrà dimostrato di avere capacità, mezzi, *management*, risorse finanziarie, iniziative e programmi validi, ben venga, come è stato per l'Alisarda, in molte occasioni, a fronteggiare la concorrenza del vettore pubblico e a garantire un servizio migliore all'utenza. Ma una terza compagnia a capitale interamente Alitalia (ma anche al 51 per cento di proprietà Alitalia) che senso avrebbe nel nostro paese? Secondo me sarebbe come tornare indietro al momento in cui le ferrovie avevano tre classi; con la differenza che nel trasporto ferroviario la garanzia degli impianti fissi e di esercizio era uguale per tutte le classi, mentre la diversità riguardava la comodità o il veluto cremisi nella prima classe, di fronte al velluto grigio-giallo della seconda ed al volgare *sky* della terza, mentre nel caso delle tre compagnie di navigazione aerea (lei mi intende, onorevole ministro, anche

per quanto si riferisce all'ipotesi che viene accreditata negli ambienti ministeriali) saremmo in presenza di una diversità non limitata alla comodità ma estesa all'efficienza del servizio ed alla garanzia delle persone. Questo è un principio che nessun uomo politico, sia esso componente del Governo, sia esso amministratore di enti locali, sia esso cittadino della strada, può accettare che venga attuato come programma del Governo e del Parlamento.

Sono quindi decisamente contrario all'ipotesi della terza società a carattere pubblico e credo che, come Parlamento, abbiamo il diritto e il dovere di riassumere la capacità di iniziativa e di proposta nei confronti del Governo, che a sua volta deve riassumerla nei confronti dell'Alitalia. Non si può perseguire una politica di risanamento del solo bilancio interno dell'Alitalia, onorevole ministro, se questo costa sacrifici alla compagnia ATI, se questo significa declassamento del servizio, se questo significa soppressione dei voli, se questo significa incoraggiamento alla discontinuità del traffico aereo nel nostro paese. A queste condizioni, mi permetta di dire che il presidente dell'Alitalia lo saprebbe fare chiunque, con tutto il rispetto per la capacità del *manager* che oggi presiede la compagnia di bandiera.

Credo francamente che il Governo debba garantire dei limiti *standard*, minimi e irrinunciabili per l'utenza italiana nell'ambito del trasporto aereo, al contrario di quanto è avvenuto in passato.

Abbiamo visto più volte con grande amarezza presidenti della Commissione trasporti, presidenti di comitati speciali e uomini di governo, andare in regioni di questa nostra Italia — tanto più mortificante l'iniziativa quando questa si realizza nel profondo sud, dove abbiamo grossi crediti nei confronti del paese, anche se abbiamo dimostrato sempre grande senso di responsabilità per i problemi nazionali — a dire che era giusta la politica delle regioni che — come dice anche il documento della commissione Robaldo — debbono avere un ruolo determinante sul piano della definizione delle concessioni.

Noi della regione Calabria abbiamo sempre ribadito e riaffermato la nostra convinzione, ma inutilmente, nei confronti del Governo e del Parlamento e abbiamo udito uomini di governo affermare determinate cose e poi leggere a distanza di pochi giorni il documento della commissione Robaldo. Anche il presidente della Commissione trasporti della passata legislatura disse che nulla si sarebbe fatto contro l'impostazione regionale che sembrava molto assennata e io personalmente ho avuto modo di ascoltare tanti colleghi che affermavano che la proposta era giusta e saggia. Però successivamente le concessioni sono state date nel modo in cui ho detto e con gli accordi tra compagnia di bandiera e compagnie private delle quali ho parlato.

Secondo il nostro punto di vista il problema relativo alla rivalità tra compagnia di bandiera e società private non deve stare al centro della nostra attenzione; per me questo problema non si pone neppure. Se la compagnia Itavia, attraverso procedure ordinarie o straordinarie garantisce i limiti *standard* all'utenza ed un servizio sufficiente ben venga nella realtà del trasporto aereo del nostro paese; se questo servizio sufficiente e questo limite di garanzia non vengono assicurati, la compagnia Itavia non può gestire nulla nella realtà civile di un paese che vuole progredire.

Quindi è necessario essere chiari e precisi, rendendosi conto di quale è la situazione reale esistente nel nostro paese. Si parla poco della garanzia e della sicurezza del volo: infatti, mentre l'Alitalia denuncia migliaia di casi di mancata collisione in volo, il ministro della difesa, di fronte ad interpellanze che ponevano questo problema, nega che ci sia mai stato un caso del genere. Allora qualcuno dice bugie: o le dicono i piloti, o le dice l'Alitalia, o le dice il ministro della difesa.

Onorevole ministro, è necessario avere informazioni circa la mancanza dei *radar*, il mancato funzionamento degli stessi e l'utilizzazione di impianti di segnalazione anche sofisticati quanto inutili, a causa delle condizioni orografiche e topo-

grafiche nelle quali sono collocati i nostri aeroporti. Così come sarebbe interessante domandarsi perché Marconi e non Selenia, perché Selenia e non Elettra. Ci sono tante cose da mettere in chiaro al fine di garantire la sicurezza di chi paga un biglietto sempre più costoso e comunque ha un diritto irrinunciabile alla salvaguardia della propria vita. I piloti diventano sempre più difficili: una volta operavano anche in condizioni di terzo livello, cioè con difficoltà, quasi al buio; oggi si rifiutano di atterrare anche su una posizione di primo livello. È il caso di Reggio Calabria di questi giorni. Non si tratta di un episodio singolo, ma di un fatto di principio: dobbiamo capire se il Governo sia in grado di ripristinare i termini di un rapporto civile in questa società, o se la corporazione debba sempre prevalere sugli interessi generali. Se l'aeroporto sullo Stretto non è sicuro, lei ha il dovere di chiuderlo, onorevole ministro; se l'aeroporto sullo Stretto è sicuro, lei ha il dovere di mandare davanti alla magistratura i piloti che operano non per portare avanti una politica di sviluppo, ma per realizzare uno scontento generale nella nostra società, per portare avanti le proprie rivendicazioni corporative.

Da mesi il *vasis* della pista n. 15 è lì e l'aviazione civile non opera le radio-misure. La prego di intervenire a questo proposito. Da mesi, sulla pista n. 11, i piloti dicono di non disporre delle procedure di atterraggio, e non è vero; se è vero, è colpa ancora della direzione generale dell'aviazione civile e della compagnia di bandiera.

La prego ministro Formica, di intervenire, in ordine a questi fatti. E non è vero che la pista non sia sicura: diciamo che i piloti sono uomini e che sbagliano. Lo ha detto anche l'ANPAC, quando ha affermato: « Noi non verremo sulla pista in condizioni di piovosità fin quando il *vasis* non sarà stato riparato ». Il *vasis* della pista n. 15 è stato riparato, ma i piloti si rifiutano ancora di atterrare sulla pista. Perché avviene questo, onorevole ministro?

Ho presentato un anno fa un'interpellanza, alla quale il sottosegretario Tirio lo ha risposto in Commissione. Non volevo sapere se l'Alitalia avrebbe istituito il terzo o il quarto volo, o se fosse disposta a ridurre del 10 per cento il costo dei biglietti, o se intendesse aumentarlo. Dicevo che era intervenuto un accordo di carattere internazionale per cui le compagnie di navigazione aerea avevano deciso che sarebbe stato molto più economico evitare l'addestramento a vista dei piloti sugli aeroporti, perché la caduta di un aereo ogni tanto non costituisce una perdita, dal punto di vista economico, pari a quella rappresentata dal costo di un addestramento di 12 ore dei piloti sui singoli aeroporti; come se i piloti trasportassero noccioline e non invece, quasi sempre, vite umane.

A quella mia interpellanza è stata data, in Commissione, una risposta piuttosto burocratica, che ha chiuso questa vicenda con noncuranza, e che poi ha avuto i suoi riflessi negativi quando abbiamo verificato che vi sono piloti che non conoscono gli aeroporti, che partono e volano quindi per intere ore in stato di tensione, atterrando in stato di grande paura.

Diceva Manzoni che chi non ha il coraggio non se lo può dare; e se un pilota ha paura, fa bene a non atterrare in un aeroporto. Ma se questo è il risultato di una manovra strumentale, e di un'insufficienza di addestramento e di preparazione, c'è qualcuno che è responsabile in qualche modo nella vicenda; e noi non possiamo tollerare che questo si ripeta frequentemente.

La prego, allora, onorevole ministro, di badare a questi temi di carattere generale, di prendere atto che noi vogliamo che sia definita una politica sicura per l'utenza e che quindi siamo disponibili a incontri che garantiscano non la demagogia di una certa posizione, ma la serenità e la tranquillità di tutti, che consentano cioè uno sviluppo graduale. Riconosciamo che nel nostro paese sono avvenute grosse trasformazioni ed innovazioni negli ultimi anni. Nel 1973 o 1974, ed anche nel 1975, avevamo la certezza

che nel nostro paese sarebbe arrivato l'aereo *Stoll*; l'aeroporto quindi non si sarebbe negato a nessuno, perché ciascuno avrebbe potuto avere il proprio dietro casa, perché tanto c'era l'aereo *Stoll*, che magari faceva anche i gradini, e che avrebbe portato tutti nei grandi aeroporti intercontinentali di Fiumicino e della Malpensa.

Le esigenze delle compagnie di navigazione hanno spinto in una direzione diversa.

(Rivolto al ministro Formica e ad alcuni deputati che gli stanno parlando). Parlate pure, però, gentilmente, non voltatemi le spalle.

PRESIDENTE. Onorevole Ligato, parli pure, perché la sentono ugualmente.

LIGATO. Sì, lo so, signor Presidente; però non sono abituato a voltare le spalle a lei, e gradirei che loro non le voltassero a me.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Ligato. Comunque, prosegua.

LIGATO. Si deve badare ai problemi che oggi si pongono. Vi è la decisione di utilizzare aerei sempre più capienti e di incentivare i voli *charter* nel nostro paese, e nell'ambiente ministeriale si rileva che vi è un'ostilità permanente verso questa politica. E questo appare sempre più incomprensibile, soprattutto in riferimento ad un'ipotesi di sviluppo dell'attività turistica, a compensazione di tutto quello che è stato promesso e mai dato — e spesso tolto — al Mezzogiorno d'Italia; al punto che si sta verificando che i consorzi di sviluppo industriale del Mezzogiorno, costituiti con la partecipazione degli enti locali, stanno pagando gli interessi del 2,5 per cento allo Stato perché il Governo non ha operato gli insediamenti previsti.

E accaduto che il Governo ha promesso gli insediamenti della Finsider e della Finmeccanica. La Cassa per il mezzogiorno

no ha anticipato i soldi per l'esproprio; la Finmeccanica e la Finsider sono piuttosto latitanti e gli enti locali pagano 700 milioni di interessi, pari al tasso del 2,5 per cento, sulle anticipazioni di esproprio fatte dalla Cassa per il mezzogiorno. Abbiamo trovato il sistema di imporre una gabella al Mezzogiorno d'Italia, beffando le prospettive di sviluppo; e così abbiamo anche elencato i comuni particolarmente depressi, tre anni e sette mesi dopo l'approvazione della legge n. 183, per cui l'incentivo dell'8 per cento, previsto dall'articolo 10 della legge n. 183, non è stato concesso alle aziende che hanno operato investimenti nel Mezzogiorno.

Nessuno si attenda da parte nostra adesioni a questa linea; non ci si attendano adesioni verso una politica di confusione e di discriminazione nei confronti del Mezzogiorno d'Italia. Nessuno è disposto ad accettare società di terza qualità; e non avrebbe senso aver cancellato dalla realtà del nostro paese la società Itavia, se dovessimo sostituirla con una terza società del gruppo Alitalia. Dalla stessa ipotesi ministeriale emerge chiaramente che gli aeromobili in disuso delle società Itavia ed ATI dovrebbero andare a questa terza società; e allora non vi sarebbe nessuna differenza con i « trabiccoli » che volavano per conto dell'Itavia sull'aeroporto di Santa Eufemia o su quello di Bergamo o su quello di Palermo.

Non siamo disponibili a seguire nessuno su questa linea, né noi né le regioni, né gli enti locali che hanno già fatto conoscere il loro punto di vista. Vorremmo che si ristabilisse il denominatore comune irrinunciabile di garantire a ciascuno innanzitutto la sicurezza del trasporto aereo o l'efficienza adeguata ai tempi e alle necessità nuove (*Applausi al centro*).

PRESIDENTE. Suspendo la seduta per cinque minuti.

La seduta, sospesa alle 17,35, è ripresa alle 17,40.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Liotti. Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Ha facoltà di parlare il ministro dei trasporti.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli deputati, sono note le vicende che hanno portato alla decisione già da me comunicata in quest'aula il 28 gennaio di dichiarare decaduta dalle concessioni dei servizi aerei di linea la società Itavia. Richiamandomi a tale intervento, desidero ora esporre con serenità, pacatezza ed obiettività gli avvenimenti susseguitisi negli ultimi giorni, che hanno determinato le decisioni assunte il 6 marzo ultimo scorso per risolvere i diversi problemi innescatisi con la crisi della società Itavia.

In relazione agli eventi del dicembre, quando l'Itavia comunicò la decisione di sospendere l'esercizio dei collegamenti aerei, compresi quelli *charter*, sino a quel momento operati, venivano formulate le seguenti proposte alternative: a) mantenimento in esistenza della società Itavia e rilevazione del suo pacchetto azionario da parte di un gruppo pubblico, con possibilità di intervento contestuale o successivo anche di terzi privati; b) costituzione di una società da parte di gruppo pubblico, con il compito di rilevare le concessioni ed assumere il personale dell'Itavia.

In particolare, per quanto riguarda il personale, non appariva realizzabile la terza via della assunzione pura e semplice in forza presso il gruppo Alitalia-ATI stante l'opposizione delle organizzazioni sindacali; quest'ultima soluzione, infatti, avrebbe palesemente portato ad una grave tensione su tutto il fronte del lavoro, causando per molti mesi uno stato di irregolarità e di precarietà del servizio del trasporto aereo nel paese.

La società Alitalia si dichiarò subito disposta ad esaminare sia la prima che la seconda soluzione, con tutte le riserve del caso.

Per quanto riguardava il problema delle retribuzioni, presso il Ministero del lavoro venivano poste allo studio possibili soluzioni, tra le quali quella della estensione della cassa integrazione straordinaria ai dipendenti dell'Itavia. Intanto si moltiplicavano le iniziative sindacali e degli enti ed organismi colpiti dalla sospensione dei servizi Itavia, che si univano a quelle in sede di Governo, allo scopo di pervenire a concrete e rapide soluzioni per la salvaguardia dei livelli occupazionali e del potenziale produttivo dell'impresa e per la liquidazione delle retribuzioni. Il 16 gennaio l'Alitalia comunicava al ministro dei trasporti di ritenere, allo stato delle cose, incerta la possibilità di accedere alla acquisizione del pacchetto azionario dell'Itavia e, pur non dichiarando del tutto pregiudicata tale soluzione, proponeva intanto di cautelarsi iniziando ad esaminare in concreto i passi da compiere da parte dei Ministeri interessati « e da noi stessi — diceva — per avviare la soluzione alternativa 2-b, cioè la costituzione di una nuova società, per il caso che la 2-a, cioè il prelievo dell'Itavia, dovesse in ultima analisi cadere » (ho citato parte della lettera dell'Alitalia).

Al fine di verificare in concreto la praticabilità della soluzione, Alitalia ed Itavia concordavano la nomina di un collegio di esperti di comune fiducia, presieduto dal professor Loraschi, per la valutazione dello stato dei capitali dell'Itavia. Frattanto nel mese di gennaio, nel corso di riunioni tenute presso il Ministero del lavoro, le organizzazioni sindacali manifestavano il loro orientamento favorevole alla costituzione di una nuova società con partecipazione pubblica pari almeno al 51 per cento e che rilevasse le concessioni e le autorizzazioni già concesse all'Itavia ed assumesse il personale Itavia, con il riconoscimento dei diritti quesiti.

Io la prego di segnare le date, onorevole Melega, così vede cosa ha fatto il Governo. Il 20 gennaio, il Ministero delle partecipazioni statali fu informato delle predette conclusioni ed il Ministero dei trasporti dichiarò la disponibilità a trasferire alla nuova società le concessioni

dei servizi aerei di linea dell'Itavia. Di ciò fu informato contemporaneamente anche il Ministero del lavoro, che si attivò per l'adozione delle misure atte ad assicurare una forma retributiva ai dipendenti Itavia fino alla ripresa dell'attività.

Con decreto in data 21 gennaio, l'Itavia è stata dichiarata decaduta dalle concessioni dei servizi di trasporto aereo ed è stata risolta la convenzione del 17 maggio 1979, regolante detti servizi. La decisione non era ulteriormente procrastinabile, vista la situazione di grave crisi economica e finanziaria in cui versava la società, e considerato che tale crisi configura l'ipotesi di grave dissesto, tale da compromettere la continuità dei servizi ai sensi dell'articolo 49, punto 4, della convenzione, quale causa di decadenza.

Infatti, da un lato, risultano ormai accertati l'entità del *deficit* patrimoniale, la mancanza di liquidità, la pesante esposizione debitoria, il perdurante inadempimento di obbligazioni essenziali per l'esercizio dell'attività di trasporto aereo (quali le retribuzioni dei dipendenti, l'approvvigionamento di carburante, il pagamento dei diritti aeroportuali, l'approvvigionamento di scorte adeguate ad assicurare l'operatività della flotta) e l'impossibilità di ricorrere ulteriormente al credito bancario. Dall'altro, appariva sempre più astratta ed ipotetica la possibilità di interventi di salvataggio da parte di terzi (sempre annunciati, ma mai visti), mentre la proprietà attuale non si era dimostrata in grado di sopperire, con un congruo conferimento di capitali freschi, al ripianamento della gestione.

Nei giorni 2 e 3 febbraio venivano tenute riunioni presso il Ministero dei trasporti, presiedute dal sottosegretario senatore Tiriolo, con la partecipazione di funzionari della direzione generale della aviazione civile, di rappresentanti delle società Alitalia ed Alisarda, per definire un piano tecnico-operativo per la ripresa dei collegamenti già operati dall'Itavia, le linee di gestione e gli obiettivi della nuova società.

In data 5 febbraio venivano convocati presso il Ministero dei trasporti (ad una

riunione presieduta dal ministro, presente il sottosegretario) i rappresentanti delle regioni Calabria, Abruzzo, Marche, Emilia-Romagna, Sardegna, Sicilia, Veneto, Toscana e Lombardia, per la presentazione del piano di riattivazione dei servizi aerei di linea interrotti dall'Itavia, e il piano stesso otteneva assenso.

In data 10 febbraio il Ministero dei trasporti inviava tutta la documentazione relativa al piano al Ministero delle partecipazioni statali, al Ministero del lavoro e a tutte le organizzazioni sindacali e alle regioni. Frattanto, a partire dal 22 gennaio, si susseguivano una serie di riunioni presso il Ministero del lavoro tra i rappresentanti dei ministeri interessati alla vicenda (lavoro, partecipazioni statali, tesoro, industria e trasporti).

Altre riunioni venivano tenute, sempre al Ministero del lavoro, con rappresentanti dell'IRI, dell'Alitalia e dell'Alisarda e con le organizzazioni sindacali, unitarie e autonome.

Obiettivi delle riunioni permanevano, fondamentalmente, la riattivazione dei collegamenti aerei sospesi dall'Itavia sin dal 10 dicembre scorso, la definizione in termini concreti degli adempimenti per la costituzione della nuova società a prevalente capitale pubblico, un piano per l'assorbimento del personale dipendente dell'Itavia, la definizione degli obiettivi che le iniziative intraprese devono perseguire, la soluzione del problema retributivo del personale Itavia, in attesa della sua sistemazione definitiva.

In data 3 marzo, l'IRI, sollecitato dal Ministero delle partecipazioni statali, comunicava che il comitato di presidenza aveva autorizzato la costituzione di una società cui affidare la concessione delle linee aeree già esercitate dall'Itavia, con capitale sociale fissato al minimo legale e sottoscritto integralmente dai due azionisti Alitalia e ATI e immediatamente veniva dato il benestare all'operazione da parte del Ministero delle partecipazioni statali.

Frattanto, il Ministero del lavoro, ricevuta dall'Itavia solo in data 23 febbraio (ripeto: 23 febbraio) la domanda per la

cassa integrazione, aveva attivato il giorno successivo in ambito CIPI la procedura per l'applicazione della cassa integrazione guadagni straordinaria, a decorrere dal dicembre 1980, a tutto il personale dipendente dell'Itavia. Il Ministero dei trasporti, intanto, definiva l'assetto delle concessioni delle linee ex Itavia.

Corre l'obbligo, altresì, di informare gli onorevoli colleghi che il collegio di esperti nominato da Alitalia e Itavia per la valutazione dello stato dei capitali della società Itavia, ai fini di verificare la possibilità di accedere, da parte dell'Alitalia alla acquisizione del pacchetto azionario dell'Itavia, ha nel frattempo rimesso ai committenti le sue conclusioni, dalle quali risulta confermata la difficile situazione economico-finanziaria della società e quindi l'impraticabilità della soluzione del rilevamento, con ciò confermando la giustezza della scelta governativa, che peraltro ha il pieno consenso di tutte le organizzazioni sindacali, sia unitarie che autonome, delle regioni interessate ai collegamenti aerei ex Itavia e degli organismi di gestione degli aeroporti serviti da tali collegamenti e interessati all'attività *charter* a suo tempo svolta dall'Itavia.

Per quanto riguarda l'applicazione della legge 3 aprile 1975, n. 95, il problema veniva alla ribalta ufficialmente (ripeto: ufficialmente, cioè con specifica domanda) solo di recente, dopo la metà del mese di febbraio, quando, con una propria lettera, la società Itavia rendeva noto al Presidente del Consiglio e ai Ministeri della industria, del tesoro, del lavoro, delle partecipazioni statali, del bilancio, dei trasporti e del turismo di aver avviato gli adempimenti necessari per l'assoggettamento alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla citata legge, che comporta, in primo luogo e in via pregiudiziale, l'accertamento giudiziario, ai sensi dell'articolo 595 della legge fallimentare, con riguardo tanto alla situazione di insolvenza, quanto agli altri requisiti di dimensione, caratteristica e specialità dei debiti. Allo stato attuale, nulla risulta in merito a tale accertamento da pronunce dell'autorità giudiziaria. D'altra

parte, valutando in termini complessivi la adozione di una soluzione siffatta, essa si presenta difficoltosa per una ripresa dei collegamenti aerei e dell'attività *charter*, data l'urgenza di pervenire alla soluzione dei problemi occupazionali e retributivi dei lavoratori. Peraltro, le organizzazioni sindacali unitarie del trasporto aereo (CGIL, CISL e UIL) che hanno ampiamente dibattuto al loro interno il problema anche sulla base dei risultati degli incontri presso il Ministero del lavoro, con un telegramma in data odierna, dopo aver consultato la base, hanno ribadito: « la loro opposizione all'utilizzo del commissariamento *ex "legge Prodi"*, in quanto ritengono rinvii la soluzione della crisi, impegnando a fondo perduto denaro pubblico, ridando fiato ad una gestione privata fallimentare ». Così dicono i mille, i rappresentanti dei mille, che credo hanno...

TASSONE. I mille non credo: forse i rappresentanti !

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Hanno certamente qualche titolo in più dei rappresentanti che non rappresentano niente !

BAGHINO. Le leggeremo i telegrammi, invece, dei piloti che...

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Li leggo anch'io ! Parlerò fra poco anche dei piloti (*Interruzione del deputato Baghino*).

PRESIDENTE. Onorevole Baghino !

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Con lo stesso telegramma, tali organizzazioni sindacali invitano a « dare immediata attuazione alla nuova azienda a prevalente capitale pubblico, unica prospettiva positiva di riassetto del trasporto aereo, attivando contestualmente la cassa integrazione straordinaria per i lavoratori, da quattro mesi senza salario ».

Mi risulta che su questa posizione delle organizzazioni sindacali unitarie vi sia anche una significativa convergenza di una larghissima parte dei piloti associati al-

l'ANPAC, dipendenti dall'Itavia, e di molti piloti dell'ATI, anch'essi associati all'ANPAC; mentre ieri qualcuno parlava a nome dei dipendenti, io ricevevo un'ampia rappresentanza di piloti dell'azienda Itavia, iscritti all'ANPAC, che chiedevano fosse dato seguito alla decisione del Governo. Numerose ed incontrovertibili sono, infatti, le ragioni che consigliano di proseguire celermente e senza divagazioni lungo la linea definita nelle riunioni interministeriali presso il Ministero del lavoro, che si appalesa per ora l'unica in grado di risolvere, in maniera accettabile per la collettività, il problema dei collegamenti aerei nazionali, ripristinando in tempi brevi i servizi sospesi dall'originario vettore e dando al problema dell'occupazione una soluzione cui, come ho detto, le stesse organizzazioni sindacali unitarie e la grandissima maggioranza dei lavoratori hanno dato il proprio consenso.

In relazione alle iniziative assunte in sede governativa, venerdì 6 marzo (dopo gli incontri presso il Ministero del lavoro della settimana scorsa) è stato consegnato alle organizzazioni sindacali un documento nel quale sono indicate le linee ritenute più idonee, su cui il Governo intende muoversi per risolvere tutti i problemi sorti con la crisi della società Itavia; il documento interministeriale (che non è un documento del Ministero dei trasporti) recita testualmente che i ministeri delegati dalla Presidenza del Consiglio...

BAGHINO. ...e del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, per la precisione !

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. No, scusi, onorevole Baghino: lei non era presente ! Lo lasci dire a chi almeno presentava per mezzo di propri delegati ! (*Interruzione del deputato Baghino*). No, no: lei avrà una carta intestata, non...

BAGHINO. E allora di chi è ?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Adesso glielo dico io. Il Governo lo rappresento io e non lei ! (*Interruzione del deputato Baghino*).

PRESIDENTE. Onorevole Baghino !

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Se lei si pone la domanda e si dà anche la risposta, allora è tutto inutile. Non perdiamo tempo.

« I ministeri delegati dalla Presidenza del Consiglio ad affrontare il problema della crisi dell'Itavia e ad individuare le soluzioni atte ad assicurare la ripresa dell'attività sulle linee aeree già in concessione e nel campo dei *charters*, svolti dalla predetta società, e quindi il mantenimento dei livelli occupazionali, nonché la salvaguardia della professionalità dei dipendenti dell'Itavia (impiegati, operai, naviganti) a seguito degli approfondimenti svolti » — leggo sempre il comunicato congiunto dei ministeri dei trasporti, delle partecipazioni statali, del lavoro, che sono stati delegati dalla Presidenza del Consiglio — « sono in grado di formulare il seguente programma di azione. Dopo aver verificato tutte le possibili ipotesi di soluzione, tra le quali il subentro del gruppo Alitalia nella società Itavia, il commissariamento della stessa società Itavia, l'assorbimento del suo personale nell'ambito della società Alitalia, i ministeri delegati sono giunti alla determinazione di adottare la soluzione della costituzione di una nuova società a prevalente partecipazione statale, già deliberata dal comitato di presidenza dell'IRI, soluzione ritenuta la più idonea ad assicurare alla nuova attività una gestione industriale, economica e finanziaria corretta e quindi le migliori garanzie di occupazione. Il Ministero delle partecipazioni statali, che ha già autorizzato la costituzione della nuova società, provvederà affinché le procedure di attivazione della società stessa siano svolte nei tempi più rispetti, compatibilmente con i tempi tecnici, entro il 31 marzo prossimo. Il Ministero dei trasporti, confermata la decadenza delle concessioni alla società Itavia, è giunto nella determinazione di assentire alla costituenda società, nell'ambito di una politica complessiva, anche se non definitiva, di riassetto delle concessioni, per i seguenti servizi di linea: Ro-

ma-Bologna, Roma-Lamezia, Roma-Bergamo, Roma-Reggio Calabria, Bologna-Palermo, Milano-Lamezia, Milano-Reggio Calabria, Milano-Ancona, Milano-Pescara. Alla società Alitalia i seguenti servizi di linea: Bologna-Cagliari, Pisa-Cagliari, Bologna-Catania. Il gruppo Alitalia, titolare del pacchetto azionario della nuova società, nel presentare al Ministero dei trasporti un piano operativo per la graduale riattivazione dei servizi da assentire, ha fatto presente alcuni criteri e condizioni che dovranno presiedere alla sua concreta attivazione, criteri e condizioni ritenuti accettabili dai ministeri interessati. Gli obiettivi di fondo, che l'iniziativa dovrà perseguire, saranno quelli della progressiva ottimizzazione e razionalizzazione della gestione dei servizi di linea di primo e secondo livello tra le tre società del gruppo Alitalia; del potenziamento dell'attività *charter*, nell'interesse dello sviluppo del turismo internazionale, ricercando rapporti con i più autorevoli operatori del settore; dell'eventuale sviluppo, in armonia con le direttive delle competenti autorità di 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. Il piano, nella logica del progressivo divenire dell'attività industriale, costituisce peraltro una base suscettibile di periodiche verifiche ed aggiustamenti rispetto alla realtà del mercato in cui sopra. In tale quadro il piano dovrà procedere alla razionalizzazione ed all'integrazione di alcuni servizi quali: le manutenzioni, le gestioni agenziali, la commercializzazione, i servizi a terra, nonché all'utilizzazione dei mezzi ritenuti più idonei, nel contingente momento, per una gestione economica della società. Il personale ex Itavia — secondo le esigenze tecniche ed organizzative e con la gradualità prevista dalla nuova società — verrà assunto *ex novo* con esclusione, a qualsiasi effetto, del riconoscimento della precedente anzianità, ma con la sola attribuzione di un importo equivalente all'ammontare degli scatti biennali di anzianità maturati nel precedente rap-

porto, per la maggior parte presso la nuova società, mentre l'Alisarda dovrà farsi carico di una nuova quota proporzionale di personale ex Itavia commisurato alle esigenze connesse all'attribuzione delle linee da essa servite. 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 l'Alisarda, l'ATI e le gestioni aeroportuali ».

Ieri una parte dei piloti dell'Itavia ha dichiarato che una quarantina di loro sono disponibili ad essere assorbiti dall'Alitalia e dall'ATI senza sollevare questioni di lista.

« Il Ministero delle partecipazioni statali » — continua sempre il comunicato — « porterà avanti, insieme ai dicasteri del lavoro e dei trasporti, l'azione intesa a definire le imprescindibili condizioni finanziarie e tecnico-operative affinché la nuova società possa attivarsi nei tempi più brevi possibile. Il Ministero del lavoro si adopererà affinché nella prossima riunione del CIPI venga dato l'assenso all'applicazione della cassa integrazioni guadagni straordinaria a decorrere dal dicembre 1980. Su richiesta delle parti interessate, il Ministero convocherà le stesse per una verifica dei tempi di attuazione del piano di assunzione del personale. Il Ministero del lavoro interesserà il gruppo Alitalia, la società Alisarda e le società di gestione aeroportuale in ordine alla situazione degli ex dipendenti dell'Itavia-Cargo ».

Sul documento, discusso ai vari livelli dai lavoratori interessati alla vicenda, le organizzazioni sindacali unitarie e di categoria hanno fatto sapere di ritenere che « la realizzazione in tempi brevi della nuova azienda a prevalente capitale pubblico è l'unica strada praticabile per avviare un processo di qualificazione del trasporto aereo in Italia, cogliendo quindi positivamente un'occasione determinata dalla crisi della vecchia gestione Itavia ».

Gli obiettivi che si pone il programma di azione concordato in sede intermi-

nisteriale tiene conto delle risultanze del rapporto della commissione Robaldo e delle indicazioni sinora pervenute dai due rami del Parlamento, dagli organi di governo regionali e locali, dalle organizzazioni sindacali, dai vettori e dai gestori aeroportuali.

E impegno del Governo accelerare al massimo i tempi tecnici (a questo punto solo di questo si tratta) per la concreta realizzazione del programma che, attraverso il ripristino dei collegamenti aerei di interesse pubblico effettuati dall'Itavia, consente di proseguire nell'azione (già iniziata nella scorsa estate ed interrotta bruscamente dalla presente incresciosa vicenda) di riassetto dei collegamenti aerei di primo, secondo e terzo livello e delle relative concessioni e una incisiva ed autentica politica del volo *charter*, garantendo così a tutto il settore del trasporto aereo maggiore produttività e funzionalità e quindi un suo sviluppo con conseguenti benefici per l'economia del paese e dell'occupazione.

TASSONE. Quanto costa questo piano?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Certamente meno di quanto costano i salvataggi.

TASSONE. Ma dovremo pur saperlo !

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Questo avverrà successivamente. In questo momento lei ha chiesto di sapere qual è l'orientamento del Governo in presenza di una crisi che non ha provocato, poiché la cessazione del servizio Itavia non è certo stata provocata dal Governo. Se si ritiene invece che il Governo abbia provocato la crisi non avendo sovvenzionato o assistito l'azienda, allora esso è responsabile della crisi di tutti i settori economici del paese. Ci è stato chiesto se su questa proposta del Governo vi fossero dei consensi. Su questa proposta del Governo vi sono i consensi delle or-

ganizzazioni sindacali, cioè di chi ha diritto di parlare in forma diretta a nome dei mille dipendenti, e vi è il consenso delle regioni, che hanno la diretta responsabilità della rappresentanza dell'utenza. Noi ci siamo attenuti ad un orientamento...

BAGHINO. E il Parlamento non conta?

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Il Parlamento, quando vota... (*Commenti del deputato Baghino*). ...deve tenere conto di questi orientamenti.

BAGHINO. Lei non può dire questo!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino!

VALENSISE. È molto grave dire questo!

BAGHINO. È gravissimo dire questo!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Ma perché è gravissimo? Dire che la rappresentanza...

LABRIOLA. Il Parlamento si esprime qui! Siamo qui a votare, Baghino!

BAGHINO. Lei ha già predisposto tutto!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, abbia pazienza!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Non si agiti! Ma perché si agita tanto?

PRESIDENTE. Onorevole Baghino!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Stia tranquillo, perché parlavo a nome dei dipendenti. Abbiamo detto qual è l'opinione dei dipendenti.

BAGHINO. L'opinione dei suoi dipendenti, non di quelli che assistono alla seduta!

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Parlavo a nome dell'utenza, e abbiamo detto

qual è l'opinione dell'utenza (*Vive proteste del deputato Baghino*). Non trasformiamo quest'aula nell'assemblea degli azionisti dell'Itavia!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, ieri lei ha imperversato perché il ministro non era presente. Adesso è presente, e non lo lascia parlare. Abbia pazienza! Poi lei potrà replicare.

FORMICA, *Ministro dei trasporti*. Questo è quanto dovevo dire. Questa è la posizione, non personale, del ministro dei trasporti. Questa è la posizione del Governo (*Applausi*).

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

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ratifica ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica di Malta e la Repubblica italiana, firmate il 15 settembre 1980 a La Valletta e a Roma.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Cattanei.

BAGHINO. Signor Presidente, forse sarebbe necessario che fosse presente un rappresentante del Governo! Chiedo scusa, mi sembra che questo problema sia di competenza del Ministero degli affari esteri. Magari potremmo aspettare un momento.

PRESIDENTE. Ha ragione, onorevole Baghino. Suspendo la seduta per cinque minuti.

La seduta, sospesa alle 18,15, è ripresa alle 18,25.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Cattanei.

CATTANEI, Relatore. Signor Presidente, onorevole ministro, anche per economia di tempo ritengo che, in questa fase di avvio del dibattito, non sia necessario da parte mia aggiungere molte considerazioni a quelle svolte nella relazione scritta. È sufficiente perciò che mi limiti a richiamare la rilevanza del disegno di legge al nostro esame, rilevanza che d'altronde, sia pure con toni e valutazioni diverse, è stata ampiamente sottolineata nel corso dell'utile discussione intervenuta in seno alla Commissione di merito.

L'accordo trascende infatti il pur interessante aspetto dei rapporti diretti tra l'Italia e la Repubblica di Malta, per assumere il significato più ampio (proprio per il suo carattere aperto, nel senso che ad esso potranno aderire in qualsiasi momento — e questo deve essere non solo il nostro augurio ma anche il nostro fermo impegno — altri paesi comunque ad esso interessati) di una positiva svolta della politica dell'Italia e dell'Europa occidentale, diretta alla pace, alla stabilità dei rapporti internazionali e alla comprensione reciproca fra i popoli.

Più volte e da tempo si rivendica, anche da parte dell'Italia, un ruolo più incisivo nei confronti dei paesi gravitanti nell'importante area cui le note si riferiscono. Ebbene, questa nuova strategia io credo che non possa rimanere sulla soglia delle pure affermazioni verbali o di principio: deve potersi tradurre, in concreto, in un'azione dinamica e coordinata sul piano economico come su quello politico, tale da scoraggiare mire espansionistiche che, in questo caso, oltre a non aver senso, sarebbero estremamente pericolose, per conseguire, invece, soluzioni eque e realistiche, nel rispetto integrale della indipendenza dei popoli e, quindi, rinunciando ad infiltrazioni destabilizzanti di qualsiasi genere.

Mi rendo conto che tutto ciò è complesso e difficile, ma è la via che l'Italia deve seguire. Con le note in esame elimi-

niamo un arsenale e sostituiamo ad esso una dichiarazione di neutralità: questa politica deve essere portata avanti con convinzione e con grande apertura.

Nell'aderire quindi con convinzione a questa linea, auspico che la Camera proceda all'autorizzazione della ratifica e alla esecuzione delle note in questione. In relazione agli altri aspetti, tutti meritevoli di considerazione, che sono emersi nella discussione in seno alla Commissione affari esteri, richiamo la relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

COLOMBO, Ministro degli affari esteri. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo scambio di note del 15 settembre 1980 tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Malta oggi sottoposto al vostro esame per l'autorizzazione alla ratifica ritengo rivesta un carattere ed un'importanza del tutto particolari. Si riferisce infatti alla acquisizione, da parte di Malta, di uno *status* internazionale, quello della neutralità, che è in armonia con la politica di non allineamento da essa perseguita. Questo *status* di neutralità diventerà effettivo mediante una dichiarazione che sarà emessa dal governo maltese al momento dello scambio delle ratifiche delle note.

Mediante queste note si realizza il concorso dell'Italia alla creazione del presupposto stesso di quella che sarà la corrispondente dichiarazione di riconoscimento della neutralità da parte della Repubblica di Malta. Al tempo stesso, l'Italia contribuisce alla formazione di una situazione — quella, appunto, della neutralità di Malta — che è diretta ad assicurare la pace, la collaborazione ed il conseguimento di aggregazioni successive nel riconoscimento della neutralità, in particolare da parte di altri paesi vicini, al fine di consolidare ed accrescere la stabilità del Mediterraneo. La politica estera del nostro paese è particolarmente sensibile ai problemi del Mediterraneo e per questo prestiamo ogni necessaria attenzione agli sviluppi di quell'area, alle situazioni conflit-

tuali che ancora la travagliano, come alle iniziative di collaborazione rivolte a ristabilire la pace. Questa nostra sensibilità e questa nostra attenzione si spiegano alla luce del fatto che più di ogni altro paese l'Italia, per la sua posizione geografica, per le sue tradizioni, per il suo peso sia politico che economico, è fermamente convinta dell'importanza che, sul piano generale del mantenimento della pace, riveste la stabilità dell'area mediterranea. È evidente quindi il nostro preciso interesse a dare ogni impulso a quei rapporti che sono caratterizzati dalla comune matrice mediterranea e a rendere strette e fruttuose le relazioni con i paesi della regione. Da ciò l'auspicio che, al fine di salvaguardare l'autonomia dei paesi della zona, in un quadro di sicurezza e di pace, siano risolti in maniera soddisfacente i problemi che vicendevolmente li interessano. Da ciò deriva anche l'attenzione da noi rivolta alla vicina isola, nei confronti della quale l'Italia si era da tempo dichiarata disponibile a garantire la neutralità e a definire una consistente assistenza economica e finanziaria.

L'intesa che il Governo ha raggiunto con la Repubblica di Malta si inquadra quindi nella linea politica costantemente seguita, nell'intento di fornire significativi ed efficaci contributi al consolidamento delle relazioni pacifiche tra i paesi mediterranei: obiettivo che corrisponde ad un interesse vitale dell'Italia, inserita in una area così nevralgica. In effetti, tale area ha una connotazione di centralità geopolitica ed è il crocevia delle relazioni fra tre continenti, da ciò l'importanza di quel ruolo mediterraneo che l'Italia avoca a sé e che costituisce un elemento essenziale della nostra partecipazione alla Comunità europea e, più in generale, alla vita internazionale.

Ecco perché, nell'attuale momento storico, tenuta presente la sensibilità degli equilibri di questa regione a qualsiasi manifestazione di tensione, ogni contributo dell'Italia alla stabilità risponde non soltanto ad interessi nazionali, ma riveste grande rilevanza per tutta l'Europa. Appropriata è quindi la costante attenzio-

ne che il nostro paese dedica a vicende che si svolgono così vicino a noi, come a quelle di Malta.

Prima di passare ad esporre dettagliatamente il contenuto dell'intesa, con particolare riguardo agli specifici impegni che dovranno essere assunti, rispettivamente dal Governo maltese e da quello italiano, desidero tracciare per linee sommarie i precedenti. Il primo ministro maltese Dom Mintoff, nel 1976, esprime l'intenzione di dichiarare la neutralità dell'isola, dopo la chiusura della base britannica, fissata per il 31 marzo 1979, a fronte di una contemporanea dichiarazione di presa d'atto e di garanzia di tale neutralità da parte di ciascuno dei paesi mediterranei vicini interessati, sia europei che arabi.

Tale dichiarazione doveva, nell'ottica del governo di Malta, essere accompagnata da sostanziosi aiuti finanziari diretti a compensare la perdita di introiti risultante dalla chiusura della base britannica e a contribuire allo sviluppo economico iniziale dell'isola.

In ordine a tale intendimento fu ripetutamente manifestata dal Governo italiano, consapevole dell'importanza di Malta ai fini della stabilità del Mediterraneo, la disponibilità ad aderire alla richiesta del governo di La Valletta di fornire, unitamente ad altri paesi mediterranei, europei ed arabi, garanzie per la neutralità maltese.

L'8 maggio 1976 il Presidente del Consiglio dell'epoca, onorevole Moro tracciò le assicurazioni e le direttive in risposta alla richiesta del 9 aprile 1976, del primo ministro maltese Dom Mintoff, di sostegno in sede internazionale ed europea, in vista di una adeguata soluzione dei problemi di Malta, sulla base del presupposto della dichiarazione della neutralità dell'isola, dopo la chiusura nel marzo 1979 della base britannica. In questa dichiarazione l'onorevole Moro affermava: « Abbiamo preso l'iniziativa di proporre, nel quadro delle strutture della cooperazione politica tra i nove paesi europei, che siano considerati in maniera approfondita i problemi importanti ed urgenti che Malta si troverà a dover affrontare. In proposito

sono lieto di quanto già lei mi ha comunicato circa la disponibilità tedesca e francese. Questa azione mira ad acquisire anche il sostegno di tutti quei paesi consociati con noi che si mostrino più direttamente interessati ai problemi di Malta. Da parte italiana non si mancherà di compiere gli sforzi appropriati per contribuire completamente alla soluzione di tali problemi nella piena consapevolezza della funzione che spetta a Malta ed in rispondenza della vocazione storica comune dei nostri due paesi nel Mediterraneo ».

In sostanza dunque venivano fissate le seguenti linee di azione per i rapporti dell'Italia con Malta *post* 1979: adeguata valutazione italiana dell'importanza del problema della neutralità dell'isola; appropriata iniziativa dell'Italia nell'ambito della cooperazione politica europea, in vista di una attenta considerazione da parte di tutti i paesi della Comunità europea; sensibilizzazione a favore di Malta della Comunità economica europea in relazione all'ampliamento dell'accordo di associazione CEE-Malta, attraverso due protocolli, il primo attinente a concessioni per l'agricoltura e alla cooperazione economica commerciale, scientifica e tecnica, il secondo per la partecipazione della CEE al finanziamento di progetti per lo sviluppo economico e sociale dell'isola. Di conseguenza il Governo italiano prese l'iniziativa di promuovere una vasta azione di contatti con altri paesi della Comunità europea in ordine a questi problemi.

Nell'incontro italo-francese di San Rosore del dicembre 1976 venne acquisita la partecipazione diretta della Francia — sia pure limitatamente alle discussioni sugli aspetti politico-giuridici della proposta maltese relativa alla neutralità — allorché il presidente Giscard d'Estaing decise di affiancare la diplomazia francese a quella italiana nelle consultazioni in merito alla futura neutralità dell'isola.

I ministri degli esteri dei Nove dettero, il 1976, all'Italia e alla Francia un mandato permanente di informazione sulle vicende di Malta successivamente al 1979 per l'esame, attraverso contatti diretti con il governo di Malta, della que-

stione delle garanzie della neutralità dell'isola e dei modi più appropriati con i quali rispondere alle aspettative di quel governo sul piano dell'assistenza economico-finanziaria.

Le successive fasi delle trattative da allora iniziate e proseguite (in esecuzione di tale mandato) dal Governo italiano con il governo di Malta sia bilateralmente che con la partecipazione francese furono costantemente e tempestivamente illustrate dall'Italia ai *partners* comunitari, ricevendo costanti incoraggiamenti.

La trattazione delle iniziative del primo ministro maltese in vista della emanazione, da parte di singoli paesi europei ed arabi, vicini a Malta, di dichiarazioni unilaterali, ma conformi, di riconoscimento e garanzia della neutralità di Malta e per un aiuto alla sua sopravvivenza economica iniziale, fu condotta tra Francia, Italia e Malta durante il 1977-78. Contemporaneamente vennero esperite iniziative diplomatiche italiane per acquisire da parte del governo libico conferme e precisazioni circa la sua volontà di partecipare alle predette intese.

Il principale risultato di questa fase dei negoziati fu l'intesa raggiunta nel maggio 1978, dagli esperti giuridici italiani, francesi e maltesi su un documento, contenente i testi della dichiarazione di neutralità da emettersi da parte di Malta e sulle contemporanee dichiarazioni di garanzia, nel presupposto che queste sarebbero state emesse da due paesi europei, Italia e Francia, e da due paesi arabi, Libia ed Algeria. Da parte maltese fu precisato che tali testi, attinenti ai problemi politico-giuridici della neutralità, non avrebbero implicato un impegno del governo di Malta, se gli altri paesi non avessero contemporaneamente soddisfatto le sue attese economico-finanziarie, fondate sull'esigenza della riconversione dell'economia dell'isola, a seguito della neutralità; ciò in quanto la chiusura della base britannica e l'impegno maltese, concernente l'assunzione dello *status* di neutralità, di non consentire l'uso delle installazioni dell'isola da parte di alcun paese, avrebbero comportato la rinuncia ai pos-

sibili introiti, derivanti dall'affitto della base.

In effetti, già prima del maggio 1978 era stata fatta presente la necessità di ottenere, a fronte di tale rinuncia, un congruo aiuto finanziario per il quinquennio 1979-83, considerato il periodo critico per lo sviluppo economico dell'isola nella nuova situazione.

La seconda fase significativa si verificò tra il settembre 1978 ed il gennaio 1979, mercé il diretto intervento libico nella trattativa. A seguito di uno specifico passo del sottosegretario agli esteri libico Latrash presso gli ambasciatori d'Italia e di Francia, che faceva riferimento ai contatti intrattenuti tra i due governi con La Valletta, furono consegnati a Tripoli i progetti elaborati nel maggio 1978 dagli esperti italo-franco-maltesi, in ordine alla neutralità dell'isola ed alla sua garanzia.

Da parte libica venne allora manifestata la generale disponibilità a concorrere ad una soluzione appropriata dei problemi economici di Malta, nel quadro di garanzie unilaterali di due paesi europei — Italia e Francia —, di due paesi arabi — Libia ed Algeria. La disponibilità libica, ulteriormente verificata nel corso di una missione a Tripoli nel novembre 1978 del sottosegretario agli esteri dell'epoca, onorevole Radi, ebbe modo di concretarsi durante la visita a Roma del ministro degli esteri Treki, il 17-18 gennaio 1979.

Nel corso di una riunione italo-franco-libica (con osservatori tedeschi) tenuta in tale occasione per concertare una offerta in termini economico-finanziari precisi, il Governo libico si assunse il compito di farsi portavoce presso il primo ministro Mintoff dell'esigenza di una riunione multilaterale, con la partecipazione di Malta e dei quattro paesi garanti, al fine di concludere la trattativa e di definire un « pacchetto » di aiuti diretti al bilancio, prestiti ed assistenza tecnica economico-finanziaria a Malta nel quinquennio successivo.

Il primo ministro Mintoff non ritenne neanche in questa occasione di prendere in considerazione la prospettiva di un

« pacchetto » offerto sul piano multilaterale, formulando la pregiudiziale di contatti bilaterali a livello politico, nei quali ciascuno dei quattro paesi (Italia, Francia, Libia ed Algeria) avrebbe dovuto annunciare la cifra esatta del proprio aiuto diretto al bilancio maltese, escludendosi da parte maltese altre forme di assistenza.

Non essendosi aderito a tale pregiudiziale da parte dei singoli paesi, si produsse nelle trattative una situazione di stallo, che è durata dal gennaio 1979 fino al maggio 1980. A questo punto il governo maltese ha adottato l'iniziativa di riconfermare a quello italiano la propria disponibilità ad emettere la dichiarazione di neutralità, già progettata negli anni precedenti, dando nel contempo il suo assenso in ordine alla consistenza e alle modalità, ad esso prospettate da parte italiana per quanto concerne l'assistenza finanziaria.

Sono state pertanto riprese le conversazioni, intese ad aggiornare un testo dei progetti di dichiarazione, relativi alla neutralità di Malta, già elaborati nel 1978. Conversazioni che sono state condotte a termine dagli esperti sul piano bilaterale italo-maltese. Per cause indipendenti dalla volontà del Governo italiano non è stato possibile tradurre nella realtà, insieme agli altri paesi europei ed arabi interessati, il disegno di dare vita ad un sistema di dichiarazioni parallele di riconoscimento e di garanzia della neutralità di Malta da parte dei paesi mediterranei vicini.

Pertanto, pur continuando a preferire la contemporaneità rispetto alla dichiarazione dell'Italia di dichiarazioni consonanti, anche di altri paesi vicini di Malta, il Governo ha ritenuto appropriato assumere tempestivamente le proprie responsabilità, in considerazione dell'aggravarsi delle tensioni nazionali, e quindi dell'accresciuta importanza ed urgenza degli obiettivi sopra indicati, al cui conseguimento è inteso lo scambio di note del 15 settembre 1980.

Questa decisione dell'Italia ha quindi il significato di conferma di quella coerente linea politica del nostro paese nei riguardi di Malta, che fu indicata nel 1976

nella ricordata comunicazione dell'allora Presidente del Consiglio, onorevole Moro. Con questa decisione è confermata altresì la volontà politica del Governo italiano di contribuire alla pacifica convivenza tra i popoli dell'area mediterranea, proseguendo con ciascuno di essi, nel rispetto reciproco, quello sviluppo della collaborazione bilaterale che ha portato già al conseguimento di risultati particolarmente positivi in vari settori.

È comunque da tener presente che, in base al diritto internazionale, la dichiarazione di neutralità, una volta emessa dal Governo di Malta, avrà validità *erga omnes*. Ciò non toglie che sarà motivo di viva soddisfazione per il Governo italiano se anche molti altri paesi vorranno prendere atto esplicitamente della dichiarazione di neutralità di Malta, al fine di concorrere con ciò ad accrescere la stabilità e a consolidare la pace nel Mediterraneo centrale.

A questo proposito, continueremo ad operare affinché i paesi vicini, segnatamente la Francia e l'Algeria, vogliano assumere, nei confronti della neutralità di Malta, un atteggiamento di costruttivo sostegno, analogamente a quanto è stato fatto finora dall'Italia.

Quanto alle interrelazioni tra Italia e Libia e le intese italo-maltesi è stato provveduto da parte del Governo italiano, alla stessa data del 15 settembre, a far pervenire al governo libico una comunicazione con la quale è stato precisato che le nostre intese con Malta non hanno alcuna ispirazione esclusivista e che esse si iscrivono nella linea politica italiana di favorire rapporti pacifici e costruttivi tra tutti i paesi dell'area mediterranea. In tale contesto è stato ribadito, da parte del Governo italiano che, proprio in base a questa stessa linea politica, il nostro paese intende dare il suo contributo alla stabilità e al consolidamento della pace, anche attraverso lo sviluppo dei rapporti con la Libia.

Ho avuto personalmente modo di rappresentare quanto sopra al segretario libico per i rapporti con l'estero Ahmed Shahati, nel corso delle conversazioni che

abbiamo avuto il 15 dicembre 1980 a Roma. Egli ha dato atto che da parte italiana erano stati appropriatamente illustrati alla Libia i contenuti e la portata delle intese con Malta, mostrando di condividere le finalità con esse perseguite dal Governo italiano, che tanto più potranno essere realizzate quanto più ampia sarà la cerchia dei paesi vicini a Malta che riconosceranno la neutralità dell'isola. Non è dato sapere al momento attuale se anche da parte libica verrà emessa una dichiarazione per assicurare la neutralità di Malta. Ai primi di giugno del 1980 era stata manifestata, da parte maltese, la speranza che anche il governo di Tripoli avrebbe fatto una dichiarazione analoga alla nostra, di riconoscimento e garanzia della neutralità di Malta. E invece intervenuto nella scorsa estate un aggravamento dei rapporti La Valletta-Tripoli, con specifico riferimento alla controversia sull'estensione delle rispettive piattaforme continentali.

Se da quel momento sono venute meno le condizioni perché fra i due paesi fossero formalizzate intese in materia, non v'è motivo di ritenere che subentrino in avvenire fasi di riavvicinamento di Malta alla Libia, come è nei nostri auspici. Ciò non toglie, e di ciò è stato reso chiaramente consapevole il Governo maltese da parte nostra — ed è del resto previsto senza equivoci dal testo della nostra dichiarazione — che, se Malta stabilisse con qualsiasi altro paese intese che comportino una situazione incompatibile con la neutralità, l'Italia non esiterebbe a ritirare il proprio riconoscimento di questa, cessando di essere vincolata da ogni impegno ed interrompendo gli aiuti e la assistenza economica che si riconnettono ai mancati introiti in conseguenza del rispetto delle clausole di neutralità.

Nei testi della dichiarazione di Malta e della corrispondente dichiarazione dell'Italia, che sono allegati allo scambio di note e che, come già detto, corrispondono per larga parte a quelli definiti dagli esperti giuridici già nel 1978, sono presenti i termini per così dire classici dei vari elementi della neutralità di un paese. In particolare è precluso a Malta: di dare

in affitto basi o porti del territorio o del porto o delle coste maltesi per l'uso da parte di forze armate straniere; di lasciar impiantare a Malta attrezzature od opifici di interesse militare per forze straniere; di utilizzare indiscriminatamente i cantieri dell'isola per ospitare navi da guerra straniere per i lavori di manutenzione e di riparazione.

Il testo della dichiarazione italiana contiene gli impegni del nostro paese in relazione alla neutralità di Malta. Tali impegni riguardano il riconoscimento di essa, l'invito a tutti gli altri Stati a rispettarla, l'immediata apertura di consultazioni in caso di minaccia o di violazione di essa in vista anzitutto dell'appoggio diplomatico italiano nel quadro dell'ONU. Connesse a tali impegni sono le misure sia a favore dello sviluppo economico di Malta neutrale, previste dal protocollo finanziario, sia di garanzia della neutralità dell'isola, non escluse quelle di assistenza di carattere militare che potrebbero essere adottate su richiesta della Repubblica di Malta, ma solo se fossero giudicate necessarie anche da parte dell'Italia, in caso di minaccia o di violazione della neutralità stessa.

Dal testo della dichiarazione italiana emerge chiaramente che l'adozione delle eventuali misure di assistenza anche militari non ha carattere di automaticità, ma è sottoposta, invece, all'esclusivo giudizio della parte italiana.

Nella medesima dichiarazione, da emettersi da parte dell'Italia, è riservato al nostro paese il diritto, nel caso di cambiamenti che alterino sostanzialmente la neutralità di Malta, e previa consultazioni con lo stesso governo maltese e con quelli di altri paesi autori di una dichiarazione analoga, di decidere di cessare di essere vincolati dalla dichiarazione, ove siano venuti meno i presupposti della neutralità dell'isola. La relativa notifica interromperebbe anche l'erogazione delle provvidenze previste nel Protocollo finanziario.

A contropartita dei mancati vantaggi che l'economia dell'isola dovrà subire per effetto degli obblighi suddetti, si pongo-

no le erogazioni italiane previste da tale protocollo finanziario, e che sono le seguenti: per un periodo di 5 anni a partire dal 1979 un contributo finanziario dell'ammontare di 12 milioni di dollari all'anno; un credito finanziario agevolato di 15 milioni di dollari USA, destinato a progetti di sviluppo da individuare di comune accordo; un ammontare di almeno 4 milioni annui di dollari USA da utilizzare entro il 1983, per la realizzazione di programmi di cooperazione economica, sociale, tecnica e culturale.

Anche la dichiarazione italiana ribadisce la piena apertura verso i paesi mediterranei vicini a Malta, nonché verso tutti gli altri paesi, invitandoli a riconoscere ed a rispettare la sovranità, indipendenza, neutralità, unità ed integrità territoriale della Repubblica di Malta.

I testi dello scambio di note tra i due paesi saranno registrati, dopo la ratifica, presso il Segretariato delle Nazioni Unite, in base a quanto prescritto per i membri dell'ONU dall'articolo 102 dello Statuto dell'Organizzazione.

Onorevoli colleghi, per completezza di quanto riferito da parte del Governo al Parlamento, è mio dovere ricordare che, a conclusione della riunione ministeriale di cooperazione politica europea del 15 settembre 1980 a Bruxelles e con riferimento al mandato attribuito nel 1976 dai Nove all'Italia, i paesi della Comunità europea hanno espresso viva soddisfazione per il positivo risultato dell'iniziativa italiana, auspicando che le intese raggiunte con Malta contribuiscano alla stabilità e al consolidamento della pace nel Mediterraneo.

Emerge da quanto precede che lo scambio di note oggi sottoposto alla vostra approvazione rappresenta il frutto di una organica iniziativa politica e diplomatica, condotta dall'Italia con pazienza e tenacia, con la piena comprensione dei paesi amici ed alleati. Il Governo avrà cura di proseguire tale iniziativa, perché si risolva in ogni momento in un positivo contributo alla sicurezza del nostro paese e alla creazione nel Mediterraneo di un polo di collaborazione per il pro-

gresso e la pacifica crescita economica e sociale di tutti i popoli che vi si affacciano.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Giuliano. Per completezza — e perché ne tenga conto nel suo intervento — devo comunicare che l'emendamento da lei presentato all'articolo 2 del disegno di legge, che tendeva a subordinare l'esecuzione di parte dell'accordo al verificarsi di condizioni non previste dall'accordo stesso, non è stato ritenuto ammissibile dalla Presidenza, secondo una prassi consolidata (e, pertanto, non è stato pubblicato), in quanto la Camera è chiamata a decidere sull'autorizzazione alla ratifica e sull'esecuzione dell'accordo globalmente considerato, senza poter modificare l'oggetto della deliberazione. In tale senso sussistono numerosi precedenti, l'ultimo dei quali è quello registratosi nella seduta del 17 dicembre 1976, nella quale la Presidenza dichiarò inammissibili alcuni emendamenti presentati al disegno di legge di autorizzazione alla ratifica del trattato di Osimo.

In ogni caso, per sua informazione e per quella degli onorevoli colleghi, devo dire che il quarto punto dell'ordine del giorno, quello attualmente in discussione, prevede la ratifica e l'esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica di Malta e la Repubblica italiana. Lei sa perfettamente, onorevole Giuliano, che l'articolo 87 della Costituzione prevede, tra i poteri del Presidente della Repubblica, quello di ratificare i trattati internazionali «previa, quando occorra, l'autorizzazione delle Camere». D'altronde, l'articolo 80 della Costituzione recita: «Le Camere autorizzano, con legge, la ratifica dei trattati internazionali che sono di natura politica...»; e in questo si collega con l'articolo 87 della Costituzione.

Esiste, in proposito, la prassi consolidata che ho detto e nello stesso senso ci siamo regolati per il suo emendamento. Ho ritenuto corretto informarla fin d'ora, in modo che ne possa tener conto nel corso del suo intervento.

Ha facoltà di parlare, onorevole Giuliano.

GIULIANO. La ringrazio, signor Presidente, e prendo atto di questa sua precisazione, anche se non la condivido in alcun modo e mi riservo di fare a suo tempo un richiamo al regolamento e di chiedere che sul punto si pronunzi l'Assemblea.

Desidero farle presente, per chiarezza — dato che lei, signor Presidente, ha avuto l'amabilità di ricordare le ragioni per cui la Presidenza ha dichiarato inammissibile questo mio emendamento —, che mi è ben noto, anche per ragioni professionali, che il provvedimento legislativo che provvede ad autorizzare la ratifica di un trattato internazionale e a darvi esecuzione (il cosiddetto provvedimento di esecuzione) non può toccare in nulla il trattato cui si riferisce. Ma il mio emendamento non tocca in nulla il trattato, lo scambio di note di cui parliamo. Senza quindi insistere ora su questo argomento, che ci porterebbe troppo lontano, mentre vi sono cose più sostanziali da dire, mi riservo di sollevare una formale questione e di chiedere eventualmente (nel caso che il Presidente di turno non ritenesse di sottoporre la questione al voto dell'aula) che si pronunzi la Giunta per il regolamento, ai sensi dell'articolo 41.

Signor Presidente, su questo scambio di note erano state espresse, già nella Commissione difesa (chiamata a formulare un parere sul disegno di legge n. 2020) e poi nella Commissione esteri, numerose e, a mio avviso, più che fondate perplessità. Per cui il disegno di legge viene all'esame dell'Assemblea a maggioranza, essendovi stati nella Commissione affari esteri due voti contrari.

Io, che sono uno dei due deputati che hanno votato contro motivando le ragioni del loro dissenso, desidero ora argomentare queste perplessità, a mio avviso molto serie.

Mi consentano, signor Presidente e onorevole ministro degli esteri, di chiarire innanzitutto in modo esplicito che le mie perplessità non riguardano minimamente

l'oggetto dell'accordo internazionale sottoposto al nostro esame, ma soltanto il modo attraverso il quale lo scopo che si propone l'accordo è stato realizzato.

Che la Repubblica di Malta solennemente si dichiari uno Stato neutrale, che intende perseguire attivamente la pace, la sicurezza ed il progresso di tutte le nazioni, aderendo ad una politica di non allineamento e rifiutando di partecipare ad alleanze militari, è senz'altro un fatto positivo per il nostro paese e anche per molti altri paesi, a cominciare da quelli associati con noi nella Comunità europea. Lei stesso, onorevole ministro, ricordava poco fa come in una recente riunione del consiglio delle Comunità si sia espresso il compiacimento degli altri membri (soltanto otto, perché non c'era ancora il nono), appunto, per il raggiungimento di questo risultato.

Questo risultato può ben avere come contropartita l'assistenza finanziaria, economica e tecnica che l'Italia si impegna a fornire a Malta per cinque anni a partire dal 1979, come risulta dal protocollo annesso allo scambio di note.

Mi sia consentito segnalare un piccolo neo: la legge di autorizzazione alla ratifica non presenta copertura finanziaria perché questa sembra limitata agli anni 1979 e 1980, con uno storno di fondi destinati a previdenze e sussidi per l'invalidità, la vecchiaia e cose del genere.

Per quanto riguarda viceversa la contropartita, diciamo così, politica dello scambio di note, costituita dalla dichiarazione del Governo italiano sulla neutralità di Malta, essa mi appare molto meno convincente, quanto meno nei termini prospettati nella relazione ministeriale al disegno di legge, ribaditi sostanzialmente nella relazione di poco fa del collega Cattanei, ribaditi altresì dalle sue dichiarazioni, di cui ho preso nota, onorevole ministro degli esteri. Non è infatti possibile dimenticare che l'Italia è parte contraente del trattato dell'Atlantico del nord, che all'articolo 8 dispone: « Ciascuna delle parti dichiara che nessun impegno internazionale attualmente in vigore tra Stati è in contraddizione con le disposizioni del pre-

sente trattato ed assume » — voglio sottolinearlo — « l'obbligo di non sottoscrivere alcun impegno internazionale in contraddizione con il trattato ». Sembrerebbe che vi siano state consultazioni o, addirittura, pressioni da parte di membri dell'Alleanza atlantica (magari dal governo degli USA) per indurre l'Italia ad assumere siffatto impegno; ma come può dirsi questo? Si dovrebbe escluderlo in modo netto. Il rappresentante del Governo escluse in Commissione che vi fosse stato qualsiasi intervento, sia da parte del governo degli USA, sia da parte dell'organizzazione dell'Alleanza atlantica, quindi da Bruxelles, dove questa ha sede.

D'altra parte, anche a prescindere dal suddetto articolo 8, l'Alleanza atlantica è caratterizzata da un'intensa, continua ed apparentemente fruttuosa attività di consultazione tra tutti i suoi membri, come è stato molto bene approfondito, in una sua opera del 1979, dalla professoressa Maria Rita Saulle, *NATO and its Activities: political and juridical approach on consultation*; prestigiosa ne è la prefazione: la sua, onorevole ministro degli affari esteri, nella sua qualità (nel 1979) di presidente del Parlamento europeo!

Orbene, non sembra azzardato, né sembra violare alcun segreto di Stato, chiederle, onorevole ministro, cosa si sia fatto su questo piano, quali consultazioni siano state intraprese a livello NATO e quali ne siano stati i risultati.

Le riflessioni che ho svolto ed i quesiti che ho posto mi paiono del tutto pertinenti, poiché gli obblighi che l'Italia assumerebbe verso Malta, e che assumerà se questa legge riceverà l'assenso dell'Assemblea, presentano un'identità veramente singolare con gli obblighi che sul nostro paese incombono verso gli altri *partners* dell'Alleanza atlantica in base agli articoli 4 e 5 del trattato istitutivo dell'alleanza stessa. Tali articoli infatti si esprimono con le stesse parole riprodotte negli articoli 4, 5. 1 e 5. 2 della dichiarazione italiana per Malta.

Onorevole ministro degli esteri, tutti sappiamo che esiste un certo conservatorismo nelle cancellerie diplomatiche; si

tendono a ripetere le stesse frasi e gli stessi concetti, soprattutto se hanno dato buoni risultati. E, a quanto pare, i risultati del Patto atlantico dal punto di vista della consultazione, dello scambio delle informazioni sono stati buoni, per cui si sono ripetute le stesse frasi.

A prescindere dalle consultazioni con gli altri Stati mediterranei (che in questo caso non si possono fare non essendovi altri Stati mediterranei che abbiano fatte dichiarazioni, e l'Italia si limita ad « esprimere la speranza » che altri Stati facciano dichiarazioni analoghe — e tornerò su questo aggettivo « analogo » poiché, a mio avviso, esso nasconde un forte equivoco —), le recenti iniziative ed i recenti viaggi del primo ministro maltese, Dom Mintoff, non hanno ottenuto nessun risultato. Egli, nel dicembre 1980, si è recato a Tunisi e ad Algeri; nel gennaio di quest'anno è andato a Rabat ed ha inviato suoi fiduciari a Madrid, poiché Malta ha partecipato alla conferenza di Helsinki ed a quella sulla sicurezza e la cooperazione in Europa. Quei fiduciari avevano il compito di premere insistentemente perché venissero fatte quelle stesse dichiarazioni già chieste alla Libia, alla Tunisia, all'Algeria, al Marocco ed alla Spagna; ma Dom Mintoff deve aver ricevuto soltanto rifiuti generalizzati.

L'assunzione di un siffatto impegno nei confronti di Malta non comporterebbe, in linea di fatto, l'inclusione dell'area maltese nella sfera atlantica? Ma non era indispensabile intraprendere previamente, a questo riguardo, consultazioni con gli altri *partners* dell'Alleanza atlantica?

Onorevole ministro, lei sa bene come anche recentemente si sia fatto un gran parlare, sulla stampa e nei circoli interessati agli affari internazionali, di tentativi da parte degli Stati Uniti per estendere il cosiddetto « scudo atlantico » anche per coprire paesi del Medio oriente: ad esempio, l'Iran ed i paesi del golfo persico. Ebbene, questa inclusione diretta — anche se surrettizia — di Malta nell'area atlantica doveva essere fatta presente af-

finché ottenesse l'avallo dei *partners* dell'Italia nell'Alleanza atlantica.

Lascio comunque per il momento da parte le perplessità che derivano dalle considerazioni ora manifestate, per passare ad altre perplessità, certamente, a mio parere, non meno serie delle precedenti. Mi riferisco all'efficacia internazionale, estremamente limitata, che assumerebbe la dichiarazione di neutralità della Repubblica di Malta, se a questa dovesse corrispondere, come appare dallo scambio di note, unicamente e soltanto la solitaria dichiarazione di garanzia del nostro paese.

Signor ministro, lei poco fa ha detto, richiamandosi al diritto internazionale, che la dichiarazione di neutralità di Malta, non appena emanata, ha efficacia *erga omnes*. Può darsi, perché è chiaro che se uno Stato fa una dichiarazione di neutralità, vuol dire che si impegna nei confronti di tutti a mantenere tale sua neutralità, ma quelle che non hanno efficacia *erga omnes* sono le garanzie internazionali dipendenti dall'accordo. La neutralizzazione internazionale di Stati ha sempre una base multilaterale. Questo dicasi per la neutralizzazione del Belgio, fino al 1919, del Lussemburgo, fino alla sua ammissione alla Società delle nazioni, della Svizzera, fin dal 1815, dell'Austria, dal 1955 in poi. L'unica eccezione, a questo riguardo, è la neutralizzazione dello Stato della Città del Vaticano, contemplata dall'articolo 24 del trattato del Laterano del 1929. Tale eccezione è però comprensibile perché la Città del Vaticano è un *enclave* nell'ambito del territorio italiano; quindi, solo l'Italia poteva garantire internazionalmente la neutralizzazione dello Stato della Città del Vaticano. D'altra parte, gli altri Stati hanno riconosciuto questo stato di cose accreditando i loro ambasciatori presso la Santa sede, anche in funzione della nuova situazione territoriale. Di fatto, su una base multilaterale, signor Presidente, signor ministro degli esteri, ci si era correttamente mossi nel 1976. Come si ricorda puntualmente nella relazione ministeriale al disegno di legge, i nove Stati membri della Comunità economica euro-

pea, nel dicembre di quell'anno, affidarono all'Italia ed alla Francia — quindi a due dei nove Stati — il mandato di esaminare in contatti diretti con il governo di Malta la questione della garanzia alla neutralità dell'isola, nonché il modo più confacente di rispondere alle aspettative di quel governo sul piano dell'assistenza economica e finanziaria.

Le trattative si svolsero ininterrottamente sino al maggio 1978, giungendo a risultati già ben definiti — come si dice nella relazione ministeriale — sotto l'aspetto politico-giuridico, al punto che il nostro ministro degli esteri del tempo, onorevole Forlani, fu in grado di informare i ministri degli esteri dei Nove, nella riunione di Hesselet del 20-21 maggio, che si erano ottenuti risultati, raggiunti da esperti giuridici italo-franco-maltesi, ottimi, quasi conclusivi. Ad una seconda fase del negoziato — dal settembre 1978 al febbraio 1979 — parteciparono, come si ricorda nella relazione ministeriale, anche esperti della Libia e della Repubblica federale di Germania; e avrebbero dovuto partecipare anche esperti dell'Algeria. Desumo queste notizie dalla relazione ministeriale, ma è chiaro che si era formato un terreno multilaterale, attorno al quale realizzare e concludere quest'operazione di neutralizzazione dell'isola di Malta.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
IOTTI

GIULIANO. Come mai il Governo italiano ha deciso, all'improvviso, di abbandonare la strada della trattativa e della ricerca di un'intesa sul piano multilaterale? Sono state forse le pressioni del Governo maltese a spingerlo ad imboccare una strada del tutto diversa da quella fino ad allora seguita probabilmente e inconsapevolmente ispirandosi a quella nota ed infelice frase di uno nostro uomo di Stato di circa un cinquantennio fa, secondo la quale « l'Italia farà da sé »? Non credo davvero che sia stato giusto ed opportuno allontanarsi dalla strada che era stata imboccata e

che era stata fino ad allora seguita. La neutralità di Malta e la sua politica di non allineamento sono, come già dicevo, obiettivi certamente importanti, per il nostro paese, per la pace, per la sicurezza in Europa e nell'area geopolitica del Mediterraneo. Ma tali obiettivi devono essere conseguiti e garantiti, a mio avviso, attraverso una convergenza tra una pluralità di Stati mediterranei, dalla Libia e dall'Algeria alla Francia, all'Italia e, se del caso, alla Grecia ed alla Spagna, e non da uno Stato soltanto. Una siffatta iniziativa, puramente bilaterale, può rischiare, infatti, di costituire non un elemento di pace e di sicurezza nell'area del Mediterraneo, bensì di suscitare sospetti, tensioni e persino, eventualmente, ritorzioni in quest'area particolarmente nevralgica, sulla quale gravita il nostro paese.

Da questo punto di vista, la dichiarazione italiana racchiusa nello scambio di note non può, pertanto, non apparire del tutto insufficiente, limitandosi ad esprimere la speranza che altri Stati mediterranei vicini facciano dichiarazioni analoghe. Ho detto analoghe, perché questa è la espressione usata nel testo italiano; ma mi si consenta di far presente la difficoltà che potrebbe creare il fatto che, mentre nella versione italiana della dichiarazione si parla, appunto, di speranza che altri Stati formulino dichiarazioni analoghe (e non dichiarazioni identiche, come sarebbe necessario, o quanto meno equivalenti a quella italiana), nella versione inglese si usano invece le parole « *like declarations* », che più esattamente, a mio avviso e per le mie conoscenze di questa lingua, esprimono il concetto di parità, di uguaglianza delle dichiarazioni. La cosa è molto importante, perché se, in ipotesi molto lontana, uno Stato dovesse assumere impegni più forti, più energici verso Malta, l'Italia potrebbe trovarsi coinvolta in una situazione quanto meno imbarazzante; cioè potrebbe, eventualmente, trovarsi in situazione (anche se si tratta di una situazione non molto brillante) di non fare fronte all'impegno dell'articolo 5. 2 dello scambio di note, che impegna il nostro paese

a fornire assistenza militare. In proposito, vi è un margine di discrezione per l'Italia. La richiesta deve venire dal governo di Malta, ma bisogna riconoscere che questo margine è estremamente esiguo.

Sorvolando su altre ragioni di perplessità, quale quella, ad esempio, del diverso concetto di legittima difesa, che sembra emergere dalla dichiarazione maltese da una parte e dalla dichiarazione italiana dall'altra (dichiarazione italiana che sembra più aderente a quella che si esprime nell'articolo 51 dello statuto delle Nazioni Unite e, del resto, nello stesso Patto atlantico), desidero soffermarmi, avviandomi così alla conclusione, su un ultimo argomento: precisamente quello di cui al punto 2, lettera a) della dichiarazione, secondo il quale l'Italia si impegna « a non intraprendere alcuna azione di sorta » (espressione che, dal punto di vista linguistico, non è molto bella) « che possa in qualsiasi modo, direttamente o indirettamente, mettere in pericolo la sovranità, indipendenza, neutralità, unità od integrità territoriale della Repubblica di Malta ».

Data l'esistenza di gravi problemi relativi alla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali da parte degli Stati mediterranei, e dato che la piattaforma continentale fa parte integrante del territorio che i paesi contraenti si impegnano a rispettare, data infine l'esistenza di numerose controversie (ad esempio quella fra la Grecia e la Turchia, su cui non si è potuta pronunciare la Corte internazionale di giustizia, o quella attualmente pendente davanti alla Corte tra la Tunisia e la Libia), sarebbe opportuno che all'atto della ratifica, il Governo italiano rendesse chiaramente noto al Governo maltese il concetto espresso nell'ordine del giorno che, signora Presidente, è stato ritenuto ammissibile. Il concetto è il seguente: la Camera impegna il Governo a precisare chiaramente, all'atto dello scambio delle ratifiche con il Governo della Repubblica di Malta, che nulla, di quanto contenuto in detto scambio di note, potrà avere peso in un senso o nel-

l'altro sulla delimitazione delle rispettive piattaforme continentali.

Questa mi pare una precisazione molto importante ed opportuna, dato che sappiamo che, in fondo, questo scambio di note deriva dall'incidente occorso alla nave *Saipem* dell'ENI, che, trovandosi nelle acque di Malta, fu costretta ad allontanarsi da una vedetta libica, che altrimenti avrebbe esercitato la sua coercizione militare. Non so come sia stato risolto questo incidente sul piano diplomatico, comunque pare che quella piattaforma continentale sia piuttosto ricca di idrocarburi. Tutelare quindi gli interessi anche economici del nostro paese è molto importante, a questo riguardo, e lasciare che, in funzione di un accordo sulla neutralità, possano essere pregiudicate le nostre legittime aspettative ad una equa delimitazione delle piattaforme continentali italiana e maltese, mi pare inopportuno.

Infine, signora Presidente, onorevole ministro, proponevo un emendamento all'articolo 2 che mi pareva del tutto corretto e che non pregiudicava in nulla, sotto nessun aspetto, l'accordo internazionale. In particolare, dopo le parole: « Note stesse », l'emendamento proponeva di aggiungere l'espressione: « per quel che riguarda il protocollo relativo all'assistenza finanziaria, economica e tecnica ». Questo protocollo, cioè, sarebbe entrato in vigore all'atto dello scambio degli strumenti di ratifica; per tutto il resto dell'accordo, viceversa, e quindi per la parte politico-giuridica, la decorrenza sarebbe stata quella della data della notificazione all'Italia, da parte del governo della Repubblica di Malta, dell'assunzione da parte di almeno altri tre Stati mediterranei vicini, nei confronti di detto governo, di impegni identici a quelli assunti dall'Italia con la sua dichiarazione sulla neutralità di Malta. Confesso la mia profonda sorpresa nel constatare che la Presidenza ha ritenuto inammissibile questo emendamento, sulla base di una prassi che io non conosco, mentre conosco prassi, con questa contrastanti, nel senso di aggiunte operate ai testi dei disegni di legge di autorizzazione alla ratifica di trattati in-

ternazionali. Se non sbaglio, persino nel testo del disegno di legge che autorizzava la ratifica del trattato istitutivo della Comunità europea del carbone e dell'acciaio era stata inserita una aggiunta. In ogni modo, rivolgendomi alla cortesia della signora Presidente, gradirei che sulla questione si potesse pronunciare l'Assemblea. A mio avviso, quando un emendamento tocca solamente il disegno di legge di autorizzazione alla ratifica mentre non tocca l'accordo internazionale cui il disegno di legge stesso fa riferimento, non si comprende per quale motivo esso debba essere ritenuto inammissibile. Ritengo pertanto che l'emendamento dovrebbe essere sottoposto al voto dell'Assemblea; quanto meno dovrebbe essere sottoposta alla valutazione dell'Assemblea la questione della ammissibilità o meno di un simile emendamento. La ringrazio, signora Presidente (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

SEDATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il Governo ha sempre dichiarato la sua propensione, anzi il suo impegno, ad assumere iniziative per favorire la distensione e la pace, ovunque se ne manifestasse la necessità e quando la nostra azione si appalesasse utile al perseguimento dei suddetti scopi. Approvazioni e stimoli ad operare in questa direzione sono venuti da ogni forza politica, anche se talvolta in forma critica. È evidente che l'impegno ad operare in questa direzione è tanto più vivo quanto più proficua può apparire la nostra iniziativa e quanto più diretto è l'interesse italiano ad agire. Nessun'altra zona può rappresentare questo interesse quanto il bacino del Mediterraneo, nel quale si prolunga la nostra penisola e dove da sempre risiedono nostri interessi culturali e socioeconomici, nonché i problemi di cooperazione pacifica con i paesi rivieraschi.

Il disegno di legge di ratifica dell'intesa raggiunta con la Repubblica di Malta obbedisce alle esigenze innanzi prospettate ed è perciò meritevole di approvazione.

Nessun altro Stato potrebbe dolersi giustamente di questo accordo, anche perché l'autonomia del nostro paese nello svolgimento della politica internazionale non contrasta con gli impegni assunti dall'Italia nelle sedi multinazionali o bilaterali. Infatti l'autonomia, per nostra scelta, si manifesta nell'ambito di una azione di politica estera diretta alla distensione, al disarmo ed alla cooperazione internazionale. Chi potrebbe negare che il passaggio della Repubblica di Malta, già base militare, nel raggruppamento dei paesi non allineati ed oggi addirittura alla dichiarazione di neutralità non sia un passo avanti nel miglioramento della situazione del Mediterraneo? Né questo evento diminuisce di importanza per il fatto che nel Mediterraneo permangono altri punti caldi; né alcuno potrebbe affermare che il Governo italiano si è disinteressato delle altre difficili situazioni che sono state evocate anche in quest'aula. Ci siamo mossi nel senso di appoggiare in tutte le sedi gli sforzi tesi alla riduzione delle tensioni ed al perseguimento della pace; né sono mancati nostri passi diretti presso i governi interessati, soprattutto nella regione tormentata del medio oriente — è quanto ci ha confermato poco fa il ministro degli esteri, onorevole Colombo — inquadrando questo accordo nella più vasta azione mirante a fare evolvere positivamente nel tempo la difficile situazione nel Mediterraneo nell'ambito del quale Malta è il crocevia — l'ha ricordato il ministro — di interessi politici, economici e quindi militari, coinvolgenti non solo i paesi rivieraschi ma, si può dire, tutto il mondo.

Ciò premesso, svolgerò brevemente alcune considerazioni sull'opportunità della ratifica del provvedimento in esame e lo faccio consentendo con le dichiarazioni del Governo e del relatore, onorevole Cattanei, dopo aver attentamente considerato le perplessità manifestate da colleghi di altri gruppi dell'opposizione nel corso del dibattito svoltosi nella Commissione affari esteri. Partendo da queste ultime vorrei sottolineare che esse non riguardano certamente la sostanza dell'accordo, cioè la dichiarata neutralità della Repubblica di

Malta perché anzi, su questo evento, si registra una soddisfazione generale per il cosiddetto raffreddamento di uno dei punti nevralgici del Mediterraneo. Tutti sono poi concordi nel sottolineare il ruolo stabilizzatore che il nostro paese deve esercitare soprattutto in un'area di interessi vitali per la nostra sicurezza e per la nostra economia; né alcuno sostiene che l'Italia avrebbe dovuto rinunciare al mandato ricevuto, insieme alla Francia, dalla Comunità economica europea di approfondire i problemi concernenti la garanzia di neutralità. Dov'è quindi la ragione del contendere? Mi sembra di poterla ricondurre ad alcune perplessità e dubbi che però non intaccano la sostanza degli accordi. Si è rilevato che si è partiti da una ipotesi di accordo quadrilaterale, mentre si è concluso soltanto un accordo bilaterale; successivamente al dicembre 1976 — lo ha ricordato poco fa il ministro degli esteri, onorevole Colombo — allorquando i nove paesi della Comunità economica europea affidarono all'Italia e alla Francia il mandato di esaminare, in contatti diretti con il governo di Malta, la questione delle garanzie della neutralità dell'isola e dell'assistenza economico-finanziaria, si svolsero diversi incontri al termine dei quali non emersero difficoltà sul progetto di dichiarazione concernente la neutralità maltese, bensì fu opposto un rifiuto al « pacchetto » economico-finanziario da parte proprio della Repubblica maltese, la quale poi, nel maggio 1980, comunicò al Governo italiano di essere disponibile a procedere alle dichiarazioni progettate, riducendo le richieste di aiuti diretti al nostro paese a 60 milioni di dollari, ripartiti in cinque anni, oltre al prestito di 15 milioni di dollari ed alla attuazione di programmi di cooperazione ai sensi della legge 9 febbraio 1979, n. 38.

Il testo delle dichiarazioni maltesi ed italiane riproduce in gran parte — a detta del Governo — il testo formulato nel 1978 dagli esperti italo-franco-maltesi. Noi ci auguriamo pertanto che l'accordo sviluppi tutti i possibili effetti positivi sia sotto l'aspetto internazionale, con il verificarsi di un evento utile alla distensione

e al raffreddamento di un punto caldo che tante preoccupazioni aveva destato, sia sotto l'aspetto del miglioramento della situazione interna della Repubblica di Malta, per l'apporto che il nostro contributo può dare all'elevazione delle condizioni economico-sociali, dopo la chiusura della base militare; e non solo a queste, perché noi ci auguriamo che un miglioramento si determini anche nel rapporto tra le forze politiche e sociali di quel paese.

Ci rammarica e ci preoccupa, tra le altre, la notizia della sospensione dai loro uffici, decisa dal Governo di Malta, dei giudici dei tribunali di grado superiore. Anche in autorevole sede europea è stato rilevato che il provvedimento del Governo di Dom Mintoff è tale da condurre ad uno stato di anarchia istituzionale. Viene inoltre rilevato che i cittadini di Malta non possono ricorrere ai tribunali in caso di violazione dei diritti, a causa della sospensione dei tribunali civili, disposta fin dal 3 gennaio 1981. C'è inoltre da verificare se ed in quale misura la dichiarazione di neutralità e di equidistanza dalle due superpotenze sia tenuta presente nel nuovo accordo, stipulato tra l'URSS e la Repubblica di Malta.

In risposta al rilievo sulla delicatezza di una garanzia di assistenza militare offerta dall'Italia, abbiamo ascoltato in Commissione ed in aula le dichiarazioni del Governo, che intende coinvolgere altri paesi nella dichiarazione di neutralità, e conferma non esservi alcun automatismo nell'assistenza militare.

La garanzia non scatta automaticamente, su richiesta della parte interessata, ma solo se anche l'Italia ravviserà gli estremi della violazione della neutralità. In ogni caso, ha sottolineato il relatore, onorevole Cattanei, vale il richiamo allo Statuto delle Nazioni Unite, ed in particolare alle condizioni previste dall'articolo 51, nonché il fatto dell'appartenenza dell'Italia alla NATO, che ci vincola al rispetto di decisioni comuni in materia di sicurezza.

Appare superfluo poi sottolineare la impossibilità per il Governo di assumere

iniziative che non trovino conforto in Parlamento.

Onorevoli colleghi, l'ampia e dettagliata relazione del ministro Colombo ed i chiarimenti offerti non sono la sola ragione del nostro assenso. Il Governo ha dichiarato qualcosa di più, che voglio ricordare, almeno nella parte essenziale, e cioè che questo accordo rappresenta un momento importante dell'azione politica che il Governo italiano sviluppa da anni per stabilizzare l'area mediterranea (*Applausi al centro*).

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

GIANNI. Signor Presidente, colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, devo pregiudizialmente dire di essere rimasto un po' sorpreso dai contenuti delle dichiarazioni del ministro degli esteri e dalle modalità con le quali egli ha inteso introdurre l'attuale discussione.

Mi risultava infatti — ne ero convinto, e del resto mi pare che ciò si fosse già detto, che questo fosse l'orientamento della Conferenza dei capigruppo — che il dibattito di oggi, oltre all'aspetto specifico che è all'origine di questa discussione sul disegno di legge di ratifica del trattato tra il nostro paese e Malta, dovesse anche contenere, da parte del Governo, più ampie informazioni sugli intenti e sugli aspetti concreti di una politica del nostro paese nell'area mediterranea. In questo modo, forse, il Governo avrebbe potuto opportunamente anticipare anche la risposta a interpellanze e interrogazioni che concernono questo più vasto tema, e che sono state presentate tempo addietro da vari gruppi, tra cui anche il nostro; ma certamente, al di là di ciò, avrebbe fornito al nostro giudizio, alla nostra eventuale valutazione, elementi di merito di più ampio respiro, in cui poter opportunamente collocare anche le scelte fatte dal nostro paese, che hanno portato al trattato oggi in esame.

Senza questi elementi mi pare che il dibattito sia un po' mutilato, e forse ancora una volta rischiamo di perdere un'occasione, che invece mi pareva estrema-

mente urgente cogliere, perché il Parlamento potesse entrare nel merito dei criteri generali relativi all'orientamento di politica estera del nostro paese.

Visto che la situazione è questa, e noi ad essa siamo in un certo senso condizionati, verrò all'argomento più ristretto, sebbene estremamente importante, oggi al nostro esame. Devo dire innanzitutto che una iniziativa italiana, volta a garantire la neutralità di un piccolo paese a noi vicino, e peraltro di decisiva importanza strategica, non può certo lasciarci indifferenti; proprio perché siamo fermamente convinti che il ruolo e la presenza dei paesi neutrali e non allineati sia la prima valida garanzia del processo di pace e di distensione internazionale.

Avere tale garanzia è tanto più urgente e necessario, a mio parere, proprio perché questo processo di pace e di distensione internazionale, è oggi gravemente messo in pericolo da rinnovati contenuti aggressivi, che si intravedono con molta chiarezza nella politica della nuova amministrazione americana, e nel momento in cui questo processo di pace e di distensione non è certamente perseguito coerentemente al di là di solenni impegni pubblici, anche estremamente recenti, dalla politica dell'Unione Sovietica.

Eppure, fatta questa premessa di fondo, lo scambio di note con Malta, che siamo oggi chiamati a ratificare, ha più di un aspetto che induce in noi perplessità di non piccolo peso. Avanzammo già, a questo proposito, dubbi ed elementi di critica nel corso del dibattito in Commissione; e non ci sembra che l'impegno del Governo in politica estera abbia contribuito in questo lasso di tempo intercorso, a fugare le ombre di allora.

L'onorevole Cattanei, nella sua relazione scritta — quella acclusa al disegno di legge di ratifica — ha ricordato l'importanza che ha per l'Italia lo sviluppo di un discorso nuovo e di una politica più dinamica con i paesi mediterranei e con quelli dell'area mediorientale. L'onorevole Cattanei ha ribadito che ciò deve avvenire, pur nella fedeltà agli impegni comunitari e a quelli dell'Alleanza atlantica.

Ora, a me pare che bisognerebbe cominciare a distinguere gli impegni comunitari da quelli dell'Alleanza atlantica, provando a farlo almeno in linea concettuale, perché questo forse permetterebbe finalmente di concepire un ruolo del nostro paese e un ruolo dell'Europa ben diversi da quello subordinato ai criteri e agli interessi di fondo che regolano l'Alleanza atlantica.

L'osservazione che soprattutto voglio fare è che onestamente, per quanto si voglia dare fiducia, non mi pare che sia tradizione dei nostri governi una politica estera indipendente e dinamica e neppure una politica estera sempre coerente e sempre accorta. È per questo motivo allora che non ci pare davvero inutile sottolineare la richiesta della necessità di chiarimenti sulla natura dell'assistenza militare che l'Italia, sia pure in casi estremi e previo ricorso al Consiglio di sicurezza dell'ONU, si dichiara pronta a prestare a Malta per tutelarne la neutralità. E il fatto che proprio a proposito del paventato automatismo dell'assistenza militare italiana, che qui a parole si è voluto escludere, così nella relazione dell'onorevole Cattanei, così nella prolusione del ministro degli esteri, così nell'intervento testé fatto da parte del collega democristiano, il relatore Cattanei ricordi ancora una volta che la fedeltà atlantica presuppone una decisione in quella sede prima di ogni eventuale iniziativa italiana, non ci tranquillizza davvero rispetto alla natura di questo accordo e alle sue possibili implicazioni; anzi, questa affermazione non può francamente che alimentare in noi il dubbio — ed è un dubbio che abbiamo avuto costantemente in tutta la vicenda, qui richiamata, dei rapporti con Malta, che hanno poi portato a questo trattato che oggi noi dobbiamo ratificare — che il nostro paese, trovatosi da solo a stipulare un accordo, partito con ben altre ambizioni, abbia in realtà obiettivamente e oggettivamente condotto trattative al posto e per conto della NATO. Quindi, anziché fugare dubbi ne vengono alimentati altri e ancora più grossi. Credo francamente, per quanto abbia seguito con attenzione

sia la vicenda quando è comparsa sulla stampa che le dichiarazioni di oggi del ministro degli esteri, che non sia sufficiente parlare di tentennamenti, di rinvii, di incomprensioni per eliminare ogni ombra di dubbio circa i reali motivi che hanno condotto altri paesi interessati nell'accordo a ritirarsi dalla trattativa. Debbo qui ribadire che noi siamo per il principio della multilateralità in generale e in particolare in questo caso.

Non trovo pienamente lineari e convincenti le motivazioni qui portate. Posso quindi ribadire questo principio, ribadirne la necessità e il beneficio che porterebbe anche al nostro paese se questo venisse attuato, e limitarmi per ora — ciò, come si vedrà, motiverà anche il tipo di voto che ci appresteremo a dare su questo disegno di legge — a sottolineare con forza l'augurio che lo stesso relatore Cattanei mette nella sua relazione scritta, là dove egli dice che « il negoziato è aperto in qualsiasi momento ad altri paesi comunque interessati ». Credo cioè che si possa fare ben di più e qualche cosa di ben diverso da ciò che fino ad ora è stato fatto, se è vero che si tratta semplicemente e solamente di tentennamenti, di incomprensioni, di indecisioni rispetto ai quali il Governo italiano ha creduto ad un certo punto di dover fare fronte con l'assunzione di una propria iniziativa. Dico questo perché la delicatezza della situazione politico-militare nel Mediterraneo, i rilevanti interessi economici in gioco, impongono all'Italia una politica chiara e coerente. Invece a me pare che non passi giorno, anche nei momenti non del tutto negativi di questa politica, in cui non si accumulino interrogativi, a volte vicende oscure, a volte addirittura avventatezze. Meno di un mese fa, tanto per fare lo esempio più recente, l'adesione di parlamentari italiani ad una mozione presentata al Parlamento europeo, che condannava la politica algerina di sostegno al Fronte polisario (Fronte di liberazione del Sahara occidentale) ha rischiato di compromettere gravemente i rapporti tra i due paesi. Al di là della specifica materia del contendere (su cui, peraltro, sarebbe

necessario soffermarsi), mi sono tornate alla mente altre oscure vicende: la questione, ad esempio, delle tangenti ENI per il petrolio dell'Arabia Saudita, che è forse il più grottesco esempio di come improvvisazione e avventatezza, e spesso una pratica quanto meno poco chiara nei rapporti commerciali, danneggino concretamente gli interessi politici ed economici internazionali del nostro paese.

Questa volta non si trattava di petrolio, non è stata una operazione commerciale eccessivamente disinvolta a mettere in forse i rapporti con un paese decisivo per la politica energetica dell'Italia, per l'importante livello di scambi commerciali, ma soprattutto per il ruolo fondamentale che svolge per il processo di distensione nell'intera area mediterranea, ma è stata l'adesione di alcuni deputati ad una mozione che — come ha avuto modo di osservare l'ambasciatore di Algeri —, in spregio alle risoluzioni dell'ONU e dell'Organizzazione per l'unità africana, e ai più elementari principi di autodeterminazione dei popoli, condannava come terrorismo la lotta di liberazione del popolo del Sahara e come destabilizzatrice e di sostegno alla sovversione la politica di quei governi, come il Governo algerino, che appoggiano la lotta del Fronte Polisario.

Questo è solo un esempio per cercare di spiegare che cosa intendiamo quando parliamo di ambiguità, di contraddizioni palesi, di irresponsabilità della politica estera del nostro paese. Si ha talvolta l'impressione che il Governo si muova non seguendo una coerente linea d'azione, ma soggiacendo alle pressioni e agli orientamenti del momento, di carattere economico o di carattere politico, lasciando dire e fare le cose più contraddittorie ai diversi uomini del Governo, agli esponenti dei partiti di maggioranza o ai dirigenti di imprese pubbliche, senza prendere mai posizioni chiare, univoche, seppure prudenti, visto che la prudenza piace molto, credo anche caratterialmente, al signor ministro degli esteri.

Dato che non abbiamo avuto chiarimenti da parte del Governo, siamo piuttosto inclini a considerare questa politi-

ca come una politica del giorno per giorno, siamo cioè inclini a ritenere che non esista una vera e coerente politica internazionale del nostro paese. Ci domandiamo allora, in modo sempre più preoccupato, che cosa possa significare l'impegno italiano di tipo militare avuto nei confronti di Malta.

Ecco, è questa la ragione della nostra forte perplessità in merito a questo aspetto del trattato che qui dovremo eventualmente ratificare.

Un altro argomento che ci preme sottolineare in questa sede, che però possiamo esaminare solo occasionalmente, è quello che concerne gli aspetti più generali della politica italiana nell'area mediterranea. Sappiamo che i paesi rivieraschi vengono considerati un po' « il ventre molle » di questa situazione, a causa della tradizionale instabilità politica e della loro impreparazione militare. Quest'anno abbiamo avuto esempi di come in taluni settori di questi paesi, certo non privi di importanti collegamenti internazionali, si intenda da parte di alcuni porre le basi per una soluzione a questa situazione. Mi riferisco ovviamente — come ho già fatto in passato — al colpo di Stato in Turchia, che più di un indizio induce a considerare come una diretta espressione di alcuni precisi interessi in seno all'Alleanza atlantica; e al tentativo (fortunatamente sventato ma non per questo meno grave) di colpo di Stato in Spagna, guidato dal tenente colonnello Tejero.

Questi due fatti, uno più antico e uno più recente, uno conclusosi in modo gravissimo, l'altro in modo certamente migliore, non possono non preoccuparci proprio perché noi consideriamo il nostro paese un anello di congiunzione del « fronte sud », che ora si estende fino alla Spagna. Dunque, questi problemi riguardano direttamente gli aspetti della politica internazionale del nostro paese, le sue sorti e la sua collocazione all'interno dell'area mediterranea. Questo per dire che una politica di pace e di distensione nel Mediterraneo, quella a cui si è richiamato anche il ministro, rappresenta una delle condizioni decisive per la difesa delle istitu-

zioni democratiche del nostro paese; e, al contrario, una politica ambigua, contraddittoria, o tentata da ambizioni militari, priva di visione strategica e di un disegno complessivo di promozione della cooperazione nel Mediterraneo può anche aprire la strada a velleità autoritarie che intendano, con la violenza, garantire la salvezza dell'alleanza occidentale.

Mi permetto di ricordare che anche il vicepresidente della Camera, ricordando il fallito colpo di Stato in Spagna, ha espresso concetti analoghi a quelli che ho ora esposto.

È senz'altro un bene, quindi, che l'Italia si faccia promotrice di uno statuto di neutralità di Malta, ma questo non significa nulla se non si inserisce in una politica che veda nell'asse nord-sud l'impegno del nostro paese: l'indipendenza economica, oltre che politica, sarà assicurata proprio nella misura in cui l'Italia sarà capace di costituire il ponte fra l'Europa e le sponde meridionali del Mediterraneo, tra la Comunità europea e l'area dei paesi non allineati dell'Africa, dell'Asia e dell'America latina.

È per questi motivi che si sarebbe dovuto sollevare il problema dell'intera politica italiana nella zona mediterranea. Voglio pertanto chiudere il mio intervento con una notazione.

Lei, signor ministro, sa che recentemente una delegazione di parlamentari italiani (che comprendeva rappresentanti della democrazia cristiana, del partito comunista, del partito socialista, del partito radicale e del nostro partito) si è recata a Beirut, dove si è incontrata con il presidente della repubblica e con esponenti del governo libanese, nonché con Yasser Arafat ed altri massimi responsabili dell'Organizzazione per la liberazione della Palestina. Contrariamente a quanto ha voluto far credere buona parte della stampa italiana, in questi colloqui non si è parlato tanto dei, per altro inesistenti, legami tra forze palestinesi ed episodi od uomini che sono stati protagonisti di atti di terrorismo in Italia o nel continente europeo, quanto

soprattutto della situazione mediorientale, di quella palestinese e libanese in particolare.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE FORTUNA

GIANNI. Da questi colloqui è emersa la chiara e reciproca consapevolezza che il nodo palestinese — la questione mediorientale per eccellenza — non è scindibile dal contesto della situazione mediterranea e che dunque una soluzione della questione palestinese — che, lo ripeto, è il cuore del problema mediorientale — è indispensabile per disporre di una politica nella questione mediterranea.

Allora, domandiamoci quale sia stato il comportamento dell'Europa su tale questione, quale sia stato il comportamento del nostro paese. Con molta signorilità, esponenti del Governo e delle istituzioni libanesi, dirigenti della lotta palestinese, si sono ben guardati dal manifestare a noi esplicite critiche alla politica del Governo italiano; con molta signorilità, ma implicitamente ed indirettamente lo hanno fatto, quando hanno rivolto pesanti critiche (credo circostanziate) al complesso della politica europea ed a quella di alcuni grandi paesi europei. In esse si è sottolineato come le dichiarazioni concordate a Venezia siano state poi rapidissimamente insabbiate e sepolte nella riunione della NATO ad Ankara dopo appena una quindicina di giorni, né si vede un'autonoma iniziativa europea per una soluzione, con proprie proposte, del problema del Mediterraneo orientale ed in particolare della questione palestinese.

Anche se questi uomini, questi governanti, tutto sommato continuano ad auspicare un'iniziativa europea, mi pare che i toni pessimistici nelle loro valutazioni — non si può dar loro torto! — vadano aumentando, con gravi conseguenze per quanto riguarda gli schieramenti di intere zone e paesi del mondo, rispetto allo scenario internazionale; sarà inutile, poi, condannare tali gravi conseguenze perché in politica è inutile piangere sul latte versato!

Credo che sia giunto il momento di parlarci chiaro su questa questione per il nesso della politica mediorientale con quella mediterranea: esprimo il mio pieno appoggio (non l'ho firmata, non essendo membro della Commissione esteri) alla mozione recentemente presentata, che sollecita un passo del Governo italiano per il riconoscimento dell'OLP come legittimo rappresentante del popolo palestinese: è la grande questione sul tappeto, senza la cui soluzione francamente è difficile definire una politica per il Mediterraneo; è difficile dimostrare la capacità e l'intento per un'iniziativa autonoma rispetto alle direttive degli Stati Uniti d'America.

Non sta a me ricordare ad un attento ministro degli affari esteri che la situazione in quella zona, sul piano militare con la ripresa di iniziative aggressive, nonché dal punto di vista della tensione, sta letteralmente precipitando, con gravi e pesanti conseguenze a breve termine per la causa della pace nell'intero scenario mondiale. Dico chiaramente che se vi fosse un passo del nostro Governo in questa direzione, la politica estera italiana rispetto al problema del Mediterraneo, ed a quello più generale, potrebbe uscire dalle incertezze, dalle ambiguità e dalle contraddizioni per assumere un volto preciso, finalmente positivo: ma se ciò non avviene, signor ministro Colombo, essendovi anzi da parte del suo Governo preoccupanti segni di involuzione rispetto ai timidi passi compiuti in un non lontanissimo passato anche in merito al trattato con Malta per i motivi che succintamente ho cercato di esporle, allora il nostro gruppo non potrà andare al di là di una astensione dal voto, che significa anche sincera attesa di ciò che avverrà, di ciò che questo Governo intenderà fare rispetto alla possibilità di un ampliamento dei paesi implicati nella questione, dal più generale punto di vista della politica estera.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Bernini. Ne ha facoltà.

BERNINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, salutiamo

anche noi le dichiarazioni di neutralità del governo della Repubblica maltese e come comunisti daremo tutto il nostro contributo affinché Malta possa concorrere, come è scritto nella dichiarazione, « alla stabilità della regione mediterranea ed essere centro di pace e ponte di amicizia tra i popoli dell'Europa e del nord Africa ». Diverso dal suo, onorevole Cattanei, e da quello del Governo, è, invece, il giudizio che diamo sull'insieme dei documenti al nostro esame, alcuni dei quali, nonostante le assicurazioni che ha voluto darci il ministro, contengono clausole che sollevano in noi preoccupazioni e riserve sia per i limiti delle adesioni, sia per i tempi e la fretteolosità con cui si è giunti allo scambio delle note verbali tra i due paesi.

Diamo il nostro pieno accordo, esprimendo apprezzamento ed un giudizio positivo, al protocollo relativo all'assistenza economica, finanziaria e tecnica, che del resto si allaccia ad una tradizione, poi interrotta non certo con vantaggi nazionali. Già in passato, infatti, l'Italia ha dato aiuti consistenti per lo sviluppo economico e sociale di Malta; ciò ha concorso a creare legami di amicizia tra i due paesi. Non vi è dubbio che gli aiuti finanziari, per l'assistenza economica e tecnica, contemplati nel protocollo, concorreranno ad approfondire questi legami al cui rafforzamento è interessato il nostro paese. Per questo, fin dall'inizio della discussione del disegno di legge in Commissione, abbiamo espresso il nostro consenso per l'immediata attuazione delle clausole del protocollo, prima ancora della autorizzazione alla ratifica dell'accordo di neutralità da parte del Parlamento.

Diverso, e per certi aspetti negativo, è, invece, il nostro giudizio su varie clausole, contenute nelle dichiarazioni dei due governi e nelle note verbali relative agli aspetti politico-giuridici ed in particolare militari delle garanzie per la neutralità, che concorrono a configurare, a nostro avviso, l'accordo in modo diverso dalla sua ispirazione originaria alla quale anch'ella, signor ministro, si è richiamato. Per gli aspetti politico-giuridici crediamo che sia

fuori da ogni norma internazionale che un paese garantisca la neutralità di un altro paese. A mia conoscenza simili trattati non esistono, tanto più fra un paese che si dichiara non allineato, come Malta, e un paese che fa parte di un'alleanza militare, qual è l'Italia. Ben diversamente si configuravano le garanzie nell'impostazione originaria, soprattutto durante le prime fasi della trattativa, quando si prospettava - l'ha ricordato il ministro - che venissero fornite da due paesi del gruppo dei non allineati, la Libia e l'Algeria, e da due paesi membri dell'Alleanza atlantica, l'Italia e la Francia, ma in una collocazione diversa rispetto alla NATO. Quindi con un equilibrio di rappresentatività che rendesse l'accordo, fin dall'inizio, un momento di rilievo di una politica di amicizia e di cooperazione nell'area mediterranea. Ebbene, perché questi paesi, presenti in varie fasi della trattativa, si sono ritirati? A questa domanda, signor ministro, non c'è stata data alcuna risposta.

Al di là delle assicurazioni che il ministro ha fornito, non può non destare perplessità e non sollevare interrogativi il fatto che nel 1976, dopo che fu conferito all'Italia e poi alla Francia, da parte dei nove paesi della Comunità, il mandato di negoziare con il governo maltese le garanzie per la neutralità, questo negoziato si sia sviluppato negli anni seguenti con l'attiva partecipazione della Libia, dell'Algeria e perfino - anche se a titolo diverso - della Repubblica federale di Germania; che nel 1979 - come è scritto nella relazione - si sia giunti ad un esito conclusivo quanto agli aspetti politico-giuridici; ma la trattativa non si è conclusa esclusivamente perché Malta non ritenne soddisfacente il pacchetto economico-finanziario proposto dalla Libia a nome di tutti gli altri paesi; e poi improvvisamente, nel 1980, di fronte alla disponibilità di ridurre le richieste economico-finanziarie avanzate da Malta al nostro Governo, si è giunti - escludendo gli altri paesi che avevano partecipato alla trattativa - rapidamente all'accordo. Perché questa fretta?

Nonostante ciò che ella ha detto non mi pare che ci si sia preoccupati e si ab-

bia avuto la consapevolezza dell'importanza, di interessare adeguatamente alla conclusione dell'accordo non soltanto la Francia, ma anche la Libia e l'Algeria la cui adesione avrebbe assunto un particolare significato. Né ci è stato detto quali iniziative sono state assunte dal Governo in questo ultimo tempo per assicurare alle garanzie, fin dalla ratifica, il necessario carattere multilaterale.

È stato detto che i paesi della CEE hanno apprezzato l'accordo: ma questo non attenua, bensì accentua gli interrogativi sulle mancate adesioni. Perché quei paesi non aderiscono, se giudicano positivamente l'accordo? Allora si tratta di carenza di iniziativa diplomatica da parte del Governo italiano.

La relazione al disegno di legge afferma che il testo della dichiarazione dei due governi è in « larga parte » quello elaborato dagli esperti italo-franco-maltesi del 1978: cioè non uguale! È questa la ragione delle mancate adesioni? Quali sono le diversità? Investono anche gli aspetti dell'assistenza militare? Anche qui lo abbiamo chiesto ma non ci è stata data una risposta chiara. La questione non è secondaria, anche al fine di ottenere quelle nuove adesioni sulle quali il Governo intende impegnarsi; non è secondaria nemmeno la questione dei tempi e della frette con cui si è giunti alla firma, nonostante le non adesioni di altri paesi. Anche questo concorre a conferire all'accordo un particolare significato.

Sono note le controversie tra Malta e Libia sulla piattaforma continentale, così come sono note le manifestazioni di queste controversie nelle quali - suo malgrado - si trovò ad essere coinvolto anche il nostro paese. Questo avrebbe dovuto spingere non a forzare i tempi - come è accaduto - ma ad una maggiore cautela e ponderazione e - semmai - a ricercare tempi più lunghi per sviluppare una iniziativa diplomatica capace di determinare quelle adesioni che consentissero di togliere all'accordo ogni carattere di unilateralità, per farne un momento significativo dello sviluppo dei rapporti di fiducia reciproca e di amicizia fra tutti i paesi della

regione; che poi avrebbe costituito anche la migliore e più sicura garanzia per la neutralità dell'isola di Malta.

Ma il nostro giudizio è negativo, soprattutto sulle clausole militari, in particolare in relazione al fatto che non sono chiare le circostanze nelle quali l'assistenza militare può essere richiesta ed accordata, le norme attraverso le quali essa può attuarsi, ed anche le condizioni relative alle possibilità di presenza di tecnici e di navi militari straniere nell'isola. Secondo le dichiarazioni, l'assistenza militare può verificarsi in caso di « violazione armata dello spazio in cui la Repubblica di Malta esercita la sua sovranità ». Ma alcune parti di questo spazio, come la piattaforma continentale, sono state e sono oggetto di contestazione e motivo, credo, di ricorso di una parte alla Corte dell'Aja. Certamente — e lo auspichiamo — si arriverà ad una composizione pacifica della vertenza, ma i contrasti possono farsi anche acuti, con sbocchi non prevedibili. Per cui non chiare (quando invece si tratta di materia che richiede la massima chiarezza) risultano le circostanze nelle quali l'Italia può venirsi a trovare coinvolta in fatti che le richiedano anche misure di carattere militare. Non sarebbe stato più opportuno ed anche più corretto subordinare tali eventuali misure ad un accordo sulla definizione dello spazio di sovranità dei due paesi, per dare maggiore chiarezza alle responsabilità che ne derivano per l'Italia?

È vero — lo ha ricordato anch'ella, signor ministro — che l'assistenza non è automatica, ed è comunque subordinata ad una decisione autonoma del nostro paese. Ma, mi consenta: che sorta di garanzie sono queste? Cos'è quella garanzia che prevede la possibilità di assistenza, e poi riserva alla parte che dovrebbe fornirla la libertà di non ottemperarvi? Inoltre, sempre in merito alla possibilità di assistenza militare, si precisa che essa — altri lo hanno ricordato — verrebbe attuata previa « consultazione con i paesi firmatari delle garanzie », e di essa ci si impegna ad « investire od informare — così è scritto — il Consiglio di sicurezza ». Ora, i paesi fir-

matari con i quali ci si dovrebbe preventivamente consultare non esistono. Allo stato, sono Malta e l'Italia. Si tratta, cioè, di una salvaguardia per il nostro paese che, però, può assumere significato solo se altri paesi, tanto più di collocazione internazionale diversa, daranno la loro adesione al trattato. E investire o informare il Consiglio di sicurezza, signor ministro, non è la stessa cosa. Infatti, se è vero che viene precisato che le possibili misure militari vengono assunte alle condizioni dell'articolo 51 dello statuto delle Nazioni Unite, con il quale l'ONU si riserva di intervenire e di modificare le misure eventualmente assunte, non è meno vero che si configura anche la possibilità di misure di carattere militare, non in attuazione dei deliberati dell'ONU, ma solo informandolo, cioè inizialmente al di fuori dell'ONU, con possibili, evidenti pregiudizi per la collocazione internazionale del nostro paese.

Infine, sia pure a determinate condizioni, in verità — le ho lette molte volte — non molto chiare nella loro formulazione, con la dichiarazione di neutralità non si esclude la possibilità, onorevole Cattanei, della « presenza di tecnici militari e di navi da guerra estere nei cantieri e nei porti di Malta », salvo affermare « i tecnici e le navi delle due grandi potenze ». È certamente quest'ultima affermazione un fatto importante e positivo — lo riconosco, — ma insufficiente e non chiaro. Che cosa vuol dire? Che tale presenza è possibile per quanto riguarda i paesi membri della NATO? A guardare al modo frettoloso con cui si è giunti all'accordo, al carattere spesso pasticciato di alcune clausole, tale accordo sembrerebbe proprio fatto per questo, onorevole Cattanei. Da qui le nostre riserve, che si accentuano in rapporto alla difficile situazione ed ai problemi drammatici — altri colleghi vi hanno accennato — che sono aperti nel Mediterraneo e nelle aree ad esso contigue, ed alla esigenza, perciò, di rafforzare ancor più le nostre relazioni di amicizia e di collaborazione con tutti i paesi dell'area, a cominciare da quelli, a noi più vicini, del sud Europa e del nord Africa,

per concorrere insieme a dare soluzione positiva ai problemi aperti, impedendone il pericoloso aggravarsi. In questo senso, significativo — e come tale noi lo salutiamo — è l'accordo di cooperazione finanziaria ed economica siglato nei giorni scorsi con l'Algeria, che approfondisce ulteriormente le buone e comuni relazioni di amicizia e, in pari tempo, fa di queste relazioni anche un momento importante per concorrere, insieme, al superamento del sottosviluppo delle aree del terzo mondo.

Anche per questo io credo che i rapporti di amicizia con tutti i paesi dell'area debbano essere rafforzati. Alla loro base, certo, debbono esservi il rispetto reciproco, il comune interesse, lo sviluppo e la sicurezza, ma su queste basi debbono essere rafforzati con tutti, dalla Libia e all'Algeria a tutti gli altri paesi. Questo non soltanto per una più proficua collaborazione, ma anche per il contributo che da tale collaborazione, può derivare alla soluzione dei problemi del sottosviluppo e della sicurezza dell'area mediterranea e, al di là di essa, anche del Golfo Persico, e dell'Asia sud occidentale, la cui situazione è di vitale importanza per il Mediterraneo e per l'Europa.

Al riguardo, di fronte alle tensioni ed ai contrasti in atto, si parla molto, signor ministro, del contributo che l'Italia deve dare e della necessità di ricreare condizioni di stabilità. Ma quale contributo e quale stabilità? Questa è la questione vera che solleva anche l'accordo per la neutralità di Malta, che, oltre la politica estera, investe anche la politica militare del nostro paese.

In nome della stabilità oggi vengono dette e fatte molte cose che poi, in realtà, concorrono spesso a destabilizzare, ad estendere la conflittualità e ad accrescere i rischi ed i pericoli. In nome della stabilità, nei mesi scorsi, è stato attuato il colpo di Stato militare in Turchia (altri lo hanno ricordato), che ha introdotto elementi di turbamento fra i paesi dell'Alleanza e nuovi motivi di tensione in questa zona, ove è ancora aperta ed attende soluzione la questione di Cipro. Certo

non solo per questo, ma anche per questo, auspichiamo un rapido ristabilimento della democrazia in Turchia. E nei giorni scorsi — anche questo è stato ricordato — siamo stati tutti testimoni del tentato golpe militare in Spagna. Abbiamo vissuto con ansia le ore drammatiche di questo oscuro avvenimento e salutato la vittoria delle forze democratiche spagnole, alle quali rinnoviamo la nostra solidarietà nella difficile opera di consolidamento e di sviluppo della democrazia nel loro paese.

Questi avvenimenti, la loro concomitanza, non possono non far riflettere e non preoccupare tutti coloro che credono nella libertà e che nella democrazia vedono anche le condizioni e la capacità di comprendere, in un momento tanto difficile, i processi drammatici che sono in atto, la natura dei problemi che pongono e le soluzioni che debbono essere date per garantire, nella sicurezza, lo sviluppo e il progresso del mondo. Non voglio fare collegamenti, signor ministro, ma insieme a questi avvenimenti che ho ricordato ve ne sono anche altri, il cui segno, ugualmente non può non preoccupare per le tendenze che esprimono e per i pericolosi sbocchi cui possono portare.

Da tempo si discute sul ruolo della NATO e sulle sue prospettive e, in particolare, in relazione alla situazione del Mediterraneo e delle aree contigue e alle incertezze che pesano sugli approvvigionamenti energetici, si discute dell'importanza crescente che assume il fianco sud della NATO, ove è collocato il nostro paese. La discussione riguarda quindi questioni che ci toccano da vicino: ella non le ha ricordate, signor ministro, ma investono l'intera questione mediterranea. La tendenza in un primo momento emersa, rivelatrice di un certo modo di intendere e risolvere i problemi, è stata, sia pure non univocamente, quella di estendere l'area di intervento militare, definita dal trattato del nord Atlantico. Vi sono state però delle resistenze, da parte di quasi tutti i paesi europei. Si è fatto strada allora un indirizzo, che ormai viene apertamente propugnato e so-

stanziano da fatti, non meno grave e pericoloso: quello dell'impegno diretto dei paesi europei nei confronti di paesi esterni all'Alleanza. Nei fatti, si tratta di un modo di estendere surrettiziamente la NATO. Chiare appaiono in questo senso le dichiarazioni del sottosegretario alla difesa degli Stati Uniti, signor Carlucci, alla conferenza di *Wakrunkund*, svoltasi recentemente con la presenza degli esperti militari di nove paesi europei, nel corso della quale sono stati richiesti, senza mezzi termini, « sostanziali risorse addizionali per spese militari », che vadano — come egli ha detto — « ben oltre le decisioni di aumento del tre per cento annuo » assunte nel 1977 dai capi di Stato e di governo dell'Alleanza, ed è stata messa in luce l'esigenza, a suo avviso non più rinviabile, di uno sforzo « individuale ma complementare dei paesi europei », attraverso « accordi bilaterali con i paesi amici, in particolare dell'Asia sud-occidentale ». Se per « paesi amici » egli volesse intendere paesi retti da regimi feudali e corrotti come quello rovesciato dalla rivoluzione iraniana non lo ha spiegato, ma ha spiegato chiaramente che tali accordi « debbono avere lo scopo di creare basi per inviare forze militari da coordinare con l'azione che in quest'area intendono condurre gli Stati Uniti ». A queste richieste si aggiungerebbero, secondo le indiscrezioni di questi giorni sulla stampa, quelle per la costruzione sul continente europeo di grandi infrastrutture, capaci di ospitare e di trasferire rapidamente le forze di pronto intervento degli Stati Uniti in aree esterne all'Alleanza. E poiché il Belgio e la Repubblica federale di Germania avrebbero espresso il loro disaccordo a tale proposito, si sarebbe pensato all'Italia, particolarmente adatta (è stato detto e scritto a Bruxelles) per la sua posizione mediterranea.

Deve essere chiaro che a tali indirizzi e progetti, — che rivelano incomprensione della crisi in atto e che potrebbero portare a delusioni, ma anche a dure sconfitte, come la storia insegna, — noi ci opporremo nel modo più fermo e deciso, perché, al di là dell'appartenenza alla

NATO, che non è in discussione, verrebbero invece poste in discussione questioni ben più importanti ed irrinunciabili per il nostro popolo, i suoi interessi vitali ed il ruolo cui l'Italia deve assolvere nel Mediterraneo e nelle aree contigue, a difesa della propria sicurezza e del proprio avvenire. Siamo, non meno di altri, consapevoli della drammaticità che hanno assunto i problemi dell'approvvigionamento del petrolio e dei traffici, dopo l'intervento sovietico in Afghanistan e la guerra tra Iraq e Iran, e della necessità che ne sia garantita quindi la sicurezza. Ma proprio per questo occorre avere la consapevolezza che tale sicurezza può essere realmente e stabilmente conseguita solo se si opera per garantirla non per una parte, ma per tutti indistintamente i paesi, qualunque sia la loro collocazione e quindi lavorando non per approfondire i motivi di diffidenza e di divisione ma per l'intesa, per dare soluzioni positive ai problemi aperti, innanzi tutto a quelli della composizione pacifica del conflitto fra Iran e Iraq che il fallimento della recente missione della Conferenza islamica rischia di aggravare e della soluzione della questione afghana nel rispetto della indipendenza di quel paese.

È a questo fine che deve essere sviluppata la nostra iniziativa nella Comunità europea, nell'Alleanza atlantica e verso tutti i paesi, così come devono essere rafforzati i rapporti di amicizia particolarmente con i paesi non allineati e non per creare basi militari ma le condizioni, semmai, per la smilitarizzazione delle varie zone con garanzie di autonomia e di sicurezza per tutti.

Il medio oriente — è stato ricordato — rappresenta un altro punto focale per garantire i traffici e ricreare condizioni di stabilità anche nel Mediterraneo, ma la crisi non si supera continuando a disconoscere il diritto del popolo palestinese, ma riconoscendolo e operando per la sua piena affermazione. Un'altra via non c'è, l'esperienza lo conferma e rischierebbe di svuotare di ogni contenuto la stessa iniziativa della Comunità europea.

Si tratta di capire la sostanza, la natura, andare al fondo delle cause della crisi, della crescente instabilità, dell'estendersi della conflittualità e dei contrasti che spesso oppongono fra loro i vari paesi e questo sia nell'area mediterranea che nell'Asia sud-occidentale, come in ogni altra parte del mondo.

Al fondo vi è non il terrorismo che, proprio perché è cosa estranea alla aspirazione dei popoli anche nelle condizioni più difficili, può essere colpito e battuto, ma un moto di liberazione che è inarrestabile, perché è fatto di masse sterminate di uomini, con la loro spinta all'autonomia ed all'emancipazione, con la loro volontà di liberarsi da condizioni intollerabili di arretratezza e di miseria che si intreccia con retaggi del passato, con rivendicazioni nazionali, con diversità di religione e in cui si inseriscono la diffusione abnorme degli armamenti, la crisi del bipolarismo ed i contrasti di egemonia fra le grandi potenze, che aggravano le tensioni e rischiano continuamente di far degenerare le controversie in conflitti armati. Da qui la crescente instabilità e l'accentuarsi dei pericoli, non solo per gli approvvigionamenti energetici e delle materie prime, che sono certo importanti, ma per la sicurezza e la pace del Mediterraneo, dell'Europa e del mondo.

Per questo il superamento della conflittualità ed una nuova stabilità possono essere realmente conseguite non tentando pericolose, quanto illusorie, scorciatoie, ma rimuovendo le cause che le ostacolano, promuovendo accordi multilaterali che coinvolgano le massime potenze e tutti i paesi interessati nel rispetto dell'autonomia di ognuno e che concorrano a ridurre la corsa agli armamenti, ed un più adeguato concorso alla soluzione dei problemi del sottosviluppo e del progresso dei popoli.

Questo è l'interesse dell'Europa, e con l'Europa per raggiungere questi obiettivi deve cooperare e dare il suo contributo l'Italia.

Ebbene, non mi pare, signor ministro, che questo sia il senso non solo di ac-

cordi di assistenza militare come quello promosso nei mesi passati con l'Iraq e interrotto per lo scoppio della guerra con l'Iran o come quello che sembra che ci si appresti a concludere con l'Egitto, ma anche delle note verbali e del complesso dei documenti al nostro esame. Da qui le nostre perplessità e le nostre riserve.

Certo, ad accordi multilaterali che contemplino anche eventuali misure di assistenza militare si può giungere anche partendo da accordi bilaterali, ma dando appunto questa impostazione all'accordo sin dall'inizio, coinvolgendo sin dall'inizio oltre ai più direttamente interessati il più vasto numero di paesi. Per questo, mentre esprimiamo il nostro dissenso per quanto in questa direzione non è stato fatto, prendiamo atto dell'impegno che si assume il Governo ad operare per superare nel più breve tempo possibile i limiti che presenta l'accordo, così da ottenere ampie e significative adesioni, nell'interesse di Malta e della cooperazione nel Mediterraneo. Al raggiungimento di questo obiettivo impegneremo il Governo; e per la consapevolezza che abbiamo degli interessi nazionali, e i legami di solidarietà e di amicizia che ci uniscono alle forze democratiche di tutti i paesi del Mediterraneo, daremo anche il nostro diretto contributo. Questo è anche il senso dell'astensione dal voto del gruppo comunista sul disegno di legge in esame (*Applausi all'estrema sinistra*).

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

**Per lo svolgimento
di una interrogazione.**

VAGLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VAGLI. Desidero sollecitare una risposta all'interrogazione n. 3-02977, presentata il 18 dicembre 1980 da me, dal collega

Violante e da altri, a proposito di presunte irregolarità nella procura di Lucca. In questi giorni si è conclusa un'indagine del Consiglio superiore della magistratura e tutta la documentazione, che è stata ritenuta non manifestamente infondata, è stata inviata al ministro Sarti e alla Corte di cassazione. Non vi è dubbio che, per una questione tanto delicata, vi sia grande attesa nella cittadinanza e negli stessi ambienti della magistratura. Chiediamo pertanto l'autorevole intervento della Presidenza presso il Governo, affinché quanto prima l'Assemblea possa discutere questa interrogazione.

PRESIDENTE. La Presidenza, onorevole collega, provvederà ad interessare il Governo.

Annuncio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni e una interpellanza.

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.

Mercoledì 11 marzo 1981, alle 16:

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

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

— *Relatore:* Cattanei.

2. — *Seguito della discussione di mozioni, interpellanze ed interrogazioni concernenti l'ITAVIA.*

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

Contro il deputato Boato, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice

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

— *Relatore:* De Cinque.

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

— *Relatore:* Valensise.

Contro il deputato Quattrone, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 328, 81, capoverso, e 61, n. 2, del codice penale (omissione di atti di ufficio continuata ed aggravata), agli articoli 479 e 61, n. 2, del codice penale (falsità ideologica commessa dal pubblico ufficiale in atti pubblici, aggravata), agli articoli 323 e 81, capoverso, del codice penale (abuso di ufficio in casi non previsti 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 di frode 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.

4. — *Discussione delle proposte di legge*:

MARZOTTO CAOTORTA ed altri; BOCCHI ed altri: Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore (228-528-D);

(Nuovo esame delle Camere per invito del Presidente della Repubblica a norma dell'articolo 74 della Costituzione).

— *Relatore*: La Rocca.

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 10 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. — *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.*

9. — *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 inquadrare 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.

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).

VIII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 10 MARZO 1981

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 Eu-

ropa, con allegati, adottata a Berna il 19 settembre 1979 (2061);

— Relatore: Fioret.

(Articolo 79, sesto comma, del Regolamento).

10. — *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.

11. — *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.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI

Avv. DARIO CASSANELLO

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. MANLIO ROSSI

**INTERROGAZIONI E INTERPELLANZA
ANNUNZIATE****INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

CASALINO, BOCCHI, FORTE SALVATORE, MANFREDINI E COMINATO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza dell'ennesimo incidente (un morto e un ferito grave), verificatosi il 9 marzo sulla tratta ferroviaria Galatina-Nardò, in concessione alla società FSE e quali iniziative intende prendere per assicurare una gestione corretta anche con la revoca della concessione e un riordino del tipo di trasporto ferroviario per renderlo più sicuro e maggiormente rispondente alle vitali esigenze delle popolazioni che sollecitano il passaggio della gestione alle ferrovie dello Stato. (5-01949)

SPATARO E BOTTARI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere — premesso che nel comprensorio di Canicattì e segnatamente nel comune di Castrolibero (Agrigento) si verificano gravi fenomeni di evasione degli obblighi del collocamento a danno delle lavoratrici impiegate nei lavori di magazzino per la selezione e l'incassamento del-

l'uva « Italia », mentre continua il reclutamento tramite i cosiddetti « caporali » ai quali viene corrisposta dai datori di lavoro una percentuale per ogni lavoratrice reclutata —

1) se è a conoscenza del fatto che numerosi datori di lavoro della zona non rispettano gli accordi sindacali sottoscritti, impedendo la realizzazione dell'ipotesi di bacino d'impiego al fine di evitare le richieste agli uffici di collocamento e continuare col mercato di piazza;

2) se è a conoscenza del fatto che non viene applicata la normativa prevista dalla legge di parità a tutto danno della mano d'opera femminile alla quale, a differenza dei lavoratori di sesso maschile, non viene retribuito lo straordinario e non vengono riconosciute le qualifiche;

3) quali interventi sono stati effettuati o s'intendono effettuare per controllare la regolarità dei servizi di pulmini da trasporto sia dal punto di vista amministrativo sia da quello delle norme di sicurezza per i lavoratori trasportati, in genere sempre di più rispetto al carico regolamentare, onde evitare conseguenze gravi che si sono già verificate in altre parti del paese;

4) quanti e quali interventi di controllo, preventivo e repressivo, sono stati effettuati dai funzionari dell'Ispettorato del lavoro e degli organi di polizia sulle ditte operanti nel comparto, al fine di liquidare simile vergognoso sfruttamento e garantire le assunzioni tramite le graduatorie del collocamento. (5-01950)

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA SCRITTA**

GIURA LONGO. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere le ragioni che hanno indotto alcuni UTIF dell'Italia meridionale a non considerare operante la norma di legge che aboliva l'imposta di consumo di 30 lire a metro cubo sul gas metano per usi domestici. Ciò ha avuto riflessi negativi su moltissime fasce di utenza che si sono viste gravare indebitamente sulle bollette di pagamento distribuite in questi giorni e riferite agli ultimi mesi del 1980, somme non dovute.

Per conoscere altresì quali direttive urgenti il Ministro intenda emanare per ottenere che vengano al più presto restituite agli utenti le somme già versate per l'imposta di consumo soppressa. A questo proposito l'interrogante ritiene di dover ricordare al Ministro che gli utenti attendono ancora, dopo oltre 4 anni, il rimborso dell'imposta di consumo versata indebitamente per il periodo febbraio-aprile 1977, cioè prima che entrasse in vigore il periodo di prima applicazione dell'imposta medesima. (4-07379)

SCALFARO E ZOLLA. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere — premesso che il Governo in più occasioni ed anche in sedi internazionali ha assicurato il proprio impegno per la soluzione del problema relativo alla strada statale del Sempione nel tratto compreso tra Gravellona Toce e il valico del Sempione;

premessi, inoltre, che risulta ormai definita la progettazione del tratto Migliandone-Paglino che rappresenta la prosecuzione del tronco Gravellona Toce-Migliandone di recente appaltato —

quali iniziative e quali decisioni intende assumere per assicurare il finanziamento necessario al completamento dell'intera opera la cui urgenza e priorità è stata riconosciuta anche in sede di programmazione regionale. (4-07380)

BARTOLINI. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere lo stato della pratica di pensione di guerra intestata al signor Mancini Giuseppe, nato a Orvieto (Terni) il 22 luglio 1920 e residente a Terni, Via Andrea Costa n. 34. (4-07381)

DE CATALDO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere i motivi per i quali al comprensorio di competenza della Capitaneria del porto di Manfredonia non viene concessa l'autorizzazione alla pesca entro tre miglia dalla costa, concessa invece, con decreto ministeriale, ai comprensori di Rimini, Ravenna, Venezia, Chioggia, Trieste, Monfalcone.

Per sapere altresì quali provvedimenti si intende adottare in merito. (4-07382)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere — premesso che tra i militari di leva esiste un grave stato di disagio per l'atteggiamento sempre meno comprensivo assunto dai comandi militari nei riguardi delle richieste di licenze brevi avanzate dai militari impegnati in concorsi pubblici e privati —

come viene regolata, nell'ambito militare, la concessione delle licenze per consentire la partecipazione a pubblici concorsi;

se le predette richieste, pur se valutate con la dovuta attenzione, restano ancora subordinate alla sensibilità del comandante di reparto, al quale la normativa in atto continua a concedere ogni libertà di valutazione, e soggette a quelle « esigenze di servizio » che spesso consentono di perpetrare dei veri e propri abusi. (4-07383)

ACCAME. — *Ai Ministri della difesa, dell'interno e della sanità.* — Per conoscere —

vista la già esistente legislazione che contempla l'istituto dell'accompagnamento

mento — da parte di cittadini in servizio di leva — a favore degli invalidi di guerra;

considerato anche che è in corso di avanzato esame, presso il Parlamento, lo schema « canovaccio » di modifica delle norme sul servizio militare di leva;

alla luce del confermato impegno, da parte dello stesso Ministro della difesa, per la rapida soluzione dei problemi connessi con l'istituzione di un servizio militare femminile;

tenuto conto, infine, della opportunità di tradurre in azioni concrete e durature le espressioni di buone intenzioni avanzate dai diversi livelli delle istituzioni nazionali in occasione dell'inaugurazione dell'anno dell'handicappato —

se non ritengano opportuno ed urgente portare avanti tutte le possibili iniziative (ivi incluse quelle in campo legislativo) che consentano ai cittadini chiamati alla leva che lo richiedano e che, essendo risultati idonei al compito, risultino altresì in soprannumero rispetto all'esigenza delle forze armate e dei corpi armati, nonché ai cittadini di sesso femminile che ne facciano domanda e che si trovino nelle corrispondenti condizioni di età e di requisiti psico-fisici dei cittadini chiamati alla leva nello stesso periodo, di essere impiegati quali accompagnatori di handicappati civili per un periodo della stessa durata del servizio di leva e con lo stesso trattamento economico dei cittadini in servizio di leva. (4-07384)

ACCAME. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se sono state disposte indagini per accertare le cause che hanno provocato 4 incidenti mortali in appena 6 mesi nei reparti paracadutisti.

Per conoscere in particolare se le cause sono attribuibili a carenze di addestramento, a carenze di materiali, a carenze nelle disposizioni di sicurezza, ad errate scelte dei luoghi di esercitazioni.

Per conoscere inoltre le risultanze delle indagini sui fatti recentemente accaduti a Pisa e le conclusioni cui è pervenuta la commissione di inchiesta. (4-07385)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere quando saranno riorganizzati, sia dal punto di vista strutturale che da quello economico e normativo, gli sperimentatori dei 23 Istituti di ricerca e sperimentazione agraria del Ministero dell'agricoltura. (4-07386)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri della sanità e della pubblica istruzione.* — Per sapere se non ritenga opportuno impiegare negli ospedali, nelle mense aziendali, negli asili, nelle scuole le oltre 500 dietiste che ogni anno sono diplomate presso le scuole professionali.

L'interrogante chiede di conoscere se esse potrebbero essere impiegate nei controlli alle aziende produttrici nel campo della lotta alle frodi e sofisticazioni alimentari. (4-07387)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste e al Ministro per gli affari regionali.* — Per sapere se le regioni hanno utilizzato i finanziamenti, ammontanti ad oltre 62 miliardi, previsti dalla legge n. 984 del 1977 per istituire parchi e riserve d'interesse regionale. (4-07388)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere perché al già militare Foroni Albino, di Elia (classe 1918), matricola 56579, residente in viale San Giuseppe 18, Verbania-Intra (Novara), non è stato ancora aggiornato il foglio matricolare;

per sapere perché alla data odierna non è stato ancora promosso sergente. (4-07389)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — premesso che in tutte le città italiane, la notte, sulle scale dei palazzi, continuano a restare accese le luci, senza effettiva necessità — perché i proprietari non vengono obbligati per legge

a dotare l'impianto elettrico delle scale di un congegno a intermittenza che accenda le luci a comando e le spenga dopo qualche minuto. Congegni del genere, che esistono in vari paesi esteri (Francia, Germania, ecc.), se estesi dovunque, darebbero un buon contributo al necessario risparmio dell'energia. (4-07390)

MANFREDI GIUSEPPE. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere —

premessi che circa la metà dei comuni della provincia di Cuneo risultano da molti anni privi dei titolari dei servizi di segreteria e che tale situazione risulta causa di gravi ed irrisolvibili problemi di funzionalità amministrativa;

considerato che la prefettura di Cuneo, in carenza di funzionari, continua a conferire ai pochi segretari comunali disposti e disponibili funzioni di « scavalco » presso altri comuni con l'unico risultato di aggravare la situazione;

constatato che alle prossime scadenze amministrative ed elettorali non sarà possibile garantire la preparazione e lo svolgimento delle stesse, permanendo lo stato attuale di carenza (affermazione, questa, unanimemente dichiarata dai sindaci del comprensorio di Mondovì riuniti il 21 febbraio 1981 presso la sede del comitato comprensoriale in Mondovì) —

quali provvedimenti si intendano prendere per ovviare alla insostenibile situazione e se, nella fattispecie, non ritenga opportuno:

1) che l'operazione dello « scavalco » non sia un modo abituale ma eccezionale e di breve durata, limitato al periodo di ferie e malattia;

2) che i posti vacanti siano coperti mediante supplenze affidate ad elementi locali segnalati dalle rispettive amministrazioni comunali;

3) che in sede di riforma della legge comunale e provinciale (la tanto attesa e sbandierata legge sulle autonomie) venga prevista l'istituzione di ruoli regionali;

4) che per i comuni sotto i mille abitanti possano accedere a tale funzione

anche i diplomati, dopo un periodo di tirocinio presso segreterie comunali funzionanti.

L'interrogante chiede di sapere se il Ministro non ritenga che se non si prendono subito misure organiche e radicali il caos totale finirà per sovrastare i piccoli comuni. (4-07391)

MANFREDI GIUSEPPE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere se esistono ancora al Ministero del tesoro (Ufficio indennizzi ai colpiti da persecuzioni nazionalsocialiste) tracce della pratica presentata il 18 giugno 1964 (e a cui era stato conferito il numero di posizione 70653) da parte del signor Pistone Giorgio abitante in Cervere (Cuneo) via Roma 13, per ottenere appunto riconoscimento di danni subiti « *hitlerianae persecutionis causa* ». Da allora, il silenzio. (4-07392)

SATANASSI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e foreste e dell'industria, commercio e artigianato.* — Per sapere — premesso che:

dopo oltre 5 mesi di trattative fra i rappresentanti dei produttori di concimi, il Ministero dell'agricoltura e gli organi tecnici del CIP era stato convenuto un aumento del 18,5 per cento dei prezzi dei fertilizzanti in seguito al rincaro delle materie prime d'importazione;

in questi giorni la Commissione centrale prezzi ha bloccato il provvedimento per le pressioni che su di essa ha esercitato la Federconsorzi, sostenuta da un rappresentante del Ministero dell'agricoltura, al fine di ottenere un aumento del prezzo del fosfato biammonico d'importazione dell'80 per cento nonché un più sostanziale margine di utile per la commercializzazione dei concimi;

di fronte a tale stato di confusione e di incertezze, che lascia intravedere possibilità di grosse speculazioni, i produttori di fertilizzanti, aderenti alla Aschimici, hanno deciso di sospendere la produzione

e le consegne ai commercianti ed alle cooperative agricole;

la mancata consegna dei fertilizzanti alla vigilia delle semine primaverili e delle concimazioni alle colture in atto (cerealicole-arboree-ortive, ecc.) provoca danni incalcolabili all'agricoltura e mette a repentaglio sia il reddito dei produttori che il risultato della campagna 1981;

la Federconsorzi quale rappresentante esclusiva dell'ANIC agisce sul mercato da posizioni di vero e proprio monopolio determinando gravi elementi di turbativa nel rapporto tra domanda e offerta a danno degli agricoltori —

quali provvedimenti intendano assumere per ripristinare la normalità in questo delicato settore in modo da assicurare agli agricoltori il fabbisogno necessario di fertilizzanti per le normali pratiche colturali ed a prezzi severamente controllati dai competenti organi di vigilanza stante la dimensione economica e l'incidenza sulla produzione agricola nazionale che assume il problema relativo alla disponibilità, nei tempi necessari, dei fertilizzanti;

se non ritengano opportuno, nel caso perduri l'atteggiamento inqualificabile della Aschimici, affidare all'ANIC, quale azienda di Stato, il compito di provvedere ai rifornimenti di fertilizzanti ai produttori e loro cooperative, ed a prezzi equi, al fine di evitare ulteriori penalizzazioni ai danni dell'agricoltura italiana. (4-07393)

COSTA. — *Ai Ministri della difesa e dell'interno.* — Per conoscere le ragioni che ostacolano la permanenza in Monesiglio (Cuneo) della stazione dei carabinieri che dovrebbe essere presto soppressa. L'interrogante rileva la situazione di abbandono in cui vengono lasciati dallo Stato i quattro comuni (complessivamente 2.500 abitanti) dell'alta Langa compresi nel territorio affidato alla stazione di Monesiglio, e sottolinea la grande distanza e la vasta estensione territoriale esistenti fra i comuni di Monesiglio, Prunetto, Gorzegno e Mombarcaro ed ogni altra attuale sede di carabinieri. (4-07394)

MANFREDI GIUSEPPE e MOLINERI. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* —

Per sapere se non ritenga necessario chiarire opportunamente l'interpretazione da dare all'articolo 23 della legge 26 luglio 1975, n. 354, che concerne la remunerazione da corrispondersi ai detenuti. Infatti dell'articolo in questione si danno le più svariate interpretazioni quando esso viene esteso ai detenuti ammessi al regime di semilibertà. Per esempio, il magistrato di sorveglianza di Bologna del 1976, dottor Margara, attualmente presidente della sezione di sorveglianza di Firenze, sollevò una eccezione di incostituzionalità, sottolineando come l'estensione ai semiliberi del sistema di trattenute sulle paghe contrastasse palesemente con gli articoli 36 e 3 della Costituzione. Ma c'è di più. Il magistrato di sorveglianza di Napoli, dottor Fabrizio Forte, in data 14 maggio 1980, prendendo in esame il reclamo di un detenuto semilibero, emetteva un ordine di servizio in cui, dopo aver proceduto ad una ampia, analitica e approfondita disamina della questione, concludeva « non doversi prelevare i 3 decimi di cui al primo e al secondo comma dell'articolo 23 della legge n. 354 sulle retribuzioni che vengono e verranno percepite da Nappi Giacomo di Gennaro » in quanto detti prelievi costituiscono, secondo il dottor Fabrizio Forte, « una lesione del diritto soggettivo alla retribuzione del lavoratore ».

Questo in linea di diritto. In linea di fatto il comportamento a questo proposito delle varie amministrazioni carcerarie è difforme e contraddittorio: in alcuni grossi stabilimenti carcerari o per inefficienza amministrativa o per timore di ulteriori guai o per inadempienze contrattuali le trattenute non vengono effettuate, mentre in alcuni altri istituti l'interpretazione della legge è restrittiva e fiscale, generando malcontenti legittimi per la violazione della *par condicio* e per la discriminazione che ne consegue.

Tenuto presente che il Fondo per le vittime del delitto cui dovrebbero essere conferite le somme trattenute è stato soppresso dalla legge come « ente inu-

tile» e che quindi lo Stato incamera fondi non di sua spettanza e di ignota destinazione; tenuto altresì presente che spirito e lettera della legge n. 354 è quello di aiutare il semilibero a inserirsi pienamente e dignitosamente nella società, cosa che gli resta difficoltosa e a volte impossibile se gli vengono a mancare le condizioni economiche di base e di una minima sussistenza con cui possa provvedere a se stesso e alla sua famiglia; constatato che è assurdo, ed anche umiliante, fare intervenire successivamente gli enti locali per i casi più bisognosi, appare ormai improcrastinabile che il Ministro con una sua circolare interpretativa chiarisca come le trattenute di cui all'articolo 24 abbiano un senso «compensativo» per i ristretti, mentre non hanno alcun fondamento né costituzionale né politico né morale per quanto riguarda i semiliberi che vanno aiutati in tutti i modi al fine di un loro completo recupero sociale. (4-07395)

TAGLIABUE E FERRARI MARTE. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Per conoscere — premesso che:

da moltissimi anni si trascina la richiesta del comune di Como della apertura di un ufficio postale nel quartiere di Sagnino - Como;

il comune di Como è ora in condizione di porre a disposizione della direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni i locali idonei per l'apertura dell'ufficio postale che verrebbe a soddisfare le richieste legittime della popolazione del quartiere di Sagnino che consta di 8.000 abitanti;

la disponibilità dei locali, come da lettera del comune di Como del 25 gennaio 1981 protocollo 427/81 alla direzione provinciale delle poste e delle telecomunicazioni è possibile in comodato per due anni dalla data di effettiva consegna dei locali stessi, e, successivamente, in locazione con il canone da determinare sulla base delle modificate condizioni contrattuali;

la deliberazione del consiglio comunale di Como per la messa a disposizione dei locali per l'ufficio postale sarà assunta non appena la direzione delle poste e delle telecomunicazioni avrà fatto pervenire l'accettazione delle condizioni di locazione —

se non ritiene di dover disporre con urgenza l'autorizzazione alla direzione compartimentale delle poste e delle telecomunicazioni della Lombardia a procedere alla stipula del contratto di locazione per consentire in tempi rapidi l'apertura dell'ufficio postale nel quartiere di Sagnino - Como. (4-07396)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

RAUTI, MARTINAT E PARLATO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere — in relazione all'atroce episodio di violenza di cui è stata vittima la giovane Rosa Di Maggio nella sua brevissima «permanenza» nel carcere torinese delle «Nuove» —

quali siano le risultanze dell'indagine che — almeno ci si augura — è stata svolta al riguardo;

quali motivi sono alla base della «norma» che consente ai detenuti il possesso di oggetti d'oro e «preziosi» personali, in ambiente dove — com'è ormai dimostrato da centinaia di drammatiche vicende, alcune delle quali mortali — si è rinunciato a mantenere un minimo di ordine;

se non ritiene di abolire la suddetta disposizione e, in genere, cosa si intende fare per evitare l'ulteriore degrado della «condizione carceraria» che vede i minori, le donne, le vittime delle lungaggini e degli errori istruttori, in genere i meno facinorosi, i più deboli, subire le violenze più efferate. (3-03416)

ZANONE, BOZZI, ALTISSIMO, BASLINI, BIONDI, COSTA, FERRARI GIORGIO, STERPA E ZAPPULLI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere — riaffermata l'esigenza che la trattativa per il disarmo riprenda nelle condizioni inderogabili di equilibrio delle forze, sicurezza della difesa occidentale e globalità della distensione — quali siano le valutazioni del Governo circa il contenuto del recente messaggio inviato dal Governo sovietico a quello italiano e se non ritenga di informarne al più presto il Parlamento. (3-03417)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere se risponde al vero che i soli incidenti per folgorazione negli ospedali italiani provocano in media 600 morti all'anno. Il 50 per cento dei nosocomi italiani sono ancor oggi privi di servizi di fisica sanitaria e servizi tecnici adeguati non solo per attuare le più elementari misure di prevenzione contro i vari tipi di rischi ma anche per una gestione corretta di impianti e macchine, spesso ultrasofisticate. L'ospedale, una struttura che in teoria dovrebbe garantire sicurezza al più alto livello, espone chi vi opera e chi ci si ricoveri a una vera e propria selva di pericoli, malattie da sporcizia e mancanza di igiene, folgorazioni, radiazioni, esplosioni, incendi, incidenti. (3-03418)

COSTAMAGNA. — *Al Ministro della marina mercantile e al Ministro per il coordinamento interno delle politiche comunitarie.* — Per sapere se risponde al vero che un credito di 1.550 milioni di lire è stato annullato dalla CEE perché non riscosso entro il termine previsto del 31 dicembre 1980. Si tratta del rimborso dei diritti di pesca pagati dall'Italia alla Jugoslavia. Dopo un lungo negoziato fra Roma e Bruxelles, la Comunità aveva accettato di prendere a suo carico l'80 per cento e di effettuare il rimborso a richiesta del Governo italiano. Quelli caduti in

prescrizione sono i crediti maturati a questo titolo dall'Italia nel 1979 e nel 1980. Il rimborso del 1979 — pari a 689 milioni — fu riportato sul bilancio 1980 dalla Comunità in attesa che il Governo italiano si decidesse a richiederlo. (3-03419)

SERVELLO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se gli risulti che il sindaco di Monza abbia revocato, all'ultima ora, la concessione di una sala comunale che avrebbe dovuto ospitare un pubblico dibattito sul tema « Aborto: come affrontare il referendum »; per sapere, altresì, se non ritenga che il provvedimento, assunto con speciosi pretesti sulla possibile turbativa dell'ordine pubblico, la cui tutela spetta esclusivamente alla pubblica sicurezza, abbia carattere di arbitraria discriminazione e costituisca una illegittima interferenza e pressione sulle forze politiche e sociali antiabortiste. (3-03420)

AMALFITANO. — *Ai Ministri dei trasporti, dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere — richiamata la precedente interrogazione n. 407140 del 25 febbraio 1981 — quali immediati provvedimenti e quali indilazionabili interventi, anche intesi a garantire la vigilanza, in attesa di un urgente programma organico per la soppressione dei passaggi a livello incustoditi delle « Ferrovie Sud-Est », si intendano immediatamente prendere al fine di evitare l'assurdo protrarsi di incidenti mortali come ancora oggi avvenuto e lamentato dalla stampa locale (vedi *La Gazzetta del Mezzogiorno* del 10 marzo 1981: « Tragedia ad un passaggio a livello a Galatone: un morto e due feriti »);

per sapere se ancora l'omissione di intervento non faccia ravvedere serie responsabilità giuridico-penali nei riguardi della pubblica incolumità. (3-03421)

MILANI E CAFIERO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se risponda al vero la dichiarazione resa alla stampa (*La Repubblica*, di venerdì 6

marzo 1981) da Giovanni Fabbri, proprietario del gruppo Fabocart, concernente la cessione della cartiera di Arbatax allo Stato, già da tempo prospettata in vista della eventuale costituzione di un polo pubblico nell'industria cartaria.

Secondo tale dichiarazione, la cessione di Arbatax, sarebbe stata imposta dall'allora ministro dell'industria Bisaglia, nel corso di un incontro col Fabbri avvenuto il 28 marzo 1980, in relazione all'aumento del prezzo della carta da parte del CIP richiesto dai cartai;

il ministro avrebbe addirittura preteso da parte del Fabbri la firma di una dichiarazione di non opposizione alla eventuale cessione della cartiera di Arbatax.

Gli interroganti chiedono di conoscere, ove tale episodio risultasse confermato, quale valutazione il Presidente del Consiglio dia in merito a tali metodi.

(3-03422)

INTERPELLANZA

I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro per i beni culturali e ambientali, per conoscere:

1) perché la Soprintendenza ai monumenti di Roma e del Lazio ha rilascia-

to il suo nulla osta alla richiesta di occupazione del giardino monumentale di Roma denominato « Il Pincio » da parte della Confesercenti e della Compagnia grandi spettacoli viaggianti con insediamenti vari (dal circo all'« otto volante ») che hanno sostanzialmente modificato per due settimane le caratteristiche dello storico luogo;

2) se, essendo stata attirata, per giunta, una popolazione esorbitante, il danno e l'usura per prati, aiuole, piante, fontane e opere d'arte, siano andati al di là del limite di guardia già abbondantemente oltrepassato in condizioni di normalità a causa del crescente insulto privato e dell'inadeguata vigilanza e cura pubblica;

3) se l'abnorme bruttura variopinta, montata su tubi Innocenti dal piano strada alla terrazza del « Pincio » a copertura di gran parte della facciata valadieriana, debba intendersi definitivamente incorporata;

4) come si concilino le responsabilità e le misure dell'amministrazione centrale dello Stato e di quella regionale e comunale del Lazio e di Roma in ordine alla difesa dei parchi storici romani e se esista un piano di risanamento dei medesimi risultando tutti da decenni equamente vittime di generalizzato degrado.

(2-00986)

« TROMBADORI, TEODORI ».