

# RESOCONTO STENOGRAFICO

398.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 28 OTTOBRE 1981

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SCALFARO

INDI

DEL VICEPRESIDENTE MARTINI

### INDICE

|                                                      | PAG.                       |                                                       | PAG.                              |
|------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| <b>Disegni di legge:</b>                             |                            | <b>DUTTO (PRI)</b> .....                              | 35296                             |
| (Approvazione in Commissione).....                   | 35297                      | <b>MELEGA (PR)</b> 35275, 35276, 35281, 35287, 35288, | 35289                             |
| <b>Proposte di legge:</b>                            |                            | <b>MILANI (PDUP)</b> ...                              | 35271, 35279, 35286, 35294        |
| (Annunzio) .....                                     | 35263                      | <b>REBECCHINI, Sottosegretario di Stato</b>           |                                   |
| (Approvazione in Commissione).....                   | 35279                      | per l'industria, il commercio e l'arti-               |                                   |
| <b>Interrogazioni:</b>                               |                            | gianato                                               | 35279, 35281, 35284, 35285, 35289 |
| (Annunzio) .....                                     | 35300                      | <b>RUBINO (DC)</b>                                    |                                   |
| <b>Interpellanze ed interrogazioni sugli</b>         |                            |                                                       | 35268, 35271, 35276, 35284, 35285 |
| <b>sviluppi della vicenda Itavia</b>                 |                            | <b>VALENSISE (MSI-DN)</b> .....                       | 35276, 35290                      |
| (Svolgimento):                                       |                            | <b>Per la formazione dell'ordine del</b>              |                                   |
| <b>PRESIDENTE</b> 35263, 35271, 35274, 35275, 35276, |                            | <b>giorno:</b>                                        |                                   |
| 35279, 35284, 35285, 35286, 35287, 35288,            |                            | <b>PRESIDENTE</b> .....                               | 35297, 35299, 35300               |
| 35290, 35291, 35294, 35296, 35297                    |                            | <b>BIANCO GERARDO (DC)</b> .....                      | 35299                             |
| <b>BAGHINO (MSI-DN)</b> 35271, 35276, 35281, 35286,  |                            | <b>CICCIOMESSERE (PR)</b> .....                       | 35297, 35299                      |
| 35288, 35293                                         |                            | <b>Ordine del giorno della prossima</b>               |                                   |
| <b>BOCCHI (PCI)</b> .....                            | 35275, 35279, 35291, 35293 | <b>duta</b> .....                                     | 35300                             |

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 10.**

**ZOPPI.** Segretario, legge il processo verbale della seduta del 27 ottobre.

*(È approvato).*

**Annunzio di proposte di legge.**

**PRESIDENTE.** In data 27 ottobre 1981 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

**STEGAGNINI** ed altri: «Modifica alla legge 20 settembre 1980, n. 574, concernente unificazione e riordinamento dei ruoli normali, speciali e di complemento, degli ufficiali dell'esercito, della marina e dell'aeronautica per quanto riguarda l'avanzamento dei colonnelli medici del servizio sanitario dell'esercito per il periodo transitorio 1981-1985» (2908);

**STEGAGNINI** ed altri: «Interpretazione autentica dell'articolo 1-bis, terzo comma, della legge 19 febbraio 1979, n. 52, concernente trattamento pensionistico e indennità di buonuscita per gli ufficiali che sono cessati dal servizio permanente a domanda, ai sensi del settimo comma dell'articolo 7 della legge 10 dicembre 1973, n. 804» (2909);

**DAL MASO** ed altri: «Proroga delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 1, terzo comma, della legge 29 aprile 1981, n. 163,

concernente esenzione dal pagamento dell'ILOR per le aziende che operano nelle zone depresse del centro-nord» (2910).

Saranno stampate e distribuite.

**Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni sugli sviluppi della vicenda Itavia.**

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

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Ministro dei trasporti, per conoscere - attese le gravissime dichiarazioni che il ministro ha reso alla stampa dopo il voto della Camera sul caso Itavia e la necessità di far luce completa su tale caso in omaggio ai principi di «moralizzazione e di trasparenza nell'attività amministrativa» dal ministro stesso dichiarati - quale sia il preciso significato delle sue affermazioni ed in particolare:

1) quali siano le ragioni che lo hanno indotto a definire il caso ITAVIA come «test da manuale per capire una pratica di malgoverno»;

2) quali siano le circostanze che lo hanno indotto a definire il signor Davanzali «superprotetto da solidarietà occulte o palesi»;

3) chi siano ed in quali sedi siano i

## VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1981

«superprotettori» del signor Davanzali e quali azioni e da chi siano state messe in atto per superproteggere lo stesso signor Davanzali;

4) cosa intenda fare il Ministro per tranquillizzare l'opinione pubblica che vuole veramente, al di là di ogni polemica più o meno artificiosa, moralità e trasparenza nell'azione amministrativa e politica;

5) quali iniziative intenda assumere il Governo per dare corso al voto espresso dalla Camera in ordine alla sollecita ripresa delle linee già esercite dall'ITAVIA

(2-00997)

«BERNARDI GUIDO, ABBATE, BRICCOLA, CONTU, FARAGUTI, FEDERICO, FIORI, GIOVANNINO, DEGAN, GRIPPO, LAMORTE, LIGATO, LUCCHESI, PEZZATI, PICANO, RUBINO, RUSSO FERDINANDO, TOMBESI».

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per sapere - premesso che la Camera dei deputati, nella seduta del 12 marzo 1981, ha respinto «le iniziative promosse dal Governo» relative al problema attinente all'attività della società Itavia, ed ha impegnato nel contempo il Governo stesso «ad adottare sollecitamente e comunque non oltre il 10 aprile tutte le iniziative per ripristinare i collegamenti aerei già esercitati dalla società Itavia nell'ambito della pluralità dei vettori, ricercando il consenso delle organizzazioni sindacali e delle istituzioni interessate» - quali sono i risultati ottenuti in merito e come sono state condotte le iniziative indicate e volute dalla Camera, se la data di ripresa dei voli fissata dalla risoluzione approvata sarà rispettata, oppure se il Governo, mutando le direttive proprie e la volontà dell'Assemblea, ha disposto diversamente a tal punto di alterare i rapporti di pluralità, sostituendo ad una compagnia privata una società di formazione a carattere pubblico, tra l'altro non garantendo l'assunzione di tutto il personale già dell'Itavia

(2-01041)

«BAGHINO, PARLATO, TREMAGLIA, VALENSISE».

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dei trasporti, del lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato, per conoscere:

quale attuazione abbia avuto la risoluzione sul caso Itavia approvato dalla Camera dei deputati il 12 marzo 1981, ai termini della quale si chiedeva che, entro il 10 aprile, fossero ripristinati i collegamenti aerei con le città già servite dall'Itavia e fosse varata una soluzione aziendale che garantisse il posto di lavoro agli stessi dipendenti dell'Itavia;

se esista ormai uno stato permanente di frattura, anche a livello personale, tra il ministro dei trasporti e i dirigenti delle diverse associazioni sindacali nel campo dei trasporti, tale da aggravare oggettivamente (anche al di là delle intenzioni dei singoli) la situazione, che vede il settore dei trasporti ormai permanentemente in dissesto da mesi;

se il ricorso al controverso strumento della precettazione (per la terza volta in pochi mesi nell'ambito dei trasporti) non finisca, anche in questa occasione, al di là delle intenzioni dei singoli, con l'aggravare oggettivamente una situazione della cui gravità il Governo è in ultima analisi responsabile e che forse non si sarebbe determinata se, nell'affrontare i problemi dei trasporti, si fossero seguiti criteri e metodi diversi.

(2-01047)

«MELEGA, AGLIETTA, CRIVELLINI»;

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere quali siano i suoi intendimenti per realizzare, nell'ambito del trasporto aereo, il criterio della «pluralità delle compagnie aeree», già affermato dalla X Commissione permanente della Camera dei deputati a conclusione di sua apposita indagine conoscitiva del novembre 1975: ciò in considerazione del fatto che la soluzione prospettata dal ministro

dei trasporti in conseguenza della crisi della compagnia Itavia è una soluzione ritenuta non conforme a tale criterio dal Consiglio superiore dell'aviazione civile essendo la nuova compagnia Aermediterranea interamente di proprietà del gruppo statale Alitalia-Ati con la conseguenza di una maggiore estensione nell'esercizio della rete nazionale della presenza della compagnia a partecipazione statale;

per conoscere, altresì, quali siano gli orientamenti del ministro delle partecipazioni statali e dell'IRI in relazione a tale maggiore estensione e, soprattutto, in riferimento ai maggiori oneri per le stesse partecipazioni statali, le cui aziende non possono non essere gestite con criteri di rigorosa economicità, criteri che non sembrano sopperibili dalla creazione di una terza compagnia con conseguenti aggravii di costi derivanti dalla duplicazione di organi statutari e di quadri dirigenti, con previsioni di bilancio indicate dalla stessa neocostituita società Aermediterranea e convalidate dalla direzione generale dell'aviazione civile, che comporterebbe un *deficit* annuo iniziale di circa 5,5 miliardi;

per conoscere altresì se vi sia un orientamento per soluzioni alternative come l'affidamento della rete ex Itavia all'ATI, ovvero la ripresa dell'esercizio da parte dell'Itavia, dopo la nomina dello amministratore straordinario e *lege* 3 aprile 1979, n. 95.

(2-01149)

«BAGHINO, VALENSISE, TREMAGLIA, PARLATO, MENNITTI»;

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Governo, per conoscere i suoi orientamenti in tema di applicazione della legge 3 aprile 1979, n. 95, sulla procedura di amministrazione straordinaria, in relazione al comportamento omissivo del Governo stesso che dallo scorso aprile ha ignorato la decisione del tribunale civile di Roma, sezione fallimentare, n. 265 del 14 aprile 1981, che ha ritenuto la sussistenza di tutte le condizioni per dichiarare la società Itavia soggetta alla procedura di amministrazione delle grandi imprese in crisi ai sensi

della ricordata legge 3 aprile 1979, n. 95, dichiarando la stessa società soggetta a procedura di amministrazione straordinaria e comunicando la sentenza al ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Gli interpellanti ritengono che il comportamento omissivo del Governo integri responsabilità in quanto l'esecuzione della amministrazione straordinaria disposta dal tribunale non è discrezionale, soprattutto per i gravissimi danni che sono derivati e che derivano al personale dipendente, alla sua situazione di rapporto di lavoro ed a tutto il patrimonio dell'azienda nonché ai creditori dell'azienda stessa tra i quali figurano istituti finanziari pubblici che hanno erogato finanziamenti agevolati.

(2-01150)

«VALENSISE, BAGHINO, TREMAGLIA, PARLATO, MENNITTI»;

«I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri e i ministri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali, dei trasporti e del lavoro e previdenza sociale, per conoscere — premesso che:

a) a seguito della crisi della SpA Aero-linee Itavia la Presidenza del Consiglio dei ministri aveva delegato i ministri cui la presente interpellanza è rivolta «ad individuare soluzioni atte ad assicurare la ripresa delle attività sulle linee aeree già in concessione e nel campo dei *charters* svolte dalla predetta società e quindi il mantenimento dei livelli dell'occupazione nonché la salvaguardia della professionalità dei dipendenti Itavia»;

b) i ministri delegati «dopo aver verificato tutte le possibili ipotesi di sostituzione, tra le quali il commissariamento della stessa società Itavia» sono giunti «nella determinazione di adottare la soluzione della costituzione di una nuova società a prevalente partecipazione statale»;

c) la nuova società Aermediterranea è stata costituita con la titolarità del pacchetto azionario del gruppo Alitalia e ad

esso sono stati indicati quali obiettivi da perseguire: i) la progressiva ottimizzazione e razionalizzazione della gestione dei servizi di linea di primo e secondo livello tra le società del gruppo Alitalia; ii) il potenziamento dell'attività *charter*, nell'interesse dello sviluppo del turismo internazionale ricercando rapporti con più autorevoli operatori del settore» e contestualmente è stata altresì assicurata l'assunzione graduale di tutto il personale ex Itavia

1) quali motivi e quali valutazioni abbiano determinato il ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato a porre, con decreto 31 luglio 1981, la SpA Aerolinee Itavia in amministrazione straordinaria secondo le norme del decreto-legge 30 gennaio 1979 convertito, con modificazioni, in legge 3 aprile 1979, n. 95;

2) quale parere ha espresso il Ministro dei trasporti per l'ammissione all'amministrazione straordinaria della SpA Itavia anche in considerazione che lo eventuale esercizio e la ripresa dell'attività della stessa sarebbero nettamente in contrasto con l'attività e i programmi della neocostituita società Aermediterranea, generando così preoccupanti sprechi e disconomie oltre ad attese di benevole elargizioni di contributi e sovvenzioni pubbliche contrastanti con gli impegni ripetutamente assunti dal ministro dei trasporti (a nome del Governo) di fronte al Parlamento;

3) quali iniziative ed urgenti provvedimenti intende assumere il Governo per ristabilire una situazione normale che permetta il realizzarsi dei programmi dell'Aermediterranea ed in particolare assicuri il sollecito, graduale processo di assorbimento del rimanente personale ex Itavia ora bloccato in conseguenza della sopra ricordata procedura di amministrazione straordinaria dell'Itavia;

4) quale sia lo stato di attuazione del programma della società Aermediterranea e l'efficienza del suo servizio a suo tempo definiti dal Governo e concordati

con le organizzazioni sindacali sulla base anche delle mozioni votate dalla Camera dei deputati

(2-01277)

«BOCCHI, FRACCHIA, MARGHERI, PANI, OTTAVIANO, FORTE SALVATORE, MANFREDINI, OLIVI»;

«I sottoscritti chiedono di interpellare i ministri dell'industria, commercio e artigianato, delle partecipazioni statali e dei trasporti, per conoscere gli intendimenti del Governo circa la drammatica situazione della compagnia aerea Itavia, di cui da tempo il tribunale fallimentare ha dichiarato lo stato di insolvenza.

In particolare, gli interpellanti chiedono di sapere per quale motivo, dopo che con la costituzione della società Aermediterranea, a capitale pubblico e con chiare potenzialità nel settore dei voli *charter* e di alcune linee nazionali, si era individuata una soluzione razionale alla crisi dell'azienda, in grado di assorbire tutti i lavoratori dell'Itavia e di garantire il necessario traffico aereo, il ministro dell'industria ha nominato il commissario straordinario, nella persona dell'ingegner Bruno Velani, con decreto ministeriale 31 luglio 1981 (*Gazzetta ufficiale* del 1° agosto 1981, n. 210), bloccando di conseguenza il processo di assorbimento dei lavoratori ex Itavia nella nuova società Aermediterranea.

Gli interpellanti chiedono pertanto di sapere quale sia la posizione del Governo, tra le due ipotesi contraddittoriamente avanzate, affinché sia garantita l'occupazione di tutti i lavoratori ex Itavia, siano evitati ulteriori sprechi di denaro pubblico e sia posto ordine nel settore delle compagnie aeree a partecipazione statale.

(2-01278)

«GIANNI, MILANI, CATALANO».

e delle seguenti interrogazioni:

Melega e Crivellini, - ai ministri delle partecipazioni statali e dei trasporti, - «per conoscere - premesso che una corretta informazione è una pre-condizione indispensabile per creare nel paese e tra le forze politiche una corretta e proficua ag-

gregazione di consensi e di dissensi nei confronti di ogni misura di Governo - a proposito dell'affare Itavia -

1) se risponde al vero che l'Alitalia mette da tempo in opera, nei confronti di organi di informazione e di singoli giornalisti, un programma di sostanziale corruzione, consistente nella distribuzione di viaggi e soggiorni gratuiti;

2) un elenco nominativo dei giornalisti che, a qualsiasi titolo, negli ultimi due anni siano stati ospiti dell'Alitalia su tratte di volo Alitalia o in alberghi italiani o esteri;

3) se tali giornalisti siano intervenuti, attraverso i vari organi di informazione a cui hanno accesso, sulla questione Itavia, e quali tesi abbiano sostenuto;

4) se, a prescindere dal caso in questione, i ministri non intendano intervenire immediatamente presso l'Alitalia per fare cessare questa pratica evidentemente inquinante del corretto formarsi dell'opinione pubblica e, ove ne riscontrino gli estremi, non intendano denunciare gli autori di eventuali reati» (3-02940);

Baghino, Valensise e Tremaglia, al ministro del lavoro e della previdenza sociale, «per conoscere quali iniziative intenda prendere con urgenza per risolvere il grave problema sorto con la scadenza avvenuta il 31 maggio 1981 della cassa integrazione per i lavoratori appartenenti all'Itavia, dato che questa compagnia, ammessa a procedura di amministrazione straordinaria e ancora in attesa della nomina del commissario da parte del ministro dell'industria, non può provvedere alla richiesta di proroga della cassa integrazione, né può provvedervi ovviamente la ipotizzata compagnia che dovrebbe procedere all'assorbimento del personale.

Tale situazione, che investe oltre ottocento persone, se permanesse porterebbe queste ad essere senza lavoro e senza danaro per chissà quanto tempo (3-03912);

Melega, Mellini, CiccioMessere, Crivellini e Rippa, ai ministri dei trasporti, del

lavoro e previdenza sociale e dell'industria, commercio e artigianato, «per conoscere:

1) per quali ragioni non sia stato ancora nominato il commissario straordinario per la società Itavia, nomina che deve essere annunciata dal ministro dell'industria;

2) se il ministro del lavoro sia al corrente del fatto che l'Alitalia non sta mantenendo gli impegni presi nella primavera scorsa, a proposito dei tempi di assunzione dei lavoratori dell'Itavia rimasti senza lavoro;

3) per quali ragioni le somme erogate dalla cassa integrazione vengano erogate in ritardo, e perché il lavoratori dell'Itavia vengano minacciati del mancato rinnovo della stessa;

4) quale sia la situazione attuale dei collegamenti aerei con le città in precedenza servite dall'Itavia» (3-03979);

Melega, Teodori, CiccioMessere, Tessari Alessandro e Faccio, al Presidente del Consiglio dei ministri e ai ministri dei trasporti, delle finanze, delle partecipazioni statali e dell'industria, commercio e artigianato, «per conoscere:

1) se risponda a verità che la Guardia di finanza ha sigillato gli uffici della società Itavia, in gestione commissariale a norma della «legge Prodi» in seguito a sentenza del TAR, bloccando di fatto ogni possibilità di azione di ripresa da parte del commissario ingegner Velani;

2) se l'Alitalia intenda mettere in atto la concreta minaccia, esposta a delegazioni di dipendenti Itavia in cassa integrazione, di sospendere il piano di assunzioni concordato col Governo e le parti sindacali, nonostante la concessione di 40 miliardi da parte del Governo, già attuata. Si sottolinea in proposito che, alla data odierna, l'Alitalia ha assunto meno della metà dei lavoratori Itavia: se la minaccia venisse attuata, circa 500 lavoratori Itavia non verrebbero assunti dall'Alitalia, né potrebbero tornare alla normale condizione di lavoro all'Itavia, bloccata dalla Guardia di finanza.

Se la risposta del Governo ai due quesiti fosse affermativa, gli interroganti chiedono di conoscere a chi debba addebitarsi un'attività politica che è poco definire terroristica; chiedono di conoscere i nomi dei ministri che hanno approvato e approvano le decisioni in questione; chiedono di conoscere quali provvedimenti urgenti si intendono adottare per riportare tranquillità tra gli esasperati lavoratori Itavia, vittime incolpevoli di vergognosi bracci di ferro politici; chiedono infine di sapere come il Presidente del Consiglio intende far rispettare una risoluzione votata dalla Camera, in cui venivano impartite al Governo precise indicazioni di comportamento sul caso in questione, facendo riferimento anche ai risultati delle indagini compiute dalla commissione Robaldo (3-04423);

Dutto, *al ministro dei trasporti*, « per conoscere:

1) se non ritenga opportuno mettere chiarezza nella politica nazionale dei trasporti aerei dopo le discusse decisioni che hanno portato insieme alla creazione della società Aermediterranea e alla amministrazione straordinaria della società Itavia senza un opportuno chiarimento sulle conclusioni della Commissione Robaldo;

2) se l'attuale situazione permetta di assolvere gli impegni presi con il personale dell'Itavia;

3) se la società Aermediterranea sta rispondendo agli obiettivi che erano alla base della sua volta un peso economico senza contropartite imprenditoriali;

4) se la somma di queste decisioni ha portato l'auspicato potenziamento della attività *charter* nell'interesse del turismo italiano» (3-04989).

Le interpellanze e le interrogazioni che riguardano lo stesso argomento, saranno svolte congiuntamente.

L'onorevole Rubino ha facoltà di svolgere l'interpellanza Bernardi Guido 2-00997, di cui è cofirmatario.

RUBINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non posso non esprimere un senso di amarezza e di frustrazione per il ripe-

tersi a scadenze fisse della discussione in Parlamento degli stessi argomenti; e oggi probabilmente ascolteremo le stesse valutazioni, più o meno elusive, rispetto ad una vicenda che, per il solo fatto di ritornare con tanta periodicità nella vita della nostra Camera, mostra di avere molta importanza, sia per gli interessi generali relativi al tipo di servizio messo in atto nella realtà del paese, sia per la interdipendenza dei problemi che esso pone.

Direi allora che va fatta una iniziale considerazione su questo cancro che rode il Parlamento, Parlamento che viene sostanzialmente escluso a causa di decisioni che si assumono al suo esterno, ed in forma diversa dagli indirizzi emersi in sede parlamentare, nelle numerose indagini o in altri aspetti dell'attività ispettiva.

Questo a mio parere, rappresenta il punto di partenza per il nostro dibattito, perchè se è vero che alcune delle interpellanze si riferiscono solo al problema dell'Itavia, altre allargano il tema nel senso di una valutazione più ampia del problema del trasporto aereo nel nostro paese.

Credo che sia noto a tutti che il problema dei trasporti è condizionante in qualunque settore della vita. In epoche lontane, quando le repubbliche marinare riuscirono a stabilire buoni rapporti nel Mediterraneo, l'Italia incrementò notevolmente i propri commerci. Oggi, in una situazione in cui dal trasporto marittimo si è passati al trasporto aereo, non essere in condizioni di partecipare attivamente ai processi di scambio determina una grave penalizzazione per l'intera realtà del paese.

Qui allora si pone il problema di conoscere, di comprendere come sia andata evolvendo questa realtà del traffico aereo se abbiamo una reale capacità di seguire lo sviluppo del settore nei confronti delle compagnie straniere. E mi sembra altrettanto importante valutare il rapporto tra l'intero settore delle partecipazioni statali e realtà della compagnia di bandiera. Non credo che sia inutile a questo punto richiamare quanto emerge dal libro bianco presentato sulle partecipazioni statali dall'onorevole De Michelis. Le aziende pubbliche presentano il seguente quadro

di insieme: perdite degli esercizi precedenti, 9.500 miliardi; nel 1981 si prevede una perdita complessiva di 3.600 miliardi; l'indebitamento complessivo è di 35.000 miliardi; i fondi di dotazione già approvati dal Parlamento sono 7.255 miliardi; le ulteriori richieste portano la cifra complessiva a ben 11.405 miliardi. Questa entità di cifre (10.000 miliardi di perdite precedenti, 3.600 miliardi per questo esercizio 1981, indebitamento complessivo di 35.000 miliardi, richiesta di fondo di dotazione per 11.400 miliardi) sta ad indicare che vi è qualcosa che non funziona in questo meccanismo e credo che proprio in quanto parlamentari abbiano il dovere di occuparcene, valutando il quadro generale ma, altresì, in particolare, quel che concerne le società pubbliche che si occupano del settore aereo (come vettori come gestori di servizi aeroportuali, come costruttori di aerei).

A questo punto andrebbe richiamato integralmente tutto quello che è stato detto da molti anni a questa parte sull'argomento, comprese le conclusioni dell'indagine conoscitiva, della Commissione Trasporti, comprese le conclusioni di un rapporto governativo, il «Rapporto Robaldo», comprese tutte le altre tesi di fondo sulla necessità di un'azione più aderente rispetto ai segmenti del mercato. E i segmenti del mercato continuano ad essere tre: il settore del volo di linea, il settore del volo non di linea, cosiddetto *charter*, passeggeri e merci il settore del terzo livello. Noi credevamo che dopo il lungo dibattito del 12 marzo, il Governo — (indipendentemente dalla stima, dal rispetto e dalla capacità rappresentativa del sottosegretario all'industria qui presente) avrebbe dato sufficiente risvolto all'argomento per cui forse sarebbe stata necessaria oggi anche la presenza di un rappresentante del Ministero dei trasporti. Dopo tutto quello che è stato detto, dopo che il Parlamento aveva dedicato due lunghe sedute alla valutazione del traffico, del trasporto aereo, ritenevamo insomma si fosse determinato un qualche cosa di diverso che consentisse di conoscere in qual modo ci si muova circa i tre segmenti del settore. Purtroppo, per le notizie in mio

possesso, non credo che possiamo valutare alcunché in merito alla problematica del *charter* per il 1982, in merito alla problematica del terzo livello dall'anno 1981 in poi. Invece siamo di fronte al un problema che finisce con l'essere marginale risolvendosi nella sola valutazione della situazione Itavia. C'è una decisione del Governo di applicare una procedura concorsuale straordinaria. Qui credo che entriamo nel campo dell'attività e della funzione del Ministero dell'industria. Notoriamente le procedure concorsuali, cioè le procedure attraverso le quali si determinano situazioni definitive su aziende private in crisi, erano quattro: il fallimento, la liquidazione coatta amministrativa, il concordato preventivo, l'amministrazione controllata. Il Parlamento ha ritenuto di introdurre nell'ordinamento un nuovo istituto: la procedura concorsuale straordinaria, con la «legge Prodi», la quale costituisce proprio un tentativo o una formula diversa per evitare il classico ricorso alla «irizzazione», cioè il classico accollare all'erario pubblico, alle risorse pubbliche la continuazione della attività di aziende che, tutto sommato, possono avere una loro utilità.

Non ho ben compreso come mai sia passato tanto tempo tra il voto del Parlamento e la delibera con cui il ministro dell'industria ha poi nominato il commissario dell'Itavia.

Aggiungo ancora, a scanso di equivoci e ad ulteriore chiarimento, che deve essere chiaro che attraverso la applicazione della «legge Prodi», il commissario finisce con l'avere una sua funzione pubblica, e dunque, qualora si imbatta in qualunque atto che sia da valutarsi in termini di violazione di legge, è obbligato a darne notizia alla magistratura. Dunque la procedura concorsuale straordinaria che si lega alla «legge Prodi» e che postula l'esistenza di un commissario non è in alcun modo riconducibile a tentativi di copertura o di chiusure di qualcosa che invece la magistratura dovrebbe vedere. Questo per stabilire chiarezza fra noi e per evitare che questo discorso possa essere comunque valutato come un tentativo, ricorrendo alla frase usata dal ministro Formica, un caso em-

blematico di pratica di malgoverno.

No, in questo caso la «legge Prodi», approvata dal Parlamento e dunque legge dello Stato, è una formula attraverso la quale il Governo è in condizione di intervenire direttamente per valutare se esistono violazioni di legge e se esista la possibilità di portare avanti una iniziativa salvando un patrimonio di professionalità che bene o male, rappresenta un bene della comunità. Abbiamo atteso dunque che qualcosa avvenisse per avviare alla perdita del traffico «charterutico». In particolare, quale deputato della Sicilia, devo dire che l'isola ha registrato la perdita di alcuni centinaia di voli *charter*, nel 1981 per l'esattezza credo si tratti di 400-450, con grave danno economico per il turismo meridionale e siciliano in particolare. Forse era impossibile ovviare nel giro di pochi mesi, a questa carenza ma comunque siamo alla fine di ottobre; i *tour-operators* stranieri sono già venuti in Italia e salvo la disponibilità della Condor, o delle altre compagnie che normalmente portano turisti in Italia ai prezzi e alle condizioni che loro stabiliscono, portandosi via la valuta per i voli che atterrano nel nostro paese, non abbiamo né visto né ascoltato nulla.

Il cosiddetto rilancio del turismo italiano è di là da venire; non sappiamo in che modo sia possibile ovviare alla prevedibile crisi turistica della stagione del 1982, la cui preparazione è ormai quasi chiusa. I contratti, infatti, sono già stati definiti, i *depliants* sono già stati stampati, il cosiddetto «pacchetto» dei viaggi turistici aerei è già sul tavolo delle agenzie per essere venduto.

Questo, signor rappresentante del Governo, è il quadro di insieme. Occorre conoscere in che modo il Governo intenda mettere ordine nei vari segmenti del mercato. Ho citato più ampiamente la questione dei *charters* e ho tralasciato, solo per brevità, la tematica del terzo livello, che è ben nota a questo Parlamento e a coloro che si occupano del problema del trasporto aereo.

Passando ora al merito dell'interpellanza debbo dire che essa si riferisce ad alcune strane dichiarazioni rese dal ministro

Formica dopo l'ultimo dibattito parlamentare sullo argomento. Queste dichiarazioni sono riportate nel testo dell'interpellanza, che reca le firme di tutti i parlamentari democristiani presenti in seno alla Commissione trasporti. In particolare l'interpellanza fa riferimento ad espressione del ministro quali: «*test* da manuale per capire una pratica di malgoverno», «superprotettori» e «superprotetto da solidarietà occulte o palesi».

Non intendo in alcun modo appesantire il dibattito con valutazioni che comunque possano essere negative agli effetti della situazione generale, ma credo di avere il dovere di chiedere al rappresentante del Governo che ci dica chiaramente che cosa significano queste dichiarazioni. Si esige un chiarimento nel Parlamento perché non possono essere consentite frasi così equivocate, anche alla luce di quanto lo stesso ministro dei trasporti ebbe a dirci in Commissione, quando ci diede atto di aver mantenuto, sul tema del trasporto aereo, un'assoluta linearità, in tutti i dibattiti succedutisi dal 1979 in poi.

Il Ministro Formica cioè affermava in Commissione che mai erano venuti, né da parlamentari, né da altri componenti del Governo, tentativi di intralciare quelle che erano le sue valutazioni complessive sulla società Itavia.

Credo che questo tema debba essere chiarito e mi attendo in merito dal Governo una parola estremamente esplicita.

Vorrei aggiungere che, proprio in relazione a quanto ho detto sul nuovo istituto che il Parlamento ha introdotto con la «legge Prodi», il ricorso a tale legge ha tutti i crismi della legittimità. Ancora meglio, vorrei dire che il fatto che sia stata nominata una persona che, se non ricordo male, è tuttora presidente onorario dell'Alitalia, sta ad indicare che nel Governo vi era la volontà di considerare complessivamente il problema (almeno, mi auguro che questo sia stato il senso di tale nomina), per dare ad esso unicità di indirizzi ed evitare assurde frantumazioni o posizioni polemiche che finirebbero con il determinare un appesantimento generale della situazione.

Altri due brevi considerazioni e ho con-

cluso.

La nomina del commissario data ormai di alcuni mesi, ma non mi pare di avvertire, a livello di stampa tecnica o di valutazione complessiva, che ci si stia avviando ad una strategia unitaria per riprendere tutte le «fette» di mercato possibili, e all'interno e all'estero.

MILANI. Hai definito «opportuna» quella nomina!

RUBINO. Ho detto «legittima».

Dicevo che non mi pare vi sia nulla di nuovo, ma non vorrei approfondire il *perché* non vi sia nulla di nuovo, o ancora se vi sia o meno la possibilità di svolgere un certo lavoro. Vorrei però avanzare al Governo un'altra precisa richiesta: attualmente esistono in Italia cinque presidenti di società aeree, quello dell'Alitalia, quello dell'Aeromediterranea, quello dell'ATI dell'Alisarda e il commissario dell'Itavia; forse non sarebbe male se, in sede di Commissione, si facesse con il Governo, alla presenza dei Ministri dei trasporti, del turismo, delle Partecipazioni Statali, una valutazione degli spazi disponibili per ciascuna società e quindi una valutazione complessiva su come si debba andare avanti per assicurare al nostro paese un'ampiezza di prospettive sulle tre direttrici di cui ho parlato.

Infine, credo si debba evitare il rischio, che si va profilando, di far ricadere sulla testa dei lavoratori dell'Itavia una situazione di difficoltà complessiva del settore; il rischio cioè che si possa determinare, come alibi per un allungamento dei tempi fissati nei patti che erano stati sottoscritti, il fatto che sia stato nominato un commissario.

PRESIDENTE. Il tempo a sua disposizione è scaduto, onorevole Rubino.

RUBINO. Ho finito, signor Presidente. Credo che sia ancora possibile, nel nostro paese — al di là del sentimento di frustrazione che ho sottolineato all'inizio del mio intervento ed invece richiamando il senso del dovere che ci impone di essere qui presenti — giungere ad una chiara indicazio-

ne di volontà, di strategia da parte del Governo, alla luce degli innumerevoli atti che esistono alle nostre spalle.

Questa valutazione complessiva deve superare sia le posizioni di parte sia le rendite di posizione, e deve rispondere all'interesse obiettivo della società italiana di avere un servizio aereo che si inserisca con forza nella concorrenza straniera e che, evitando sprechi, dia chiarezza e prospettive al traffico nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Baghino ha facoltà di svolgere le sue interpellanze nn. 2-01041 e 2-01149.

BAGHINO. Svolgerò queste due interpellanze senza utilizzare tutto il tempo concessomi dal regolamento, lasciando così qualche spazio anche all'onorevole Valensise.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor sottosegretario: quando sono arrivato stamane, ho visto che in aula vi era soltanto un rappresentante del Ministero dell'industria e sono rimasto sconcertato. Le mie due interpellanze riguardavano infatti il ministro dei trasporti, che al momento si interessava anche di aviazione civile pur se, ahimè, meglio avrebbe fatto a non interessarsene, perché ha rovinato tutto! Ma fino alla conclusione del dibattito rimango fiducioso che il sottosegretario per l'industria voglia rispondere ai nostri quesiti, anche per il ministro dei trasporti.

Ieri sera abbiamo preso in esame le dimissioni di un nostro collega motivate col presupposto di non poter difendere la propria dignità come deputato: oggi, sono io dinanzi ad un altro quesito. Può un deputato denunciare (e come?) al fine di ottenere al più presto giustizia, gli errori di un ministro e i danni provocati agli utenti e quindi agli italiani, ai contribuenti ed all'erario? Questa è la realtà da cui derivano le nostre interpellanze, in quanto a dicembre, quando l'Itavia comunicò al ministro competente di non poter mantenere i voli che aveva in concessione, il ministro non si curò di vederne le ragioni per trovare una soluzione; intimò che entro 48 ore

fossero continuati i voli e, non ottenendo questo, revocava le concessioni, bloccando di fatto qualsiasi soluzione, senza preoccuparsi se fosse dovere del Governo, e quindi del ministro dei trasporti, rispettare quel regolamento emanato tramite un decreto presidenziale nel 1973, secondo il combinato disposto dalla legge n. 3176 del 1923, che stabilisce un contributo dello Stato alle compagnie concessionarie di linee attuate a carattere sociale, che cioè non sono produttive.

Che non fossero produttive (oltre la constatazione del numero dei voli e dei passeggeri) lo aveva dichiarato e riconosciuto una commissione presieduta dal sottosegretario Robaldo, che riconosceva appunto come l'unica compagnia gravata in gran parte da linee non produttive, obbligata però ad esercitarle, fosse proprio l'Itavia e che pertanto le era dovuto un contributo. Tale contributo, con arretrati ed altro, non veniva dato.

L'Itavia naturalmente non si fermava a ciò, ma chiedeva, attraverso un documento datato 23 gennaio, la nomina, da parte del ministro, di un arbitro per poter compiere tutti gli accertamenti e decidere in merito alla controversia; nel contempo si rivolgeva al TAR in opposizione alla revoca della concessione delle linee. Intanto si svolgevano ripetuti dibattiti, sia in Commissione, sia in aula, finché il 12 marzo questa Assemblea bocciava la linea suggerita e seguita dal Governo — tramite il ministro dei trasporti — ed indicava in tre punti la soluzione possibile del problema. Stabiliva perciò che il ripristino delle linee — sempre in accordo con i sindacati, quindi con i lavoratori interessati, che a quel momento non avevano neppure ottenuto la cassa integrazione — avvenisse entro il 10 aprile.

Noi naturalmente avevamo atteso quella data, ma abbiamo con rammarico constatato che non si era realizzato un bel niente, mentre le complicazioni erano aumentate per il prolungato fermo degli aeromobili, per la prolungata inattività dei piloti e del personale di bordo e per il disagio che tutti gli utenti subivano.

In quel momento coloro che dovevano

recarsi a Roma, Milano o in Calabria si dichiaravano fortunati in quanto, per una intesa interna tra Itavia ed Alitalia, quelle linee venivano espletate dalla compagnia di bandiera e quindi non subivano il trauma subito da altre linee. Trauma, inteso, a tal punto che almeno quattro aeroporti dichiaravano di essere obbligati a chiudere a causa della soppressione della attività dell'Itavia.

Fin dall'aprile chiedevano di sapere come si stava regolando il Governo secondo l'impegno che l'Assemblea gli aveva fatto assumere mediante un voto Dall'aprile il Governo ci risponde a fine ottobre: da aprile ad ottobre il ministro ed il Governo hanno fatto i loro comodi, non hanno scelto la linea che il 12 marzo 1981 il Parlamento — cioè la volontà degli italiani, se è vero che li rappresentiamo — aveva costituito e deciso. Ministro e Governo hanno costituito una società che non è neppure gradita all'Alitalia perché rappresenta un appesantimento. Hanno accettato delle indicazioni, delle limitazioni, delle imposizioni che, con senso di responsabilità, i dirigenti dell'Alitalia avevano avanzato.

Per non caricarsi della situazione debitoria dell'Itavia, l'Alitalia non accettava di utilizzare il personale dell'Itavia, né i suoi aeromobili, né di gestire tutte le linee, se non a determinate condizioni. Ed invece di rispettare il voto del Parlamento del 12 marzo 1981, si accettava il ripristino, a data lontana, delle linee e l'assunzione del personale, limitata, con un degrado della qualifica e a scadenze determinate. Ma non si è rispettato neppure questo impegno, tant'è vero che oggi non c'è un'attività constatabile dell'Aermediterranea. Eppure i soldi pubblici sono stati trovati per l'Aermediterranea e sono stati erogati all'Alitalia, perché l'Aermediterranea è per l'80 per cento appartenente all'Alitalia e per il 20 per cento all'ATI. L'Aermediterranea è quindi una società pubblica, per cui non vi è stato neppure il rispetto della risoluzione del 12 marzo, votata da questa Assemblea a larghissima maggioranza, che parlava di pluralità dei vettori, e quindi, di rispetto dell'iniziativa privata. Non vi è stata la soppressione di una compagnia

aerea ma si è sostituita una compagnia privata con un'altra pubblica, con denaro pubblico, nostro, dei cittadini, che pagano i voli che sono imposti, perché necessari, perché aventi carattere sociale e improduttivi. Ma tutto questo all'Itavia non veniva riconosciuto, dopo che erano state conferite le concessioni e dopo che era stato imposto di non sopprimere le linee di Verona e di Pescara, tanto per citarne due!

E siamo arrivati oggi al punto che non funziona niente; ma chi paga questo danno? Chi risponde di questi errori? Ditemelo! Io non desidero avere la risposta su ciò che accadrà il 1° novembre, quando dovrebbe migliorare ciò che neppure esiste, cioè il servizio Roma-Bergamo. Proprio per citare questa linea, l'Aermediterranea... o l'Alitalia - ci si confonde, tra Aermediterranea, Alitalia ed ATI! - prevede la partenza di un aereo per Roma nel tardo pomeriggio, per cui chi deve venire a Roma l'indomani, verso le 10, per ufficio o per qualsiasi attività, anche parlamentare, deve partire 14 o 15 ore prima. E questo è un servizio? Inoltre spesso si viene trasferiti a Milano perché l'aereo non parte da Bergamo per ritardo nell'arrivo dell'aeromobile, oppure per ragioni tecniche, oppure si dà la colpa al tempo, anche se splende il sole o se c'è un bel tramonto.

Ma c'è stato un altro gravame. Naturalmente il Ministero ha tentato tutto. Il ministro Formica — lo dico chiaramente — ha tentato di tutto, quanto è vero che ha interferito presso il tribunale, perché non intendeva che fosse applicata per l'Itavia la legge Prodi. Da aprile, per la nomina del commissario (per altro da parte del Governo), abbiamo atteso fino a luglio. Alla fine di luglio il dottor Borgna, primo designato, non ha accettato l'incarico a motivo di precedenti impegni. In agosto, c'è stata la nomina dell'ingegner Velani. Sino a questo momento ecco quanto si registra: nessun volo, con conseguente danno dell'utenza; versamento di miliardi tramite l'IRI, naturalmente (le cose sono due: o questi miliardi sono venuti in più dallo Stato, oppure sono stati distratti da altri investimenti, mettendo in difficoltà altre iniziative cui questi denari erano destinati; non credo

che l'IRI sia arrivato a stampare i miliardi); danno agli aeromobili che sono rimasti fermi; incertezza nel personale. A quest'ultimo proposito, per qualcuno si è trovata la scusa che non era di ruolo, per qualcun altro si è detto che non aveva una qualifica precisa, mentre qualche pilota è andato a fare il principiante alla scuola di Alghero per aggiornamento. Ma c'è di peggio: nello scorso anno l'Itavia aveva effettuato l'80 per cento dei voli *charter* compiuto da compagnie italiane. Badate: tutti i voli *charter* che interessano l'Itavia per oltre il 95 per cento sono effettuati e gestiti da compagnie straniere. Di quella piccolissima percentuale che è effettuata da compagnie italiane l'80 per cento ha fatto capo all'Itavia. Con questo bel comportamento governativo e ministeriale, abbiamo avuto la soppressione di una compagnia e, quindi, la soppressione di tutti i contratti di voli *charter* del 1981. E non esiste compagnia che abbia sostituito l'Itavia o che possa sostituirla per il 1982 per i voli *charter*. Quindi, si registra un ulteriore danno economico, una ulteriore diminuzione di attività, diminuzione di occupazione, diminuzione di possibilità di impiego di piloti e di personale di terra e di volo. Che cosa ci può portare tutto questo?

Ho riassunto notevolmente tutto quello che avrei dovuto dire, perché, se dovessi fare accenno ai documenti, avrei bisogno di alcune ore. Tra l'altro, dovremmo leggere le dieci cartelle del Consiglio superiore dell'aviazione civile, che doveva dare il *placet* alla nuova compagnia aerea e che doveva rendersi conto dei modi e dei motivi della cessazione di attività della Società Itavia.

Ebbene, il giudizio è stato espresso con tanti «ma» e con tanti «se», con molte perplessità. Per quanto riguarda la parte finanziaria, poi il giudizio è stato negativo in quanto si è arrivati all'assurdo di ammortizzare in 35 anni aerei che, essendo stati usati, potranno avere validità di volo al massimo per dieci anni. Basta questo per capire come tutto sia stato strumentalizzato, come tutto sia stato fazioso, come tutto sia stato persecutorio.

Ed allora, onorevole sottosegretario, se

dovessi rileggermi le mie due interpellanze direi che non è lei che mi deve rispondere perché mi hanno già risposto i fatti. Non vi è stato alcun rispetto per la risoluzione approvata dal Parlamento il 12 marzo 1981, alcun rispetto per l'impegno di non alterare la pluralità dei rapporti nelle compagnie aeree, alcun rispetto per la decisione del tribunale, il quale ha riconosciuto la possibilità, per l'Itavia, di continuare la sua attività indipendentemente dal ritiro della concessione ad esercitare determinate linee.

Le chiediamo invece — perché è necessario saperlo, dopo tutte queste astruserie, e ci riserviamo di chiederlo anche al Consiglio di Stato — se punibile — e secondo noi lo è — il comportamento del Governo, e precisamente del ministro dei trasporti. Le chiediamo anche quale inserimento potrà avere l'Itavia, tenuto presente che il commissario, ingegner Velani, ha già manifestato la sua intenzione di non procedere ad atti di concorrenza, ma di guardare particolarmente al settore, assolutamente carente e sgradito all'Alitalia, dei voli *charter*. Non solo: vogliamo anche sapere come si comporterà il Governo nel momento in cui il TAR dovesse esprimersi contro il ritiro della concessione Alitalia dei voli di linea. Dovrebbe sopprimere la Aermediterranea, dovrebbe immediatamente riconoscere il diritto all'Itavia, restituendole quindi la concessione. E tutto questo danno di miliardi è pagato dai contribuenti! Possibile non debba minimamente essere colpito chi ha compiuto questi errori?

Altre domande saranno avanzate dall'onorevole Valensise ma al di là di tutto questo, onorevole sottosegretario, non ci venga soltanto a parlare di denaro, di conti economici, di versamenti, del bilancio dell'Aermediterranea e dei miliardi di *deficit* annuali che fatalmente avrà questa compagnia, questa neocompagnia, alquanto fantasma per la verità. Dicendoci soltanto questo, lei scarterebbe i fatti morali che sono alla base della questione. Non scarti i fatti morali, signor sottosegretario, ma soprattutto non dimentichi che occorre badare all'interesse degli utenti, all'interesse dei contribuenti e non alle fantasie o

alle alterazioni nevrotiche di qualcuno che è capace — appunto per queste alterazioni — di danneggiare gli italiani, di sopprimere una compagnia e di andare all'avventura. Perché di avventura si tratta, dal momento che dal dicembre (momento finale della crisi) a tutt'oggi nulla è stato risolto (*Applausi a destra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Melega ha facoltà di illustrare la sua interpellanza n. 2-01047.

MELEGA. Vorrei porre al sottosegretario una precisa domanda e mi auguro che egli, nella sua risposta, dia cenno di aver ascoltato le mie parole. Voglio sapere se il Governo intenda far rispettare dall'Alitalia il piano di assorbimento dei lavoratori ex Itavia, concordato dalla stessa Alitalia con i sindacati e con il Governo. È una domanda molto precisa, signor sottosegretario, e mi auguro che alla stessa venga fornita una precisa risposta.

Dico questo - e passo poi all'illustrazione dell'interpellanza, in generale - poiché credo, signor Presidente, colleghi, signor sottosegretario, che sulla pelle dei lavoratori Itavia da mesi, ormai, si stia conducendo una lotta politica banditesca. Assimilo coloro che hanno condotto questa lotta a dei sequestratori. Come i sequestratori si servono della vita dei sequestrati per ricattare qualcuno che può dar loro denaro o favori, costoro si servono della vita (perché di vita si tratta, nel senso del lavoro, del denaro che si poteva guadagnare, della vita delle famiglie) dei lavoratori dell'Itavia per ricattare.

Vi sono molti aspetti della questione Alitalia-Itavia che possono essere discussi, cui accennerò anche nel corso del mio intervento. Ma chiedo, ora, al Governo di fornire una precisa risposta su questo tema: se intenda consentire che tale sporco, lurido ricatto, sulla pelle dei lavoratori ex Itavia, continui di fronte all'indifferenza generale.

Signor sottosegretario, noi radicali abbiamo chiesto che si svolgesse questo dibattito. L'argomento sul quale, nella Conferenza dei capigruppo, ci siamo basati

perché le interpellanze ed interrogazione in esame venissero iscritte all'ordine del giorno è contenuto in quella che, in ordine di tempo, è l'ultima delle nostre interrogazioni ad essere stata presentata, cioè la n. 3-04423. Intendo dire che quella cui fa riferimento detta interrogazione è la situazione che ci ha condotti ad insistere perché si svolgesse il dibattito sulla questione Alitalia-Itavia. In essa sono contenuti — semplificati e riassunti — i quesiti che intendo porre.

Il ministro Formica, fra tante altre affermazione che non condivido, ha detto qualcosa che, invece, condivido: che il caso Alitalia-Itavia è un caso esemplare di spreco del denaro pubblico, di spreco di energie pubbliche, di patrimonio pubblico. Su questo sono d'accordo. Ritengo, però, che egli sia uno dei principali responsabili di questa vicenda. Non credo affatto che il ministro Formica abbia contribuito a far risparmiare al paese patrimonio ed energie, con le scelte messe in atto ed il comportamento tenuto prima come ministro dei trasporti, e successivamente come ministro delle finanze, in relazione a questa vicenda. Ma non intendo dilungarmi su questo punto. Intendo invece ripetere, rivolgendomi al rappresentante del Governo, che noi non lasceremo passare un'indempnità del Governo sul mancato rispetto da parte dell'Alitalia degli impegni assunti per l'assunzione degli ex lavoratori Itavia. Scade a fine ottobre uno dei termini per l'assunzione di un certo numero di lavoratori: era stato concordato un piano per il graduale assorbimento degli ex dipendenti Itavia, ed una delle fasi di tale piano aveva appunto scadenza alla fine del mese di ottobre 1981. Ebbene, chiedo che il Governo fornisca precise assicurazioni sul rispetto degli impegni contenuti in tale piano. Il contribuente italiano ha versato all'Alitalia un certo numero di miliardi, ha deciso determinate facilitazioni per l'Alitalia, e quest'ultima deve pertanto onorare gli impegni assunti verso questi lavoratori.

Dico tutto ciò perché c'è un piccolo inciso, nell'interpellanza comunista n. 2-01277, in cui si riflette una tesi che non

vorrei fosse quella fatta propria dal Governo. Si tratta di quella parte del punto 3) di tale interpellanza, in cui si dice che il processo di assorbimento del rimanente personale ex Itavia è ora «bloccato in conseguenza della sopra ricordata procedura di amministrazione straordinaria dell'Itavia». Non è così, colleghi comunisti e signor sottosegretario: non c'è alcun rapporto tra le due cose, né vi può essere. Mi auguro che i colleghi comunisti precisino la propria posizione su questo punto. Non può esservi alcun rapporto tra il fatto di onorare il piano di assorbimento dei lavoratori ex Itavia ed il comportamento — quale che sia — della commissariata società Itavia. Il Governo non può farsi scudo di questa situazione. L'Alitalia ha avuto miliardi, nuove rotte aeree, la possibilità di costituire l'Aermediterranea; ora deve onorare gli impegni assunti nei confronti dei lavoratori. Si tratta, a questo punto, di un impegno d'onore, prima ancora che politico. Mi auguro che i colleghi comunisti si uniscano a noi a questo riguardo. Poi, si discuterà...

BOCCHI. Stai tranquillo! Non abbiamo bisogno di consigli. I comunisti faranno la loro parte, senza unirsi a te!

MELEGA. I colleghi comunisti facciano quello che credono; siccome però nella loro interpellanza appare riflessa la tesi di coloro che non vogliono onorare gli impegni assunti nei confronti dei lavoratori ex Itavia, di coloro che si fanno scudo di una certa situazione per dire che non effettueranno assunzioni a partire dalla fine di questo mese, mi auguro che i colleghi comunisti non facciano da schermo a costoro e non offrano a costoro il supporto della loro politica. Sentiremo poi, del resto, cosa diranno i colleghi comunisti che interverranno successivamente nel dibattito; e noi trarremo le nostre conclusioni, come faranno anche i lavoratori ex Itavia (*Commenti all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Trattandosi di aerei, stiano attenti alle collisioni!

POCHETTI. Ma perché devi impartirci sempre delle lezioni, Melega?

BAGHINO. Per farvi propaganda: vi cita sempre!

PRESIDENTE. Prosegua, onorevole Melega!

MELEGA. Dico sinceramente che noi abbiamo perso ogni speranza — almeno io, personalmente — che su altri aspetti di questa per me squalida e disgustosa vicenda di spreco di denaro pubblico, di braccio di ferro reciproco, di corruzione (perché un fondo gravissimo di corruzione esiste, attraverso il denaro pubblico), si riesca a venire a capo di qualcosa o per lo meno ad inchiodare alle loro responsabilità, «da tribunale», i responsabili di questa vicenda.

Quando, in una società pubblica come l'Alitalia, il rappresentante addetto alle pubbliche relazioni ed all'ufficio stampa è «piduista», e spende in un anno 18 miliardi in relazioni pubbliche.....

RUBINO. Esagerato! Diciotto miliardi!

MELEGA. Quando vi è un tipo di gestione del denaro pubblico di questo tipo, lei capirà, signor Presidente, che non mi aspetto certo — anche se me lo auguro — che il sottosegretario Rebecchini fornisca, come dovrebbe puntuale risposta ad un'altra nostra interrogazione, quella che chiede l'elenco nominativo — che esiste negli uffici dell'Alitalia — di tutti i giornalisti italiani che hanno fruito di viaggi gratis sulle linee Alitalia e di soggiorni gratis per loro e per le loro famiglie in alberghi dell'Alitalia; sono giornalisti che si occupano di aeronautica, giornalisti che hanno scritto sulle questioni Itavia, eccetera.

Ed Allora, se si vuole parlare di «questione morale», ecco un punto su cui sarebbe bene fornire qualche delucidazione, perché così non vi sarebbe poi il tipo di cronaca ora presente in queste vicende. Ma anche a questo proposito, signor Presidente, signor rappresentante del Governo, non ho alcuna speranza che venga fatta luce.

Credo che l'Alitalia abbia al suo interno

un centro di corruzione degli organi di informazione e della vita politica italiana. Questa è la mia precisa convinzione. Credo che se si volesse combattere questo centro di corruzione sarebbe possibile farlo; questo dovrebbe essere compito del Governo, e magari di quel ministro delle finanze che è così veloce a mandare i finanziari in una o nell'altra azienda, a secondo di come la cosa gli fa gioco, e che potrebbe invece spedirli negli uffici dell'Alitalia, a farsi consegnare l'elenco dei giornalisti pagati dall'Alitalia, non per rendere dei servizi pubblici all'Alitalia, ma tanto per essere sul libro paga, perché poi in questo modo qualcosa di utile se ne può sempre trarre. Con questo si spiegano certi comportamenti della stampa e delle forze politiche italiane.

Esiste, comunque, ripeto, un groviglio di interessi, di comportamenti da parte del Governo, da parte delle aziende pubbliche, da parte del signor Davanzali, da parte di coloro che possono essere stati i protettori del signor Davanzali; c'è un insieme di forze collegate in questa vicenda, che è assolutamente disgustosa; sono protagonisti ripugnanti, signor Presidente. Quindi, ho smesso di sperare che se ne venga a capo; chiedo oggi al Governo che precisi soltanto se vuole fare tutto quello che può e deve fare, semplicemente perché i lavoratori ex Itavia vengano assunti, secondo il piano concordato a suo tempo con l'Alitalia, perché possano lavorare, visto che non chiedono altro, perché non pesino più, attraverso la cassa integrazione, sulle finanze dello Stato, e perché almeno per loro, almeno a questo livello, non si commetta l'ennesima, immonda speculazione politica (*Applausi dei deputati del gruppo radicale*).

PRESIDENTE. L'onorevole Valensise ha facoltà di svolgere la sua interpellanza n. 2-01150.

VALENSISE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, mi limiterò a illustrare rapidamente la nostra interpellanza 2-01150 con la quale a suo tempo, e cioè alla fine di

aprile o ai primi di maggio di quest'anno, avevamo posto al Governo precisi interrogativi circa i suoi orientamenti in tema di applicazione della legge n. 95 del 1979, meglio conosciuta come «legge Prodi».

Nel redigere l'interpellanza, tenevamo presente la situazione che si era creata con la crisi Itavia; tenevamo presente il voto del Parlamento, ricordato testè dall'onorevole Baghino, del 12 marzo 1981; tenevamo presente la decisione del tribunale di Roma, che il 14 aprile 1981 aveva ritenuto applicabile all'Itavia la legge n. 95 del 1979 relativa alla procedura speciale di amministrazione delle grandi imprese in crisi; una procedura — è opportuno ricordarlo — che noi suggerimmo fin dal principio, perché quando la crisi Itavia, nel tardo autunno del 1980, divenne cronica e appariva irreparabile, dicemmo che, se la gestione Itavia non dava affidamento, lo stesso Governo che a quella gestione aveva conferito le concessioni di un importante gruppo di linee, doveva farsi carico di stimolare immediatamente l'applicazione della «legge Prodi».

Con la sostituzione di quella gestione si sarebbero tutelate anzitutto le erogazioni di denaro pubblico, fatte all'Itavia anche sulla base delle concessioni di aerolinee. Fummo in un primo tempo isolati in questa opinione, perché si ritenne da parte del ministro Formica di prevaricare i compiti istituzionali del Ministero dell'industria. L'avvio dell'applicazione della «legge Prodi» può spettare al ministro dell'industria, ma il ministro Formica — arbitro assoluto, come ministro dei trasporti, della interpretazione delle leggi della Repubblica italiana — in quest'aula disse che la «legge Prodi» non poteva essere applicata.

Ma i ritardi, attraverso i quali è passata l'applicazione di quella legge, hanno prodotto i danni che sono stati illustrati un momento fa dall'onorevole Baghino. Se la legge Prodi fosse stata applicata nel novembre o nel dicembre del 1980, su doverosa iniziativa del Governo. Le concessioni avrebbero potuto continuare e la nuova dirigenza, di fiducia del Governo, avrebbe potuto immediatamente operare; con il risultato che le popolazioni non avrebbero

sofferto, che il traffico aereo avrebbe potuto continuare normalmente ed il personale non avrebbe sofferto un lungo calvario, senza cassa integrazione prima ed in cassa integrazione successivamente.

Tutto si sarebbe risolto nella normalità con l'applicazione della legge; e soprattutto nell'obbedienza di quel principio del pluralismo tra le compagnie che esercitano il trasporto aereo, determinato dal Parlamento con un voto formale della X Commissione e ribadito dalla Commissione di inchiesta presieduta dal sottosegretario dell'epoca, onorevole Robaldo.

Desideriamo ora chiedere perché il ministro dell'industria non sia intervenuto immediatamente, come suo dovere istituzionale, di fronte alla crisi di una grande azienda sollecitando l'applicazione della «legge Prodi» nelle forme possibili.

Per quale motivo il Ministero dell'industria non si è fatto parte diligente e ha favorito la manovra ritardatrice, che ha coinciso, favorendola oggettivamente — non faccio insinuazioni, ma registro fatti — con una manovra condotta in prima persona dal ministro dei trasporti dell'epoca, senatore Formica, che ha prodotto l'allargamento della mano pubblica nel settore del trasporto aereo. Ma c'è di più: noi chiediamo — e ci auguriamo che ci possa rispondere il rappresentante del ministro dell'industria, per quello che è di competenza specifica del suo dicastero, perché una volta adottata la decisione del tribunale il 14 aprile 1981, si siano lasciati passare diversi mesi prima di dare esecuzione alla stessa sentenza del tribunale. Questa è cosa che suscita la nostra curiosità, che è una curiosità doverosa nell'esercizio del nostro sindacato ispettivo, perché le leggi della Repubblica non sono sottoposte all'applicazione discrezionale da parte dei ministri o dei ministeri, ma alla doverosa applicazione da parte degli stessi ministri o da parte dei ministeri. Ci sono responsabilità, perché questi ritardi hanno inciso; questi ritardi hanno avuto conseguenze precise nel campo del settore aereo, hanno creato aspettative, facilitazioni, hanno, in definitiva, favorito la manovra del ministro Formica non comprensibile in termini di inte-

ressi generali.

Non solo — ed io parlo anche come rappresentante del Movimento sociale italiano-destra nazionale nella Commissione bilancio, programmazione e partecipazioni statali —: il Ministero dell'industria con i suoi ritardi, nella esecuzione della decisione del tribunale, ha dato luogo ad una espansione delle partecipazioni statali, a tutto danno del vettore nazionale dell'Alitalia e dell'Ati, che fanno capo alle partecipazioni statali. Perché? Perché le partecipazioni statali dalle scelte del ministro Formica sono state in un certo senso costrette a formare l'Aermediterranea. Si sa che l'Alitalia non è un ente di Stato, ma una società per azioni, e le società per azioni, anche se a partecipazione statale, dovrebbero attenere la loro condotta e le loro scelte economiche a criteri di economicità.

C'è il ministro De Michelis che va dicendo un giorno sì e l'altro pure che le partecipazioni statali devono essere riprivatizzate. E su questa linea si muove anche in Puglia, che è la regione di provenienza del ministro Formica. C'è una situazione quasi scandalosa, denunciata dai giornali che è quella della Fildaunia, per la quale lo Stato pantalone, la collettività ha pagato, e adesso si svendono i pacchetti azionari ai privati; nel caso della Itavia viceversa si costringe il vettore nazionale Alitalia e il sistema delle partecipazioni statali ad assumersi l'onere di una terza compagnia a partecipazione statale, anzi ad intero pacchetto di proprietà delle partecipazioni statali. Sono nodi che poi vengono al pettine. E quando vengono al pettine? Quando si discute dei fondi di dotazione, quando si discute delle situazioni di sottocapitalizzazione che caratterizzano le aziende a partecipazione statale, le quali diventano vittime degli oneri finanziari che sono costrette a sobbarcarsi. La formazione dell'Aermediterranea, una nuova compagnia che dovrebbe assorbire i voli *charter*, il cosiddetto «terzo livello», e comunque tutto quello che assorbiva l'Itavia, con un capitale interamente versato di dieci miliardi, che poi diventerà di venti miliardi, esporrà la compagnia tra qualche tempo

ad essere nella condizione in cui si trova la Finsider, ed anzi, tutto il sistema delle partecipazioni statali i cui mezzi solo per un 7 per cento sono propri, mentre l'altro 93 per cento di mezzi viene dal sistema bancario, con gli oneri passivi che lo strangolano. Sono oneri, infatti, che hanno trasformato il sistema delle partecipazioni statali — sistema creato tra le due guerre che viene ancora adesso studiato all'estero per la sua congruità ed aderenza a forme evolutive di economie in cui intervenga lo Stato — in un sistema assistenziale in cui a spese della collettività trovano spazio manovre non comprensibili, omissioni o ritardi.

Ecco perché, onorevole sottosegretario, ci aspettiamo risposte precise sul perché si siano verificati questi ritardi che oggettivamente non sono senza conseguenze. Si tratta, infatti, di ritardi che hanno prodotto determinate condizioni in cui hanno manovrato interessi che sono fuori del Parlamento e contro la volontà del Parlamento; condizioni in cui hanno manovrato situazioni di forza politica o partitica non chiare, caratterizzate da ambiguità che noi denunciavamo.

Sia ben chiaro che siamo qui a controllare la obbedienza alle leggi della Repubblica, ai dettami e alla volontà del Parlamento liberamente espressi e se i ministri si assumono la responsabilità di ritardi o di comportamenti discrezionali, ne rispondano fino all'ultimo, con completezza.

Attendiamo le sue risposte, onorevole sottosegretario, e ci auguriamo che esse siano convincenti ed esaurienti rispetto a quelle che non sono nostre esigenze, ma esigenze di retta applicazione delle leggi. Se le risposte dovessero essere evasive e non convincenti ci faremmo carico di andare avanti perché non è possibile che la discrezionalità travalichi nella licenza e nell'arbitrio. Soprattutto non è possibile quando questa discrezionalità produce comportamenti arbitrari ed oggettivamente situazioni di interesse per soggetti economici fuori del Parlamento e che dovrebbero essere fuori dalle influenze sul Governo. Aspettiamo le sue risposte, ci riserviamo di replicare e di assumere le nostre

determinazioni per quanto riguarda l'accertamento delle responsabilità di tutti i protagonisti di questa curiosa quanto amara vicenda del trasporto aereo civile in Italia. (*Applausi a destra*).

#### **Approvazione in Commissione.**

**PRESIDENTE.** Comunico che nella riunione di ieri della X Commissione (Trasporti), in sede legislativa, è stata approvata la seguente proposta di legge:

VINCELLI ed altri: «Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale» (*approvata in un testo unificato dal Senato*) (2870).

#### **Si riprende lo svolgimento di interpellanze e interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** Onorevole Bocchi, intende svolgere la sua interpellanza n. 2-01277?

**BOCCHI.** No, signor Presidente, rinunzio ad illustrarla e mi riservo di intervenire in sede di replica.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Bocchi. Onorevole Milani, intende svolgere l'interpellanza. Gianni n. 2-01278 di cui è cofirmatario?

**MILANI.** No, signor Presidente, rinunzio io alla illustrazione dell'interpellanza.

**PRESIDENTE.** Sta bene, onorevole Milani.

Ha pertanto facoltà di rispondere l'onorevole rappresentante del Governo.

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per l'industria, commercio e artigianato.** Signor Presidente, signori deputati, rispondo alle interpellanze ed interrogazioni

all'ordine del giorno relative alla situazione della società Itavia quale rappresentante del Ministero dell'industria, e, per delega della presidenza del consiglio, anche a nome dei ministri del tesoro, delle partecipazioni statali, del lavoro e dei trasporti. Ovviamente servendomi, specie per quanto riguarda gli altri ministeri, di elementi forniti dai ministri competenti per materia.

La mia risposta non potrà necessariamente essere breve e di ciò chiedo scusa all'Assemblea e al signor Presidente.

Cercherò di rispondere ai diversi problemi sollevati, assicurando anche l'onorevole Melega che il Ministero dei trasporti ci fornisce elementi di risposta anche per quanto attiene ai problemi del personale cui egli ha fatto cenno, in riferimento anche ad accordi sindacali a suo tempo intercorsi. Debbo però far presente all'onorevole Rubino e all'onorevole Baghino, che in sostanza hanno ripreso la tematica più generale del trasporto aereo, che la mia risposta toccherà la politica del trasporto aereo, ma attiene più direttamente a quanto forma oggetto delle interpellanze, così come è ovvio che sia.

Venendo più direttamente al tema delle interpellanze, ricorderò preliminarmente, in riferimento anche alla «legge Prodi», cui ha fatto cenno l'onorevole Valensise, che è il ministro dell'industria a dover emanare, di concerto con il ministro del tesoro, il decreto di assoggettamento alla procedura di amministrazione straordinaria di cui alla legge 3 aprile 1979, n. 95 («legge Prodi»), di una impresa — così come definita dal primo comma dell'articolo 1 della legge fallimentare — solo in presenza di una sentenza del tribunale che ne accerti lo stato di insolvenza, nonché l'esposizione debitoria «qualificata» e cioè — come viene precisato dall'articolo 1 della citata legge n. 95 — una «esposizione, verso istituti o aziende di credito, o istituti di previdenza e di assistenza sociale, superiore a cinque volte il capitale versato ed esistente secondo l'ultimo bilancio approvato, nonché a 20 miliardi di lire di cui almeno uno per finanziamenti agevolati».

Questi dunque sono i presupposti in base

ai quali, secondo la «legge Prodi», il tribunale emette la sua sentenza, che poi consente al ministro dell'industria di nominare, di concerto con il ministro del tesoro, il commissario. E manca una precisa indicazione di termini.

Per quanto riguarda, in particolare, la società Aerolinee Itavia S.p.A. — in ordine alla quale il Ministero del lavoro e della previdenza sociale, il 24 febbraio scorso, aveva inviato al CIPI, ai sensi dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1977, n. 675, la proposta di delibera per il riconoscimento della «crisi aziendale», allo scopo di consentire l'ammissione al trattamento di cassa integrazione guadagni nei confronti di 798 unità sospese a zero ore, su 944 complessivamente in forza, a decorrere dal 1° dicembre 1980 —, il tribunale civile di Roma ha dichiarato, con sentenza del 14 aprile scorso, depositata in pari data e notificata al Ministero dell'industria il 4 maggio successivo (cioè venti giorni dopo: e con questo, onorevole Valensise, se ne è già andato quasi un mese), lo stato di insolvenza e l'assoggettabilità della società stessa alla procedura di amministrazione straordinaria prevista dalla legge n. 95.

In relazione a quanto detto, il ministro dell'industria è intervenuto nella vicenda della società Itavia al momento della dichiarazione di insolvenza e la nomina del commissario straordinario da parte dello stesso ministro è stata un atto dovuto, in base alla sentenza della Corte di cassazione, sezioni unite civili, del 18 luglio 1980, n. 4691.

Di conseguenza, il Ministero dell'industria, di concerto con quello del tesoro, con decreto 31 luglio 1981, pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* n. 210 del 1° agosto, ha nominato commissario straordinario l'ingegner Bruno Velani e, con successivo decreto 7 agosto, ha costituito il comitato di sorveglianza di cui all'articolo 1 della legge n. 95, completando così gli adempimenti che consentono alla procedura di cui si tratta di diventare pienamente operativa.

Da questi dati si rivela che il nuovo ministro dell'industria, appena nominato dopo la crisi di Governo del giugno-luglio scorsi, ha subito proceduto in base alla richiama-

ta legge.

L'autorizzazione alla continuazione dell'esercizio di impresa, disposta con il citato decreto del 31 luglio, ai sensi del primo comma dell'articolo 1 della più volte ricordata «legge Prodi», risponde peraltro al soddisfacimento dell'interesse pubblico generale, avuto riguardo alle particolari esigenze della politica dei trasporti, dell'occupazione e del turismo; ed è espressamente volta, sempre nel pieno rispetto della «legge Prodi», ad una verifica preliminare della possibilità di reintegrare i requisiti tecnico-finanziari indispensabili per una eventuale ripresa dell'attività imprenditoriale, limitatamente al settore del trasporto aereo non di linea. Tutto ciò non esclude, comunque, come il decreto sopra richiamato precisa, il ricorso all'esperimento delle procedure di liquidazione della società in parola, ove tale verifica desse esito negativo.

Alla luce delle considerazioni che precedono, il provvedimento di ammissione della Itavia all'amministrazione straordinaria non si pone, né poteva porsi, in alternativa od in contrasto con la costituzione, da parte di imprese pubbliche operanti nel settore del trasporto aereo, della società Aeromediterranea, per l'assunzione dei servizi di linea nazionale già in concessione della stessa società Itavia. Per quanto concerne in particolare l'impegno assunto a suo tempo dall'Alitalia per l'assunzione del personale dell'Itavia, nel quadro della costituzione della nuova società Aeromediterranea, il Governo è dell'avviso che la procedura di amministrazione straordinaria non possa né debba intralciare la sua regolare attuazione.

Per quanto di competenza, preciso ancora che la guardia di finanza ha effettivamente in corso accertamenti presso gli uffici dell'Itavia: ciò non impedisce di fatto, secondo quanto afferma il commissario straordinario, l'accesso alla documentazione contabile, pur creando evidentemente non pochi disagi al personale addetto. Il Ministero del lavoro e della previdenza sociale ha comunicato che con l'accordo del 6 marzo scorso sono state tracciate le linee di un programma d'azione atto ad

affrontare il problema della crisi strutturale ed occupazionale dell'Itavia. In proposito, il Ministero del lavoro ha ricordato che, dopo aver verificato tutte le possibili ipotesi di soluzione (tra cui il subentro del gruppo Alitalia), misure peraltro suscettibili di periodiche verifiche ed integrazioni. Nel medesimo accordo trovava anche soluzione il problema del riassorbimento del personale dell'Itavia in cassa integrazione guadagni: esso sarebbe infatti confluito nelle società Aermediterranea, Alitalia ed Alisarda, in conseguenza degli impegni (di cui si è detto) assunti dalle medesime società.

Successivamente, la nomina (di cui ho ampiamente riferito) di un commissario straordinario per l'Itavia — ipotesi peraltro esclusa, al momento dell'accordo — faceva registrare una sospensione nell'attuazione del piano di assunzione del personale dell'Itavia da parte dell'Aermediterranea e dell'Alitalia.

BAGHINO. Perché?

MELEGA. Già, perché?

REBECCHINI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Tali fatti nuovi creavano perplessità e preoccupazione nelle organizzazioni sindacali di categoria, che richiedevano al Ministero del lavoro una convocazione delle parti interessate alla vertenza Itavia. Nel corso delle riunioni tenutesi sull'argomento (cui hanno partecipato, oltre ai rappresentanti dei competenti dicasteri delle partecipazioni statali, soprattutto dei trasporti, eccetera, anche quelli della federazione unitaria lavoratori del trasporto e dei sindacati autonomi, nonché i rappresentanti delle aziende interessate), è stata confermata la volontà di dare attuazione agli impegni assunti con il ricordato accordo del marzo scorso, anche se il provvedimento relativo al commissariamento della società Itavia ha indotto le aziende ad una pausa di riflessione — così si riferisce — in attesa di ulteriori chiarimenti. Queste ultime, tuttavia, hanno assicurato che il blocco delle assunzioni sarà assoluto e che pro-

cederanno ad eventuali assunzioni di personale Itavia nei limiti delle necessità.

MELEGA. È vergognoso questo, signor sottosegretario!

REBECCHINI, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*.

Il Ministero dei trasporti, per quanto di competenza, ha ricordato che una soluzione per il problema del personale e dei collegamenti aerei già affidati alla società Itavia venne raggiunta dopo un esame condotto da propri rappresentanti con quelli dei dicasteri del lavoro e delle partecipazioni statali, a seguito di delega in tal senso conferita da parte della Presidenza del Consiglio dei ministri. In particolare, a seguito degli approfondimenti svolti con tutte le parti interessate e valutate tutte le possibili ipotesi di soluzione, i ministeri delegati di cui dicevo riconosciuta l'impraticabilità di altre soluzioni, giunsero alla determinazione che era necessario costituire una nuova società a prevalente partecipazione statale. A tale proposito il Ministero dei trasporti, confermando la decadenza delle concessioni della società Itavia, nell'ambito di una politica complessiva, pur se non definitiva, di riassetto delle concessioni, determinò di assegnare alla costituenda società i seguenti servizi di linea: Roma-Bologna, Roma-Lamezia, Roma-Bergamo, Roma-Reggio Calabria, Bologna-Palermo, Milano-Lamezia, Milano-Reggio Calabria, Milano-Ancona e Milano-Pescara; e alla società Alisarda i collegamenti: Bologna-Cagliari, Pisa-Cagliari e Bologna-Catania.

Il gruppo Alitalia, che sarebbe intervenuto come azionista nella nuova società, nel proporre al Ministero dei Trasporti un piano operativo per la graduale riattivazione dei servizi, indicò alcuni criteri e condizioni che vennero ritenuti accettabili dai ministeri interessati.

Gli obiettivi di fondo che l'iniziativa avrebbe dovuto perseguire possono essere così sintetizzati: progressiva ottimizzazione e razionalizzazione della gestione dei servizi di linea di primo e secondo livello

tra le tre società del gruppo Alitalia; potenziamento dell'attività *charter*, nell'interesse dello sviluppo del turismo internazionale, ricercando rapporti con i più autorevoli operatori del settore; eventuale sviluppo, in armonia con le direttive delle competenti autorità, di collegamenti di terzo livello.

Il piano operativo rappresentava una proposta organica e, oltre a venire incontro alle emergenti necessità di un'immediata ripresa dell'attività cessata dall'Itavia (di linea e *charter*), nella logica del progressivo divenire dell'attività industriale, avrebbe dovuto costituire una base suscettibile di periodiche verifiche ed aggiustamenti rispetto alla realtà del mercato, al fine di consentire la realizzazione e l'integrazione di alcuni servizi in modo da arrivare ad una gestione economica della nuova società.

Il personale ex Itavia, secondo le esigenze tecnico-organizzative e con la gradualità prevista dalla nuova società, sarebbe stato assunto *ex novo* (con esclusione, a qualsiasi effetto, del riconoscimento delle precedenti anzianità, ma con la sola attribuzione di un importo equivalente all'ammontare degli scatti biennali di anzianità maturati nel precedente rapporto), per la maggior parte presso la nuova società, mentre l'Alisarda si sarebbe dovuta far carico di una quota proporzionale di personale ex Itavia, commisurata alle esigenze connesse alla attribuzione delle linee ad essa assentite. L'Alitalia avrebbe assunto anch'essa una consistente quota del personale l'Itavia, in relazione soprattutto a quella parte di attività aziendale che — come concordato — avrebbe svolto in favore dell'Aermediterranea.

Il Ministero del lavoro, da parte sua, si sarebbe adoperato per l'applicazione, come già accennato, della cassa integrazione guadagni straordinaria a decorrere dal dicembre 1980 e, in ordine alla situazione degli ex dipendenti dell'Itavia-Cargo avrebbe interessato il gruppo Alitalia, l'Alisarda e le società di gestione aeroportuali.

Le organizzazioni sindacali unitarie espressero un giudizio positivo di massima

sul progetto in questione.

Il 20 marzo 1981 venne costituita, nell'ambito dell'IRI la società Aermediterranea — linee aeree mediterranee SpA — avente per scopo sociale l'esercizio di voli regolari di linea e attività *charter*. Il capitale della nuova compagnia è costituito per l'80 per cento da azioni Alitalia e per il 20 per cento da azioni ATI. Come programmato, l'Aermediterranea ebbe l'incarico di operare collegamenti nazionali su gran parte delle rotte già in concessione all'Itavia (con esclusione dei collegamenti Bologna-Pisa-Cagliari e viceversa, Bologna-Catania e viceversa, Bologna-Cagliari e viceversa assegnati all'Alisarda, e del collegamento Roma-Verona e viceversa assegnato all'ATI). In particolare al momento, si tenne conto delle linee già realmente operate e di quante altre, comunque del pacchetto ex Itavia, rivestivano carattere di immediatezza.

Nelle more di attuazione del programma operativo, i collegamenti Milano-Reggio Calabria e viceversa, Roma-Reggio Calabria e viceversa, Roma-Bologna e viceversa e Roma-Lamezia e viceversa, considerati di immediata necessità, vennero già operati in via precaria dall'8 aprile scorso dall'ATI fino all'attuazione del sopracitato programma. Dal 6 aprile, inoltre, l'Alisarda, effettuò, in via provvisoria, in attesa del perfezionamento del procedimento concessorio, i collegamenti Bologna-Pisa-Cagliari e viceversa, nonché Bologna-Catania e viceversa. Con il 1° luglio l'Aermediterranea ha effettivamente iniziato ad operare tre frequenze giornaliere sulla rotta Roma-Bologna e due frequenze giornaliere sulla rotta Roma-Lamezia. Il giorno 16 luglio è iniziato il servizio giornaliero Pescara-Ancona-Milano ed il successivo 1° settembre sono stati attivati i servizi giornalieri Milano-Lamezia e viceversa, Roma-Bergamo e viceversa, Bologna-Palermo e viceversa.

Con il 1° novembre prossimo data di inizio degli orari invernali, verrà attivata l'intera rete di concessione, anticipando così la programmazione concordata che, in particolare, prevedeva l'inizio del collegamento Milano-Reggio Calabria per l'aprile

1982. Peraltro contingenti ragioni, di carattere principalmente locale, hanno di recente consigliato di trasferire all'ATI le linee Roma-Reggio Calabria e Milano-Reggio Calabria e di ricostituire un adeguato equilibrio gestionale-operativo per l'Aermediterranea, assegnando a questa, per concessione dell'Alitalia, la linea Milano-Catania. L'Aermediterranea, inoltre, opererà anche il servizio Bologna-Napoli, già assegnato all'ATI. L'operativo invernale prevede servizi trigiornalieri tra Roma e Bologna; bigiornalieri fra Roma e Reggio Calabria e tra Roma e Lamezia; giornalieri per tutti gli altri collegamenti. Inoltre, i trasferimenti di rotte, di recente operati come sopra detto tra le aziende del gruppo, hanno prodotto un impiego delle risorse operative tale da consentire il raddoppio delle frequenze sulla linea Milano-Catania — finora servita d'inverno con un solo volo giornaliero — ed il mantenimento del collegamento Reggio Calabria-Catania — in prosecuzione del volo da e per Milano —, talché sostanzialmente tra Catania e Milano dal 1° novembre prossimo, opereranno ben tre voli. In effetti, sulla linea Roma-Bergamo e viceversa si verificherà una frequenza in meno rispetto a quanto già praticato in precedenza dall'Itavia. Tuttavia, per un complesso di ragioni — quali la maggior capacità del velivolo impiegato dall'Aermediterranea, la fase di rilancio dei collegamenti e la conseguente riassuefazione del pubblico —, il Ministero dei trasporti non ravvisa al riguardo elementi tali da motivare valutazioni negative su detto nuovo piano operativo. Anche l'Alisarda opererà su tutte le rotte ex Itavia ad essa assegnate con frequenza giornaliera, come già era in passato.

Per quanto concerne il personale dipendente dall'Itavia — in linea con quanto concordato fra i ministeri che furono delegati dal Presidente del Consiglio ad affrontare il problema della crisi in un contesto di integrazione con le aziende del gruppo Alitalia-Ati, al fine di razionalizzare ed ottimizzare la gestione dei servizi di linea e l'impiego delle risorse — l'Aermediterranea è stata impegnata a procedere alle

assunzioni nella misura effettivamente necessaria allo svolgimento dell'attività programmata e con le gradualità richieste dalle esigenze tecnico-organizzative.

Infatti la prevista assunzione, da parte dell'Alitalia, delle funzioni di agente generale della società Aermediterranea, avrebbe reso superflua l'esistenza di strutture distinte per le funzioni di vendita (prenotazioni, rappresentanza, eccetera). Analogamente, per quanto riguarda le funzioni di assistenza al traffico sugli scali e per le operazioni tecniche di manutenzione e revisione degli aeromobili, è stata prevista un'integrazione con le aziende del gruppo Alitalia, al fine di evitare duplicazioni di funzioni, strutture ed immobilizzazioni tecniche.

L'organico della società Itavia, costituito da 931 unità, verrà assorbito, dunque, in primo luogo dall'Aermediterranea, secondo le necessità della stessa, e, per la restante parte, dall'Alisarda e dalle aziende del gruppo Alitalia. L'assunzione degli equipaggi di condotta procede secondo i programmi ed anzi, al momento, è in anticipo, essendo stati già assunti 90 piloti, in luogo dei 60 previsti, e si concluderà comunque nel dicembre prossimo. Il programma di assorbimento degli equipaggi di cabina è invece in lieve ritardo, poiché a fine anno saranno assunti 74 assistenti di volo, in luogo dei previsti 86. Entro il mese di marzo 1982, comunque, saranno assunti i 96 elementi previsti. Il personale di terra assegnato al gruppo pubblico viene ripartito tra Aermediterranea e Alitalia. Le assunzioni dell'Aermediterranea, al momento, hanno raggiunto le quote già concordate, ma a fine anno saranno, comunque, leggermente inferiori (108 contro 124), poiché 16 elementi sono destinati alla gestione della nuova sede ancora non disponibile. Il programma di assunzioni presso l'Alitalia prevedeva tre fasi — rispettivamente agosto 1981, ottobre 1981 e giugno 1982 — per complessive 385 acquisizioni. Entro il corrente mese verrà completata l'assunzione delle previste 65 unità, ma l'Alitalia ha evidenziato l'opportunità di ripuntualizzare, ed eventualmente riconfermare il prosieguo del programma stesso in relazione al

commissariamento dell'Itavia, che potrebbe porre in forse la razionalità e, al limite, la legittimità del programma di assegnazione del personale. Quanto all'impiego degli equipaggi ex Itavia, l'addestramento in linea, che consente al pilota di essere abilitato dalla compagnia per cui opera, ha proceduto con rapidità, al punto che attualmente sono necessari solo tre equipaggi Alitalia per terminare gli ultimi addestramenti e da novembre gli aeromobili Aermediterranea saranno condotti interamente da equipaggi della nuova compagnia. In particolare, la società disporrà di 31 equipaggi completi dal 1° novembre e di 37 equipaggi completi a fine anno.

Per l'acquisizione degli aeromobili, l'Aermediterranea dispone al momento di due DC-9 locati dalla società Alitalia e per i quali è quasi al termine l'iter di acquisto. La stessa compagnia ha chiesto ed ottenuto, inoltre, l'autorizzazione a prendere in locazione dall'ATI altri due DC-9.

La regolarità dei voli è stata assai soddisfacente, poiché nel mese di luglio, sui 370 voli programmati, sono stati cancellati solo 11 voli, di cui 10 il giorno 10 luglio per lo sciopero dei piloti. Nel mese di agosto, su 550 voli ne sono stati cancellati 9, di cui 3 per cause meteorologiche e 6 per problemi di controllo del traffico aereo.

La puntualità dei voli è stata invece modesta, anche in rapporto agli altri vettori nazionali, specie in ordine ai piccoli ritardi. In agosto, per esempio, il 50 per cento dei voli ha subito ritardi, dei quali, però, l'86 per cento entro i 30 minuti, il 10 per cento tra i 30 e i 60 minuti e solo il 3 per cento oltre l'ora.

In proposito, mentre i ritardi entro la mezz'ora sono in linea con la media nazionale e, può dirsi, europea, i ritardi oltre i 30 minuti sono superiori a tale media.

Per quanto, infine, riguarda l'osservanza degli indirizzi delineati dalla Commissione trasporti della Camera, circa il rispetto del pluralismo pubblico e privato in materia di gestione di aerolinee, il Ministero dei trasporti si è pronunziato nel senso che, se pur è vera l'obiezione che il consiglio superiore dell'aviazione civile ha rilevato la non conformità della soluzione mi-

nisteriale ai criteri di indirizzo della Commissione, è altresì vero — si sostiene da parte del Ministero dei trasporti — che detto consiglio ha autonomamente riconosciuto la soluzione stessa quale migliore via d'uscita per una situazione estremamente complicata sotto l'aspetto economico ed operativo, e quanto mai rilevante sotto l'aspetto sociale. Esaminati i diversi aspetti della problematica, il consiglio superiore dell'aviazione civile ha comunque espresso parere favorevole sull'impostazione della questione in esame. Anche il Consiglio di Stato, nell'esprimere il prescritto parere sullo schema di convenzione e sui decreti presidenziali, relativi alle assegnazioni in argomento, nulla ha eccepito in merito.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Rubino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Bernardi Guido n. 2-00997, di cui è cofirmatario.

**RUBINO.** Sulle dichiarazioni del ministro Formica lei, onorevole sottosegretario, non ha ritenuto...

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Sono dichiarazioni personali. Non credo che riguardino il Governo nel suo insieme.

**RUBINO.** Mi scuso per l'irritualità, ma l'interpellanza che il gruppo della DC ha presentato si riferiva ad alcune dichiarazioni del ministro Formica. Il fatto che vengono considerate personali, significa che il Governo non le condivide.

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.** Non ho detto questo. Questa può essere una forzatura.

**RUBINO.** Per poter valutare il senso di questo dibattito dobbiamo capire. Se il Governo condivide quelle dichiarazioni, vuol dire che ci sono dei protettori. Ed il Governo deve dirci chi sono. Se il Governo dichiara che si tratta di valutazioni perso-

nali, espresse fuori dal Parlamento, il problema è diverso. A questo punto chiedo umilmente al Presidente che si valuti il potere ispettivo del Parlamento.

**PRESIDENTE.** Onorevole, lei non può chiedere al Presidente una forma interpretativa...

**RUBINO.** Mi riferivo al valore del potere ispettivo.

**PRESIDENTE.** Il sottosegretario ha detto che si tratta di dichiarazioni personali. Non c'è alcuna indagine su altre ragioni.

**REBECCHINI, Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato.**  
Però poi non deve forzare!

**RUBINO.** Non intendo forzare ma debbo desumere che, essendo dichiarazioni personali....

**PRESIDENTE.** .....non sono ufficiali del Governo. Mi sembra chiaro.

**RUBINO.** Esatto. Se questo è accertato, è evidente che si pone un problema di valutazione. Probabilmente il ministro le ha rese a seguito della stanchezza per i lavori parlamentari e, comunque, fuori dell'aula.

**PRESIDENTE.** Questa è una diagnosi sua come medico, non come parlamentare. Prosegua pure.

**RUBINO.** La stanchezza è un fatto fisiologico; ritengo anzi che in essa non ci sia razionalità.

Poiché le dichiarazioni del sottosegretario hanno fornito una serie di elementi, possiamo considerarci parzialmente soddisfatti, anche se, valutandole complessivamente, credo che emergano chiaramente tutti i limiti della situazione in cui ci troviamo. Mi sembra comunque ancora più opportuno riproporre l'urgenza di un incontro fra tutti i presidenti delle società che gestiscono linee aeree, per vedere cosa occorre fare per il futuro e al fine di evitare

una ulteriore degradazione ed un'ulteriore penalizzazione del sistema italiano rispetto a quello straniero.

Teniamo presente che questo gioco interno di società — aerei locali dall'ATI all'Aermediterranea e dall'Alitalia all'Aermediterranea — finisce con l'essere, sia detto con molta delicatezza, una sorta di *fictio iuris*, anche se giuridicamente ineccepibile, e che tutto questo esige una rivalutazione complessiva.

Ritengo che taluni ritardi nella attuazione degli accordi possano anche essere imputati a questa specie di alibi che viene assunto per dichiarare che la inconsistenza del quadro complessivo rende più difficile all'Alitalia il mantenimento degli impegni. Questa la ragione per la quale mi pongo il problema di rivedere il quadro complessivo del trasporto aereo e mi permetto, altresì, di sollevare una questione che fino a questo momento non è stata sottolineata. Ci si è chiesti come mai, avendo un settore dell'industria italiana che si dedica alle costruzioni aeronautiche, non si sia ancora fatto volare, sulle linee del nostro paese, alcun aereo di produzione italiana? È una domanda che pongo, proprio in relazione alla tematica del terzo livello ed in riferimento alle possibilità espansive della industria del nostro paese.

Per il resto, ritengo che resti dubbioso quale possa essere lo sviluppo futuro dell'Itavia, anche in relazione alle difficoltà complessive nelle quali finisce per trovarsi il commissario (che, torno a ripetere, mi sembra sia tuttora presidente onorario dell'Alitalia) che pure — mi sembra potrebbe attuare un coordinamento complessivo con le persone con le quali ha lavorato in altri tempi.

Il mio auspicio, al di là della valutazione attuale sulle cifre e sui tempi, è quello che si possa avere un più ampio raccordo tra il Ministero dell'industria, il Ministero dei trasporti, il Ministero del turismo — ed i responsabili delle società aeree che esercitano linee nel nostro paese, per valutare in che modo sia possibile non solo completare l'assorbimento di tutto il personale dell'Itavia, evitando — dunque — un'ulteriore degradazione anche professionale

dello stesso, ma sostanzialmente per porre in essere un piano complessivo di ripresa dell'intero settore, nei suoi vari segmenti, cioè quello dei voli di linea, quello dei voli *charter*, quello del terzo livello, cioè dei collegamenti in ambito regionale o, comunque, di corto raggio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Baghino ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01041. Onorevole Baghino, replica anche per le altre interrogazioni che portano la sua firma?

**BAGHINO.** Divideremo il tempo a nostra disposizione con l'onorevole Valensise. In condominio...

**PRESIDENTE.** Un'applicazione «condominiale» del regolamento...

**BAGHINO.** Ecco il difetto di parlare per conto di altri, di ministri, e di avere tutto scritto. Conoscevamo quel che è stato detto, quel che ho sentito. Ce lo aveva detto, in questa sede, il ministro Formica, ci era stato detto in Commissione, lo avevamo letto. Quello che non sapevamo, l'argomento sul quale avevamo dei timori, concerne il personale! E lei ha detto determinate cose... A dicembre, quanto all'impegno assunto vi saranno dei ritardi... Così ella ha dichiarato, signor sottosegretario. Poi ha ripetuto, per ben due volte, che le assunzioni avverranno tenendo presenti i limiti delle necessità e secondo le esigenze tecniche e organizzative. Vorrei che il sottosegretario ascoltasse le mie parole. Magari la risposta l'avrò tra altri sei mesi, ma è bene dirle certe cose. Chiedo scusa, non è presunzione...

**MILANI.** Sono qui a sentire...

**BAGHINO.** È il sottosegretario che deve sentirmi; i colleghi non sono tenuti a farlo.

È stato detto che il personale è costituito da 944 dipendenti: per 798 dei quali esiste l'impegno della cassa integrazione. E per gli altri 146? Non solo: ma di questi 798, quelli presi in considerazione per la rias-

sunzione sono meno di 600. E gli altri? Quali sono le garanzie? C'è l'impegno di effettuare la riassunzione entro il 1982, di ripristinare tutti i servizi. Ed il periodo che intercorre tra il dicembre 1980 ed il maggio 1982 non viene preso in alcuna considerazione? Certo, la costituzione della società Aermediterranea, attraverso l'Alitalia, ha imposto a quest'ultima di precisare gli impegni che avrebbe potuto mantenere. Ma la scelta politica — ed ecco la faziostità — aveva imposto certe azioni immediate che non è stato possibile mantenere. Controllerò — anche se non esito a dichiararle false fin da questo momento — le cifre sull'andamento dei voli. È infatti strano che le percentuali di voli dell'Alitalia non effettuati o ritardati siano molto superiori a quelle delle poche linee Aermediterranea, quando si sa che gli aeromobili sono dell'Alitalia e che c'è un collegamento con i voli dell'Alitalia. Tutto questo è assurdo, come è assurdo non riconoscere che era stata prospettata una soluzione-tampone, suggerita dalla Commissione trasporti affinché non si verificassero queste carenze e non si giungesse ad un blocco di attività nel passaggio dall'Itavia ad altra società o gestione.

È stato addirittura alterato il parere reso dal Consiglio superiore dell'aviazione civile, che ha esaminato il problema dell'Aermediterranea. Tale organo non ha infatti espresso un'accettazione, ma si è limitato ad una presa d'atto, che è cosa diversa, nei riguardi delle proposte e degli impegni sottopostigli. Occorrerà poi verificare se tali impegni sono stati e saranno rispettati. Inoltre, il Consiglio superiore, nel prendere atto della situazione, ha addirittura suggerito una possibile alternativa, che non è stata minimamente tenuta presente. Ed aggiungo che ha espresso giudizi di questo genere: «Aberrante che si preveda l'ammortizzazione di aerei usati in 35 anni; inaccettabile l'intercambiabilità del personale navigante tra le tre aziende pubbliche di trasporto aereo». Per i voli non di linea, il consiglio ha sottolineato che «ritiene insufficienti le indicazioni fornite sul tipo di attività *charter* che la nuova società intende effettuare a partire dal 1982, con quat-

tro aeroplani degli otto disponibili nel 1983». «La società Aermediterranea deve — aggiunge il consiglio — incrementare l'attività svolta in passato dall'Itavia, realizzando il massimo recupero possibile dell'attività alla bandiera italiana, in particolare per i voli in partenza dall'Italia, circa 3.500 coppie di voli-anno. È opportuno che l'Aermediterranea svolga la funzione commerciale relativa all'attività *charter*: l'esigenza è indilazionabile. Infatti solo iniziando subito l'attività promozionale la nuova società potrà realizzare un congruo programma di voli *charter* nei termini di tempo previsti». E continua: «Il Consiglio ritiene che tale proposta — si parla della intercambiabilità del personale tra le tre società — «così com'è formulata, sia inaccettabile, perché comporterebbe una commistione di mezzi operativi, con conseguenze negative anche sul rendimento del servizio».

Vogliamo continuare su questo argomento? E si dice che è un parere positivo, questo?! Più falsi di così non si può essere! Non è ammissibile essere così presi in giro: dopo sei mesi si risponde ripetendo tutto ciò che noi già sapevamo in febbraio, in maggio; e non si aggiunge altro, e non si assumono impegni per la realizzazione immediata delle linee, per l'assunzione immediata del personale. Io non dico soltanto che sono insoddisfatto, come deputato, sono umiliato di essere trattato così.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Melega ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01047 e per le sue interrogazioni nn. 3-02940, 3-03979 e 3-04423. Le faccio però presente che oltre al tempo per la replica per la sua interpellanza lei ha a disposizione solo dieci minuti per la interrogazione.

**MELEGA.** Signor Presidente, mi rivolgo a lei, prima che al sottosegretario Rebecchini, perché questo problema del comportamento del Governo in relazione ai documenti del sindacato ispettivo non può non essere oggetto di riesame critico da parte della Presidenza della Camera, me lo consenta, anche insieme ai rappresentanti

dei gruppi.

Vorrei ricordarle, signor Presidente, che quando si è qui discusso per la fissazione della data di questo dibattito, il ministro Radi ha testualmente dichiarato che il Governo era pronto a rispondere; vale a dire, il Governo aveva le risposte da dare alle interpellanze ed alle interrogazioni presentate.

Ora, io ho presentato interpellanze ed interrogazioni; chiedo a lei, signor Presidente, che tipo di difesa ha il deputato anche da parte della Presidenza della Camera, per il fatto che, dopo che il Governo si è dichiarato disposto e pronto a rispondere ai suoi documenti di sindacato ispettivo, il Governo viene qui, e non dice nulla su questi documenti. Mi riferisco, in modo particolare, all'interrogazione in cui chiedevo che il Governo fornisse informazioni relative allo stato di corruzione del mondo della stampa e dell'informazione da parte dell'Alitalia. Io, signor Presidente, le chiedo, per gentilezza — perché, come deputato, non so a chi altro appellarmi —, di controllare se nella lunga e meticolosissima risposta del Governo vi sia una sola parola, non dico una riga, ma una parola, con cui si tenti di rispondere a questa domanda.

Allora, mi chiedo che cosa può fare un deputato, signor Presidente. È una domanda che, me lo consenta, mi appare lecita. Cosa dovrei fare? Dovrei mettere una scarpa davanti al sottosegretario Rebecchini, in segno di disprezzo!

**PRESIDENTE.** Queste sono procedure che usavano all'ONU: noi siamo soltanto alla periferia...

**MELEGA.** Infatti, io non voglio usarle.

**PRESIDENTE.** ...e quindi ci vorrebbe qualche altro mezzo.

Onorevole Melega, il Parlamento ha, tra i mezzi a sua disposizione, la mozione, il cui esame si conclude con un voto. Questi sono i mezzi di cui dispone il parlamentare, che può sempre usare, riguardo a tutto il Governo, o ad un singolo dicastero, come si usava un tempo, e come può essere fatto

anche oggi.

BAGHINO. Per dirci queste cose il Governo ha aspettato cinque mesi!

PRESIDENTE. Onorevole Baghino, la Presidenza non può dire altro che questo; e questo è noto.

MELEGA. Signor Presidente, le segnalo il caso — che è di oggi, ma che, come lei sa, è frequentissimo — in cui il Governo si dichiara pronto a rispondere; noi dedichiamo una seduta all'argomento, e poi il Governo non dice nemmeno una parola. Non ha detto qualcosa, signor Presidente, non ha dichiarato di non voler rispondere, non ha detto che si tratta di questioni non di sua competenza o di fatti su cui non è stato possibile raccogliere informazioni. Non dice una parola! Questa è una premessa necessaria, perché in questa mia prima esperienza parlamentare, che certamente non giudico favorevole, non so neppure come difendermi da questo comportamento del Governo. Il regolamento mi consente l'uso di strumenti di sindacato ispettivo; dedichiamo una seduta ad un determinato argomento, il Governo viene qui, ma non dice nulla.

Avevo già detto nell'illustrazione dell'interpellanza che avevo perso ogni speranza che il Governo volesse in qualsiasi modo operare per incidere sulla vicenda; mantengo questa opinione, confortata dal comportamento odierno del Governo.

Prima di venire al tema specifico della mia interpellanza e delle mie interrogazioni, desidero leggere alcune righe su due temi, perché non ci vengano più a raccontare delle frottole. Le leggo alcune cifre, signor sottosegretario, su un aspetto, se vogliamo marginale della sua risposta, ma nello stesso tempo indicativo: «Dal 1° luglio al 15 settembre, il volo *BQ* da Roma a Bologna ha totalizzato, in arrivo a Bologna, 1342 minuti di ritardo in 23 voli; il volo *BQ* 902, minuti 1907 in 25 voli; il volo *BQ* 904, 3025 minuti in 31 voli; il volo *BQ* 925 da Palermo, in attività solo dal 1° agosto, in 45 giorni ha totalizzato 2586 minuti di ritardo, in arrivo a Bologna, in 30 voli; in par-

tenza da Bologna, il volo *BQ* 901 ha sommato 1799 minuti in 23 voli; il volo *BQ* 903, 3027 minuti in 32 voli; il volo *BQ* 905, 201 minuti in 3 voli; il volo *BQ* 924 su Palermo 1583 minuti in 25 voli».

Per quanto riguarda la tariffa rispetto ai servizi — tariffa che dovrebbe essere garantita dal vettore pubblico e quindi, in virtù dell'aspetto sociale del trasporto, particolarmente comprensiva delle esigenze del pubblico —, leggo queste righe, signor sottosegretario, perché ancora una volta non ci si vengano a raccontare delle frottole: «Per volare da Roma a Bologna, il cittadino italiano paga 1950 lire al minuto; per volare da Roma a Milano, 1780 lire al minuto, e per volare da Milano a Palermo 1330 lire al minuto: questo con l'aumento del 14 per cento entrato in vigore dal 1° ottobre».

Ogni minuto di volo tra New York e Miami costa 467 lire. La tariffa New York-Miami era stata scelta come parametro perché corrisponde alla tariffa Roma-Milano. Un aereo, quindi, che viaggia da New York a Miami costa all'utente 467 lire al minuto; lo stesso aereo, se viaggia da Roma a Milano, costa 1780 lire al minuto, cioè quattro volte tanto. Questo per quanto riguarda il tipo di servizio, e attinente alla puntualità dell'Aermediterranea per quanto riguarda le cifre delle tariffe. Ma, ripeto, non voglio più entrare in questi argomenti, perché l'ho detto e lo ripeto ritengo che noi, cittadini per quanto attiene al traffico aereo in Italia, siamo in mano ad un branco di manigoldi. Detto questo, è inutile discutere.

Vengo all'argomento, in modo particolare, delle assunzioni. Il ministro è venuto e ha fatto una premessa, che mi appare ben comprensibile vista la risposta, cioè ha detto: «Io rappresento il Ministero dell'industria; guardate che quello che non è detto riguarda gli altri ministeri». Ma, signor Presidente e signor rappresentante del Governo, (ancora una volta) se le risposte che noi volevamo ci dovevano essere date dagli altri ministeri, anziché da quello dell'industria, perché qui non sono venuti a rispondere il ministro dei trasporti, il ministro delle partecipazioni statali, il ministro del

lavoro, perché non sono venuti i sottosegretari, suoi colleghi, degli altri ministeri? Ecco, ancora una volta, è la totale truffa, signor sottosegretario, nei confronti del deputato e nei confronti del cittadino! Qui si consuma una truffa, alle spalle dei cittadini, nei confronti dei deputati. L'abbiamo documentato, lo dicono tutti, lo dicono i deputati della maggioranza, lo dicono i colleghi democristiani, i colleghi repubblicani, i colleghi comunisti, i colleghi «missini». Ma, insomma, come è possibile difendersi da questo comportamento?

E vengo al punto su cui le avevo chiesto di essere esplicito. Mi consenta di dire che lei, leggendo quello che è evidentemente un centone di risposte messe insieme — dicendo messe insieme, intendo dire messe in fila — dai diversi ministeri, una dopo l'altra, lei ha letto delle risposte che si accavallano l'una con l'altra e che gli contraddicono l'una con l'altra perché in alcuni casi lei dice — glielo farò vedere, glielo indicherò, perché ho seguito con grande attenzione quanto ha detto che verrà osservato il programma di assunzione degli ex dipendenti Itavia, in un altro punto lei dice che si dà il caso che verranno bloccate le assunzioni, in un altro punto lei dice che per certi settori le assunzioni vanno più celermente del previsto, per altri meno celermente del previsto...

**REBECCHINI**, *Sottosegretario di Stato per l'industria, il commercio e l'artigianato*. Specificando all'interno...

**MELEGA**. Specificando...! Io le dico: ma i cinquecento lavoratori ex Itavia che a tutt'oggi non sono stati assunti, e per i quali c'è un preciso piano di assunzione, vengono assunti oppure no? Questo perché, affinché di questi lavoratori ci si facesse carico, abbiamo regalato quaranta miliardi all'Alitalia, le abbiamo assegnato alcune rotte attraverso la costituzione della nuova società; era una soluzione che magari alcuni di noi non dividevano, ma che è stata adottata. È stata adottata, benissimo, la si gestisca. L'Alitalia onori gli impegni nei confronti dei lavoratori. Lei non ha dato una risposta precisa su questo argomento,

perché la sua risposta è, le ripeto, un centone di risposte che, secondo se vengano fornite dal Ministero del lavoro e dal Ministero dei trasporti, dal Ministero dell'industria o dal Ministero delle partecipazioni statali, e ultima, ma non così poco importante, dall'Alitalia, come se fosse un ministero a sé e non un ente pubblico, una società pubblica sottoposta alla responsabilità politica del ministro delle partecipazioni statali... C'è infine una versione Alitalia, di cui non si sa nulla. Allora, mi dichiaro insoddisfatto, innanzitutto perché lei non ha detto nulla sulla mia interrogazione n. 3-02940 in cui chiedevo che venissero forniti dal Ministero delle partecipazioni statali e dal Ministero dei trasporti i dati relativi alla corruzione da parte dell'Alitalia di rappresentanti della stampa e di giornali. Un ente pubblico, una società pubblica che spende diciotto miliardi l'anno per l'ufficio stampa e le relazioni pubbliche pesa moltissimo sull'informazione. Noi lo sappiamo, e queste sono le ragioni per cui di questi tipi di dibattito, di questi problemi non esce eco sulla stampa quotidiana. Quindi, lei, sottosegretario Rebecchini, è totalmente carente nella sua risposta su questo punto. Quindi, ripeto, ho esordito dicendo che mi appellavo al Presidente della Camera, perché a lei non si può rivolgere neppure una replica; sono io che ancora aspetto una risposta, anzi le preannunzio che, poiché ritengo di trovarmi di fronte ad una truffa, oggi ripresenterò un'interrogazione di identico contenuto. A questa interrogazione lei non ha fornito risposta e quindi non posso considerarla come svolta. Il Governo non ha risposto e quindi ne ripresento una di identico contenuto.

Per il resto, non ho nulla da dire, perché lei ha scelto ancora una volta un tipo di risposta che fa fare ai lavoratori dell'Itavia la figura effettiva, non metaforica, del sequestrato nelle mani del sequestratore, che, tenendo nelle sue mani il sequestrato, ricatta qualcuno per avere denari o favori. Non avete voluto togliere i lavoratori dell'Itavia da questa situazione disperata, in cui si trovano ormai da più di un anno. Anche per questo mi dichiaro insoddisfat-

to e farò ancora quanto è possibile a me e alla mia parte perché di queste scelte, prima o poi, voi siate chiamati a pagare il prezzo.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Valensise ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01150.

**VALENSISE.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, abbiamo ascoltato una risposta in linea con il modulo previsto, perché non si può fare carico alla cortesia del senatore Rebecchini se l'incarico a lui affidato dai vari ministri interessati non poteva essere assolto con riferimento alla attualità ed alla visione politica dei problemi che abbiamo sollevato.

Mi riferisco a questa visione politica perché nell'interpellanza per la quale replico si chiedeva l'orientamento del Governo in relazione alla applicazione della «legge Prodi». Devo sottolineare ciò che avrebbe ricordato il ministro dei trasporti se fosse venuto personalmente a rispondere rimanendo nella continuità dell'esercizio del potere-dovere ministeriale. A suo tempo chiedemmo che il ministro dei trasporti intervenisse per stimolare l'applicazione della «legge Prodi», fornendo poi una interpretazione non peregrina di questo provvedimento. Ritenevamo e riteniamo che in base a quel provvedimento straordinario approvato dal Parlamento il Governo avesse il dovere di intervenire nelle situazioni di emergenza che si potevano determinare nelle grandi imprese.

La risposta è mancata completamente perché il riferimento a dati di carattere temporale, cronologico, circa gli adempimenti fatti dà ragione alla nostra tesi che siamo di fronte a pesanti inadempienze del Governo, perché quando si afferma che la decisione del tribunale di Roma, presa nell'aprile 1981 e comunicata ai primi di maggio, ha prodotto effetti da parte del Ministero dell'industria e del ministro dell'industria e quindi la nomina del commissario soltanto nel luglio successivo — il decreto di nomina infatti è dei primi di

luglio — significa che sono trascorsi due mesi che hanno concorso, onorevole sottosegretario, a produrre danni non solo alla situazione generale del trasporto aereo, ma anche rispetto alla questione del riassorbimento del personale che, secondo le sue stesse dichiarazioni, ha avuto un momento di riflessione da parte delle aziende a ciò impegnate. Questo è quanto abbiamo denunciato.

La parte della risposta che noi utilizziamo è nettamente a favore della nostra tesi e contro quella del Governo, proprio perché sottolinea le responsabilità del Governo. Quando si dice che vi è stata una pausa di riflessione nell'assorbimento del personale e che questa pausa si è determinata in conseguenza del commissariamento, si conferma da parte del Governo che la inadempienza del Ministero dell'industria, subito dopo la decisione del tribunale di Roma, ha avuto pesanti conseguenze sul personale, il cui assorbimento è stato rallentato, sottoposto, come ha detto, letteralmente, il sottosegretario, ad una «pausa di riflessione».

Dobbiamo allora concludere manifestando la nostra piena insoddisfazione per il modo in cui la risposta è stata formulata, tenendo conto dell'importanza del problema. Le interpellanze, infatti, reclamavano e reclamano un chiarimento da parte del Governo sugli orientamenti generali della politica che intende seguire. E quando noi chiediamo al Governo che si pronunci sui suoi orientamenti, facciamo riferimento alla crisi dell'Italia, a quanto è successo nel trasporto aereo, al modo di applicazione della legge n. 95, che purtroppo, per il dissesto della economia nazionale, è una legge di grande attualità. E il Governo non può venire qui a risponderci ripetendo la successione cronologica degli adempimenti, anzi dei ritardi negli adempimenti, successione che tutti quanti conoscevamo e che ha contribuito a determinare la nostra interpellanza.

Nel registrare la risposta del Governo e il fatto che in essa il Governo stesso ha dovuto riconoscere che questo gioco delle tre compagnie Alitalia, ATI e Aermediterranea poteva essere evitato se si fosse tempe-

stivamente stimolata la procedura prevista dalla «legge Prodi», dobbiamo dichiararci insoddisfatti, registrando che il Governo non ha orientamenti propri nella applicazione di uno strumento legislativo purtroppo molto necessario.

Per quello che riguarda il merito della crisi Itavia, si è proceduto ad un assorbimento molto parziale del personale, con l'interruzione di quella «pausa di riflessione» che è stata conseguenza delle tergiversazioni e dell'incertezza del Governo. E non mi si chiami in causa la crisi di Governo, perché la decisione della magistratura comportava per il ministro dell'industria dell'epoca il compimento di un atto dovuto e non è quindi possibile trincerarsi dietro al fatto che si è dovuto aspettare la nomina del nuovo ministro. La verità è che, nella fase successiva alla crisi di Governo (quando era in atto l'ordinaria amministrazione), non si volle rompere, per ragioni politiche generali che nulla hanno a che vedere con l'interesse collettivo e con quello del personale, quella delicata situazione di equilibrio che si era già realizzata nell'ambito della coalizione in crisi. Ma queste cose sono state fatte a spese della necessità di compiere l'atto dovuto che era conseguenza della decisione del tribunale di Roma.

Per quanto riguarda ancora più da vicino il merito della vicenda dell'Aermediterranea, che dice di essere in parallelo alla gestione commissariale, mi si consenta di sottolineare quanto già abbiamo prima rilevato: la creazione di un terzo vettore pubblico è sconfessata dallo stesso comportamento del ministro dei trasporti, visto che dalla risposta si evince che lo sforzo di creare una terza «sigla» intanto è possibile in quanto vi sono altri due vettori che prestano aerei, personale, attrezzature e quanto altro è necessario. Ci si chiede allora: perché si è creata questa terza «sigla» in realtà inesistente, con l'apertura di una nuova voragine per il denaro pubblico e di oneri per il vettore pubblico Alitalia? E perché invece non si è tempestivamente utilizzata la «legge Prodi»?

Quindi, esprimiamo l'insoddisfazione completa del nostro gruppo per la risposta

che abbiamo ricevuto dal sottosegretario.

PRESIDENTE. L'onorevole Bocchi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interpellanza n. 2-01277.

BOCCHI. Signor Presidente, signor sottosegretario, devo anche io dire preliminarmente quanto deludente e priva di novità e di fatti concreti sia stata la risposta che abbiamo ascoltato. Ci è sembrato di leggere una cronaca di fatti già accaduti e, se mi è permesso, di ascoltare, in alcuni passi, anche una inopportuna lezione sulle norme per l'attuazione della «legge Prodi».

Noi confermiamo le nostre preoccupazioni manifestate in precedenti dibattiti, in considerazione dell'impegno che questa Camera e la Commissione trasporti hanno assunto circa il problema della crisi dell'Itavia: tali preoccupazioni ancora una volta, alla luce degli avvenimenti che oggi ci occupano, si sono rivelate più che fondate! L'approssimazione della politica dei trasporti, nel settore aereo e più in generale, non soltanto per il passato ma anche nel presente, si ripropone con ogni evidenza, in quello che abbiamo ascoltato stamane. Non sono valse dibattiti, né mozioni, né interpellanze, né interrogazioni: non sono valse le assicurazioni, né le proposte, né le promesse formulate in quest'aula dai diversi ministri dei trasporti del passato e di adesso: le risposte ricevute non si possono ritenere esaurienti.

Inutile è stata la nostra attesa di precise informazioni sulle volontà politiche ed i suoi globali impegni, non soltanto per applicare la «legge Prodi», ma anche per risolvere i problemi gravanti ancora una volta — per l'approssimazione governativa — sui lavoratori ex Itavia, sugli utenti del settore dei trasporti, sui cittadini, sulla spesa pubblica del nostro paese! Oltre che non essere esauriente, la risposta è stata contraddittoria non solo e non tanto perché è risultata formata dall'insieme di tanti frammenti di notizie ed informazioni provenienti da questo o quel Ministero; avevamo esplicitamente indirizzato l'in-

terpellanza al Presidente del Consiglio dei ministri che era stato investito nel passato anche della questione Itavia; allora, aveva delegato una specie di comitato interministeriale per la soluzione della faccenda. Tuttavia, non abbiamo ascoltato che la lettura di documenti che in gran parte già conoscevamo, perché riproducono accordi scaturiti dall'impegno che questa Camera aveva assunto, per tutta questa discussione.

Ancora, la risposta è emblematica, tipica dell'operare del Governo, non soltanto in settori separati, ma spesso personali.

D'altra parte, le interrogazioni e le interpellanze di altri colleghi su specifici momenti particolari, dimostrano come questo settore sia veramente in preda ad una serie di difese, di gruppi, di interessi, di particolarismi che sono a tutto scapito di una soluzione globale, di cui all'impegno assunto in quest'aula dai ministri; sono a scapito delle condizioni di lavoratori in cassa integrazione guadagni, per il mancato rispetto di accordi così solennemente ribaditi.

Per quanto di competenza del Ministero che qui lei rappresenta, onorevole sottosegretario, osservo che sono state rispettate soltanto le procedure: non sono stati fatti riferimenti alle valutazioni tecniche, politiche e specifiche per la nomina del commissario previsto dalla «legge Prodi». Credo che basterebbe leggere la documentazione relativa al decreto che disciplina l'amministrazione straordinaria, per vedere quanto sia grave l'ammissione della società ex-Itavia a questa procedura. D'altra parte tutto ciò ha dato adito al ministro delle finanze di fare ciò che è stato qui ricordato; ha dato adito all'Alitalia di venire meno agli accordi assunti con il Governo, nei confronti delle organizzazioni sindacali, per il completamento delle assunzioni del personale; ha dato adito ad illusorie speranze di futuri contributi e di sovvenzioni a questa o quella compagnia.

Il decreto che assoggetta la società Itavia alla disciplina della «legge Prodi» non contiene soltanto la parte dispositiva, molto semplice, della nomina di un commissario, ma anche una premessa che parte da que-

sta considerazione: «Visti i pareri del Ministero dei trasporti e della Commissione, istituita con decreto ministeriale, si autorizza questa procedura». Il ministro dei trasporti, in data 27 giugno 1981, per la terza volta, rispondendo alle richieste avanzate dal Ministero dell'industria, per la procedura di amministrazione straordinaria, rispondeva che: «Questa amministrazione non può che ribadire l'avviso già precedentemente espresso, in data 6 e 21 maggio circa l'insussistenza, da parte della predetta società, dei prescritti requisiti tecnico-assicurativi, finanziari ed operativi necessari per ottenere, in base alla normativa vigente, la licenza ad esercitare il trasporto aereo non di linea». Ebbene, il commissario è stato nominato perché l'Itavia potesse esercitare servizi aerei non di linea, perché quelli di linea non potevano aver luogo in quanto il ministro aveva provveduto al ritiro della concessione.

È assurdo, signor sottosegretario, ricordare solo la procedura ed è assurdo ed azzardato parlare di atti dovuti. Se ci si trovasse di fronte a un atto dovuto tutte le società in crisi, per un qualsiasi motivo, dovrebbero essere assoggettate, in base a quella procedura, all'amministrazione straordinaria prevista dalla «legge Prodi», il che non è. Vi è la valutazione politica, tecnica e la responsabilità del ministro e del Governo su tale questione. La premessa, contenuta nel decreto di nomina del commissario, contrasta con i pareri (che riteniamo siano gli unici possibili per una società di navigazione aerea) espressi dal ministro dei trasporti.

È preoccupante la situazione di crisi — il Parlamento ha dimostrato grande attenzione su questa questione — in cui versa l'ex Itavia e tutto il settore del trasporto aereo; ma è più preoccupante cercare di giustificare questa procedura per affermare che la società potrà proseguire sperimentalmente la sua attività. Procediamo a delle sperimentazioni dopo che la società ha registrato una situazione di sfascio e di fallimento nonostante le sue attività di trasporto non di linea, le concessioni abbondantemente rilasciate, i contributi e le sovvenzioni che lo Stato elargiva, nonché la

## VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1981

possibilità di sviluppare, quanto voleva, i voli *charter*.

LABRIOLA. Però con una cattiva amministrazione, allora!

BOCCHI. Certo, con un cattivo esercizio complessivo, in una situazione in cui si è dimostrato come l'inefficienza, l'impossibilità...

BAGHINO. Se fossero stati erogati i contributi dovuti dal Governo, il bilancio non sarebbe stato passivo!

LABRIOLA. Questa è l'opinione della difesa della gestione.

BAGHINO. Non difendo nessuno, è solo una dichiarazione. Non difendo nessuno, mi richiamo alla verità!

LABRIOLA. La verità è assai opinabile.

BAGHINO. La verità non dovrebbe essere opinabile.

PRESIDENTE. Non discutiamo su questo tema che ci potrebbe un po' lontano e, con quell'inizio, forse fuori strada! Prosegua pure, onorevole Bocchi.

BOCCHI. Nelle motivazioni del decreto del ministro vi sono non solo delle inopportunità, ma anche delle dichiarazioni false. Si dice, ad esempio: «Ritenuto che sussistano i motivi di interesse pubblico, anche al fine di mantenere i livelli occupazionali... è disposta l'amministrazione straordinaria». Il Governo, i ministri — compreso il ministro dell'industria — avevano partecipato al comitato interministeriale, costituito per la soluzione della crisi dell'Itavia ed erano arrivati alla conclusione, forse certamente inopportuna, della creazione della terza compagnia a partecipazione statale, ed in quell'accordo era esplicitamente indicata l'assunzione di tutto il personale ex Itavia e quindi la soluzione del problema del mantenimento dei livelli di occupazione. Questo fu uno dei motivi che furono portati a sostegno della costituzione della

terza compagnia a partecipazione statale.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
MARTINI

BOCCHI. Ecco perché, signor sottosegretario, questo atto dovuto desta molti dubbi e molte incertezze; era un atto «non dovuto», proprio in relazione alle facoltà discrezionali e politiche che la «legge Prodi» pone al ministro dell'industria.

PANI. È un atto regalato!

BOCCHI. Probabilmente è un atto regalato.

Vi sono ancora, signor sottosegretario, nelle sue dichiarazioni preoccupazione e ambiguità. Ha detto, infatti, che tutto ciò non esclude il ricorso alle procedure di liquidazione della società, ove tale verifica dia esito negativo. Cosa dice in sostanza? Ma allora bisognava avere il coraggio, bisognava esprimersi con chiarezza e dire, che vi è la volontà di liquidare la ex società Itavia con una procedura particolare; non bisognava insistere sulla questione della ripresa delle linee, del potenziamento, nell'interesse turistico internazionale, dei voli *charter*, a scapito, poi, del rispetto di tutti questi accordi.

Ancora una volta questo tentativo di sperimentare strade diverse fa pagare il prezzo maggiore alla parte più debole, ancora una volta queste ambiguità hanno fatto pagare, per ora, il prezzo maggiore ai lavoratori dell'ex Itavia.

Certo, Melega, bisogna vedere che cosa dicano le organizzazioni sindacali; la preoccupazione maggiore di queste, per il mancato rispetto degli accordi del marzo 1981, è proprio quella della costituzione dell'amministrazione straordinaria dell'ex società Itavia.

Noi diciamo, signor sottosegretario, che non vi sono — come invece lei ha espresso nella risposta — motivi di ripensamento, da parte dell'Aermediterranea, dell'Alitalia o dell'Alisarda, per la continuazione, secondo il piano previsto, nell'assunzione di tutto il personale proveniente dall'Itavia.

Non vi sono motivi di ripensamento e di rinvio per questa questione. È quindi necessario che il Governo non venga a rispondere soltanto sugli atti compiuti dalla compagnia di bandiera. Il Governo deve assumere di fronte al Parlamento impegni precisi di fare rispettare alla compagnia a partecipazione pubblica gli accordi che sono stati siglati a marzo. Tra questi impegni, primi tra gli altri vengono quelli relativi all'assunzione di tutto il personale.

Nella risposta alla nostra interpellanza si è tentato di dare qualche documentazione relativamente all'efficienza, al servizio, alla attività della nuova società Aermediterranea. Ma noi non volevamo conoscere soltanto i risultati di esercizio in relazione ai ritardi.

Questi risultati lasciano seri dubbi di veridicità. Sono stati ricordati i ritardi riportati in alcune linee di quella società. Ma basta avere viaggiato e viaggiare su qualcuna di queste linee, come la Bologna-Roma, per averne la dimostrazione. Noi intendevamo conoscere anche i risultati economici di questo esercizio e di questo piano attuato dalla nuova società.

Il sottosegretario di questo non ci ha parlato. Sarebbero risultati veramente preoccupanti, che dimostrerebbero ancora una volta l'approssimazione della soluzione data alla crisi dell'ex Itavia. E tutti questi ritardi, tutti questi risultati economici preoccupanti vengono mentre il ministro dei trasporti continua a rilasciare interviste, dichiarazioni, comunicati, secondo i quali tutto va bene e da qualche tempo addirittura, tutto il settore funziona magnificamente.

Anche noi, signor Presidente, signor sottosegretario, assumeremo altre iniziative in relazione a queste deludenti risposte alla nostra interpellanza. Assumeremo una continuità di controlli sull'operato del Ministero dei trasporti e delle compagnie di navigazione aerea, non soltanto per il rispetto integrale degli accordi del marzo 1981, ma anche per risolvere il più generale problema del trasporto aereo nel nostro paese.

Per questi motivi, ci dichiariamo non soltanto totalmente insoddisfatti, ma an-

che preoccupati per il futuro di questo settore, e preoccupati altresì per il modo in cui gli accordi non vengono rispettati, facendo ricadere tutte le conseguenze sui dipendenti dell'ex Itavia (*Applausi all'estrema sinistra*).

**PRESIDENTE.** L'onorevole Milani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per l'interpellanza Gianni n. 2-01278, di cui è cofirmatario.

**MILANI.** Signor Presidente, onorevole sottosegretario, credo che in qualche modo tutta questa vicenda andrebbe riscritta, e andrebbe riscritta con tutta probabilità, dopo un esame più generale di tutta la materia che riguarda il trasporto aereo.

Non voglio qui ricordare al sottosegretario le notizie che provengono, anche a livello internazionale, sulle difficoltà in cui si trova il settore. Non voglio neanche parlare delle politiche che sono state messe in atto nel nostro paese, a partire dalla questione dei vettori — dalla questione cioè relativa alla possibilità o meno di essere parti nell'attività produttiva dei vettori da quella degli accordi che si potevano fare a livello internazionale, degli accordi che si fanno — credo — con ditte francesi a proposito di vettori da utilizzare su linee di secondo e terzo livello, utilizzando vettori più adatti a certi livelli di trasporto. Non voglio riferirmi, in generale, a tutti gli interventi che si sono effettuati nel sistema dell'estensione del livello aeroportuale. Nel caso specifico, credo che occorrerebbe risalire al modo in cui è nata la compagnia Itavia e al fatto che essa, ad un certo punto, ha ritenuto di essere creditrice nei confronti del Governo di contributi che le sarebbero stati dovuti per legge. Essendo mancato questo intervento del Governo, la società ha pensato di dover reagire sospendendo le attività per le linee che le erano state date in concessione. A tale decisione della compagnia il Governo ha fatto seguito con un atto autoritativo, revocando le linee in concessione, cosa che poteva anche avere una sua validità ma che, sostanzialmente, si è rivelata un atto di impazien-

za, di aggressione nei confronti di una società che si era dimostrata sensibile alla maniera forte, senza che fosse stato già predisposto un programma di intervento che in qualche modo sanasse la situazione. Da lì è partita, a mio avviso, tutta la vicenda di cui oggi discutiamo, da lì è partita la costituzione di una terza compagnia pubblica. In proposito, non ho capito perché, esistendo già due compagnie a totale capitale pubblico, l'Alitalia e l'ATI, si sia costituita una terza compagnia, che gestisce in sostanza delle linee che potevano essere affidate alle prime due, semmai potenziando il parco vettori. Capire è sempre difficile, perché a suo tempo in Parlamento si parlò della costituzione di una terza società che, in qualche modo, fosse costituita anche da capitale privato. Non si era parlato affatto di una terza compagnia a capitale totalmente pubblico. Resta quindi da stabilire come mai si sia giunti a questa conclusione e, parallelamente, all'idea che, nel momento in cui tale compagnia andava ad assumere le linee precedentemente date in concessione all'Itavia, si dovesse ritagliare per una compagnia privata uno spazio specifico costituito dai voli *charter*, senza vedere che tutto questo maneggio avrebbe creato difficoltà sul fronte della compagnia pubblica istituita *ad hoc* ed anche sul fronte della compagnia privata. D'altro canto, era pendente un ricorso alla magistratura sulla base della procedura consentita dalla «legge Prodi», che poi ha portato al risultato di cui oggi discutiamo.

A parte il fatto che il tribunale ha concesso l'amministrazione commissariale e quindi ha riaperto la possibilità, per questa compagnia, di tornare sul mercato, a parte gli impedimenti provocati dal ministro delle finanze, che ha bloccato gli uffici, non si sa per quale motivo, in una situazione già drammatica, ciò che questa situazione si porta dietro è la pausa di riflessione che lei ha qui introdotto. È un eufemismo parlare di pausa di riflessione, dire che il commissario è arrivato, che deve esaminare lo stato in cui si trova questa compagnia in liquidazione. Non capisco per quale ragione ci debba essere una pausa di rifles-

sione: sospetto che attraverso tale pausa l'Itavia voglia rientrare in possesso delle facoltà necessarie per gestire le attività svolte precedentemente. È un fatto che la cosiddetta pausa di riflessione si segnala come momento specifico di impedimento all'esplicazione di quello che era un accordo assunto quando i tre ministri che ho ricordato hanno dato avvio ad una certa operazione, nel marzo 1981, che aveva come obiettivo finale il passaggio dei lavoratori dell'Itavia al servizio della nuova compagnia e di altre compagnie pubbliche, quali l'Alitalia, oltre che private, come l'Alisarda.

Il dato in questione posto in rilievo da tutti gli interpellanti ed interroganti, quindi anche dalla nostra interpellanza, è quello che intendevamo evidenziare. Non si può, per imprevidenza, per nervosismo, per autoritarismo, per volontà di dimostrare che si è in grado di governare questo paese, improvvisando — quindi — soluzioni e provvedimenti, scaricare il tutto gravando con ulteriori costi lo Stato e i lavoratori, con particolari condizioni loro riservate.

È evidente, quindi, la nostra insoddisfazione. Non possiamo cogliere, signor sottosegretario, il suo invito ad una «pausa di riflessione», un po' artificiosa a questo punto, per poi ascoltare, magari, una sua risposta che prevede rinvii nel tempo, quanto alla definizione delle assunzioni di personale già deliberate, o un'operazione di limatura che non si riesce a capire per quale ragione venga fatta. Perché certi numeri, anziché altri? Come sono motivati? Non sono in grado di capire neppure, ad esempio, che cosa abbia significato il passaggio di certo personale alle dipendenze dell'Aermediterranea, o dell'ATI, o dell'Alisarda. Il fatto che quasi tutti i piloti siano passati alle dipendenze di queste compagnie mi lascia supporre che sia difficile pensare alla definizione di una nuova funzione per l'Itavia e proprio è perché così sono andate le cose, che l'operazione relativa all'assorbimento, fino ai limiti previsti dagli accordi con i sindacati, in sede di determinazione della soluzione, doveva essere attuata.

Ripeto, la nostra insoddisfazione, da questo punto di vista, è totale. Complessivamente, l'operazione è stata condotta in modo assolutamente cervellotico. A questo punto, la stessa non può essere scaricata su chi domanda una risposta precisa per quanto concerne il posto di lavoro. Tale risposta è stata data per alcuni, per altri è in sospeso, ma non con una previsione di soluzione, bensì si cela dietro vaghezze che appartengono, appunto, a quella «pausa di riflessione» che viene invocata per evitare di assumere responsabilità o, quanto meno, di riconfermare responsabilità che erano state assunte.

**PRESIDENTE.** Passiamo alle repliche degli interroganti. L'onorevole Dutto ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto per la sua interrogazione n. 3-04989.

**DUTTO.** Esprimo insoddisfazione non tanto per la radiografia, puntuale e precisa, che è stata da lei fatta, onorevole sottosegretario, questa mattina, quanto per la mancanza di risposta, in termini di prospettiva, a quelli che sono stati i danni prodotti dal ministro dei trasporti del passato Governo, in questo settore. Mi riferisco, quindi, alla mancanza di una politica del trasporto aereo che sia razionale, organica e tale da evitare sprechi.

Vi è stato un braccio di ferro — che emerge anche tra le righe della sua risposta — tra il ministro dei trasporti ed il ministro dell'industria; il risultato è negativo per la collettività e per l'economia del nostro paese.

Mi sembra che occorra un impegno successivo affinché l'assorbimento del personale dell'Itavia non venga sospeso, come pare sia stato deciso, dopo la nomina del commissario straordinario della società di trasporto aereo.

L'Aermediterranea, della quale chiedo di conoscere, nella mia interrogazione, la capacità economica ed imprenditoriale, mi pare rappresenti — risulta dalle sue stesse parole, signor sottosegretario — soprattutto una finzione contabile, dato che due aerei DC-9 sono in locazione a questa società da parte dell'Alitalia, altri due da

parte dell'ATI, che sono le due compagnie azioniste dell'Aermediterranea: ciò che però permette di prendere 40 miliardi dallo Stato per gestire alcune linee con lo stesso tipo di aeromobili (che mi si dice siano quelli già considerati dall'Alitalia superati e quindi da accantonare!), con lo stesso tipo di strutture aeroportuali e commerciali dell'Alitalia e dell'ATI. Da questo punto di vista, mi sembra che l'erogazione dei 40 miliardi possa essere giustificata soltanto dall'aumento di spesa conseguente all'assorbimento del personale e non da altro.

Mi sembra infine che uno degli obiettivi fondamentali dell'Aermediterranea, che era la gestione del settore *charter*, sia stato completamente disatteso. Lei, signor sottosegretario, nella sua risposta non ha assolutamente toccato questo punto. Emerge allora un premeditato disegno di assenza del nostro paese dal settore, cosa molto strana per un paese che vive di turismo e da esso trae risorse e lavoro. L'Itavia gestiva la massima parte del settore *charter*; nel momento in cui l'Itavia si ferma, il settore non viene più gestito. Mi pare che ciò fosse nei disegni dell'Alitalia, già in precedenza, ed è confermato (data anche — ripeto — l'assenza di precisazioni su questo punto nella risposta del rappresentante del Governo) dalla politica dell'Aermediterranea, che invece proprio per questo era nata. Si tratta di un fatto assai grave, perché il nostro paese, in cui si recano ogni anno centinaia di migliaia di turisti, è costretto a lasciare a compagnie estere, con un risultato valutario negativo, la gestione di questo servizio.

Debbo rilevare che in questo settore c'è stato un completo scollamento, dovuto alla politica del ministro dei trasporti del precedente Governo, le cui conseguenze scontiamo ancora oggi, che ha deciso di muoversi totalmente al di fuori delle linee indicate dal Parlamento, volendo dimostrare probabilmente che la sua autorità era superiore a qualsiasi razionalità ed agli stessi documenti predisposti dal suo dicastero: e mi riferisco, in particolare, alla relazione della «commissione Robaldo», che aveva tratteggiato per il settore dell'aviazione ci-

vile un programma efficiente e ricco di prospettive, che non è stato preso in considerazione ai fini delle decisioni che in pratica sono state gestite nei mesi scorsi.

**PRESIDENTE.** È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni all'ordine del giorno.

#### Approvazioni in Commissione.

**PRESIDENTE.** Nella riunione di oggi della VI Commissione (Finanze e tesoro), in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti disegni di legge:

«Partecipazione italiana alla VI ricostituzione delle risorse dell'Associazione internazionale per lo sviluppo (IDA)» (*approvato dal Senato*) (2852);

«Modifiche ai decreti del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, numeri 597 e 602, nonché agevolazioni fiscali per i finanziamenti contratti all'estero, per i finanziamenti dei crediti all'esportazione e per il consolidamento dei crediti nei confronti delle imprese industriali» (*approvato dal Senato*) (2853);

«Modifiche ed integrazioni al regime delle detrazioni d'imposta sul reddito delle persone fisiche per l'anno 1981» (*stralcio degli articoli 3, 4, 5 e 6 del disegno di legge: «Revisione delle aliquote in materia di imposta delle persone fisiche»*) (2476) (*approvato dal Senato*) (2476-ter) (*con modificazioni*).

#### Per la formazione dell'ordine del giorno

**PRESIDENTE.** La Conferenza dei presidenti di gruppo, riunitasi questa mattina, pur avendo indicato una tendenza di massima, non ha raggiunto un accordo unanime circa l'argomento da iscrivere al primo punto dell'ordine del giorno della prossima seduta, prevista per martedì 3 novembre 1981, alle 10. Ha chiesto di parlare, onorevole CiccioMessere?

**CICCIOMESSERE.** È il caso che prima lei illustri la proposta della Presidenza; successivamente, io parlerò contro tale proposta.

**PRESIDENTE.** La proposta della Presidenza è la seguente: martedì 3 novembre, alle 10, discussione della proposta di aggiunta al regolamento dell'articolo 96-bis. Come i colleghi ricordano, è stata esaurita la discussione sulle linee generali delle proposte di modificazione dell'articolo 39, degli articoli 23 e 24 e dell'articolo 85 del regolamento, mentre era stata già preannunziata l'intenzione di procedere alla discussione della proposta relativa all'articolo 96-bis. Ovviamente, nella seduta di martedì 3 novembre, si procederebbe ad iniziare la discussione sulle linee generali di quest'ultima proposta.

**CICCIOMESSERE.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**CICCIOMESSERE.** Signora Presidente, il gruppo radicale non è assolutamente d'accordo con la proposta della Presidenza ed avanza una proposta diversa sull'ordine dei lavori.

Noi riteniamo, signora Presidente, che finalmente martedì prossimo debba avere inizio, per concludersi presumibilmente mercoledì, quel dibattito cui la Camera, il 30 luglio di quest'anno, aveva impegnato il Governo, e cioè il dibattito sulle comunicazioni del Governo relative alle azioni compiute per salvare dalla morte certa per fame alcuni milioni di persone al mondo.

Era un impegno votato all'unanimità, il 30 luglio di quest'anno, rinviato perché i partiti dovevano prima riscuotere la «tangente» del finanziamento pubblico dei partiti, e che ancora una volta si vuole rinviare, anzi, signora Presidente, usare come merce di scambio.

Io non so più se riesco ancora ad indignarmi di fronte a questa sordità, a questa insensibilità, a questa indifferenza, a questo cinismo, a questa arroganza della maggioranza. Quando parlo di maggioranza

parlo sempre della stessa maggioranza, l'unica maggioranza che dal 1976 ad oggi esiste in questa Camera, e cioè la maggioranza della cosiddetta «unità nazionale».

Noi chiediamo, signora Presidente, non di non discutere sulle modifiche del regolamento: chiediamo di interrompere questa discussione per due giorni, per fornire al Governo le indicazioni e gli strumenti per proseguire, per precisare l'iniziativa dell'esecutivo sul tema della fame nel mondo. Esistono i mezzi per farlo, esistono anche le condizioni politiche per farlo; esiste, signora Presidente, una risoluzione approvata dal Parlamento europeo, che dà precise indicazioni, precise nel senso che si tratta di indicazioni esecutive, che aspettano solo di essere recepite dagli Stati membri della CEE.

Che cosa di oppone, signora Presidente, alla sospensione per due giorni — per due giorni! — della discussione sulle modifiche regolamentari? Si oppone la volontà di utilizzare la questione del regolamento come merce di scambio. Nella Conferenza dei capigruppo è stato solennemente teorizzato il principio informatore delle riunioni di quell'organismo, che è il *do ut des*. Ebbene, oggi ci si chiede, sostanzialmente, di rinunciare alle nostre idee, alle nostre opinioni, alla stessa nostra possibilità di esprimerci in quest'aula, appunto per mezzo delle norme liberticide che si intende attuare, le norme modificatrici del regolamento, in cambio della discussione delle comunicazioni del Governo, per le quali il Governo è immediatamente disponibile.

Io ho già espresso, individualmente e personalmente, il mio pensiero a proposito di questo negoziato, di questo baratto. Personalmente, sono d'accordo: ritengo talmente importante, talmente urgente trovare questo momento di unità della Camera su questi obiettivi, che penso che l'accordo si potrebbe trovare persino su documenti non presentati da deputati radicali, anche per evitare sospetti di strumentalizzazioni. È indecente che qualcuno possa dire ciò, non abbia la lealtà e l'onestà intellettuale di riconoscere che, se oggi il problema della fame nel mondo è al centro dei

pensieri di alcune assemblee, se oggi la stampa si accorge, dopo quattro anni, che l'Italia non è stata invitata a Cancun, se oggi è cresciuta la consapevolezza di questi problemi, credo non sia indifferente il comportamento dei deputati radicali, il comportamento insistente, il prolungamento ostruzionistico dei dibattiti sulla fame nel mondo, la lotta che abbiamo dovuto condurre contro l'indifferenza su questi problemi.

Personalmente, sono d'accordo, signora Presidente, ma ho un'unica perplessità, che non mi consente di essere fino in fondo disponibile a piegarmi a questo ricatto.

Che senso avrebbe, non per noi, ma per il Parlamento, per i grandi partiti — la democrazia cristiana, il partito comunista —, approvare una mozione di questo valore storico, una mozione che impegni il Governo a dichiarare guerra alla fame, che impegni il Governo a salvare alcuni milioni di persone, se una decisione di questa natura, di questa entità, fosse adottata come merce di scambio di un ricatto? È inammissibile, signora Presidente! Credo che la stessa decisione sarebbe inquinata; la stessa decisione, anche formalmente corretta, sarebbe poi praticamente inapplicabile ed inapplicata, perché non motivata da una precisa e seria volontà dei partiti di condurre a termine questo processo politico, avviato da due anni. Sarebbe semplicemente l'espressione di un negoziato, di un baratto, e quindi non servirebbe a nulla.

Continuo dunque non a chiedere, ma ad implorare che si sospenda il dibattito sulle modifiche regolamentari per due giorni; dopo litigheremo, ci affronteremo, e voi come al solito vincerete — voi, partito comunista, democrazia cristiana, socialisti in testa —; riuscirete a schiacciarmi, riuscirete a tapparmi la bocca! Poi riuscirete insieme ad approvare il bilancio della difesa con l'aumento di tremila miliardi, con l'aumento del 35 per cento delle spese militari, e tutte le altre vostre leggi sul finanziamento pubblico; ma intanto, signora Presidente, sospendiamo per due giorni quel dibattito. Dopo ci confronteremo: voi avete la forza, i mezzi, il numero, la violenza, l'indifferenza rispetto alla legalità per

far passare non queste norme regolamentari, ma ben altre, nel momento in cui questa Camera l'ultimo presidio contro le illegalità, cioè il partito comunista, è completamente rinunciatario.

PANI. L'unica violenza è che subiamo sempre i tuoi interventi!

CICCIOMESSERE. Se i radicali non avessero annoiato e trattenuto tante volte su queste tematiche i deputati che volevano andarsene, oggi sarebbe semplicemente pensabile che sul problema della fame nel mondo e sul problema dello sviluppo vi fosse questo dibattito, questa partecipazione e questa confluenza di aree politiche così diverse? Circolano documenti firmati da deputati che mai, se non vi fosse appunto questa violenza dei radicali, avrebbero sottoscritto. A me qualcuno ha insegnato, signora Presidente, che l'unica violenza è la menzogna. Non esistono altre forme di violenza verbale. Ebbene, signora Presidente, io continuo quindi a chiedere, a implorare, come ho già detto, di soprassedere per due giorni, due giorni dico, dalla discussione delle modifiche al regolamento signora Presidente, per affrontare questo problema che ritengo maturo. Dopo discutano pure le modifiche al regolamento; fate quello che voi volete. Spero semplicemente, signora Presidente, di essere riuscito a convincere. Non so se vi sono riuscito. Io mi trovo sempre in maggiore difficoltà a parlare in questa Assemblea. Spero semplicemente che la ragione rientri o semplicemente entri nei pensieri dei colleghi.

BIANCO GERARDO. Chiedo di parlare contro la proposta del collega Cicciomessere.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCO GERARDO. Di solito non ho l'abitudine di discutere su argomenti diversi da quelli all'ordine del giorno dell'Assemblea.

Devo ricordare che è buon metodo tentare di portare a conclusione gli argomenti

che sono iscritti all'ordine del giorno. Questo per un corretto modo di procedere dal punto di vista, non solo dell'organizzazione dei lavori parlamentari, ma anche per un principio che è inerente alla iscrizione all'ordine del giorno di determinati argomenti, che sono tanto più delicati in quanto attengono alla vita interna della nostra Assemblea.

Ora noi abbiamo iscritto all'ordine del giorno la discussione delle proposte di modifica del regolamento della Camera. Il relativo *iter* si deve concludere, perché è impensabile che, nel momento in cui l'Assemblea ritiene di doversi dare nuove regole di vita democratiche, rispettose delle minoranze — ma non mi soffermo su questi aspetti — si possa interrompere, senza arrivare alla conclusione del procedimento formativo della volontà con un voto e quindi con la deliberazione in ordine a queste nuove regole che sono state elaborate.

Vorrei qui dire che il gruppo della democrazia cristiana, non da oggi, — anche perché ci attendiamo al principio cristiano di non dare grande pubblicità alle nostre battaglie — con serietà e con impegno sta affrontando, e i governi a guida democristiana (oggi anche a guida non democristiana, ma con la presenza significativa e determinante della democrazia cristiana) stanno affrontando, i temi della fame nel mondo.

Vorrei ricordare che nel 1979 alcune centinaia di nostri deputati richiesero una convocazione straordinaria dell'Assemblea. Non si raggiunse il *quorum* prescritto dall'articolo 62 della Costituzione, ma poi, d'accordo con altri gruppi parlamentari — ricordo qui l'adesione del compianto collega Di Giulio — proveranno una convocazione dell'Assemblea per discutere di questi problemi. Da allora in poi altre battaglie sono state fatte; non abbiamo mai ritenuto questo argomento secondario rispetto ad altri, ma primario. Se il dibattito al quale l'Assemblea aveva impegnato appunto il Governo per una prima valutazione della politica di lotta alla fame nel mondo, fissando anche la data del 14 dicembre, non è stato ancora tenuto, la colpa è del

gruppo radicale, perché in maniera acritica ha ritenuto di poter portare avanti una battaglia che non era più una battaglia di principi, ma una battaglia di cieco e sterile ostruzionismo.

Vorrei qui dire, visto che un certo linguaggio deve essere anche stigmatizzato, che da parte nostra non vi è nessuna idea di fare baratti di nessun genere. Noi intendiamo concludere l'iter della riforma del regolamento nei modi più rapidi e con il maggior confronto democratico possibili.

È chiaro che nel momento in cui questo iter viene concluso è possibile anche iscrivere all'ordine del giorno un argomento importante, per il quale abbiamo presentato anche una nostra mozione.

Riteniamo abbastanza convergenti i documenti presentati in materia. È possibile anche discutere su documenti di altri gruppi. Non sottovalutiamo e riteniamo, anche se chiederemmo un maggior senso della misura, che altri gruppi abbiano compiuto delle battaglie importanti in questo senso. Comunque, in ogni caso, riteniamo che la rapida conclusione della discussione sulle proposte di modifica al regolamento può consentire quel dibattito che or ora chiedeva il collega Ciccio Messere.

Quindi è a se stesso che deve rivolgere il suo appello. Vi è la possibilità di discutere presto il tema della fame, come altri temi, purché l'Assemblea venga sgombrata da inutili discussioni o da forme ostruzionistiche che non si giustificano. Il tema del regolamento è sul tappeto da anni, non da mesi; esso è arrivato alla conclusione nell'unito spazio parlamentare possibile.

Le chiedo scusa, signor Presidente, se contrariamente alle mie abitudini mi sono dilungato ed ho preso la parola sulla sua proposta per esprimere il mio consenso, ma era necessario precisare la nostra posizione ed il nostro pensiero. Riteniamo che il dibattito sul regolamento possa svolgersi in forme più tranquille e serene, senza esasperazioni, con la convinzione che tutti conduciamo una battaglia per dare maggiore forza al Parlamento. Non si può parlare di baratto quando la principale preoc-

cupazione è quella di dare la massima funzionalità alla Camera e in particolare all'Assemblea, sì da consentire, attraverso un nuovo regolamento, di poter organizzare meglio i tempi del suo lavoro e di potere accogliere non solo le richieste della maggioranza e del Governo, ma anche quelle dell'opposizione.

Operiamo per un lavoro più rapido e quindi più produttore dell'Assemblea. In questo quadro potranno anche essere inseriti altri argomenti, tra cui quello, che peraltro giudichiamo importantissimo, rilevante e, se volete, prioritario, della fame nel mondo, ma questo non dipende dalla maggioranza, che oggi richiede che si concluda un iter già avviato.

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo di parlare a favore della proposta avanzata dall'onorevole Ciccio Messere, pongo in votazione la proposta della presidenza che la Camera tenga seduta martedì 3 novembre 1981, alle 10 con al primo punto all'ordine del giorno la discussione della proposta di modifica del regolamento concernente l'introduzione dell'articolo 96-bis (doc. II, n. 6).

(È approvata).

#### **Annunzio di interrogazioni.**

**PRESIDENTE.** Sono state presentate alla Presidenza interrogazioni.

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 martedì 3 novembre 1981, alle 10.

1. — *Discussione della proposta di modificazione del regolamento:*

Proposta di aggiunta al regolamento dell'articolo 96-bis. (doc. II, n. 6)

— *Relatore*: Vernola.

2. — *Seguito della discussione delle proposte di modificazione del regolamento:*

Proposta di modificazione dell'articolo 39 del regolamento. (doc. II, n. 2)

— *Relatore*: Vernola.

Proposta di modificazione degli articoli 23 e 24 del Regolamento. (doc. II, n. 3)

— *Relatore*: Labriola.

Proposta di modificazione dell'articolo 85 del Regolamento. (doc. II, n. 5)

— *Relatore*: Segni.

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

S. 467 - 709 - 781 - 783 - 798 - 904 - 945. — Senatori SIGNORI ed altri; CROLLALANZA ed altri; BARTOLOMEI ed altri; MALAGODI e FASSINO; CROLLALANZA ed altri; STANZANI GHEDINI e SPADACCIA; MODICA ed altri: Disposizioni per la pubblicità della situazione patrimoniale di titolari di cariche elettive e di cariche direttive di alcuni enti (*Approvata, in un testo unificato, dal Senato*). (2452)

BOZZI ed altri — Commissione speciale per l'anagrafe patrimoniale dei membri del Senato, della Camera dei deputati, dei consigli regionali, dei consigli provinciali e dei consigli comunali capoluoghi di provincia. (115)

FRANCHI ed altri — Istituzione di una anagrafe patrimoniale o tributaria dei membri del Parlamento. (342)

GALLONI ed altri — Norme di attuazione degli articoli 65, 67 e 69 della Costituzione in materia di stato giuridico ed economico dei membri del Parlamento e disposizioni sulla pubblicità dei redditi e dei patrimoni di titolari di cariche elettive e di uffici amministrativi e giudiziari. (1230)

CORTI — Norme per la dichiarazione obbligatoria dello stato patrimoniale per

gli eletti al Senato, alla Camera dei deputati, ai consigli regionali, ai consigli provinciali, ai consigli comunali capoluogo di provincia. (1377)

TEODORI ed altri — Istituzione dell'anagrafe patrimoniale per i parlamentari. (1478)

D'ALEMA ed altri — Norme per assicurare la pubblicità della situazione patrimoniale degli eletti. (1774)

LETTIERI — Norme di attuazione degli articoli 65, 67 e 69 della Costituzione sullo stato giuridico ed economico dei membri del Parlamento e disposizioni sulla pubblicità dei redditi e dei patrimoni di titolari di cariche elettive e di uffici amministrativi e giudiziari. (1794)

— *Relatore*: Gitti.

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

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

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.

5. — *Seguito della discussione delle mozioni Tremaglia (1-00064 e 1-00068) e Milani (1-00065), delle interpellanze Milani (2-00307), Brocca (2-00308), Bianco Gerardo*

(2-00309), Serri (2-00314), Ciccimessere (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.

6. — *Discussione dei disegni di legge:*

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

— 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 ERNESTA ed altri — Norme per la tutela della scuola per corrispondenza. (143)

— Relatore: Brocca.

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 Giorgiana Masi e sono stati gravemente feriti numerosi cittadini e sulle responsabilità delle pubbliche autorità in relazione agli stessi fatti. (104)

— Relatore: Zolla.

S. 77-B. — Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1978. (1047-B)

(Approvato dal Senato, modificato dalla Camera e nuovamente modificato dal Senato).

— Relatore: Aiardi.

Rendiconto generale dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1979 (1833)

— Relatore: Picano.

S. 554. — Delega al Governo ad emanare norme per l'attuazione delle direttive della Comunità economica europea. (1903)

(Approvato dal Senato).

— Relatore: Gui.

Istituzione per l'anno 1981 di un contributo straordinario per la ricostruzione delle zone colpite dal terremoto del novembre 1980. (2353)

— Relatore: Rende.

S. 1268. — Provvidenze per i magistrati del Consiglio di Stato, della Corte dei conti, della Giustizia militare, dei Tribunali amministrativi regionali e per gli avvocati e procuratori dello Stato. (2348)

(Approvato dal Senato).

— Relatore: Vernola.

Adesione ai Protocolli relativi alle Convenzioni internazionali rispettivamente per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegati, adottati a Londra il 17 febbraio 1978, e loro esecuzione. (2363)

— Relatore: Sedati.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

Approvazione ed esecuzione dello scambio di note tra la Repubblica italiana e la Repubblica socialista federativa di Jugoslavia, firmato a Belgrado il 12 marzo e il 27 giugno 1980, relativo alla proroga al 31 dicembre 1980 dell'accordo sulla pesca firmato il 15 giugno 1973. (2437)

— *Relatore*: Malfatti.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

Ratifica ed esecuzione della convenzione tra Italia e Spagna in materia di sicurezza sociale e accordo amministrativo per l'applicazione della convenzione, firmati a Madrid il 30 ottobre 1979. (2454)

— *Relatore*: Bonalumi.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sullo scambio di reattivi per la determinazione dei gruppi tessutali, con protocollo, e del protocollo addizionale, adottati a Strasburgo, rispettivamente, il 17 settembre 1974 ed il 24 giugno 1976. (2583)

— *Relatore*: Salvi.

(Articolo 79, sesto comma, del regolamento).

S. 558. — Approvazione ed esecuzione del regolamento sanitario internazionale, adottato a Boston il 25 luglio 1969, modificato dal Regolamento addizionale, adottato a Ginevra il 23 maggio 1973. (1840)

(Approvato dal Senato).

— *Relatore*: Galli Luigi.

Norme interpretative dell'accordo di produzione cinematografica italo-francese del 1° agosto 1966, reso esecutivo con il decreto del Presidente della Repubblica 28 aprile 1968, n. 1339, e con la legge 21 giugno 1975, n. 287. (2589)

— *Relatore*: Speranza.

Ratifica ed esecuzione della convenzione relativa all'aiuto alimentare, aperta alla firma a Washington dall'11 marzo al 30 aprile 1980.

— *Relatore*: Gunnella.

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo per la repressione delle emissioni di radiodiffusione effettuate da stazioni fuori dai territori nazionali, adottato a Strasburgo il 22 gennaio 1965. (1858)

— *Relatore*: Sedati.

S. 1523 — Norme di attuazione dell'articolo 18 della Costituzione in materia di associazioni segrete e scioglimento della associazione denominata Loggia P2. (2791)

(Approvato dal Senato).

— *Relatore*: Gitti.

Conversione in legge del decreto-legge 26 settembre 1981, n. 539, concernente contenimento della spesa del bilancio statale e di quelli regionali. (2845)

— *Relatore*: Sacconi.

(Relazione orale).

S. 832 — Adesione all'accordo istitutivo della Banca africana di sviluppo, adottato a Karthoum il 4 agosto 1963, nonché ai relativi emendamenti, e loro esecuzione (Approvato dal Senato). (2506)

— *Relatore*: Malfatti.

Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli delle Aziende autonome per l'anno finanziario 1981 (Secondo provvedimento). (2785)

— *Relatore*: Aiardi.

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

Contro il deputato Ferrari Giorgio, per il reato di cui agli articoli 108 e 389, lettera c), del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547, (violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro). (doc. IV, n. 74)

— *Relatore*: Abete.

Contro il deputato Salvi, per il reato di cui all'articolo 589, primo e secondo comma, del codice penale (omicidio colposo). (doc. IV, n. 78)

— *Relatore*: Codrignani.

Contro i deputati Amadei e Micheli, per

concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 112, n. 1, 81 e 318 del codice penale (corruzione per un atto d'ufficio, continuata ed aggravata), agli articoli 112, n. 1, 61, n. 2, 491, 485, 482 e 476 del codice penale (falsità materiali in atti pubblici ed in scrittura privata, pluriaggravate), agli articoli 112, n. 1, 321, 322 e 319 del codice penale (corruzione per atti contrari ai doveri d'ufficio, aggravata) agli articoli 112, n. 1, 61, n. 2, e 314 del codice penale (peculato pluriaggravato). (doc. IV, n. 37).

— *Relatori*: Contu per la maggioranza; Mellini di minoranza.

Contro il deputato Abbate per il reato di cui all'articolo 328 del codice penale (omissione di atti di ufficio). (doc. IV, n. 76)

— *Relatore*: Pasquini.

Contro il deputato Abbate per i reati di cui agli articoli 328 del codice penale (omissione di atti di ufficio) e 361 del codice penale (omessa denuncia di reato da parte del pubblico ufficiale). (doc. IV, n. 77)

— *Relatore*: Pasquini.

Contro il deputato Matrone, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 81, capoverso; 112 n. 1, 323 del codice penale (abuso di ufficio in casi non previsti specificamente dalla legge, continuato ed aggravato) (doc. IV n. 70)

— *Relatore*: Alberini.

Contro il deputato Abbatangelo per il reato di cui agli articoli 1 e 2 della legge 20 giugno 1952, n. 645 (riorganizzazione del disciolto partito fascista). (doc. IV, n. 81)

— *Relatore*: Alberini.

Contro il deputato Scozia, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nel reato di cui agli articoli 112, n. 1, 81, capoverso, 314 e 61, n. 7, del codice penale (peculato continuato e pluriaggravato). (doc. IV, n. 32)

— *Relatori*: Casini, per la maggioranza; Mellini, di minoranza.

Contro il deputato Virgili, per il reato di cui agli articoli 590, capoverso e terzo comma, e 583 del codice penale (lesioni personali colpose, aggravate). (doc. IV, n. 83)

— *Relatore*: De Cinque.

Contro il deputato Bova, per il reato di cui agli articoli 18, terzo comma, e 37 del decreto del Presidente della Repubblica 19 maggio 1958, n. 719 (violazione delle norme sulla produzione e il commercio delle acque gassate e delle bibite analcoliche). (doc. IV, n. 82)

— *Relatore*: Codrignani.

Contro il deputato Tessari Alessandro, per il reato di cui all'articolo 341, primo ed ultimo comma, del codice penale (oltraggio ad un pubblico ufficiale). (doc. IV, n. 80)

— *Relatore*: Rizzo.

Contro il deputato Perrone per il reato di cui all'articolo 341 capoverso del codice penale (oltraggio ad un pubblico ufficiale) (doc. IV n. 86)

— *Relatore*: Carpino

Contro il deputato Perrone, per i reati di cui all'articolo 337 del codice penale (resistenza ad un pubblico ufficiale) e agli articoli 582, 585, 576, n. 1, 61, nn. 2 e 10, del codice penale (lesioni personali aggravate). (doc. IV, n. 87)

— *Relatore*: Carpino.

Contro il deputato Marazzoni per il reato di cui agli articoli 590 e 583 primo comma nn. 1 e 2 del codice penale (lesioni personali colpose gravi) (doc. IV 88)

— *Relatore*: Carpino

Contro il deputato Carta, per il reato di cui all'articolo 595, capoverso, del codice penale (diffamazione). (doc. IV, n. 89)

— *Relatore*: Carpino.

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

ZARRO ed altri — Stanziamento di fondi

## VIII LEGISLATURA - DISCUSSIONI - SEDUTA DEL 28 OTTOBRE 1981

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 delle possibilità di trasferimento in proprietà a favore degli assegnatari di alloggi di edilizia residenziale pubblica già assegnati in locazione semplice (*Urgenza*). (336)

TREMAGLIA ed altri - Norme per l'esercizio del diritto di voto dei cittadini italiani all'estero. (84)

— *Relatore*: Gui.

PANNELLA ed altri - Istituzione dei ruoli degli assistenti penitenziari. (110)

BALZAMO ed altri - Istituzione e disciplina del Corpo degli assistenti penitenziari. (362)

TRANTINO ed altri - Norme a favore degli appartenenti al Corpo degli agenti di custodia. (513)

GRANATI CARUSO MARIA TERESA ed altri - Istituzione del Corpo Nazionale di vigilanza penitenziaria. (1789)

— *Relatore*: Carpino.

9. - *Discussione delle risoluzioni Padula n. 8-00004, Ciuffini n. 8-00005 e Susi n. 8-00006 (presentate presso le Commissioni IV (Giustizia) e IX (Lavori pubblici) e rimesse all'Assemblea su richiesta del Governo).*

**La seduta termina alle 13,20.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DEI RESOCONTI

AVV. DARIO CASSANELLO

---

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE  
DOTT. MANLIO ROSSI

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal servizio Resoconti alle 15,35.*

## INTERROGAZIONI ANNUNZiate

INTERROGAZIONE  
A RISPOSTA IN COMMISSIONE

ANDREOLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

se corrisponda a verità che da parte del Ministro della pubblica istruzione a tutti i componenti le commissioni per i giudizi di idoneità richiesti ai fini dell'inquadramento nel ruolo dei professori universitari, fascia degli associati, sia stata inviata una assai concisa circolare, per sottolineare la natura ovviamente differente di siffatte procedure di giudizi rispetto a quelle concorsuali;

se sia informato che tale circolare è stata finora interpretata, da parti diver-

se, strumentalmente e certo senza una corrispondente intenzione da parte del Ministro, nel senso di una volontà politica « precisa » di orientare in qualche modo le decisioni dei commissari;

se ritenga di dover pertanto precisare il contenuto della circolare in oggetto, considerando che non è stato stabilito nella legge un principio di ampia sanatoria, ma indubbiamente non è stata programmata una sorta di decimazione ingiustificata e generalizzata a danno di professori ufficiali che, da tempo e già a seguito di pubbliche procedure concorsuali, sono titolari di insegnamento negli atenei della Repubblica ed autori di ricerche scientifiche non trascurabili;

se condivida l'opportunità di richiamare nello stesso tempo i compiti, didattici e scientifici, che i futuri professori associati dovranno svolgere come stabilito nella legge-delega n. 382 del 1980, e per i quali è tuttora prescritto il giudizio di idoneità. (5-02577)

**INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA SCRITTA**

—

**GIURA LONGO.** — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere le ragioni che impediscono ancora oggi il conferimento del premio e della medaglia d'oro al liceo scientifico « Dante Alighieri » di Matera che ha vinto la gara di palla a volo nei recenti giochi della gioventù.

A parere dell'interrogante, si tratta di un atto dovuto che non può essere assolutamente annullato dai noti incidenti che si sono verificati quando la partita conclusiva era già terminata con la proclamazione della vittoria della squadra del liceo scientifico « Dante Alighieri » di Matera. Tali incidenti sono da attribuirsi a responsabilità dirette dell'amministrazione e degli organizzatori dei giochi che con estrema superficialità e deplorabile lassismo non hanno provveduto a prevenire gesti in gran parte dovuti alla esuberanza giovanile ed all'eccessivo spirito di emulazione che le competizioni sportive — e non solo giovanili — comportano.

Vi è da considerare inoltre che questi fatti, che pure vanno giudicati negativamente, debbono essere sottoposti ad un sereno esame che tuttavia deve coinvolgere innanzi tutto i responsabili e gli organizzatori dei giochi della gioventù; e di essi, semmai, devono essere investiti, per i provvedimenti del caso, quegli organismi che la normativa vigente ed i decreti delegati indicano come competenti in materia disciplinare. (4-10767)

**CATALANO E GIANNI.** — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere — in relazione alla situazione della MERIDAS (Compagnia meridionale di assicurazioni), avente divieto ad operare dal 7 ottobre 1981, la quale versa in condizione di grave indebitamento (nei confronti dell'erario, dell'INPS, e

varie), ma per la quale non è stata ancora decisa la messa in liquidazione coatta —:

se il Ministro intenda intervenire con urgenza tenendo presente la gravità del caso e ciò che ne consegue sul piano dell'impoverimento del portafoglio della società (valutato attorno ai 20 miliardi di lire), vittima a suo tempo di gestione gravemente irresponsabile e spregiudicata da parte della proprietà, oltreché sul piano dell'occupazione dei 150 dipendenti;

se la liquidazione coatta e l'assorbimento da parte della SOFIGEA trovino ostacoli e di quale tipo;

se il Ministro intenda avviare una politica nuova per quanto concerne il controllo del sistema economico assicurativo e bancario, la cui conduzione provoca, soprattutto nelle regioni meridionali, ulteriore degrado e degenerazione della struttura produttiva e finanziaria del nostro paese. (4-10768)

**PANI.** — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere quando verrà liquidata la pensione indiretta di guerra alla signora Anna Maria Sanna, nata il 6 maggio 1910 ad Oniferi (Nuoro) ed ivi residente (posizione n. 285909/II SER). (4-10769)

**FORTE SALVATORE.** — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere i motivi per i quali i seguenti lavori, finanziati ed alcuni appaltati, fino ad oggi non hanno avuto inizio:

costruzione Ferotel presso la stazione di Salerno e spostamento scalo merci;

ampliamento deposito locomotive di Salerno;

ripristino ed ampliamento del sottopasso ferroviario sito in località Pastena di Salerno;

costruzione del sovrappasso ferroviario della strada a scorrimento veloce del Cilento in località Agropoli (Salerno). (4-10770)

FORTE SALVATORE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per sapere — premesso che in data 28 ottobre 1977 in risposta ad analoga interrogazione riguardante la pratica di pensione di guerra del signor Pasquale Villano, posizione n. 9034320/D, il Ministro del tesoro informava che si era in attesa del parere del collegio medico superiore — se detto parere, a distanza di quattro anni, è pervenuto e quando verrà definita la suddetta pratica di pensione.

(4-10771)

FORTE SALVATORE. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere i motivi per i quali la pratica di pensione di reversibilità prodotta dalla signora Lucia Carmando (nata a Salerno l'11 aprile 1932, residente alla via Mazziotti, n. 2) in data 10 luglio 1979 non è stata ancora definita.

Si precisa che titolare della pensione era la madre della Carmando, Vincenza Stabile, deceduta il 2 dicembre 1978, già dipendente comunale del comune di Salerno.

(4-10772)

FORTE SALVATORE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

numerosi lavoratori delle ferrovie dello Stato del compartimento di Napoli, già da tempo hanno richiamato l'attenzione dei vari uffici aziendali locali e centrali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato su di una questione di rilevante importanza: « porte aperte treno in transito »;

con F.D. n. 227 dell'8 novembre 1975 del predetto compartimento si impartirono disposizioni poco chiare per cui gli uffici, utilizzando la genericità delle disposizioni impartite, scaricano in modo repressivo sui lavoratori responsabilità anche penali —

se ritenga di fare emanare dagli appositi uffici centrali e periferici norme chiare e precise alle quali ogni lavoratore delle ferrovie dello Stato possa facilmente riferirsi.

(4-10773)

SPATARO. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere:

a) le valutazioni del Governo in ordine alla discutibile iniziativa assunta dal preside dell'IPSIA di Cammarata (provincia di Agrigento) professor Sebastiano Sottile, il quale ha diffidato, con nota scritta, l'insegnante Biagio Puglisi « reo » di avere promosso la distribuzione, fuori dei locali dell'istituto, di alcune copie del questionario sul fenomeno del terrorismo in Italia predisposto a cura della sezione problemi dello Stato della direzione del PCI;

b) se si ritenga quanto meno inopportuna l'iniziativa del citato preside anche per le valutazioni di merito contenute nella lettera di diffida dove si afferma che il questionario è « chiaramente volto a strumentalizzare a fini propagandistici la incresciosa situazione esistente nel paese »: affermazione che denota una faziosità davvero incompatibile con la funzione di direzione di un istituto scolastico e che non tiene conto del fatto che il questionario, seppure predisposto da un partito politico, è da considerare come un efficace strumento d'indagine e di coinvolgimento democratico dei cittadini su una questione tanto delicata e grave come il terrorismo e quindi come tale da intendere come un servizio reso all'intera democrazia italiana.

(4-10774)

SOSPURI. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e della marina mercantile.* — Per conoscere — premesso che:

anche quest'anno la motonave *Tiziano* ha sospeso i collegamenti tra Pescara e la Jugoslavia;

tale interruzione è determinata dal fatto che i fondali del porto canale, durante le stagioni autunnale e invernale, non consentono le manovre di attracco a causa delle mareggiate e delle precipitazioni atmosferiche che trasportano nello stesso porto-canale grandi quantità di sedimenti i quali, depositandosi, rendono più alto il livello dei fondali;

il servizio di collegamento tra Pescara e Spalato è di grande utilità, anche dal

punto di vista economico, e che, peraltro, il problema non si presenta solo durante l'inverno e non è di nuova acquisizione —:

1) quali iniziative si intendono adottare per affrontare e risolvere in via definitiva l'annosa questione, anche attraverso lo stanziamento di fondi da destinare alla costante « manutenzione » dei fondali da parte di draghe adatte al caso;

2) quali altre soluzioni tecniche si giudica possano essere opportunamente individuate e perseguite. (4-10775)

**SOSPURI.** — *Al Ministro dell'interno.*  
— Per conoscere — premesso che:

il giovane Giovanni Memmo, nato a Silvi Marina (Teramo) il 18 dicembre 1961 ed ivi residente, nel mese di febbraio del corrente anno ha inoltrato domanda per svolgere nel corpo delle guardie di pubblica sicurezza il servizio sostitutivo di leva;

il sopra nominato, sottoposto a visita medica presso la caserma « Passamonti » di Teramo, è risultato idoneo —

i motivi per i quali, da allora, lo stesso Giovanni Memmo non è stato chiamato a sostenere ulteriori prove psico-fisiche, nè ha più ricevuto alcuna comunicazione relativa alla domanda di cui trattasi e che sembra trovarsi presso il III

distretto di polizia di Roma, mentre è stato chiamato alle armi e dovrà raggiungere la sede di destinazione (Taranto, Maricentro) in data 4 novembre 1981. (4-10776)

**TANTALO E LAMORTE.** — *Ai Ministri dell'industria, commercio e artigianato e delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali iniziative intendano assumere per garantire il pieno rispetto degli accordi sottoscritti appena il 6 ottobre 1981, dopo anni di dura lotta, dall'ENI e dalla regione Basilicata in ordine alla crisi dello stabilimento ANIC Val Basento di Pisticci (Matera).

Poiché nei giorni scorsi si sono diffuse voci secondo le quali l'ANIC sarebbe sul punto di disporre forti limitazioni della produzione della fibra acrilica, con conseguente, ulteriore limitazione della capacità produttiva nel settore, l'unico esistente in Basilicata, con gravi e prevedibili conseguenze in prospettiva; poiché queste ipotesi, se vere, sono scorrette in rapporto alle intese raggiunte e comunque ingiustificate ed inammissibili, gli interroganti, a ciò vivamente sollecitati dalla regione, dagli enti locali, da tutte le forze politiche e sindacali, chiedono se il Governo intenda promuovere un fermo e deciso intervento per assicurare l'integrale rispetto degli accordi sottoscritti. (4-10777)

INTERROGAZIONI  
A RISPOSTA ORALE

LABRIOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali iniziative il Governo intenda adottare allo scopo di consentire discipline regionali articolate ed adattate alle diverse esigenze per determinare gli orari ed i turni di esercizio di attività commerciali per prodotti di specifico interesse locale, tenuto anche conto delle componenti fieristiche ed espositive.

(3-04996)

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno e nelle zone depresse del centro-nord e al Ministro per i beni culturali e ambientali.* — Per sapere se il Governo ritenga doveroso operare un immediato intervento per salvare (secondo le indicazioni di qualificate organizzazioni culturali, ed in ogni caso secondo le esigenze di tutela di particolari valori paesistici ed anche di possibilità — già attuali — di sviluppo economico e turistico) il parco di Ninfa (in provincia di Latina) nel quale sono legati insieme eccezionali valori di « paesaggio, storia, natura ».

L'area archeologica e paesistica di Ninfa « trae gran parte delle sue indicibili bellezze dalle acque che alimentano la eccezionale vita floristica e faunistica del parco stesso », acque che oggi sono minacciate gravissimamente da tre pozzi scavati a monte delle sorgenti e da un quarto in corso di scavo.

Ferma la necessità di acquisire disponibilità di acque per lo sviluppo dell'industria e per gli abitanti dell'agro pontino, appare possibile — ed in questo senso occorrerebbe impegnare l'ufficio acquedotti della Cassa per il mezzogiorno — realizzare la presa delle acque necessarie a valle e non a monte del parco, in modo da salvare il secolare, unico, parco di Ninfa.

(3-04997)

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se il Governo condivida o meno le importanti conclusioni alle quali è pervenuto l'ottavo congresso nazionale della Società italiana di medicina psicosomatica tenuto a Venezia, dedicato in particolare alla donna: le conclusioni degli oltre 500 partecipanti (con 25 relazioni ed una cinquantina di comunicazioni) arrivano tutte a riconoscere che « è fortemente cresciuto » il numero delle donne colpite da patologie ginecologiche di chiara origine psicosomatica.

Queste patologie e alterazioni andrebbero sempre più diffondendosi perché — come è stato autorevolmente e ripetutamente affermato nel congresso — « ciò che negli ultimi anni è accaduto alla donna è piuttosto scioccante. Giuste le rivendicazioni, legittima la emancipazione, logica e civile l'equiparazione dei diritti, esaltanti le conquiste. Ma, mentre il vertice femminista esulta nel trionfo, la base femminile annaspa perplessa, perché "senza preavviso e senza preparazione", la donna odierina si sente chiamata a lavorare, realizzarsi, rendersi indipendente, autodeterminarsi senza per altro rinunciare ai doveri naturali della maternità, in senso sia biologico sia pedagogico. Si tratta di un progresso che, a volte, ha toni di condanna, perché il nuovo ruolo non si sostituisce a quello tradizionale ma vi si aggiunge, rendendo il tutto terribilmente difficile e faticoso ».

L'interrogante, in particolare, chiede di conoscere (considerate le molteplici e gravi conseguenze che possono discendere da certe scelte) se in generale il Governo ritiene che siano gli uomini ed in questo caso le donne a doversi adattare alle cosiddette « trasformazioni in atto », nel mondo ed in Italia, oppure se non rientri nei fondamentali diritti e doveri dell'uomo, ed in particolare delle organizzazioni sociali e delle pubbliche autorità ed anzi tutto dello Stato, regolare e moderare le trasformazioni oggettive (« tecniche, economiche e sociali ») in funzione non soltanto degli « inviolabili diritti » delle persone, garantiti dalla Costituzione, ma delle « naturali esigenze » dell'uomo ed in particolare del « sesso donna, moglie e ma-

dre », chiaramente manifestatesi e confermatesi come naturali e non sopprimibili da qualche millennio, presso tutti i popoli, presso tutte le civiltà degne di questo nome e presso ogni cultura, anche la meno sviluppata. (3-04998)

GREGGI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici.* — Per sapere — in relazione alla nuova disciplina di traffico di

piazza Montecitorio che — sopprimendo un centinaio di posti di parcheggio e di sosta nella zona centrale della città — appare come un vero e proprio nuovo « atto di guerra » contro i cittadini romani, nelle loro esigenze di raggiungere e di operare quotidianamente anche nel centro storico della città — se il Governo ritenga, di fronte a questo nuovo episodio, di considerare urgente e non dilazionabile la nomina di un « Commissario al traffico ed alla sosta » presso l'amministrazione comunale di Roma. (3-04999)

abete grafica s.p.a.  
Via Prenestina, 683  
00155 Roma