

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

149^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MARTEDÌ 8 LUGLIO 1980

Presidenza del vice presidente OSSICINI,
indi del vice presidente FERRALASCO

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Trasmissione di domanda Pag. 7895

CONGEDI 7893

CONSIGLIO NAZIONALE DELL'ECONOMIA E DEL LAVORO

Trasmissione di osservazioni e proposte 7895

CORTE COSTITUZIONALE

Ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità 7896

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di decisione sul rendiconto generale dello Stato 7895

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 7893, 7934

Deferimento a Commissione permanente in sede deliberante 7894

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente 7894

Presentazione di relazioni 7895, 7934

Richiesta di parere a Commissione permanente 7895

Trasmissione dalla Camera dei deputati . 7893

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio Pag. 7934

Annunzio di interrogazione, già assegnata a Commissione permanente, da svolgere in Assemblea 7896

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni 7934

Svolgimento:

PRESIDENTE 7902 e *passim*

* CHIAROMONTE (PCI) 7906

CORALLO (PCI) 7909, 7921

FERMARELLO (PCI) 7896, 7901

* FIORI (Sin. Ind.) 7912, 7933

FORMICA, ministro dei trasporti . . 7913, 7933

GIANNINI, ministro senza portafoglio per la funzione pubblica 7899

GUALTIERI (PRI) 7926

MANCA, ministro del commercio con l'estero 7903

7905

MEZZAPESA (DC) 7924

PARRINO (PSDI) 7930

POZZO (MSI-DN) 7928

SAPORITO (DC) 7903

SIGNORI (PSI) 7923

SPADACCIA (Misto-PR) 7920

* SPANO (PSI) 7931

VINCELLI (DC) 7927

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI

MERCOLEDÌ 9 LUGLIO 1980 7938

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del vice presidente OSSICINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

FILETTI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del 3 luglio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i senatori Canetti per giorni 11, Carraro per giorni 30, Napoleoni per giorni 3 e Vecchiotti per giorni 7.

**Annunzio di disegni di legge
trasmessi dalla Camera dei deputati**

PRESIDENTE. In data 7 luglio 1980, il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso i seguenti disegni di legge:

C. 1556. — « Norme provvisorie sulla indennità di espropriazione di aree edificabili nonché modificazioni di termini previsti dalle leggi 28 gennaio 1977, n. 10, 5 agosto 1978, n. 457, e 15 febbraio 1980, n. 25 » (732-B) (Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati);

C. 1717. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 1980, n. 180, recante norme per la regolazione del mercato interno dei prodotti ottenuti dalla distillazione del vino » (990) (Approvato dalla Camera dei deputati);

C. 1724. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 1980, n. 179, recante il termine per l'adè-

pimento dell'obbligo dell'installazione dei misuratori meccanici occorrenti per l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi » (991) (Approvato dalla Camera dei deputati);

C. 1813. — « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 1980, n. 267, concernente norme per la rivalutazione e la liquidazione dei compensi spettanti ai componenti delle commissioni di esami nelle scuole statali, al fine di assicurare il regolare svolgimento degli esami finali dell'anno scolastico 1979-1980 » (992) (Approvato dalla Camera dei deputati);

C. 117. — Deputati CATTANEI ed altri. — « Riforma del sistema previdenziale forense » (993) (Approvato dalle Commissioni permanenti riunite 4ª e 13ª della Camera dei deputati);

C. 228-528. — Deputati MARZOTTO CAOTORTA ed altri; BOCCHI ed altri. — « Legge quadro per l'ordinamento, la ristrutturazione ed il potenziamento dei trasporti pubblici locali. Istituzione del fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi di esercizi e per gli investimenti nel settore » (994) (Approvato dalla 10ª Commissione permanente della Camera dei deputati).

**Annunzio di presentazione
di disegno di legge**

PRESIDENTE. In data 4 luglio 1980, è stato presentato il seguente disegno di legge di iniziativa dei senatori:

RICCI, SANTALCO, LONGO, SALVATERRA, SCHIANO, FORNI, COSTA, DE ZAN, BOMBARDIERI, VERNASCIII, VITALE Antonio, TRIGLIA e BERLANDA. — « Applicazione della legge 5 dicembre 1978, n. 834, concernente la ristrutturazione del ruolo speciale ad esaurimento presso il Ministero degli affari esteri » (989).

Annunzio di deferimento di disegno di legge a Commissione permanente in sede deliberante

P R E S I D E N T E . Il seguente disegno di legge è stato deferito in sede deliberante:

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Modifiche alla legge 5 marzo 1963, numero 292, come modificata dalla legge 20 marzo 1968, n. 419, concernente la vaccinazione antitetanica obbligatoria » (941) (*Approvato dalla 14ª Commissione permanente della Camera dei deputati*), previo parere della 1ª Commissione.

Annunzio di deferimento di disegni di legge a Commissioni permanenti in sede referente

P R E S I D E N T E . I seguenti disegni di legge sono stati deferiti in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

DE SABBATA ed altri. — « Nuova disciplina delle incompatibilità parlamentari » (944), previ pareri della 2ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

FERRARA Maurizio ed altri. — « Norme integrative della legge 2 maggio 1974, n. 195, relativa al contributo dello Stato al finanziamento dei partiti politici » (946), previ pareri della 2ª, della 5ª e della 6ª Commissione;

alla 2ª Commissione permanente (Giustizia):

« Norme sull'ingresso in Magistratura » (948), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

« Aumento del contingente degli uditori giudiziari e nuove disposizioni sul concorso in Magistratura » (949), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione:

alla 6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 1980, n. 179, recante il termine per l'adempimento dell'obbligo dell'installazione dei misuratori meccanici occorrenti per l'accertamento quantitativo dei prodotti petroliferi » (991), (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª e della 10ª Commissione;

alla 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 21 giugno 1980, n. 267, concernente norme per la rivalutazione e la liquidazione dei compensi spettanti ai componenti delle commissioni di esami nelle scuole statali, al fine di assicurare il regolare svolgimento degli esami finali dell'anno scolastico 1979-1980 » (992) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alla 9ª Commissione permanente (Agricoltura):

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 maggio 1980, n. 180, recante norme per la regolazione del mercato interno dei prodotti ottenuti dalla distillazione del vino » (990) (*Approvato dalla Camera dei deputati*), previ pareri della 1ª e della 10ª Commissione;

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

TANGA. — « Provvedimenti per il trattamento dei soggetti affetti da oligofrenie dismetaboliche » (952), previ pareri della 1ª e della 5ª Commissione;

alle Commissioni permanenti riunite 2ª (Giustizia) e 6ª (Finanze e tesoro):

« Delega al Governo per l'attuazione della direttiva comunitaria n. 77/80 e norme interpretative ed integrative in materia di attività creditizia » (976), previ pareri della 1ª, della 5ª Commissione e della Giunta per gli Affari delle Comunità europee.

**Annunzio di richiesta di parere
a Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Sul disegno di legge: « Conferma o annullamento delle gestioni dei fondi al di fuori del bilancio autorizzate in base a leggi speciali » (688) — già deferito in sede referente alla 5ª Commissione permanente (Programmazione economica, bilancio, partecipazioni statali), previ pareri della 1ª e della 6ª Commissione — è stata chiamata ad esprimere il proprio parere anche la 4ª Commissione (Difesa).

Annunzio di presentazione di relazioni

P R E S I D E N T E . A nome della 7ª Commissione permanente (Istruzione pubblica e belle arti, ricerca scientifica, spettacolo e sport), in data 4 luglio 1980, il senatore Boggio ha presentato le relazioni sui disegni di legge:

« Interventi creditizi a favore dell'esercizio cinematografico » (768) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

« Integrazioni delle disposizioni dell'articolo 28 della legge 4 novembre 1965, n. 1213, concernente finanziamenti a film ispirati a finalità artistiche e culturali » (815) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*);

« Interventi a favore del credito cinematografico » (816) (*Approvato dalla 2ª Commissione permanente della Camera dei deputati*).

A nome della 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni), in data 4

luglio 1980, il senatore Bausi ha presentato la relazione sul disegno di legge: « Rimozione dei pericoli derivanti dal carico della motocisterna "Klearchos", di nazionalità greca, affondata nelle acque territoriali italiane » (966).

Annunzio di trasmissione di domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

P R E S I D E N T E . Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il senatore D'Amico per il reato di omissione di atti di ufficio (articolo 328 del Codice penale) (*Doc. IV, n. 43*).

Annunzio di trasmissione di decisione della Corte dei conti sul rendiconto generale dello Stato

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Corte dei conti ha trasmesso la decisione, con annessa relazione, pronunciata dalla Corte stessa, a sezioni unite, nella udienza del 30 giugno 1980, sul rendiconto generale dello Stato e conti allegati, relativi all'esercizio finanziario 1979 (*Doc. XIV, n. 2*).

Tale documento sarà inviato alla 5ª Commissione permanente.

Annunzio di osservazioni e proposte trasmesse dal CNEL

P R E S I D E N T E . Il Presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro ha trasmesso i testi delle osservazioni e proposte concernenti:

alcuni attuali problemi relativi ai porti marittimi nazionali;

lo stato di attuazione della riforma sanitaria.

Tali documenti sono depositati in Segreteria a disposizione degli onorevoli senatori.

Annunzio di ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per il giudizio di legittimità della Corte costituzionale

P R E S I D E N T E . Nello scorso mese di giugno sono pervenute ordinanze emesse da autorità giurisdizionali per la trasmissione alla Corte costituzionale di atti relativi a giudizi di legittimità costituzionale.

Tali ordinanze sono depositate negli uffici del Senato a disposizione degli onorevoli senatori.

Annunzio di interrogazione, già assegnata a Commissione permanente, da svolgere in Assemblea

P R E S I D E N T E . L'interrogazione n. 3 - 00509, del senatore Corallo, concernente lo stato degli aeromobili della società « Itavia », precedentemente assegnata per lo svolgimento alla 8^a Commissione permanente, sarà svolta in Assemblea, in accoglimento della richiesta formulata in tal senso dall'interrogante.

Svolgimento di interpellanze e di interrogazioni

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interpellanze e di interrogazioni.

Informo che, successivamente alla diramazione dell'ordine del giorno, sono pervenute le interrogazioni n. 3 - 00790 del senatore Vincelli, n. 3 - 00791 dei senatori Crollanza, Filetti ed altri, n. 3 - 00792 del senatore Spano e n. 3 - 00793 del senatore Parrino, che, in quanto connesse ad altre già incluse nell'ordine del giorno, saranno svolte nel corso della seduta odierna.

La prima interpellanza è del senatore Fermariello e di altri senatori. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , segretario:

F E R M A R I E L L O , CAZZATO, ZICCARDI, ANTONIAZZI, LUCCHI Giovanna, PANICO,

MARTINO. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale ed al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* — Premesso:

che la legge, recentemente approvata dal Parlamento, che assicura la stabilizzazione di tutti i precari della legge n. 285 del 1977 che abbiano partecipato ai progetti realizzati dalla Pubblica amministrazione, è stata finora completamente disattesa;

che tale irresponsabile comportamento ha creato una situazione insostenibile dal momento che le prove selettive, necessarie per il passaggio dei precari al rapporto di lavoro a tempo indeterminato, che dovevano svolgersi entro il 31 maggio 1980, non si svolgeranno;

che la viva preoccupazione dei giovani precari, che vedono ormai incerte e confuse le loro prospettive di lavoro, si trasformerà sicuramente in azioni di lotta;

che a fianco dei precari si schiereranno gli altri giovani disoccupati, specie del Mezzogiorno, che da tempo, invano, chiedono di conoscere le misure che a loro favore intende adottare il Governo,

gli interpellanti chiedono di sapere quali decisioni verranno assunte per rispondere alle attese dei precari e per affrontare con serietà e concretezza la drammatica questione del lavoro per i giovani.

(2 - 00151)

F E R M A R I E L L O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O . Signor Presidente, onorevoli colleghi, in primo luogo desidero ringraziare il ministro Gianni per aver voluto partecipare allo svolgimento di questa nostra interpellanza che attiene ai problemi dei precari della legge 285. La partecipazione del ministro Gianni è particolarmente gradita perchè giunge a proposito in quanto domani mattina, come è noto, in sede di Commissione lavoro, il Senato, per l'appunto, discuterà il decreto-legge numero 268 che riguarda la richiesta avanzata dal Governo di prorogare i contratti stipu-

lati dalle pubbliche amministrazioni ai sensi della legge 285. Mi preme anche mettere in evidenza il fatto che si dà alquanto sollecitamente risposta alla nostra interpellanza, mentre alcune mozioni presentate fin dal novembre 1979 dal nostro Gruppo e da altri Gruppi di questa Assemblea non sono state mai discusse. Naturalmente l'imputazione in questo caso non va al ministro Giannini, va al Ministro del lavoro; e la cosa ci appare abbastanza grave perchè noi abbiamo ancora adesso l'esigenza di trarre un bilancio serio dall'esperienza della legge 285 e di individuare nuove linee di intervento in materia di politica rivolta verso i giovani.

Infatti, come è noto, noi consideriamo, insieme a tanti altri Gruppi di questa Assemblea, conclusa in via definitiva l'esperienza della legge 285 e quindi abbiamo urgenza assoluta, specialmente dal punto di vista del Mezzogiorno, di individuare, come dicevo, nuove linee di intervento che ci consentano di fronteggiare il grave problema della disoccupazione giovanile. Occorre in sostanza che noi si sia in grado rapidamente, come Parlamento della Repubblica italiana, di dare risposte non assistenziali, ma produttive, ad un problema di questa entità, che è noto a tutti. Certo, lo sappiamo benissimo, per affrontare la questione del lavoro dei giovani, come viene ricordato anche nella nostra interpellanza, occorre in primo luogo affrontare problemi di politica economica, affrontare in modo organico i problemi che attengono allo sviluppo della base produttiva, in modo speciale del Mezzogiorno, e alla produttività dello stesso Mezzogiorno per elevare le produttività dell'intero sistema. Ma su questi temi, come è noto, il nostro Gruppo sta per presentare una mozione che consentirà un dibattito approfondito da parte dei vari Gruppi per individuare per l'appunto elementi di politica organica in materia economica che consentano risposte definitive ai problemi occupazionali.

Ma tutti sappiamo che occorre anche dare risposte specifiche e immediate ai problemi dei giovani, risposte che tentammo a suo tempo con la legge 285. Tutti sappiamo che occorre dare risposte urgenti, per esempio, ai problemi che attengono al soste-

gno della cooperazione giovanile. Tutti sappiamo invece che i 24 miliardi previsti dalla legge 285 per sostenere — attraverso particolari contributi — le cooperative dei giovani non sono stati finora mai erogati. E inoltre occorre risolvere un problema più generale che travalica l'esigenza di rispettare la 285: il problema di immaginare un tessuto di cooperative di giovani ben più radicato e solido in tutto il Mezzogiorno. Abbiamo il problema della riforma dell'apprendistato. Così come si sta svolgendo, in sostanza l'apprendistato sancisce una sorta di lavoro nero. Si tratta invece di portare elementi di novità nell'apprendistato senza peraltro turbare equilibri nel campo economico per ciò che riguarda le aziende artigiane, le piccole imprese e così via. Abbiamo il problema della riforma del collocamento che giace ancora, come è noto, alla Camera: non riusciamo da anni a venire a capo di questa questione. E abbiamo il problema ancora da approfondire che riguarda l'elaborazione di programmi speciali per il Mezzogiorno che possano consentire una occupazione stabile di giovani. E infine vi è l'esigenza di riconsiderare i livelli e le modalità di erogazione dell'indennità per i giovani disoccupati. Cioè abbiamo un insieme di misure da mettere a punto per dare una risposta, avendo concluso l'esperienza della 285, ai problemi della disoccupazione giovanile.

Su queste questioni stiamo sollecitando da tempo il Ministro del lavoro. E lo ricordo a lei, onorevole Giannini, in quanto membro del Governo, non solo perchè nella nostra interpellanza questa questione è posta, ma soprattutto perchè vogliamo che, discutendo la nostra mozione, il Parlamento finalmente affronti questi problemi. E se il Ministro del lavoro ha qualche idea in materia la prospetti. In ogni modo, per quello che riguarda il Gruppo comunista, visto che da tempo stiamo attendendo invano risposte ai problemi che mi sono permesso di ricordare, nei prossimi giorni su tutti i punti che ho ricordato presenteremo nostre proposte che mi auguro possano affiancarsi a proposte di colleghi di altri Gruppi affinché in materia di politica per i giovani si possa giungere rapidamente a soluzioni positive.

Per ciò che riguarda più specificamente il problema dei precari della 285, approfittando del fatto che lei è presente oggi (io avevo rivolto l'interpellanza tanto al Ministro per la funzione pubblica quanto al Ministro del lavoro), della qual cosa sono assai lieto, vorrei ricordare a me stesso alcuni elementi fondamentali del dibattito che si è svolto proprio qui al Senato. Noi e tutti i Gruppi siamo partiti, ad una certa fase della riflessione, da un punto fermo, quello di stabilizzare i precari; non possiamo trascurare questo punto fermo raggiunto da tutti i Gruppi. Cioè dopo una riflessione travagliata siamo pervenuti, tutti i Gruppi sono pervenuti, alla conclusione di stabilizzare i precari della 285. In base a ciò, allorché il Governo presentò il decreto n. 633, che contemplava nell'articolo 26 la proroga del rapporto dei precari con la pubblica amministrazione, ci fu una risposta negativa da parte e del Senato e della Camera. La richiesta di proroga fu respinta perchè, come ho detto, tutti i Gruppi giunsero alla conclusione di stabilizzare i precari; per cui al posto della proroga prevista stabilimmo di giungere ad un nuovo articolato che fu elaborato insieme al Ministro del lavoro *pro tempore*, in Commissione lavoro, con il contributo di esperti e con il sostegno dei sindacati e che il 29 febbraio 1980 divenne legge dello Stato. In questa legge che fu il punto d'approdo di una complessa discussione stabilimmo che i precari avrebbero dovuto superare una prova di idoneità entro il 31 di maggio di quest'anno (termine che non avete rispettato, sicchè adesso proponete una proroga al 31 dicembre) e poi stabilimmo che i precari che avevano superato la prova di idoneità, se ben ricordo, andavano iscritti in una graduatoria, stabilendo per essi un rapporto di lavoro a tempo indeterminato. I precari iscritti in questa graduatoria, sarebbero poi stati assorbiti nei ruoli della pubblica amministrazione, potendo essi godere della disponibilità del 50 per cento dei posti.

Intanto qui già sorge una questione anomala, onorevole Ministro, perchè all'articolo 9 del disegno di legge n. 813, recentemente approvato, voi stabilite che l'80 per cento dei

posti messi a concorso sono riservati al personale in servizio; logica vorrebbe che dovesse trattarsi dell'80 per cento sul 50 per cento residuo. Ma ciò non è affatto chiaro. Ma, a parte questo, di tutto quanto stabilito dalla legge 33, onorevole Ministro, sembra non esservi segno di realizzazione. Allo stato dei fatti siamo infatti di fronte ad una legge dello Stato che è stata violata dal Governo per ragioni, signor Ministro, che attendiamo di conoscere.

Lei mi correggerà, onorevole Ministro, ma qualcuno ha detto che le cose si sono complicate perchè nell'articolo 26-ter della legge che ho citato abbiamo stabilito, al quinto comma, che sono ammessi all'esame di idoneità di cui ho parlato anche gli impiegati di ruolo i quali, avendo conseguito i titoli necessari, possono concretamente aspirare al passaggio a categorie superiori.

Ora, a questo riguardo, vorrei subito dire che quando tale questione sorse in Parlamento — quella degli impiegati di ruolo — la soluzione prospettata, anche se in verità un po' frettolosa, sembrò equa perchè evitava l'ingiustizia di impedire agli impiegati, che avessero maturato il diritto, di accedere ai livelli superiori.

Questa soluzione equa, onorevole Ministro, l'avete però resa perversa perchè avete fissato una prova unica e simultanea per i precari e per gli impiegati di ruolo, una prova generalizzata, non legata, cioè, come precisava la legge, ai progetti specifici svolti dai precari, non legata al lavoro già svolto dai precari. In sostanza, avete stabilito prove che sono veri e propri concorsi; avete stabilito prove che, oggettivamente, avranno come conseguenza l'emarginazione dei precari.

E cosa significa l'emarginazione dei precari? Significa che chi non ha superato la prova verrà licenziato: questo è il punto! Ora, niente di grave se la volontà espressa dal Parlamento non fosse stata un'altra. Noi siamo invece partiti da un punto fermo: quello di stabilizzare i precari. Il meccanismo che avete inventato per ragioni che lei spiegherà, porta invece alla conseguenza di disattendere lo scopo principale che ci eravamo proposti con la legge 33. La co-

sa bizzarra è che, mentre così si opera a livello nazionale, a livello regionale le cose vanno avanti diversamente nel bene e nel male perchè alcune regioni non hanno fatto nulla, altre hanno provveduto ma gli organi di controllo hanno bloccato i provvedimenti, altre stanno andando avanti nella logica, nello spirito e nella lettera della legge 33.

Tutto ciò sembra inaccettabile perchè ne viene fuori uno stravolgimento della legge. Questo è il punto! La legge 33, onorevole Ministro, al terzo comma dell'articolo 26-ter, stabilisce infatti che i precari devono svolgere un esame in base alle attività effettivamente svolte. Questo è lo spartiacque, tanto è vero che noi abbiamo stabilito, nel terzo comma dell'articolo 26-ter, di dare una particolare valutazione ai titoli professionali e di servizio indicando poi anche l'esigenza della prova.

Per quel che riguarda, invece, gli impiegati di ruolo nel quinto comma dell'articolo 26-ter che cosa abbiamo stabilito? Abbiamo stabilito che il decreto del Ministro per la funzione pubblica avrebbe dovuto disciplinare l'ammissione degli impiegati di ruolo alle prove da sostenere, che oggettivamente dovevano essere diverse da quelle dei precari, perchè non legate a progetti specifici, cioè ad un lavoro già svolto, ma legate alle nuove mansioni da svolgere: per essere più chiaro, un impiegato di ruolo che assolve oggi una funzione, ma che aspira ad una funzione superiore, deve fare un esame che dimostri che è idoneo ad assolvere le funzioni superiori alle quali aspira. Quando voi giungete invece a prove uniche e simultanee e su materie generali, rendete perversa una soluzione che sembrava equa.

Come pensate di affrontare e risolvere questa stortura? Qualcuno ha detto che la legge è ambigua: benissimo, allora se affermate che la legge è tale, occorrerà una interpretazione autentica della legge stessa. Sentiremo, nella replica, se questa è la strada. La legge è chiara? Benissimo, ma allora come pensate di conseguire l'obiettivo che il Parlamento si è posto e che la norma ha poi stabilito?

Al riguardo, il Ministro per la funzione pubblica ha qualche proposta specifica, qualche soluzione adeguata allo scopo che si vuole raggiungere o è convinto che la soluzione data, alla quale ho fatto riferimento, sia la più giusta?

In base alla risposta che cortesemente avrò, potrò regolarli non solo per ciò che riguarda la replica ma anche per ciò che riguarda l'atteggiamento del mio Gruppo domattina in Commissione lavoro, nel corso della discussione sulla conversione del decreto-legge n. 268.

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interpellanza.

G I A N N I N I, *ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* Signor Presidente, onorevoli senatori, non vorrei occuparmi dei problemi dell'occupazione giovanile, perchè non interessano un solo ministero ma tutta l'attività del Governo. Per quello che so, al Ministero del lavoro sono allo studio delle misure, ma ci troviamo di fronte ad una esperienza negativa totale, che è quella della legge 285, che ha funzionato in una sola direzione, cioè facendo assumere questi giovani dalle pubbliche amministrazioni, in alcune regioni arrivando fino a punte di 6.000 giovani, quando si trattava di regioni che avevano un organico di personale di 1.800 unità.

L'effetto perverso, senatore Fermariello, è stato prodotto dalla legge 285; cominciamo a fissare questo punto in modo chiaro.

Quando il Ministero del lavoro e i sindacati posero allo studio il problema dell'assorbimento nella pubblica amministrazione dei giovani investiti dalla legge 285, immediatamente ci attivammo per sapere la dimensione del fenomeno: è risultato che, di questi giovani, 22.000 prestavano e prestano servizio presso la Stato, mentre il resto, per arrivare alla cifra globale di 60.000 persone, presso le regioni. Siccome non possiamo legiferare in materia regionale, la proposta che si fece nel disegno di legge che poi è diventato la legge 33 fu quella che ella ha esattamente messo in rilievo, cioè un concorso attraverso il quale si entra in un

ruolo permanente da cui si passa poi nelle amministrazioni statali man mano che vengono banditi i concorsi con riserva del 50 per cento dei posti. Questo è il sistema che era stato previsto.

A questo punto che cosa è accaduto? Che tutti i sindacati ci hanno chiesto, in nome dell'articolo 3 della Costituzione, che a questi concorsi potesse partecipare anche il personale di ruolo. Avevano perfettamente ragione in questa loro richiesta perchè di questi concorsi riservati a particolari categorie di personale abbiamo avuto una esperienza che è tutta negativa. In questo senso è stato poi redatto quel testo finale che è diventato la legge 33 che ha posto sul medesimo piano i giovani ex occupazione giovanile e coloro che già sono in servizio presso le amministrazioni e che hanno i titoli per poter concorrere ad un posto superiore.

Il problema che qui si pone è di trovare quel padre ignoto che ha fissato il termine del 30 giugno. Io non sono riuscito a trovarlo; se lei, onorevole senatore, mi aiuta, gliene sarò molto grato. Immaginate infatti una legge che viene approvata alla fine di febbraio e che prevede che entro il 30 giugno, anzi entro il 30 maggio, il Ministro per la pubblica funzione prepari il bando di concorso-tipo da diramare alle diverse amministrazioni e prevede che entro il 30 giugno si facciano i concorsi.

Non so chi ha inventato questa norma. Certamente era una persona la quale non sa o non sapeva che i bandi di concorso sono adottati da ogni amministrazione separatamente perchè non esiste, nel nostro sistema, un ministro che bandisca concorsi per tutte le amministrazioni. Non sapeva che i bandi di concorso vanno deliberati, e poi registrati alla Corte dei conti; non sapeva che vanno pubblicati nella *Gazzetta ufficiale*, che bisogna lasciare un minimo di sessanta giorni tra la pubblicazione del bando ed il termine per la presentazione delle domande. Tanto più che questo si doveva fare perchè nella specie a concorrere erano anche gli appartenenti alle amministrazioni, i quali si possono trovare in ogni ufficio d'Italia.

È chiaro che, di fronte a questa norma assurda ed inapplicabile, avevamo una sola

strada, cioè quella di dire: il termine è prorogato al 31 dicembre. Nel frattempo, in via amministrativa, abbiamo fatto tutto quello che la legge ci commetteva: entro il 30 maggio è stato adottato il bando di concorso-tipo, nei giorni successivi le amministrazioni hanno adottato i decreti per i bandi di concorso che riguardano ciascuna di esse. Questi bandi di concorso sono quasi tutti stati già registrati alla Corte dei conti e si trovano in fase di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Ella comprende molto bene, onorevole senatore, che siamo a luglio e che quindi queste pubblicazioni dovranno essere portate possibilmente alla fine di luglio, perchè altrimenti il termine va a scadere ai primi di settembre, cioè in un periodo in cui la presenza in ufficio molte volte non c'è. Quindi, per un principio generale di correttezza, questi termini si cerca di farli scadere a fine settembre. Dopo di che si terranno i concorsi e si darà piena attuazione alla legge. Pertanto, per quello che riguarda il Governo, direi che non c'è nessun inadempimento.

Problemi di merito. Ella qui ha sollevato la questione del modo come è stato congegnato questo concorso. Tenga presente, onorevole senatore, che qui per forza di cose abbiamo dovuto fare un concorso unico. Oggi quei sindacati che ci avevano chiesto di far partecipare al concorso gli impiegati già addetti alle amministrazioni vengono a protestare per dire che occorre fare due concorsi distinti, con quella coerenza che da noi qualifica particolarmente i sindacati. Mi perdoni: se in questa materia si applica l'articolo 3 della Costituzione — e non si può non applicarlo — come si fanno due concorsi distinti? Il concorso per gli impiegati in servizio diventa un concorso normale; e allora che pro' la legge 33 aveva detto: si deve fare un concorso a cui partecipano sia i giovani dell'occupazione giovanile, sia gli impiegati in servizio? Quella era una strada guidata, necessaria. Se avessimo fatto diversamente, il primo TAR di questo mondo ci avrebbe annullato il bando di concorso!

Contenuto della prova. Il contenuto della prova si attiene ai criteri che sono stati fis-

sati dalla legge, cioè è una prova scritta o pratica su una materia generale relativa all'attività prestata, un colloquio, e la valutazione dei titoli. Mi spiace di non aver portato con me il bando di concorso-tipo, perchè altrimenti glielo avrei esibito; ma, se vuole, glielo porto domani, visto che abbiamo una riunione alla Commissione lavoro. (*Cenni di assenso del senatore Fermariello*). Naturalmente questo in che cosa si risolve? Si risolve in una attenuazione generale del concorso, e cioè questo è ancora una volta uno di quei concorsi atipici, contro i quali pochi giorni fa, proprio qui in Senato, si scagliavano delle frecce.

Qual è allora la situazione attuale? La situazione attuale è assai semplice: cioè che tutti coloro che parteciperanno a questi esami-concorsi faranno una prova semplificata. Qui i sindacati ci chiedono un mucchio di altre cose: ci chiedono una prova di appello per coloro che appartengono all'occupazione giovanile, ci chiedono altre cose, ma sono tutte cose irrealizzabili. Teniamo presente che dato il modo con cui si svolgono gli esami-concorsi, praticamente le prove saranno superate da quasi tutti: è poco plausibile che ci sia qualcuno che resti fuori. Cosa avremo come risultato? Che gli idonei attenderanno l'entrata nei ruoli dello Stato; e l'entrata nei ruoli dello Stato è una cosa abbastanza ravvicinata nel tempo, perchè di concorsi per l'assunzione ne stiamo facendo e ne dovremo fare ancora di più in futuro.

Ella ci dice: attenzione che c'è la norma dell'articolo 9 della legge di cui all'atto Senato n. 813. Effettivamente, è vero, su questa norma avevo richiamato l'attenzione del Senato e avevo chiesto che fosse coordinata proprio con la norma della legge 33; poi, come ella sa, si è decisa una strada diversa.

Allora si farà una cosa molto semplice: in quella legge che è stata promessa e che servirà ad aggiustare i guai più grossi contenuti nella legge di cui all'atto Senato numero 813, si metterà una norma di raccordo tra l'articolo 9 e la legge 33. È chiaro che se noi facciamo giocare due riserve di posti, una dell'80 per cento ed una del 50 per cento, adottiamo una norma

incostituzionale. La Costituzione, infatti, vuole che tutti i cittadini, in sede di concorsi, siano posti in condizioni di parità. Con questo sistema, gli estranei all'amministrazione possono arrivare, sì e no, al 5 per cento: quindi, norma palesemente censurabile dalla Corte costituzionale.

Ritengo di averle così fornito, onorevole Fermariello, tutti i chiarimenti che erano in mio possesso.

F E R M A R I E L L O. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

F E R M A R I E L L O. Molto brevemente, per dire, onorevole Ministro, che in verità per molti aspetti sono preoccupato della sua risposta.

Trascuro i problemi generali che ella ha posto, allorchè ha affrontato i temi della 285 ed ha parlato di effetti perversi di quell'esperienza. È probabile che sia così; ma proprio per questo vogliamo discutere la mozione da noi presentata, in quanto l'alternativa alla 285 non è stata mai prospettata. L'alternativa, allora, era quella di lasciar marcire i giovani sui marciapiedi e nella disoccupazione. Questo è il punto.

Non voglio fare della retorica; voglio solo dire che una riflessione seria su una esperienza vissuta a livello di massa andrebbe fatta. Mi riservo pertanto, riguardo a questa tematica, di parlarne quando discuteremo della mozione presentata dal Gruppo comunista.

Per quanto riguarda le proposte da lei annunciate, che sarebbero in elaborazione presso il Ministero del lavoro, mi auguro che esse effettivamente vi siano e che, forti dell'esperienza della 285, siano tali da non farci incorrere in quei difetti da lei ricordati. Comunque ho già detto che il Gruppo comunista presenterà, su queste questioni, proprie iniziative di legge; ci confronteremo poi e giungeremo a delle conclusioni che dovranno necessariamente essere positive, in quanto non potremo far finta che non esiste, nel Mezzogiorno in modo particolare, la disoccupazione giovanile.

Per quanto riguarda il merito, sono del tutto d'accordo che le obiezioni da lei mosse quando si è riferito all'articolo 3 della Costituzione, a proposito dei diritti degli impiegati di ruolo, hanno un fondamento, tanto è vero che — ripeto — il Senato ha inteso dare al problema una giusta soluzione.

Per quanto riguarda la questione della scadenza del 30 giugno, per la verità non vorrei soffermarmi nè sulla paternità nè sulla maternità di questa scadenza. Vorrei solo essere certo che la nuova scadenza che il Governo propone sia stata ben valutata e che non debbano sorgere anche il 31 dicembre problemi di paternità.

G I A N N I N I, *ministro senza portafoglio per la funzione pubblica*. I concorsi sono decentrati.

F E R M A R I E L L O. Ella sa, onorevole Ministro, che conosco abbastanza bene la materia; tra l'altro conosco anche i decreti cui lei ha fatto allusione.

Ora lei ha detto: il Governo non è inadempiente. È probabilissimo; ma è certo che è perlomeno inadempiente rispetto agli obiettivi che ci eravamo proposti con la 285. E veniamo così alla sostanza della sua risposta che mi preoccupa non poco. Lei ha detto: come si fa a fare due concorsi diversi? Ma la materia da approfondire è proprio questa, perchè tra precari e impiegati di ruolo esistono situazioni diverse. Il precario deve fare un esame collegato all'attività svolta, in base ai progetti speciali ai quali ha partecipato. L'impiegato di ruolo, invece, deve dimostrare la sua idoneità a coprire più alte e qualificate mansioni. Ecco perchè non si può parlare di prova unica, perchè probabilmente in tal caso le conseguenze potrebbero essere preoccupanti, perchè potrebbe determinarsi l'esclusione di un certo numero di precari dalla stabilità di impiego. Su questo punto cardinale, che fu l'obiettivo di fondo che il Parlamento intese conseguire, lei non ci ha fornito assicurazioni, anzi, la soluzione prospettata sembra tale da far temere effetti negativi. Sinceramente mi attendevo che ella ci rassicurasse in qual-

che maniera, tanto più che domani dovremo affrontare, in sede di discussione in Commissione lavoro, il nuovo decreto di proroga per cui tutte le questioni che ho posto all'inizio, quelle cioè di una corretta interpretazione della legge 33, ce le troveremo tutte quante dinanzi domani mattina. Ecco perchè, ripeto, per una certa parte della sua risposta, io convengo che ella si è attenuto ai fatti.

Per altra parte, quella relativa alla stabilità dei precari, le sue risposte mi lasciano ancora preoccupato. Sicchè domani mattina, nella sede referente della Commissione lavoro, questo tema dovremo affrontarlo con particolare impegno per giungere a quelle conclusioni che tutti insieme riterremo le più valide e le più rassicuranti in rapporto all'obiettivo di stabilizzare i precari della 285. La ringrazio ancora.

P R E S I D E N T E. Senatore Fermariello, penso che lei volesse dire paternità dubbie delle leggi non dei ministri.

F E R M A R I E L L O. Signor Presidente, l'onorevole Ministro ha fatto riferimento a padri dubbi e a madri discutibili; siccome riguardano il Governo non voglio metterci bocca; compete ai Ministri appurare la verità.

P R E S I D E N T E. Passiamo allo svolgimento dell'interrogazione 3-00737 del senatore Saporito e di altri senatori. Se ne dia lettura.

F I L E T T I, *segretario*:

SAPORITO, DE CAROLIS, BAUSI, COSTA, SALERNO, BOMBARDIERI, D'AMICO, DELLA PORTA, ROSI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del commercio con l'estero*. — In relazione all'entrata in vigore, nei giorni scorsi, delle sanzioni decise a Napoli dai Ministri degli esteri dei Paesi aderenti alla CEE nei confronti dell'Iran per le note vicende, premesso:

che le imprese italiane, sia pubbliche che private, hanno impegni contrattuali in

quel Paese per circa 3.000 miliardi per lavori in corso e forniture e per 1.000 miliardi per impianti tecnici, attrezzature e fidejussioni bancarie;

che il nostro Governo, a differenza di quanto è accaduto negli altri Paesi della CEE, mentre ha fatto scattare le sanzioni, non ha ancora provveduto a tutelare le imprese per le possibili conseguenze mediante la copertura dei rischi di natura politica, come previsto dall'articolo 14 della legge istitutiva della SACE;

che il CIPES, Comitato interministeriale per la politica estera, non ha dato alcuna direttiva al riguardo,

gli interroganti chiedono di conoscere se il Governo non ritenga opportuno prendere idonei provvedimenti in proposito con la massima tempestività.

(3 - 00737)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

M A N C A *ministro del commercio con l'estero.* Signor Presidente, onorevoli senatori, in riferimento alla interrogazione del senatore Saporito e di altri senatori riguardante la tutela delle imprese italiane nei rapporti con l'Iran dopo l'adozione delle misure che hanno sottoposto a controllo, esercitato con lo strumento delle autorizzazioni particolari, le operazioni verso l'Iran, posso assicurare che le modalità con cui, secondo le deliberazioni CEE, viene esercitato il controllo stesso non hanno immediata incidenza sui rapporti di appalto in corso di esecuzione e sulle inerenti forniture.

Esse non integrano perciò gli estremi degli eventi assicurabili dall'articolo 14 della legge istitutiva della SACE; ed infatti non hanno dato luogo a procedura di liquidazione degli indennizzi a favore di quegli operatori che si erano assicurati a tempo debito.

Le recenti vicende hanno peraltro posto in evidenza alcune difficoltà del vigente sistema assicurativo dei crediti all'esportazione ad adeguarsi duttilmente a situazioni di incerta evoluzione, ma tuttavia ancora su-

scettibili di sbocchi positivi. In questa situazione, un sostegno, sia pure in termini di straordinarietà, al lavoro italiano si rende utile per evitare pregiudizi che travalicherebbero il puro interesse economico degli operatori, potendo ingenerare fenomeni di crisi aziendale ed occupazionale, non solo all'estero ma anche all'interno. In considerazione di ciò sono allo studio misure intese a superare le difficoltà a cui ho fatto cenno.

S A P O R I T O. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

S A P O R I T O. Signor Presidente, signor Ministro, io pensavo di poter avere una risposta più articolata alla interrogazione da me presentata insieme con altri colleghi. Forse lo speravo in relazione alla gravità della situazione in cui si trovano molte aziende pubbliche e private in questo momento per il rischio derivato dalle vicende dell'Iran.

La risposta del Ministro è attendista nel senso che c'è un impegno a seguire l'evolversi della situazione e, nei limiti del consentito, a studiare il problema.

A mio giudizio la situazione sta in questi termini. Se siamo di fronte ad una situazione di alto rischio o di sinistro avanzato, allora bisogna prendere dei provvedimenti. Se invece la situazione non è di alto rischio o di sinistro avanzato, provvedimenti ugualmente si possono prendere nell'ambito dell'ordinamento vigente, nell'ambito delle disposizioni in materia di legge istitutiva della SACE. So — e lo saprà anche il signor Ministro — che tutti gli altri paesi, Inghilterra, Germania, Olanda, con provvedimenti molto puntuali hanno creato una rete di garanzie anche psicologica per le loro imprese nell'Iran mentre noi siamo in una situazione assolutamente di stallo. Non credo che la situazione attuale possa essere giudicata tale da poter aspettare quello che succederà domani. Il giorno in cui i meccanismi di intervento, sia pure in forma straordinaria, dovessero scattare, quando c'è la dichiarazione del sinistro e, quindi, la messa in moto delle procedure della liquidazione

del sinistro stesso e dei relativi indennizzi, noi metteremmo in pericolo due cose: la credibilità delle aziende pubbliche e private italiane in campo internazionale (perchè non sono impegnate soltanto in Iran) e soprattutto il livello di occupazione; si tratta di circa 20.000 persone che da una situazione di catastrofe delle aziende pubbliche e private che operano in Iran sono interessate ad eventuali licenziamenti.

Se però la situazione non è, come dice il Ministro, di rischio tale da far valere l'ipotesi prevista dall'articolo 14 della legge numero 227 del 1977, allora è opportuno cercare di operare nell'ambito della normativa vigente. Signor Ministro, ci sono tre categorie di aziende presenti in questo momento sul mercato dell'Iran: un primo gruppo riguarda quelle che avevano fatto domanda di assicurazione e che non ebbero accolta la domanda perchè il comitato della SACE nel frattempo aveva sospeso il rischio Iran; c'è un secondo gruppo di aziende che hanno fatto ed hanno domanda in atto o per operazioni sussidiarie o per l'estensione o l'aumento, comunque, della copertura assicurativa; c'è un terzo gruppo di aziende — si tratta di molte aziende private — che accollandosi il rischio Iran al momento opportuno non fecero domanda di assicurazione. È chiaro che per le prime due categorie di aziende si tratta di volontà politica perchè o con provvedimento del Ministro del commercio estero o addirittura nell'ambito delle direttive amministrative che il CIPES può dare si può eliminare l'ostacolo dicendo alla SACE di accettare le domande della prima e della seconda categoria di aziende. Per quanto riguarda la terza categoria, cioè quelle aziende che non hanno fatto domanda di assicurazione e che si sono accollate il rischio Iran, certamente come Governo e come Parlamento non possiamo stare a guardare. Cito per esempio l'IMPRESIT con 8.000 persone che rischiano di andare in cassa integrazione o di essere licenziate. È sicuro che moralmente e politicamente il Parlamento e il Governo non possono dire: potevate chiedere l'assicurazione e non l'avete fatto; dobbiamo trovare allora degli strumenti. E gli strumenti — concludo,

signor Presidente — potrebbero essere dati dalla stessa legge istitutiva della SACE: cioè attraverso la novazione dei contratti. I contratti novati sono contratti nuovi ad ogni effetto dal punto di vista della richiesta e dell'ottenimento della copertura assicurativa. Comunque nell'uno e nell'altro caso o agendo con delle iniziative che il CIPES dovrebbe prendere con direttive amministrative in questo settore o con provvedimenti del Ministro del commercio estero, si tratta sempre della dimostrazione di una volontà politica di rendersi conto della gravità della situazione. Sarebbe un grosso errore decidere di aspettare che si verifichi il sinistro. Quando il sinistro si sarà verificato, a mio giudizio sarà troppo tardi anche per l'intervento straordinario.

P R E S I D E N T E . Segue un'interrogazione dei senatori Chiaromonte e Bufalini. Se ne dia lettura.

F I L E T T I , segretario:

C H I A R O M O N T E , B U F A L I N I . — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per conoscere quali siano gli ostacoli che si sono frapposti e si frappongono al rinnovo delle linee di credito per le imprese industriali italiane che hanno stipulato o intendono stipulare contratti di vario tipo con l'Unione Sovietica.

Per avere anche notizie sui fatti e sulle circostanze che stanno alla base degli orientamenti e delle decisioni che hanno portato al blocco di tali crediti, ciò che arreca un gravissimo danno all'economia nazionale e rischia di tagliare fuori l'Italia dallo sviluppo dei rapporti economici fra l'Europa occidentale e l'Unione Sovietica, sviluppo per il quale lavorano attivamente, anche in queste settimane, tutti gli altri Paesi europei, e in primo luogo i Governi della Repubblica francese e della Repubblica federale di Germania.

Per sapere, infine, se il rischio di una fermata nei rapporti economici fra l'Italia e l'Unione Sovietica rientra — e per quali mo-

tivi — negli indirizzi generali della politica estera del Governo.

(3 - 00741)

P R E S I D E N T E. Il Governo ha facoltà di rispondere a questa interrogazione.

M A N C A, *ministro per il commercio con l'estero.* Assicuro innanzitutto i senatori Chiaromonte e Bufalini che negli indirizzi generali della politica estera del Governo non rientra in alcun modo la riduzione, nè tanto meno l'interruzione degli scambi commerciali con l'URSS, ma che, al contrario, è negli intendimenti del Governo sviluppare con quel paese una cooperazione economica che ha reciprocamente grande rilievo e una intensità qualitativa assai significativa, prima ancora che una dimensione quantitativa che pure è sufficientemente consistente. L'interscambio complessivo tra Italia e URSS è di circa 3.000 miliardi di lire e l'80 per cento delle esportazioni sovietiche verso l'Italia riguarda risorse energetiche, tra cui spiccano gas, petrolio, sia pure in quantità ridotta, e uranio arricchito, oltre ad altre materie prime di rilevante interesse. Di non minore rilevanza qualitativa è l'esportazione italiana verso l'URSS, in prevalenza impianti e macchine agricole: esportazioni, quindi, dotate di consistente valore aggiunto.

Questi sono in linea generale gli orientamenti del Governo in questo campo: del resto, è sua profonda convinzione che le relazioni economiche con l'estero non debbano, in modo meccanico e pedissequo, appiattirsi sulle tensioni internazionali che di volta in volta si determinano sul terreno dei rapporti politici. E questo non in omaggio ad una cinica legge secondo cui gli affari sono affari e di fronte ad essi le posizioni di principio possono essere dimenticate, ma esattamente per la ragione opposta e cioè perchè, in momenti di tensione internazionale, il mantenimento ed anche lo sviluppo delle relazioni economiche tra paesi collocati in campi diversi possono tenere aperto un dialogo costruttivo su cui poggiare per rilanciare, nei modi e nelle forme più opportune, un'iniziativa di distensione e di pace che, in tutti i

campi della sua azione, il Governo deve essere impegnato a perseguire.

Vi è inoltre da osservare che, mentre un clima di apertura politica può essere ricreato, qualora se ne determinino le condizioni, in tempi relativamente brevi, quando, a causa di atteggiamenti rigidi, si fossero creati danni economici destinati a svantaggiare le rispettive economie nazionali e quindi i cittadini dei paesi interessati, più arduo e difficile diventerebbe il ripristino di condizioni ottimali di cooperazione economica.

Per quanto riguarda lo specifico problema sollevato nell'interrogazione relativamente alla linea di credito italiana all'URSS, preciso che, esauritosi il credito finanziario a favore dell'URSS in vigore nel triennio 1977-1979, si sono avviate, naturalmente non in rapporto a questo specifico problema, ma più in generale sulle condizioni dei crediti agevolati, consultazioni internazionali in sede CEE e OCSE. Qualche perplessità si è manifestata in quelle sedi sulla congruità economica di concedere crediti nei quali il valore del contributo dell'erario per l'agevolazione degli interessi tocca in certi casi circa il 40 per cento del capitale prestato.

Da queste consultazioni è scaturito il rinnovamento di una intesa che va sotto il nome di « consensus », che fissa il tetto delle concessioni creditizie verso i paesi delle tre aree: paesi poveri, mediamente sviluppati, paesi ricchi. Sulla base di tale intesa, fin dalle primissime settimane dopo la formazione di questo Governo, il Ministero del commercio con l'estero ha messo allo studio i modi e le forme per una nuova linea di credito finanziaria dell'Italia all'URSS. Ma, in attesa di ciò e dell'apertura delle conseguenti trattative, si è tuttavia deciso di riprendere subito il finanziamento a tasso agevolato delle esportazioni italiane verso l'URSS nella forma del credito « fornitori ». Vi era un solo importante contratto in sofferenza dall'aprile scorso e ne è stato autorizzato il finanziamento in questi giorni. Del resto, neanche nei sei mesi dalla scadenza della linea di credito vi è stata una interruzione generalizzata delle esportazioni a credito agevolato.

Ad esempio, la Finsider e il Ministero per il commercio con l'estero sovietico, portando a conclusione trattative avviate nel giugno 1979, recentemente hanno rinnovato un accordo quinquennale che consente, da un lato, importanti rifornimenti di materie prime e, dall'altro, esportazioni assai ingenti e qualificanti per la siderurgia italiana a partecipazione statale. In particolare la Finsider, come nel quinquennio 1975-80, esporterà lamiere e tubi di grosso diametro per circa 500.000 tonnellate l'anno. Per queste forniture la Banca per il commercio estero dell'URSS si avvale di un credito di 600 milioni di dollari concesso dall'IMI e già autorizzato con carattere rotativo dal Ministero del commercio con l'estero nel 1977. Il credito ha una durata di 5 anni e finanzia l'85 per cento delle forniture di tubi.

Il carattere rotativo del credito consente, come nel quinquennio 1975-80, un regolare sviluppo delle esportazioni, che si prevede possano superare nel nuovo quinquennio almeno i 2 miliardi di dollari.

In definitiva, concludendo, confermo quanto detto all'inizio, cioè che, sulla base di una valutazione oggettiva degli interessi italiani, il Governo intende sollecitare, sviluppare e orientare l'interscambio commerciale tra l'Italia e l'URSS, anche in relazione alla opportunità del rinnovamento di una linea di credito finanziaria, sulla base di un esame attento degli interessi nazionali e dell'obiettivo di sviluppare una costruttiva cooperazione ed un positivo rafforzamento delle relazioni economiche internazionali viste come utile sostegno per la ripresa di un dialogo costruttivo tra Est ed Ovest che è negli auspici e negli obiettivi del Governo.

CHIAROMONTE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

* **CHIAROMONTE.** Prendo atto con soddisfazione della risposta del ministro Manca; questa risposta mi soddisfa e mi soddisfa soprattutto l'argomentazione in

generale che egli ha fornito prima di venire al problema concreto che ho sollevato. È un'argomentazione che noi profondamente condividiamo nel senso che — i colleghi sanno — non abbiamo mai subordinato il nostro atteggiamento su tali questioni, cioè quelle dei rapporti internazionali a carattere economico del nostro paese, al posto e al ruolo nostro nei confronti del Governo, nel senso che, anche quando siamo stati in una posizione di fiera opposizione al Governo, abbiamo sempre plaudito a quei Governi che in qualche modo hanno facilitato lo scambio dei rapporti economici, commerciali e finanziari con l'Unione Sovietica, con i paesi socialisti, con tutti i paesi del mondo.

Detto questo e prendendo anche atto della risposta specifica che mi è stata data dal ministro Manca, debbo sottolineare che qualcosa in verità non ha funzionato nei mesi passati. Onorevole Manca, lei ha spiegato tutto in modo così lineare e le sono grato delle conclusioni che ella mi ha comunicato; ma qualcosa non ha funzionato e non dico che qualcosa non ha funzionato nel Ministero del commercio con l'estero; non dico questo; anzi, penso personalmente che qualcosa non ha funzionato nella Presidenza del Consiglio dei ministri su questa materia. Lo dico con tutta chiarezza; non ha funzionato perchè effettivamente c'è stato qualche episodio che riguardava l'andamento dei rapporti finanziari, le linee di credito soprattutto per alcune grosse questioni alle quali lei stesso ha fatto riferimento e per le quali, a quanto mi risulta, c'è stato un intervento non direttamente collegato nè ai suggerimenti della CEE o dell'OCSE e nemmeno a questioni di carattere economico e finanziario, ma ad altre considerazioni di carattere politico generale che in un certo periodo, in questo Governo e nel precedente, hanno ispirato l'azione del Presidente del Consiglio in questa materia.

Prendo, comunque, atto con soddisfazione delle notizie che lei mi ha dato, onorevole Manca, e mantengo una riserva generale sul modo in cui si è agito in questa materia nei mesi passati.

PRESIDENTE. Passiamo allo svolgimento congiunto delle interpellanze e delle interrogazioni concernenti la sciagura aerea di Ustica e la situazione della società Itavia. Se ne dia lettura.

FILETTI, segretario:

CORALLO, LA PORTA, FLAMIGNI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sono state disposte straordinarie verifiche su tutti gli aeromobili di proprietà della compagnia « Itavia » senza attendere i risultati delle inchieste sulle cause della sciagura di Ustica.

Gli interpellanti chiedono, inoltre, di conoscere:

1) di quali informazioni dispone il Ministro circa le difficoltà economiche in cui verserebbe la società « Itavia » e se tali difficoltà hanno determinato il mancato rinnovo del parco aeromobili ed una riduzione delle spese per la manutenzione del medesimo;

2) se il noleggio da parte dell'« Alitalia » di aeromobili di proprietà dell'« Itavia », divenuti disponibili a causa della ridotta attività di detta compagnia, è stato deciso nel quadro di una più ampia trattativa avente come oggetto il possibile assorbimento da parte dell'« Alitalia » della società privata di navigazione aerea e, in caso contrario, quali altre considerazioni hanno determinato una così discutibile decisione;

3) il numero dei « DC-9 » serie 10 ancora in attività su linee regolari e l'elenco delle compagnie che ancora utilizzano detti aerei ai fini suddetti, e non solo per i voli *charters*;

4) se l'aereo perduto dall'« Itavia » era stato sottoposto a speciale revisione della parte poppiera in epoca successiva all'incidente verificatosi in Canada ad un aereo dello stesso tipo e serie, a seguito del quale si era evidenziato il possibile verificarsi di lesioni in detta parte della struttura;

5) se le quasi 30.000 ore di volo totalizzate dal « DC-9 » dell'« Itavia » sono da considerarsi normali per aerei di questo tipo e serie.

(2-00168)

FIORI, PASTI, ANDERLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Tenuto conto delle notizie di stampa che sono seguite al tragico incidente aereo di Ustica, gli interpellanti chiedono di conoscere:

a) quale sia il regime di controllo della efficienza degli aerei cui sono sottoposte le compagnie abilitate all'esercizio del volo;

b) a quali controlli tecnici, finanziari, dirigenziali siano sottoposte le piccole compagnie private esercenti il ramo (« Itavia » e « Alisarda ») onde accertare la loro capacità di gestire un servizio così delicato come, appunto, il trasporto aereo;

c) se il Ministro non intenda provvedere ad una attenta verifica di tutta la complessa materia del controllo dell'esercizio aereo, adeguatamente intervenendo, anche con la revoca di concessioni già fatte, per assicurare la minimizzazione dei rischi per piloti e passeggeri.

(2-00170)

CORALLO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere, in relazione agli aeromobili di proprietà della compagnia « Itavia » attualmente utilizzati dall'« Alitalia », l'anno di costruzione, la data di entrata in servizio, il numero di ore di volo effettuate, la data dell'ultima revisione ed il grado di affidabilità sotto il profilo della sicurezza.

(3-00509)

STANZANI GHEDINI, SPADACCIA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

tutte le informazioni possibili sull'incidente occorso, il 27 giugno 1980, all'aereo dell'« Itavia » in volo da Bologna a Palermo;

tutte le informazioni sullo stato dei velivoli in possesso dell'« Itavia » e sulle condizioni della loro manutenzione.

(3-00781)

SIGNORI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

le cause che, il 27 giugno 1980, hanno provocato il disastro aereo dell'Isola di Ponza;

se risponde a verità che l'« Air Canada », circa un anno fa, definì pericolosi i

« DC-9 » della serie 10 e li eliminò dalla circolazione.

(3 - 00782)

MEZZAPESA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se è a conoscenza delle dichiarazioni rilasciate dal comandante pilota Adriano Ercolani — che tra l'altro ha svolto 14 anni di servizio presso la compagnia « Itavia » — a proposito della sciagura aerea di venerdì 27 giugno 1980, in cui, per la caduta del « DC-9 » della compagnia « Itavia », persero la vita 81 persone.

Il comandante Ercolani — le cui dichiarazioni vengono oggi diffuse dalla stampa — sostiene che i « segni premonitori c'erano » a far temere una possibile disintegrazione dell'aereo per danno alle strutture e precisa che sul quaderno tecnico di bordo n. 1508, a pagina 20, corrispondente alla data 27 maggio 1979, egli stesso denunciava, dopo un volo Roma-Lamezia Terme, « vibrazioni aerodinamiche su tutta la struttura » del « DC-9 ».

Lo stesso comandante esprime, inoltre, una serie di apprezzamenti negativi sui velivoli usati dalla compagnia « Itavia ». Tra l'altro afferma: « Gli aeroplani sono vecchi, rabberciati, riparati alla meno peggio; tutti gli elementi non essenziali rimangono guasti per giorni »; e ancora: « La compagnia si arrabatta con aerei vecchi, con mezzi di ricambio che arrivano al limite dell'usura, con attrezzature che sono quanto meno inadeguate » (« La Repubblica » del 2 luglio 1980, pag. 7).

Si tratta di dichiarazioni assai gravi che, ad avviso dell'interrogante, meritano una seria verifica, non solo al fine di accertare eventuali responsabilità nella sciagura del « DC-9 », ma anche nella prospettiva di una seria politica di interventi che restituisca sicurezza a tutto il nostro sistema di trasporto aereo.

(3 - 00783)

GUALTIERI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere che cosa il Governo intenda fare, non solo per accertare le cause e le responsabilità in ordine al disastro aereo della linea Bologna-Palermo servita dalla

società « Itavia », ma anche per verificare la capacità integrale della società « Itavia » a gestire, in condizioni di sicurezza, il servizio.

(3 - 00788)

DE GIUSEPPE, AVELLONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere tutte le possibili notizie in merito al drammatico incidente aereo che, il 27 giugno 1980, ha causato la scomparsa del « DC-9 » in volo tra Bologna e Palermo, nonché le informazioni sullo stato dei velivoli di proprietà della società « Itavia ».

(3 - 00789)

VINCELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere gli elementi di giudizio acquisiti dal Governo in ordine alle cause della sciagura aerea verificatasi il 27 giugno 1980 con la scomparsa del « DC-9 » della società « Itavia », in servizio sulla rotta Bologna-Palermo.

(3 - 00790)

CROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANÒ, PISTOLESE, POZZO, RASTRELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se, dalle indagini disposte in seguito al tragico disastro dell'aereo « DC-9 » dell'« Itavia », verificatosi nel mare di Ustica il giorno 27 giugno 1980, siano già emersi elementi sufficienti per individuarne le cause;

se risultino confermate le accuse di uno dei piloti della stessa società circa lo stato di vetustà e di pericolosità di gran parte dei velivoli del parco in dotazione alla predetta società;

se non si ritenga, pertanto, di dover disporre, da parte del Ministero, un completo e diligente controllo su tutti gli apparecchi dell'« Itavia » in esercizio di linea.

(3 - 00791)

SPANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che l'incidente occorso, il 27 giugno 1980, all'aereo dell'« Itavia » in volo da Bologna a Palermo è l'ultimo di una serie che ha

causato la perdita di alcune centinaia di vite umane;

che circa un anno fa si verificò un incidente aereo ad un « DC-9 » dell'« Air Canada »;

che l'« Alitalia » noleggia frequentemente vettori « Itavia » per collegamenti nazionali,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) quali interventi e provvedimenti il Governo ha adottato per accertare, con il rigore e la completezza necessari, le cause tecniche che hanno determinato la sciagura;

b) quali iniziative il Governo intende assumere per garantire, sul piano dei mezzi, degli uomini e della legislazione, le condizioni di massima sicurezza ed efficienza del trasporto aereo.

(3 - 00792)

PARRINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato:

che nell'arco di pochi anni si sono verificate tre sciagure aeree sulla rotta Roma-Palermo;

che la sciagura del 27 giugno 1980 sembra possa essere imputabile a cattiva funzionalità dell'aeromobile o ad un sospetto di collisione avvenuto nel mare di Ustica;

che notevoli ritardi e cattivo funzionamento dell'organizzazione aeroportuale come conseguenza logica sconvolgono i programmi degli spazi aerei, che ad una data ora dovrebbero essere liberi ed invece spesso sono occupati perchè i programmi vengono sovvertiti dall'improvvisazione di nuovi itinerari;

che è noto che l'« Itavia » ha in circolazione aerei che non offrono assoluta garanzia,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Ministro ha intrapreso per garantire l'incolumità del personale e dei passeggeri, atteso che un senso di insicurezza e di sospetto serpeggia in tutti gli strati dell'organizzazione sociale.

(3 - 00793)

CORALLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORALLO. Signor Presidente, onorevole Ministro, colleghi senatori, il Senato è oggi chiamato a discutere di due questioni, forse connesse tra loro, forse no: la sciagura aerea di Ustica e l'efficienza e la sicurezza degli aeromobili della compagnia Itavia. Dico che la connessione tra le due questioni è possibile, ma non è certa, giacchè solo l'esito delle inchieste in corso ci dirà se la sciagura aerea è stata provocata dalle cattive condizioni dell'aeromobile Itavia.

Quello che voglio sia chiaro è che, anche se si riuscisse a dimostrare che le cause della sciagura aerea non hanno nulla a che vedere con lo stato dell'aeromobile, anche se si riuscisse a dimostrare che vi è stata una collisione aerea, o addirittura si dovesse pervenire alla conclusione fantascientifica del meteorite, nulla ci autorizzerebbe a considerare tutto risolto e ad archiviare il caso Itavia come inesistente.

Mi si consenta di dire qualcosa sulla sciagura aerea. A poche ore dal disastro, alti dirigenti della compagnia Itavia tentarono di accreditare la tesi di un attentato dinamitardo, di un attentato terroristico: la bomba sull'aereo. Una dichiarazione irresponsabile, non basata su alcun elemento concreto, che avrebbe potuto avere conseguenze negative e gravi per il nostro paese: basta immaginare quanti sarebbero stati i cittadini italiani e stranieri, i turisti ancora disposti a viaggiare sugli aerei di un paese in cui risultasse essere frequente il caso di terroristi *kamikaze* che fanno saltare l'aereo.

Poi di bombe non si parlò più ed oggi sono rimaste in piedi due ipotesi: la collisione e il cedimento delle strutture. Voglio parlare della prima ipotesi, che non è temeraria perchè ogni giorno sui cieli italiani si corre il rischio di qualche collisione. Non so, signor Ministro, se ha fatto l'esperienza...

FORMICA, *ministro dei trasporti.* No.

CORALLO. Non della collisione, per carità; quello non l'ho fatta neanche io, grazie al cielo!

Le volevo chiedere se ha fatto l'esperienza di trascorrere una serata in compagnia di un gruppo di controllori di volo.

FORMICA, *ministro dei trasporti*. Ieri sera.

CORALLO. Ne può risultare una serata allucinante, perchè sentirà un controllore dire: oggi, per un pelo, non ho fatto il botto; poi un altro aggiungere: ieri mi sono dimenticato un francese (si intende un aereo francese) e per miracolo non ho fatto il botto. Nel gergo dei controllori di volo, il « botto » è la collisione. Le cause di questi frequenti pericoli di botti sono due: vi sono in Italia settori di spazio aereo non assistiti da radar, settori ciechi, e vi è un insufficiente numero di controllori di volo per cui ad ogni controllore viene affidato un settore di spazio aereo troppo ampio. E poichè il cervello umano non è un cervello elettronico, quando il controllore è costretto ad immagazzinare un numero di dati superiore alla sua capacità di ritenzione mnemonica, può dimenticarsi di qualcosa. È il caso che riferivo prima: ho dimenticato un francese e per poco non ho fatto il botto.

Di questi problemi si dovrà tornare a parlare perchè non possiamo continuare a vivere con i pericoli continui di collisione. Ma per adesso limitiamoci alla domanda: il DC-9 Itavia è entrato in collisione? Io non dico nè sì nè no, ma il Governo deve dire sì o no perchè, signor Ministro, c'è un'unica cosa certa in questa vicenda ed è che il DC-9 al momento del disastro era sotto controllo radar. La sua traccia era perfettamente visibile. Se c'è stata una collisione, sul radar deve essere apparsa un'altra traccia che deve essersi avvicinata alla traccia del DC-9 fino a confondersi con essa.

Quello che hanno scritto i giornali in questi giorni — non faccio critiche, anche il giornale del mio partito ha scritto qualcosa del genere — è assolutamente inesatto. Non esistono aerei invisibili. Quando ero bambino ricordo che al cinema c'era il personaggio dell'uomo invisibile, ma era frutto di fantasia. Anche l'aereo invisibile è frutto di fantasia.

Si parla di sistema elettronico. Sì, ci sono sistemi elettronici; volendo, un aereo può disturbare un radar, può renderlo cieco, ma allora il radar non vede nulla. Non può es-

serci però il caso di un radar che vede un aereo e non ne vede un altro. Se gli aerei avessero acquistato la capacità di essere invisibili, sul piano militare i radar potrebbero essere portati al museo. L'aereo invisibile non esiste. Allora il Governo non può continuare a tacere su tali questioni: o si è vista la collisione, ed allora si dice che la si è vista, e ci si spiega perchè si è taciuto finora, per coprire chi; oppure la collisione non si è vista, la seconda traccia non è mai apparsa, ed allora il Governo deve smentire fermamente perchè non smentendo ci si presta a giochi sporchi quale quello di confondere le idee, di lasciare dubbi perchè non si arrivi alla verità, cioè all'altra ipotesi possibile, quella del cedimento delle strutture. Il Governo finora ha mantenuto su questo punto una posizione equivoca, inaccettabile, reticente. Oggi il Governo è davanti al Parlamento e deve dire quello che sa. Qualcuno ha messo in dubbio l'ipotesi del cedimento delle strutture con un argomento anche questo singolare. Si dice: se ci fosse stato un cedimento delle strutture, l'aereo sarebbe precipitato, ma sarebbero occorsi dei minuti e in quei minuti il pilota avrebbe avuto il tempo di dare l'allarme. Anche qui si fa confusione perchè si fa il paragone con aerei militari che cadendo — il senatore Pasti ne ha citato un esempio — per la perdita della coda hanno avuto la possibilità di lanciare un messaggio.

Ma l'aereo militare è cosa diversa, l'aereo militare è un aereo non pressurizzato o poco pressurizzato. Se gli aerei militari fossero pressurizzati sarebbero vulnerabilissimi, basterebbe il più piccolo forellino del più piccolo proiettile per farli esplodere per decompressione. Quindi gli aerei militari sono o non pressurizzati o pochissimo pressurizzati: un cedimento delle strutture su un aereo militare comporta una depressurizzazione minima, uno sbalzo di pressione minimo, che non influisce sull'efficienza del pilota, non ne impedisce la reazione. Ma qui non siamo su un aereo militare: siamo su un aereo civile che, come si è detto, ad alta quota è un palloncino gonfiato per compensare la pressione. Un cedimento delle strutture comporta una decompressio-

ne talmente spaventosa che non c'è organismo umano in grado di resistere ad una prova del genere. Nessuna meraviglia, quindi, se il pilota non è stato in grado di lanciare alcun messaggio.

Il cedimento delle strutture è possibile specialmente quando si tratta di aerei vecchi e mal tenuti: i materiali si affaticano, producono delle crepe e poi si rompono. Ce lo hanno insegnato i Comet, che neppure erano vecchi e che esplodevano in volo per cedimento, per affaticamento del materiale; ce lo ha insegnato il DC-9 canadese; forse, anzi molto probabilmente, ce lo ha confermato il DC-9 dell'Itavia. Una società decotta, questa, di cui si è qui parlato pochi mesi fa, a marzo.

Il Governo ci ha comunicato che l'Itavia ha tredici miliardi di debiti, un parco aeromobili stravecchio, composto quasi generalmente da aerei comprati già usati. È una compagnia che non ha il denaro sufficiente per rinnovare il suo parco aeromobili o per assicurare almeno un'accurata manutenzione ad aerei che, per la loro veneranda età, avrebbero bisogno di cure particolarmente accurate e continue. E poi c'è il supersfruttamento degli uomini e dei mezzi: pochi aerei, pochi piloti; e questi pochi aerei e pochi piloti devono soddisfare le esigenze dei voli di linea e in più dei voli *charters* che la compagnia gestisce pur di tentare di ridurre il suo *deficit* economico.

Non c'è un minuto per il riposo, non c'è un minuto per rimpiazzare i pezzi se non quando è proprio assolutamente necessario, non c'è neppure il tempo per dare ascolto ai piloti e alle loro proteste. A questo proposito devo dire che il settimanale « Oggi » mi ha attribuito dichiarazioni, riprese anche da altri giornali, che non rispondono esattamente al mio pensiero. Io ho detto e ripeto che il Gruppo comunista aveva richiesto un'inchiesta al Governo sull'Itavia; il Governo l'ha rifiutata. Oggi noi chiediamo al Senato di condurre esso un'indagine conoscitiva, perchè ci sono troppe voci in giro (questo sì l'ho detto): vi sono piloti dell'Itavia che parlano sottovoce perchè c'è il problema del posto, il problema del pane. Parlano sottovoce, ma parlano: ebbene, bisogna farli parlare ad alta voce. Ci sono piloti che dicono

di non avere firmato i documenti di viaggio per non commettere un falso; ci sono piloti che dicono che gli aerei sono più vecchi di quello che appare dal numero delle ore di volo denunciate.

Non prendo per oro colato nulla: e fa male il settimanale « Oggi » a farmi dire queste cose come se ne fossi certo o ne avessi la prova; ma dico che ci sono troppe chiacchiere in giro, preoccupanti, allarmananti, e che qualcuno deve fare luce: se non l'ha intesa fare il Governo, la faccia il Parlamento. Queste cose, per la verità, dovrebbe dircele il Registro aeronautico: ma dov'è? Dov'è stato finora? Quando mai è intervenuto? Un'ultima questione, onorevoli colleghi: la mozione presentata dai senatori di diversi Gruppi parlamentari, che propone l'assorbimento dell'Itavia da parte dell'Alitalia, ha destato molto chiasso, anche perchè si è considerata l'iniziativa come un accordo politico tra i Gruppi, anche se così, per la verità, non è.

Ora vorrei precisare che nessuno qui persegue un obiettivo politico: la nazionalizzazione del trasporto aereo. L'obiettivo, almeno per la mia parte politica, è la sicurezza dei voli.

La domanda cui deve essere data risposta è questa: è l'Itavia in condizioni di provvedersi rapidamente dei capitali necessari per rinnovare il suo parco aeromobili, per attrezzarsi diversamente e dare respiro a uomini e mezzi e garantire la perfetta efficienza dei suoi aerei e la regolarità dei suoi servizi? Questo è il punto da accertare e non fra un anno, signor Ministro, ma subito. Poi si potranno prendere le decisioni, non sulla base di principi, ma tenendo conto delle possibilità reali, delle soluzioni concrete possibili.

Dubito molto che l'Itavia sia in grado di recuperare. Ritengo che sarà necessario trovare delle soluzioni diverse, ma ciò dipende da quanto dirà l'Itavia, dagli impegni che potrà assumere, dalle cose che potranno essere realmente fatte. L'unica cosa certa è che non si può continuare a chiudere gli occhi. Intanto ci si garantisca per l'immediato, si facciano subito controlli particolarmente accurati, si mettano a terra gli aerei

pericolosi senza badare alle opportunità e alle conseguenze economiche. Prima di tutto dobbiamo garantire la vita dei passeggeri e degli equipaggi. Qualunque cosa sia successa al DC-9, per aerei vecchi e logori il pericolo di un cedimento delle strutture, per affaticamento del materiale, esiste tuttora. Non possiamo attendere, signor Ministro, il verificarsi di altre catastrofi per intervenire.

Si accerteranno le responsabilità penali, si puniranno poi i colpevoli se — come io credo — colpevoli ci sono stati; ma sarebbe imperdonabile se si attendesse di sapere tutta la verità prima di provvedere.

Occorre intervenire subito, garantendo i posti di lavoro, l'effettuazione dei servizi ed ogni legittimo interesse; ma innanzitutto, al di sopra di tutto, va garantita la sicurezza dei voli.

F I O R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* **F I O R I .** Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, non entrerò nel merito della sciagura di Ustica; sono state profilate tante ipotesi e non conta qui privilegiarne alcuna. Il punto è che dalla sciagura di Ustica si è tratta occasione, in tante sedi, per un rispecchiamento della compagnia protagonista della vicenda: l'Itavia. Ne è venuta fuori una realtà schizoide, a due facce: vediamole distintamente.

La prima è di progressione ascendente rapida e della flotta e del fatturato. La compagnia nasce nel 1958. In quell'anno ha tre aerei a pistone; nel 1965 ha cinque aerei a turboelica; nel 1975 flotta tutta a *jet*: 11 aerei *jet*, 11 aerei DC-9 e Fokker-28. Ancora, mille dipendenti nel 1975, 1.200 nel 1978. Progressione ascendente anche per il numero dei passeggeri trasportabili: 580.000 nel 1975, 750.000 nel 1978; crescita dei voli *charters*, fatturato anch'esso in progressione ascendente: 23 miliardi nel 1975, 45 miliardi nel 1978. Nel 1978 siamo quasi vicini al raddoppio del fatturato del 1975.

È quindi una realtà con un'apparenza di floridità, di prosperità. Teniamo conto che poi entrano nella compagnia Itavia anche

altri soldi, i soldi dell'IMI, provvidenze ministeriali, i soldi dell'Italcasse. Quindi è un quadro che dà una impressione di prosperità. Ma perchè dicevo realtà schizoide a due facce? Vediamo l'altra faccia; nell'altra faccia leggiamo che dal 1972 l'Itavia non paga all'INPS i contributi per i lavoratori dipendenti: nell'altra faccia sta che l'Itavia è morosa con le imprese aeronautiche fornitrici di pezzi di ricambio: e così i magazzini dell'Itavia sono sprovvisti dei pezzi di ricambio. Quanta garanzia per noi viaggiatori! E nell'altra faccia leggiamo che capitano sequestri cautelativi addirittura nella flotta dell'Itavia, sequestri chiesti a causa della insolvenza dell'Itavia, sequestri chiesti dalle compagnie di assistenza aeroportuale, SEA, Alisud, Aeroporti di Roma o da società petrolifere, quali la Esso, la Mobiloil. Se questo è il quadro due domande paiono inevitabili: prima, dove sono andati a finire i soldi? Sono rimasti nell'Itavia o sono andati altrove? E questo ci interessa perchè ci sono provvidenze pubbliche per l'Itavia, ci sono mutui a tasso agevolato. E allora questi soldi sono rimasti dentro l'Itavia o sono andati per attività collaterali del presidente che è amministratore delegato dell'Itavia o di altri azionisti della compagnia concessionaria?

Seconda domanda: che sicurezza abbiamo come viaggiatori in presenza di rotte, di linee gestite da una compagnia che non è in grado di rifornire il proprio magazzino di pezzi di ricambio? Ecco, per fare un esempio: è una flotta che è sempre in circolazione, che ha difficoltà a fermarsi. Con quale serietà possono essere fatti i controlli? È una domanda che io pongo e dico che (la notizia si badi è di fonte giornalistica, perciò va verificata, è una cosa che ho letto) se è vero che dei 19 aerei che l'Itavia ha posseduto dal 1958 ad oggi, otto su diciannove sono andati distrutti per sciagure, io mi spavento. È un dato, ripeto, di fonte giornalistica, non ho potuto fare un'ulteriore verifica ma pregherei il signor Ministro che ha strumenti di controllo diversi da quelli che ho io di prendere nota di questo dato e di rassicurarci.

I controlli sono difficili, quando si ha una flotta che è perennemente in circolazione.

Con quali criteri vengono fatti i controlli? Come vigila il RAI — Registro aeronautico — sull'Itavia? Anche data la circostanza che il presidente e amministratore delegato dell'Itavia è consigliere di amministrazione del RAI e include in sé il ruolo del vigilante e del vigilato, del controllore e del controllato: ecco l'altra questione che io pongo.

L'avvocato Davanzali mi ha fatto trovare in cassetta una lettera lunga, molto indignata, enfatica, retorica. Tra l'altro egli rifiuta che si faccia risalire la responsabilità del sinistro alla natura privatistica della società Itavia. E qui voglio che sia chiara una cosa perchè non considero personalmente la circostanza dell'essere privati come una catastrofe biologica, ma l'essere privati non significa nemmeno diritto all'impunità, non significa essere insindacabili; noi discutiamo la società Itavia non in quanto compagnia privata ma in quanto compagnia privata di quella specie, decotta, al dissesto; in questo noi discutiamo la compagnia Itavia.

In questa lettera poi c'è anche un ringraziamento all'utenza; l'avvocato Davanzali afferma che in questi giorni la clientela rinnova la sua fiducia alla compagnia Itavia. Voglio ben vedere, è utenza coatta. Se io da Reggio Calabria debbo andare a Milano e non ho altro che l'Itavia salgo su un aereo dell'Itavia: non rinnovo la fiducia all'Itavia, sono costretto a salire su un aeromobile dell'Itavia, allo stesso modo — e concludo — come sono costretto a salire su un aeromobile dell'Alisarda se da Cagliari devo andare a Milano. Ma perchè la rotta Milano-Cagliari gestita sino a poco tempo fa dall'Ati è stata data all'Alisarda? In base a quale criterio si è sovraccaricata di nuovi impegni una compagnia quale è l'Alisarda che con quattro aeromobili collega la Sardegna a Roma, Milano, Nizza e, mi si dice ora, anche a Vienna?

Poichè nella nostra interpellanza è incluso il discorso sull'Alisarda, chiedo che nella risposta del Ministro vi sia una assicurazione anche per ciò che riguarda l'Alisarda e la sua capacità di far fronte alle linee che le sono state date in concessione.

P R E S I D E N T E . Il Governo ha facoltà di rispondere alle interpellanze e alle interrogazioni.

F O R M I C A , ministro dei trasporti. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sono qui per assolvere il mio compito di rispondere alle interrogazioni e alle interpellanze che onorevoli senatori hanno rivolto sull'incidente occorso all'aereo della società Itavia, precipitato in mare il 27 giugno.

Prima di entrare nel merito dei singoli problemi sollevati e in quello più generale della sicurezza dei voli, ritengo doveroso rivolgere un pensiero commosso alle vittime del disastro, alle loro famiglie che sono state colpite da un lutto atroce, da un immenso dolore, che so di poter dire è un dolore vivo nell'intero paese.

Questo richiamo alle vittime vuol sottolineare l'intenzione del Governo e del Ministro dei trasporti in particolare di individuare le cause del disastro, valutarle sotto ogni aspetto, accertare il sussistere di eventuali responsabilità e nel caso chiederne conto. È questo, ritengo, l'unico modo di rendere giustizia ai morti.

Questo tragico evento obbliga ad una riflessione sulla sicurezza del volo, che è nostro dovere garantire. Come responsabile del Ministero dei trasporti assumo l'esplicito impegno politico ad attivare e rendere operanti tutte quelle strutture, operative e di controllo, che sono umanamente possibili e quindi necessarie. In questa direzione posso assicurare che si è cominciato seriamente a lavorare.

L'aeromobile che è precipitato a nord dell'isola di Ustica in mare aperto alle ore 21 circa del 27 giugno 1980 era un DC-9 serie 10 di proprietà della società Itavia decollato dall'aeroporto di Bologna alle ore 20,08 dello stesso giorno per effettuare il volo di linea IH 870 sulla rotta Bologna-Palermo.

L'equipaggio era composto da due piloti addetti alla condotta e da due complementari di bordo. I passeggeri erano 77.

Nell'incidente non vi è stato alcun superstite.

Il comandante Domenico Gatti aveva totalizzato una attività di volo di 7.000 ore complessive ed in particolare negli ultimi 7 giorni 4 ore e 56 minuti, negli ultimi 5 giorni 55 minuti e nelle ultime 24 ore 55 minuti.

Il copilota Enzo Fontana aveva totalizzato una attività di volo di 2.900 ore complessive

ed in particolare negli ultimi 7 giorni 12 ore e 22 minuti, negli ultimi 5 giorni 7 ore e 23 minuti e nelle ultime 24 ore 55 minuti.

Il giorno 26 giugno ultimo scorso i due suddetti piloti avevano effettuato 2 ore e 25 minuti di servizio di cui 55 minuti di volo sulla tratta Roma-Ciampino-Bologna.

Per il volo IH 870 essi avevano preso servizio a Bologna e stavano quindi effettuando la prima tratta.

I piloti erano provvisti di tutti i titoli aeronautici in corso di validità necessari per svolgere le loro mansioni a bordo di aeromobili commerciali ed in particolare il loro grado di addestramento rispondeva ai requisiti richiesti dagli *standards* operativi.

Le procedure e i criteri addestrativi per i piloti delle compagnie aeree nazionali rientrano negli *standards* praticati in campo internazionale.

In particolare l'*iter* addestrativo comprende corsi tecnici a terra e sui vari tipi di aeromobili, turni al simulatore del volo nonché voli effettivi istruzionali sul mezzo aereo sia sul campo che in rotta.

Al termine dell'intero ciclo addestrativo i piloti sono sottoposti ad una verifica di abilitazione al tipo di aeromobile da parte di piloti di controllo delle compagnie di appartenenza con la supervisione diretta di piloti esperti professionisti a disposizione dell'amministrazione per le esigenze del servizio navigazione aerea connesse alla formazione e al mantenimento dell'idoneità professionale del personale navigante.

Secondo le informazioni fornite dai servizi di assistenza al volo dell'Aeronautica militare le condizioni meteorologiche lungo la rotta seguita dall'aeromobile erano tali da assicurare un normale svolgimento del volo. Il volo era stato autorizzato dal centro di controllo regionale di Roma a procedere fino all'aeroporto di Palermo Punta Raisi lungo le aerovie Ambra 14 e Ambra 13, disposte in corrispondenza di Firenze, Bolsena, Ostia, Ponza e Palermo alla quota di 29.000 piedi e tutte le radioassistenze lungo la rotta erano efficienti ed operative.

Tali servizi hanno inoltre reso noto che su richiesta del pilota, in avvicinamento a Ponza, l'aeromobile era stato autorizzato a scen-

dere alla quota di 25.000 piedi. Successivamente il pilota effettuava regolari rapporti di posizione su Ponza alle 20,50 e sul successivo punto A13A, ubicato a 43 miglia nautiche a sud di Ponza, alle 20,56. Fino a quest'ultimo punto l'aeromobile era sotto il controllo positivo del radar del centro controllo regionale di Roma. Dopo il passaggio sul punto A13A l'aeromobile veniva trasferito dal settore di controllo radar al competente settore di controllo procedurale del centro regionale di Roma.

Dall'analisi dei dati relativi alla progressione del volo automaticamente memorizzati dal calcolatore elettronico asservito al radar di Roma, secondo le informazioni dei servizi di assistenza al volo è emerso che a circa 64 miglia a sud di Ponza la traccia dell'aeromobile improvvisamente scompariva.

Subito dopo la perdita del contatto radio con l'aeromobile, il centro di controllo regionale di Roma provvedeva a dare l'allarme agli enti di soccorso secondo le procedure previste.

Gli enti di soccorso militari e civili entravano in azione immediatamente e in modo massiccio.

Il giorno 28 giugno, alle prime luci dell'alba, i mezzi aerei e navali impegnati instancabilmente nella ricerca individuavano a circa 64 miglia a sud di Ponza una macchia oleosa con cadaveri nonché frammenti di metallo ed altri oggetti che venivano tutti recuperati e inviati a Palermo e sono a disposizione dell'autorità giudiziaria.

Le salme recuperate dai mezzi di soccorso sono complessivamente 42.

In considerazione dell'ubicazione e delle condizioni di volo, con particolare riguardo alla quota in cui si è verificato l'evento, è da escludersi assolutamente qualsiasi nesso fra quest'ultimo e le strutture aeroportuali dell'aeroporto di destinazione. Questa volta quindi l'aeroporto di Palermo non c'entra.

Allo scopo di fare completa luce sulle cause del sinistro è stata costituita un'apposita commissione d'inchiesta tecnico-formale composta da rappresentanti delle varie amministrazioni e di vari esperti che ha subito iniziato i lavori, recandosi a Palermo per l'esame dei relitti e di ogni altra circostanza.

za connessa all'incidente, nei limiti consentiti dalla pendente inchiesta giudiziaria.

Contemporaneamente sono state diramate disposizioni per acquisire i risultati degli accertamenti medico-legali sulle salme e per la conservazione tecnica dei reperti.

Le ipotesi sinora formulate sulle cause dell'incidente, apparse anche sulla stampa, dell'avaria, della collisione in volo e della esplosione sono attentamente valutate dalla commissione d'inchiesta, alla quale vengono rimessi tutti gli atti e le informazioni che pervengono al mio Ministero.

Sono pervenute una serie di indicazioni, alcune anche fantasiose, ma per scrupolo e per dovere noi le abbiamo tutte trasmesse alla commissione d'inchiesta.

Per quanto riguarda la ventilata avaria, è stata richiesta al RAI — Registro aeronautico italiano — di fornire la documentazione tecnica sullo stato di navigabilità dell'aeromobile.

Tale documentazione rimane ovviamente a disposizione della Presidenza.

Il Registro aeronautico italiano è l'ente pubblico tecnico specializzato preposto alla certificazione ed ai controlli tecnici degli aeromobili e di tutto il materiale aeronautico ed opera sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti.

In particolare il RAI è responsabile dei controlli sui programmi di manutenzione delle società di navigazione aerea e della loro corrispondenza al tipo di impiego dei velivoli, interviene nei casi di anomalie e inconvenienti di tipo nuovo, straordinario, grave e gravissimo per valutare che i provvedimenti correttivi adottati siano adeguati, accerta in occasione delle revisioni maggiori le condizioni generali dei velivoli, partecipa alle prove in volo dopo revisione o dopo particolari lavori che richiedano la verifica in volo dei provvedimenti correttivi adottati.

Il RAI inoltre estende il proprio controllo alle officine italiane dove viene revisionato il materiale di volo impiegato da tutte le compagnie nazionali, senza alcuna distinzione.

Si precisa comunque che il controllo della efficienza degli aeromobili, anche per le compagnie private Itavia e Alisarda, viene condotto dal RAI prevalentemente attraverso la

certificazione dell'organizzazione tecnica predisposta dalla compagnia per la manutenzione dei velivoli, valutando in particolare l'idoneità dei servizi tecnici principali, del personale addetto al controllo, degli impianti e attrezzature e verificando poi che i requisiti tecnici posti a base della certificazione siano mantenuti nel tempo. E di questo il RAI ha la documentazione. (*Interruzione del senatore La Porta*).

Questo è lo stato della struttura dell'aviazione civile in Italia. (*Commenti del senatore La Porta*). Io ho colpe minori, colpe brevi; io sto dicendo tutte le cose che so, tutte le cose che ho potuto constatare.

In base alle informazioni fornite dal RAI l'aeromobile in questione è stato costruito dalla società Douglas nel 1966 con numero di costruzione 47724.

Prima dell'acquisto da parte della società Itavia l'aeromobile era stato esercito dalla società Hawaiian Airlines e da questa successivamente rivenduto alla Douglas.

Nel febbraio 1972 è stato acquistato dalla società Itavia con ore totali 10.827 e 26.223 atterraggi, dopo una operazione più estesa di quella di tipo « C » presso il costruttore Douglas e considerata dallo stesso costruttore equivalente ad una ispezione di tipo « D ».

Il RAI ha inoltre comunicato che tutti i bollettini obbligatori e le prescrizioni obbligatorie di aeronavigabilità (Airworthiness Directives - AD) della Federal Aviation Administration (FAA) degli Stati Uniti erano stati introdotti in tale occasione sul velivolo.

Funzionari del RAI visitarono l'aeromobile presso la Douglas e l'istituto rilasciò il certificato di navigabilità italiano in data 6 marzo 1972 sulla base del certificato di navigabilità per esportazione numero E104726 rilasciato dalla FAA il 25 febbraio 1972.

Successivamente, secondo le notizie fornite dal RAI, l'aeromobile è stato sottoposto a regolare programma di manutenzione in accordo con le prescrizioni del costruttore e del RAI stesso.

Al momento dell'incidente aveva accumulato 29.544 ore e 45.932 atterraggi.

Tale numero di atterraggi, secondo le valutazioni dell'organo tecnico, è inferiore al

numero di atterraggi massimo raggiunto nel mondo da velivoli dello stesso tipo, di cui almeno 6 esemplari con numero di atterraggi compreso fra 50.000 e 60.000.

C O R A L L O. Stiamo puntando al *record* mondiale di durata degli aerei.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. Vi sto dando degli elementi, poi tireremo le conclusioni.

Dalla documentazione tecnica fornita dal RAI risulta che l'aeromobile è stato sottoposto al programma di manutenzione e ispezione approvato e svolto sotto la sorveglianza del RAI stesso.

Tale programma si articola come segue:

check tipo « A »: periodicità 125 ore di volo. — Ispezione generale a vista dell'aeromobile per presenza di danni esterni, rifornimenti di fluidi, controllo degli equipaggiamenti di emergenza di cabina e controllo di alcuni impianti. Data dell'ultima esecuzione: 17 giugno 1980;

check tipo « B »: periodicità 400 ore di volo. — Ispezione dell'aeromobile comprendente controlli della struttura e degli impianti, senza smontaggi di parti e lubrificazioni. In tale *check* è compreso anche il *check* « A ». Data dell'ultima esecuzione: 12 maggio 1980;

check tipo « C »: periodicità 1.900 ore di volo. — Ispezione che integra le precedenti e nel cui corso vengono eseguiti più dettagliati controlli degli impianti e della struttura con parziali smontaggi. Data dell'ultima esecuzione: 12 maggio 1980;

check tipo « D »: periodicità 7.000 ore di volo. — Ispezione di grande manutenzione con estesi smontaggi per verifiche delle strutture e degli impianti; comprende le precedenti ispezioni. Data dell'ultima esecuzione: 8 aprile 1978;

check tipo « E »: periodicità 14.000 ore di volo. — Controlli particolari della struttura ad integrazione delle verifiche strutturali previste dalla ispezione tipo « D ». In tale ispezione è preponderante l'impiego di

controlli non distruttivi a mezzi raggi X. Data dell'ultima esecuzione: 5 gennaio 1979;

lavori a scadenza: periodicità varia. — Lavori particolari di modifica o di controllo derivanti da prescrizioni di navigabilità del RAI o da bollettini di servizio del costruttore; sono applicati periodicamente o, nel caso delle modifiche o di alcuni controlli, *una tantum*;

limiti di impiego dei particolari: periodicità varia. — Elenco di lavori di verifica, prova o revisione da eseguire sui componenti degli impianti meccanici, pneumatici, idraulici, elettrici ed elettronici.

Vengono inoltre eseguiti tutti i lavori speciali a scadenza e gli ulteriori lavori prescritti dall'elenco dei limiti d'impiego dei particolari (LIP).

In tali lavori rientrano anche le prescrizioni di aeronavigabilità (PA) emesse dal RAI fra cui la PA 79-213 riguardante i controlli strutturali della paratia posteriore di pressurizzazione.

A titolo indicativo si riportano i limiti massimi approvati da altre autorità di navigabilità per i velivoli tipo DC-9:

check « A » 125 ore (rispetto a RAI ore 125);

check « B » 1.000 ore (rispetto a RAI ore 400);

check « C » 4.000 ore (rispetto a RAI ore 1.900);

check « D » 30.000 ore (rispetto a RAI ore 7.000);

check « E » 28.000 ore (rispetto a RAI ore 14.000).

Relativamente alle vibrazioni aerodinamiche avvertite in volo dal comandante Ercolani ed altri comandanti dell'I-TIGI, il RAI ha precisato che si è trattato di due distinti gruppi di segnalazioni, a distanza di circa 6 mesi, che sono riportati sui quaderni tecnici di bordo.

Il primo gruppo in data 27 maggio 1979 dà origine alla rettifica da parte del servizio manutenzione relativa al gioco degli *spoilers*

che fa cessare l'inconveniente in data 28 maggio 1979.

Per il secondo gruppo di segnalazioni relative ai giorni 8 e 9 dicembre 1979 il RAI riferisce che le ispezioni condotte dal servizio manutenzione della società non hanno evidenziato anomalie. Dette vibrazioni non si sono più ripetute e lo stesso Ercolani non le ha riscontrate nel corso di 3 voli in data 6 febbraio 1980.

A proposito delle riparazioni il RAI precisa che le stesse sono eseguite secondo le specificazioni contenute negli appositi manuali di riparazione approntati dal costruttore e, per i casi non previsti in detti manuali, secondo progetti approvati dal costruttore stesso.

Tutti gli aerei delle società aeree italiane per poter essere impiegati sui servizi di linea debbono essere in possesso del certificato di navigabilità rilasciato dal RAI e, secondo le informazioni fornite dal RAI stesso, tali aerei hanno totalizzato un numero di ore di volo e di atterraggi lontano dai limiti raggiunti da velivoli dello stesso tipo impiegati nel mondo.

In particolare, da recenti dati pubblicati dalla Douglas, il RAI riferisce che sono in esercizio 899 velivoli del tipo DC-9, 128 dei quali della serie 10; di questi ultimi 6 sono in esercizio in Italia (4 Itavia, 2 Alisarda).

Dei velivoli del tipo DC-9 attualmente in servizio, 129 hanno un numero di atterraggi compreso fra 40.000 e 50.000, 17 tra 50.000 e 60.000 e 7 con oltre 60.000 atterraggi. Il numero medio di atterraggi della flotta italiana è intorno ai 30.000.

Il RAI fa inoltre rilevare che gli intervalli di manutenzione approvati per le compagnie italiane sono piuttosto cautelativi rispetto agli intervalli adottati da altre compagnie straniere.

Il RAI, peraltro, ha già disposto un ulteriore programma di ispezioni straordinarie sulla struttura della fusoliera pressurizzata degli aeromobili DC-9 delle società Itavia ed Alisarda, e si appresta ad emanare disposizioni per gli aeromobili dell'Alitalia e dell'Ati, su nostra richiesta.

I primi risultati delle ispezioni già effettuate hanno confermato i dati delle prece-

denti ispezioni, senza evidenziare anomalie di rilievo.

Va comunque precisato che qualora venisse rilevata una qualsivoglia anomalia rispetto alle prescrizioni di aeronavigabilità, il RAI autonomamente sospenderebbe il certificato di navigabilità, per cui l'aeromobile non potrebbe essere impiegato.

Per quanto riguarda il noto incidente occorso al velivolo DC-9 della serie 30 della società Air Canada, l'ente di controllo statunitense (FAA) aveva emesso telegraficamente una prescrizione di aeronavigabilità in data 5 ottobre 1979 e successivamente una prescrizione ordinaria (AD 79-21-05).

Il RAI che ha recepito tale prescrizione conferma l'ottemperanza da parte dell'Itavia.

Il RAI precisa comunque che il suddetto incidente è occorso ad un velivolo DC-9 serie 30 e non serie 10, con portello di emergenza posteriore, e che da informazioni pubblicate nel febbraio 1980 dalla Douglas risulta che sono ancora di proprietà della società Air Canada 3 aeromobili DC-9-15 con numero di atterraggi compresi tra 39.000 e 41.000.

La stessa società aveva invece venduto alla compagnia Texas International alcuni velivoli DC-9-10 nel 1968 e quindi molto prima del noto incidente.

Per quanto riguarda l'ipotesi di collisione gli elementi sono stati raccolti presso il Ministero della difesa il quale ha dichiarato la propria disponibilità a fornire i dati di cui è a conoscenza ed ha escluso qualsiasi collisione con aerei dell'aeronautica militare. Inoltre sono stati rimessi alla commissione d'inchiesta i dati e le informazioni che a tal fine sono pervenuti al mio Ministero.

Circa l'ipotesi di sabotaggio sono stati interessati gli organi di sicurezza ed il Ministro dell'interno.

Mi impegno, come del resto è doveroso, a portare a conoscenza del Parlamento gli esiti dell'inchiesta tecnico-formale non appena mi perverranno. In proposito ho sollecitato la commissione a comunicarmi gli sviluppi dell'indagine, mano a mano che perverranno a singoli risultati, anche parziali. Tali risultati, anche parziali, li comunicherò al Parlamento.

Come è noto, tutto il settore del trasporto aereo versa in serie difficoltà, in dipendenza della situazione economica generale del paese ed in particolare per l'aumento, ormai vertiginoso, del prezzo dei prodotti petroliferi la cui incidenza ha già raggiunto e superato il 25 per cento delle spese di esercizio.

Recentemente abbiamo dovuto disporre di aumenti delle tariffe aeree, del resto valutati unanimemente da tutti gli organi di controllo, sia dalla commissione Sangalli che dal Consiglio superiore dell'aviazione. Anzi io sono stato anche pubblicamente attaccato, caso più unico che raro, in questi giorni dai giornali perchè ritardando l'aumento delle tariffe provocavo danni ai conti economici delle aziende. (*Commenti dall'estrema sinistra*). Per qualche giornale non è singolare.

In questo quadro si pone anche la specifica situazione della società Itavia.

Questa società, dopo un primo periodo di avviamento con una attività limitata al trasporto occasionale di passeggeri, che si è configurata anche con alcune rotte a carattere regolare, ha iniziato il servizio di linea in concessione nel 1965 secondo norme stabilite con la convenzione n. 338, approvata con decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1965, n. 1719, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* 14 luglio 1966, n. 172.

Si precisa che, in fase preliminare alla concessione, viene esperita dall'amministrazione, come richiede il codice della navigazione agli articoli 776 e seguenti, una istruttoria completa relativa alla composizione della società vettrice, alla capacità operativa ed organizzativa, alla consistenza della flotta, al livello economico-finanziario eccetera e solo successivamente alla conclusione positiva di tale istruttoria viene avviato l'iter concessivo, con la richiesta di parere al Consiglio superiore dell'aviazione civile, al Consiglio di Stato eccetera. Per inciso, si precisa ancora che la certificazione primaria di idoneità del vettore ad esercire il servizio è emessa dal RAI e copre tutte le verifiche preventive necessarie all'affermazione di tale idoneità.

Sia all'atto di prima concessione sia nel momento di successivo rinnovo di cui alla convenzione 17 maggio 1979 — tuttora vigente presso la Corte dei conti per la regi-

strazione — furono condotte le prescritte istruttorie anche per la società Itavia, eppertanto si deve ritenere che tale società si trovava, all'epoca, nelle condizioni richieste per l'assunzione del servizio.

Si fa anche rilevare che la stessa società esplica un'attività caratteristica per la quale è titolare di apposito disciplinare del 30 aprile 1968 e successivi rinnovi. Questa attività è rilevante: a titolo indicativo, si precisa che nel 1979 l'Itavia ha effettuato 3.520 voli *charters* internazionali con uno stimato di circa 300.000 passeggeri trasportati, in prevalenza dall'estero.

Da un punto di vista operativo e organizzativo, si precisa che la società Itavia ha ora in dotazione i seguenti aeromobili in proprietà, immatricolati nel Registro aeronautico nazionale:

marche	tipo a:m	anno costruzione	anno immatricolazione
I - TIDA	Fokker F. 28	1969	1969
I - TIDI	Fokker F. 28	1970	1970
I - TIDB	Fokker F. 28	1968	1973
I - TIDU	Fokker F. 28	1968	1973
I - ALII	Cessnae 402	1967	1970
I - TIGA	DC-9 - 14	1965	1971
I - TIGE	DC-9 - 15	1966	1972
I - TIGU	DC-9 - 15	1965	1977
I - TIGB	DC-9 - 15	1967	1977

In relazione all'incremento di attività anche in campo charteristico, la società ha altresì assunto, in esercizio, 3 velivoli di proprietà americana con autorizzazione ministeriale del settembre 1978 e iscrizione nel registro esercenti della direzione di circoscrizione aeroportuale di Ciampino.

Prima della locazione di tali velivoli furono effettuati, da parte del RAI, verifiche e controlli al fine di garantire la perfetta idoneità agli effetti della sicurezza; tali verifiche e controlli sono reiterati in corso di esercizio.

In proposito ho disposto che Civilavia e il RAI effettuino un immediato accertamento su tutte le esercenze in atto da parte dei vet-

tori nazionali (quindi di tutti e quattro i vettori) onde adottare i necessari provvedimenti sospensivi nel caso di inadempienza.

Si fa osservare comunque che l'autorità del paese di registrazione mantiene la propria competenza e responsabilità in ordine alla certificazione di aeronavigabilità eppertanto, nel caso degli aeromobili in esercizio alla Itavia, verifiche e controlli sono duplici.

A parte le indicazioni già date circa la continuità dei controlli effettuati dal RAI sullo stato di efficienza degli aeromobili in linea per il servizio di trasporto aereo, si sono avute assicurazioni, da parte del RAI medesimo, che nessuna deroga è stata mai tollerata ai requisiti necessari per la corretta manutenzione degli aeromobili dalla società

Itavia come da tutti gli altri vettori nazionali. Questa è una certificazione che dà il RAI al nostro Ministero.

Una difficoltà nell'approvvigionamento delle parti di ricambio è stata constatata; ciò può aver prodotto riflessi negativi sulla regolarità dei servizi. Saranno effettuati gli opportuni accertamenti nei prossimi giorni.

Dal punto di vista del rinnovo della flotta la società ha dichiarato di avere in atto programmi di sostituzione di 3 F. 28 con 3 DC-9-30: si è, in proposito, in attesa delle documentazioni di piano finanziario e di consolidamento contrattuale, in relazione alle quali l'amministrazione valuterà il proprio atteggiamento autorizzativo. Ma questa è solo una richiesta.

Presidenza del vice presidente FERRALASCO

(Segue FORMICA, ministro dei trasporti). Si deve, peraltro, far rilevare che sono affiorati alcuni segni di difficoltà economiche sulla consistenza finanziaria dell'Itavia che hanno impedito l'attuazione di una parte dei collegamenti concessi all'Itavia, tra i quali la stessa società ne giudica alcuni insufficientemente produttivi, pur con le compensazioni derivanti dall'attività *charter*. Come sapete vi sono delle linee che sono state date a suo tempo in concessione alla Itavia ma che invece vengono esercitate dall'Ati.

In tal senso, sono in atto verifiche da parte dell'amministrazione, in un quadro più vasto che si riferisce al complesso dei servizi interni di linea.

Pur disponendo Civilavia di personale e strumenti insufficienti, già nel 1979 e ancor più nell'anno corrente, si è dato corso ad una rivalutazione puntuale delle esigenze di trasporto aereo al fine di individuare i reali livelli di offerta, compatibili con una politica generale di trasporto integrato.

Allo scopo, fu convocata, prima del luttuoso incidente di Ustica, una riunione delle quattro società, avviando una disamina

attenta del problema, con l'impegno di definire, entro il mese di luglio, linee concrete di indirizzo per la individuazione dei ruoli delle stesse società vettrici; in tal senso è stato conferito al sottosegretario onorevole Robaldo un preciso mandato di indagine.

Entro il 30 luglio avremo una relazione sulla situazione dei vettori in Italia, sullo stato dei collegamenti aerei nazionali e sulla compatibilità della istituzione di collegamenti di terzo livello nell'area dei collegamenti di carattere nazionale dei vettori italiani.

D'altra parte, nell'ambito dell'amministrazione sono da tempo attivati gruppi di controllo, con la partecipazione anche dei vettori e dei gestori aeroportuali, per la regolarizzazione dei servizi con riferimento alle compatibilità con le infrastrutture, con il sistema di assistenza al volo, con il volume del traffico: ne sono conseguiti effetti già apprezzabili che portano a valutare una puntualità di rete pari ad oltre il 70 per cento nel 1979 e primo semestre 1980, rispetto allo scarso 60 per cento nel 1978 ed escludendo ragioni particolari di disservizio per cause esterne (meteorologiche, astensioni per scioperi eccetera). Particolari verifiche sono in

corso sulle specifiche ragioni di ritardo per compagnia e per volo e vi è l'impegno di trarre conclusioni precise entro il prossimo mese di settembre per affrontare in modo nettamente migliorato la stagione estiva 1981.

Per quanto si riferisce poi agli accordi commerciali tra il gruppo Alitalia-Ati e la società Itavia, si fa rilevare che essi rientrano nei normali rapporti di collaborazione al fine di assicurare, per quanto possibile, la più completa e precisa effettuazione delle linee affidate in concessione e per il migliore impiego delle rispettive risorse. Tale accordo, stipulato nel 1978 con l'assenso della amministrazione dell'epoca, comporta la reciproca esercizio in ambito non competitivo, senza alcuna discriminazione nell'utilizzo degli aeromobili: in proposito l'intera situazione verrà verificata nell'ambito delle valutazioni affidate alla commissione presieduta dall'onorevole Robaldo, la quale riferirà entro il 30 luglio.

A conclusione di quanto si è avuto modo di riferire ed in relazione agli interventi già disposti all'indomani dell'assunzione da parte mia dell'incarico di Governo, la presente dolorosa circostanza costituisce motivo di più ampio e generale impegno programmatico nel settore dell'aviazione civile.

Sono note le risultanze di numerose indagini condotte già da tempo dal Parlamento e dal Governo, a seguito delle quali è emersa la profonda esigenza di una radicale ristrutturazione di tutte le componenti del settore.

Oltre alle iniziative già assunte ed attualmente in corso per una puntuale ricognizione dello stato di attuazione e delle necessità relative ai collegamenti aerei, di cui si è fatto in precedenza cenno, mi corre l'obbligo di informare il Parlamento e l'opinione pubblica che costituisce preciso impegno di questo Governo procedere entro termini ragionevolmente brevi alla predisposizione degli strumenti legislativi idonei a conferire, anche secondo il suggerimento recente del Senato, un definitivo ed ottimale assetto delle strutture pubbliche preposte all'aviazione civile sia sotto il profilo di indirizzo politico-

programmatorio che sotto quello tecnico-operativo.

In tale prospettiva assume prioritaria importanza la necessità di operare una riorganizzazione amministrativa degli organi e dei servizi, conferendo così certezza ed incisività all'azione degli operatori pubblici ai fini dell'adempimento dei complessi compiti che ad essi sono demandati.

Uguale dimensione di impegno e di volontà politici sarà riposta nell'esame e nella definizione dei contenuti che dovranno caratterizzare i rapporti intercorrenti fra la parte pubblica e quella privata nel quadro della imprescindibile tutela dei compositi interessi sociali che questi rapporti riflettono.

In previsione del raggiungimento delle predette finalità il Governo assicura che sarà riposta ogni possibile cura nella revisione del regime delle concessioni alla luce delle generali condizioni dell'economia e della finanza pubbliche ed a salvaguardia di ogni esigenza di sicurezza nonché di effettiva produttività ed efficienza.

Si assicura, del pari, che il Governo non mancherà di attivarsi per coordinare e adeguare ogni altro strumento legislativo, già in precedenza predisposto ed all'esame degli organi parlamentari (dei provvedimenti sono qui dinanzi al Senato), alle complessive e nuove necessità del settore.

Nessuno sforzo, infine, sarà tralasciato nella ricerca della verità circa le reali cause della sciagura e le possibili responsabilità del caso, in adempimento di inderogabili obblighi d'ordine morale, politico e giuridico, in omaggio alla memoria delle vittime e quale dovuta attestazione di umana solidarietà alle famiglie colpite dal luttuoso evento.

S P A D A C C I A. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

S P A D A C C I A. In merito alla risposta del Ministro vorrei fare due osservazioni di insoddisfazione. Una riguarda la risposta sulla ipotesi di collisione. Credo anche io, come il senatore Corallo, signor Ministro, che si è stati reticenti su questo pericolo di colli-

sione non dando subito la risposta che poteva essere data e alimentando quindi anche sulla stampa per oltre una settimana le illazioni più diverse. Da questo punto di vista non comprendo come lei lasci nella sua relazione ancora la collisione (a meno che non si tratti di collisione con un meteorite o di altre ipotesi fantascientifiche) quando poi nella stessa relazione esclude tassativamente, sulla base delle affermazioni del Ministero della difesa e dei rilievi effettuati da questo Ministero...

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. Il Ministero della difesa ha dato una precisazione che riguarda velivoli dell'aeronautica militare. Io ripeto ciò che sta nella dichiarazione del Ministero della difesa.

S P A D A C C I A. Ma lei ha detto che si rileva dal radar, ai controlli e rilievi elettronici, la traccia dell'aereo fino al momento esatto del *black-out*. Come figura questa traccia ne figurerebbe altra di altri aerei militari o non militari: questo è rimasto un punto e un interrogativo che lascia un margine a noi stessi di incertezza e di equivoco e comunque mi porta personalmente a confermare questo giudizio sulle illazioni.

Capisco benissimo che in questo settore un'inchiesta è estremamente complicata: non si sa neanche se si riuscirà ad individuare, ad inchiesta compiuta, la causa reale di un così grave disastro aereo. A maggior ragione la grande maggioranza delle interrogazioni e la mozione cui faceva riferimento il senatore Corallo, che non è stata concordata tra i Gruppi, ma che è stata spontanea, ed io stesso l'ho firmata, oltre che porre l'accento su questo gravissimo incidente aereo, sul quale ovviamente non possiamo che attendere l'esito dell'inchiesta, hanno posto l'accento sulla situazione generale dell'Itavia.

A questo proposito non ritengo soddisfacenti le informazioni che lei ci porta, sulla base dei dati del RAI e degli altri controlli che vengono effettuati: la situazione non mi sembra così ottimistica. Le notizie di stampa possono essere opinabili ed io non ho la possibilità di controllarle, ma è indiscutibile che il 13 giugno 1980 i piloti e i

lavoratori di terra dell'Itavia appartenenti alla CGIL hanno effettuato otto ore di sciopero proprio sul problema della sicurezza aerea, in particolare per protestare « contro inefficienze tecnico-operative, giustificate dalla società da contingenti ed eccezionali difficoltà di ordine economico ». Devo confermare che non ho nessun motivo specifico di inimicizia nei confronti dell'Itavia, tanto meno perchè società privata. Quello che sta a cuore a tutti è la sicurezza del volo. Proprio in presenza di un incidente aereo così grave, credo che dobbiamo esercitare tutti gli sforzi — Governo e Parlamento — perchè queste condizioni di sicurezza del volo siano assicurate ai cittadini, proprio per evitare il ripetersi di eventi luttuosi per il paese, che coincidono con vere e proprie stragi.

Si aggiunge perciò la necessità di indagare e di controllare le società aeree e i vettori alla necessità, che tutti abbiamo sempre rilevato, di intervenire rapidamente, sia sulle strutture amministrative (Civilavia), sia sulla struttura del controllo del volo.

C O R A L L O. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

C O R A L L O. Vorrei dire con molta franchezza, signor Ministro, che capisco bene la risposta che lei ha dato all'interruzione del collega La Porta ricordando il breve periodo di sua permanenza al Ministero. Ha inteso dire che se ci sono responsabilità, queste non possono certo essere attribuite a lei, ed io sono il primo a sostenere questo. Ciò nonostante ora il Ministro dei trasporti è lei e nel momento in cui si verifica un episodio così grave, che denuncia altri fatti, sinceramente mi attendevo una risposta più politica e meno burocratica: volevo sapere che cosa intende fare il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana di fronte allo sfascio dell'Itavia! Intendiamo aspettare altri eventi disastrosi o si intende provvedere rapidamente per arrivare ad una soluzione? Io non ho sposato nessuna soluzione: può essere l'assorbimento dell'Itavia, ma può essere anche che la compagnia privata Itavia si rinnovi e si po-

tenzi. Ma una soluzione va trovata in questa situazione.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. La riunione del 30 giugno per il riordino delle linee l'avevo disposta prima dell'incidente. Le ho detto cosa intendo fare.

C O R A L L O. Questa situazione di sfascio non può durare; all'Itavia non funziona più nulla ed all'Itavia, in queste condizioni e fino a quando permane in queste condizioni, non può essere concessa la possibilità di volare e di trasportare cittadini italiani e stranieri.

Le devo far notare, signor Ministro, che avevo posto una domanda alla quale lei non ha dato risposta, o meglio alla quale lei ha dato una risposta parziale. Lei mi ha detto che ci sono nel mondo 128 DC-9 di cui 6 in Italia, 4 dell'Itavia e 2 dell'Alisarda. Ebbene, ero curioso di sapere, signor Ministro, quali sono le altre compagnie che hanno in dotazione i 128 DC-9, serie 10, per sapere se sono compagnie serie quelle che utilizzano ancora questo tipo di aereo.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. L'abbiamo chiesto ad organismi internazionali; appena avremo notizie, subito le comunicheremo.

C O R A L L O. Le sarò grato se un giorno ci farà sapere quali sono le compagnie che utilizzano questo tipo di aereo e a quali fini lo utilizzano, se per voli *charters* o per linee aeree regolari.

Una seconda questione che emerge dalla sua risposta riguarda le revisioni alle quali questo aereo fu sottoposto. Infatti le revisioni serie, non quelle di *routine*, risalgono al 5 gennaio 1979 (quella precedente all'8 aprile 1978). Ebbene, volevo sapere se dopo l'incidente in Canada, quando si evidenziò questo difetto dell'aereo, cioè quella possibilità di cedimento della coda, sono stati fatti esami di tipo particolare, cioè radiografici. Ora, poichè lei successivamente a quella data elenca semplicemente delle revisioni di tipo A, B e C, mi pare evidente che esami accurati sulla struttura della coda

dopo l'incidente in Canada non ne sono stati fatti.

Mi permetto di evidenziare a titolo di curiosità questo fatto delle linee aeree hawaiane che vendono un aereo dopo 10.827 ore di volo. Credo che neanche la TWA e la Pan American si sbarazzerebbero di un aereo dopo 10.827 ore di volo. Qui c'è un trucco, signor Ministro: forse è stato venduto un bidone truccando i numeri delle ore di volo. Certo, che la società aerea hawaiana compri un aereo e lo svenda come usato dopo sole 10.827 ore di volo, è un dato perlomeno non convincente.

Prendo atto con terrore del tentativo di *record* che sta tentando l'Itavia; evidentemente cerca di superare quel numero massimo di atterraggi che solo 8 aerei nel mondo — se ricordo bene — hanno finora effettuato. L'Itavia vuole battere il *record*; evidentemente vuole fare una grossa campagna pubblicitaria con lo *slogan*: volate con gli aerei più vecchi del mondo! Questo è quello che lei ci ha detto, signor Ministro: è qualcosa di preoccupante; è qualcosa di allarmante!

Mi associo a quanto ha detto il collega Spadaccia: lei ha confermato qui la reticenza che ho lamentato; lei ha detto che la traccia è improvvisamente sparita dal *radar*; però non ci dite con altrettanta chiarezza che nessuna altra traccia era visibile sul *radar*.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. La reticenza è di chi sa e non dice; io ho detto tutto ciò che so e tutto ciò che mi è stato comunicato.

C O R A L L O. Lo chieda al suo collega, Ministro della difesa.

F O R M I C A, *ministro dei trasporti*. Il collega ha messo a disposizione — perchè non è lui che deve analizzarla — delle commissioni di inchiesta la registrazione delle tracce.

C O R A L L O. E così dovremo aspettare mesi, quando si sarebbe potuto dire subito se — registrazione o no — risulta dai

verbali scritti dai controllori di volo che c'era un'altra traccia nelle vicinanze, tale da poter far supporre una collisione. Poiché non se ne parla, devo presumere che questa traccia non sia esistita dato che sarebbe assurdo pensare che questa traccia sia apparsa e di essa si sia taciuto. Se questa traccia non è apparsa, si smetta di ipotizzare collisioni che non sono potute avvenire e si puntino le indagini sull'unica ipotesi seria che è rimasta, che è il cedimento delle strutture per vecchiaia, per manutenzione mancata, per inefficienza, per irresponsabilità del vettore, che in questo caso è la compagnia Itavia.

S I G N O R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

S I G N O R I . Signor Presidente, onorevole Ministro, il disastro aereo del quale stiamo parlando ha scosso e commosso l'opinione pubblica del paese: quello di Ustica rappresenta uno dei più gravi disastri della nostra aviazione civile, un disastro che inevitabilmente ha riaperto l'annoso dibattito sulla sicurezza del volo in Italia. La materia dell'aviazione civile è tra le più importanti del nostro tempo e l'opinione pubblica ne avverte il crescente e irreversibile rilievo.

I trasporti aerei toccano, come pochi altri, servizi di pubblico interesse, rispondono ai vitali bisogni del commercio e delle relazioni umane e del turismo sul piano interno ed internazionale, costituiscono il supporto indispensabile di una notevole parte delle attività produttive primarie del paese.

A me sembra che sull'immane tragedia di Ustica, ove hanno perduto la vita 81 persone, il Ministro dei trasporti abbia fornito a questo ramo del Parlamento gli elementi dei quali è in possesso con apertura d'animo, dettagliatamente e senza reticenze. È una risposta che, da questo punto di vista e per queste ragioni, non può che essere soddisfacente.

Il Ministro ha dato una risposta di tipo nuovo (se poi si vuole fare della polemica per la polemica o fine a se stessa, si può far tutto) alle interrogazioni e alle interpellanze, dal momento che è norma costante

che i rappresentanti del Governo rispondano ad interrogazioni ed interpellanze con una, due o tre paginette dattiloscritte che il ministro o il rappresentante del Governo legge o di cui viene a conoscenza all'atto stesso della lettura: oggi non è accaduto nulla di tutto questo; oggi l'impronta del Ministro si è avvertita in tutta la risposta che ha dato. Si tratta di sottolineare l'impegno assunto dall'onorevole Ministro di usare tutti gli strumenti dei quali dispone per ricercare le cause di questa tragedia e per colpire senza tentennamenti le eventuali responsabilità che emergessero dalla ricerca della quale ho parlato qualche attimo fa. Penso che debba anche essere apprezzato l'impegno assunto dinanzi a questo ramo del Parlamento di riferire al Parlamento stesso sulle conclusioni anche parziali alle quali si addivenga nel corso delle inchieste che sono state predisposte. Tuttavia rimane il fatto, che lei stesso, signor Ministro, d'altra parte ha rilevato, che non siamo in presenza purtroppo di un episodio isolato, ma di fronte a disastri aerei ricorrenti che stanno ad indicare che qualcosa di importante non va in seno all'intera aviazione civile del nostro paese.

Occorre scandagliare, andare a fondo con serietà ed obiettività in questo delicato settore al fine di correggere e modificare l'intero sistema per elevare il grado di sicurezza del volo in Italia. È da sottolineare ancora la interconnessione esistente tra le varie compagnie aeree nazionali che si scambiano reciprocamente gli aerei. Ad esempio l'Itavia dà in dotazione una parte dei propri aerei al gruppo Alitalia-ATI. Da parte loro queste due compagnie si scambiano vicendevolmente gli apparecchi e così via. Pertanto se manchevolezze tecniche o di altra natura sussistono — e manchevolezze ci sono — queste investono tutte le compagnie aeree che operano nel nostro paese.

Credo sia il caso, per non settorializzare il problema che è generale e deve preoccuparci tutti, di ricordare i gravi incidenti che già si sono verificati: il 5 maggio 1972 cade un apparecchio di proprietà della Alitalia, con 115 morti; il 30 ottobre 1972 avviene un incidente su un apparecchio di proprietà della compagnia ATI, con 27 morti: il 1°

gennaio 1974 un incidente su un apparecchio dell'Itavia, con 38 morti; il 22-23 dicembre 1978 altro incidente su un aereo di proprietà dell'Alitalia con 108 morti; il 13 settembre 1979 un altro incidente, ancora su un apparecchio di proprietà dell'ATI con 31 morti. Come è facile vedere, il problema è assai vasto e non può essere visto a senso unico se non si vuole andare fuori dalla verità.

Penso invece, ripeto, che si debba andare a fondo e vedere bene da vicino qual è lo stato finanziario delle compagnie aeree nazionali per accertare se la solidità finanziaria delle stesse è congrua rispetto agli oneri ed agli impegni assunti. In difetto di questa congruità è legittimo che sorga il sospetto che si sia portati a fare economie sotto il profilo della sicurezza e della manutenzione, abbassando gli *standards* di volo prescritti. Occorre indagare in questo campo e in tutto il settore delicato, importante della aviazione civile in Italia.

Il Gruppo socialista del Senato il 19 aprile 1978 presentò un disegno di legge che proponeva la costituzione di una commissione di inchiesta parlamentare che spaziassse su tutto il settore dell'aviazione civile. Questo disegno di legge non ebbe fortuna tant'è che si giunse allo scioglimento anticipato del Parlamento senza che fosse nemmeno iniziato il suo *iter* parlamentare. Un nuovo disegno di legge è stato presentato, sempre dal Gruppo socialista, il 19 ottobre 1979 ed anche in questo disegno di legge si prevede l'istituzione di una commissione d'inchiesta sull'intero sistema dell'aviazione civile. Anche esso fino a questo momento purtroppo non ha iniziato il proprio *iter* parlamentare nonostante che, ad esempio, il compagno Masciadri ed il sottoscritto in tante occasioni siamo andati a sollecitare appunto l'inizio dell'*iter* parlamentare di un disegno di legge tanto delicato e tanto importante.

Credo che sia giusto che un'indagine parlamentare approfondita e scrupolosa su tutta la materia dell'aviazione civile venga intrapresa, se vogliamo non limitarci alla superficie e andare al fondo del problema, che è estremamente serio e preoccupante. Vogliamo affrontare tutto indistintamente il settore del trasporto aereo, facendo ogget-

to di questa indagine parlamentare sul trasporto aereo quello pubblico e quello privato, quello di linea e quello *charter*.

Credo che l'impegno assunto con chiarezza dall'onorevole Ministro dei trasporti questa sera di adoperarsi per avvicinare i tempi di una riorganizzazione profonda del settore dell'aviazione civile incoraggi questo ramo del Parlamento, e spero anche l'altro ramo del Parlamento, a portare avanti le proposte che in questo senso sono state formulate e che fino ad oggi non hanno avuto fortuna, ma che ci auguriamo abbiano più fortuna nel prossimo futuro, in presenza come siamo di disastri veramente gravi e di tragedie veramente grandi come quella che si è verificata in questi ultimi giorni nel mare di Ustica.

M E Z Z A P E S A . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M E Z Z A P E S A . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, dichiaro innanzitutto, se il Presidente me lo consente, di parlare nella mia replica anche a nome dei colleghi De Giuseppe ed Avellone, naturalmente apponendo la mia firma alla loro interrogazione, la n. 3 - 00789.

Le dichiarazioni del Ministro, particolareggiate e puntuali soprattutto per quanto concerne gli antefatti del dramma, improntate — gliene diamo atto — a massima correttezza ed onestà, naturalmente non fuggano — nè potevano essere queste le intenzioni del Ministro — tutti i dubbi che permangono per motivi oggettivi sulla sciagura di Ustica del 27 giugno scorso; soltanto una paziente e approfondita inchiesta, condotta al di fuori di polemiche e di posizioni in qualche modo pregiudiziali, potrà giungere a conclusioni ragionevolmente certe.

Le dichiarazioni del Ministro non potevano neppure servire — neanche questa poteva essere sua intenzione — a liberare completamente il terreno da illazioni, sospetti, giudizi che sempre accompagnano incidenti del genere e in modo particolare questo incidente, la cui repentinità ha avvolto e avvol-

ge ancora la funesta vicenda di un alone di mistero.

Non so se avevano ragione quei colleghi della Camera dei deputati — peraltro autorevoli per essere alla Presidenza della Commissione trasporti — che hanno parlato di emozione che avrebbe suggerito certe prese di posizione dentro e fuori il Parlamento nazionale. L'emozione certo può anche giocare brutti scherzi: ecco perchè chi vi parla, e credo anche gli altri colleghi, si sono ben guardati dal costruire sull'emozione sia pure una interrogazione. Ma quando, passato qualche giorno dalla sciagura, cominciano ad apparire sui giornali dichiarazioni come quelle del comandante pilota Adriano Ercolani, che sono quelle che hanno motivato in particolare la mia interrogazione, cioè di un pilota che, come sappiamo, ha lavorato per ben quattordici anni all'Itavia, che ha guidato l'apparecchio della sciagura e che si richiama alla testimonianza di un quaderno tecnico di volo su cui un anno fa egli aveva annotato il fenomeno di « vibrazioni aerodinamiche su tutta la struttura » del velivolo; quando si leggono queste ed altre dichiarazioni, come quella del professor Gabrielli, uno dei più famosi progettisti di aerei del mondo, il quale, facendo un raffronto con l'analoga sciagura dei due Comet inglesi precipitati — manco a farlo apposta — nello stesso mar Tirreno, nel gennaio e nell'aprile del 1954, parla di possibile cedimento strutturale di qualche parte della fusoliera (naturalmente ne parla in chiave di ipotesi, non certo di prove assolute), allora non è più questione di emozione, perchè a quel punto diventava e diventa nostro preciso dovere affrontare la questione in termini di sforzo per ricercare la verità e per acclarare le eventuali responsabilità, proprio in nome di quella logica cui i colleghi della Camera dei deputati si richiamavano, alla quale deve ispirarsi una seria politica del trasporto aereo, che voglia essere appunto responsabile.

Però io dico che non è certo questo il momento di sottoscrivere o di sollecitare pregiudiziali sentenze di condanna per chicchessia, nè tanto meno pare a me politicamente opportuno cogliere l'occasione per so-

stenere, in questa sede o altrove, tesi di revoca di concessioni o di nazionalizzazioni. Devo prendere atto, per la verità, che fino a questo momento in quest'Aula nessuno lo ha detto espressamente. Sono tesi che ognuno è libero di sostenere, specie se corrispondono ai suoi principi generali in fatto di economia e di gestione dei pubblici servizi, ma che, come tutte le tesi, sono opinabili. Sarebbe però rozzo e puerile voler sostenere queste tesi — ripeto, opinabili e legittime — con l'assurda e pregiudiziale discriminazione tra compagnia privata e compagnia pubblica, tra compagnia privata che non sa evitare incidenti e compagnia pubblica che ne è sempre immune. Questa, sì, potrebbe essere una presa di posizione irrazionale, pregiudiziale, che potrebbe pregiudicare ciò che è nella volontà di tutti: arrivare alla scoperta della verità.

Se dall'inchiesta in corso dovessero risultare inequivoche responsabilità della compagnia Itavia in fatto di controlli, in fatto di manutenzione degli aerei, di attrezzature e di dispositivi di sicurezza, altro che mozione in tal caso sarà necessaria! È evidente che allora da parte di tutti noi, nessuno escluso, andrebbero reclamate tutte le necessarie misure sul piano amministrativo, sul piano gestionale e sul piano penale. Ma allora, davanti a fatti concretamente accertati, tali misure apparirebbero per quello che effettivamente, in questo come in altri casi, devono essere, ossia punizioni di veri e propri reati, non eventuali pregiudiziali condanne, comminate soltanto in via di principio.

Signor Ministro, si vada avanti su questa strada, sulla via che è stata intrapresa, dell'accertamento delle responsabilità; ma soprattutto — e qui unisco la mia voce a quella di qualche altro collega che ha parlato prima di me — senza attendere i risultati dell'inchiesta, si prendano tutte quelle misure che assicurino, insieme allo sviluppo del sistema di trasporto aereo, la necessaria correlativa sicurezza del settore.

Mi fa piacere apprendere che, prima ancora del luttuoso incidente, in tempi non sospetti, l'attuale Ministro dei trasporti aveva assunto iniziative in tal senso. Si è detto,

per esempio, che giace da tempo alla Camera dei deputati un progetto di legge per l'istituzione di dieci ispettori di volo nell'organico di Civilavia. Lascio naturalmente al Ministro di accertare se ciò risponde a verità.

Certamente, un provvedimento del genere costituirebbe un elemento essenziale per la sicurezza dei voli. Questo, ed altri provvedimenti della stessa specie, non devono attendere i tempi lunghi per essere attuati. Essi devono essere deliberati nel contesto di una visione globale della politica del trasporto aereo, che (come il Ministro in modo particolare sa, ma tutti i colleghi sanno) occupa sempre maggiore spazio nel contesto delle esigenze dei trasporti della società moderna.

Ecco perchè occorre un impegno maggiore dei pubblici poteri in questa direzione. Non vi è emozione, allora, nessuna emozione nelle nostre iniziative, ma nello stesso tempo nessuna fatalistica rassegnazione o, peggio ancora, nessuna colpevole inerzia da parte nostra per quanto ci compete. Altrettanto impegno credo però vada richiesto (e il Ministro ci ha dato delle notizie interessanti in proposito, di cui prendiamo atto) ai responsabili delle compagnie del settore, siano esse private o pubbliche.

G U A L T I E R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

G U A L T I E R I . Anch'io, signor Ministro, mi aspettavo da lei una risposta, come ha detto un collega poco fa, più politica e meno burocratica. Certe cose indubbiamente le sappiamo tutti. Non esistono aerei sicuri al 100 per cento, non esistono rotte in cui ci si possa avventurare con assoluta tranquillità. In ogni volo c'è un margine di rischio dovuto a cause tecniche o a *défaillances* umane e fra le cause potrebbe esserci anche quella della collisione in volo, senza che questo debba dare motivo a quella sorta di giallo di seconda categoria a cui abbiamo assistito in questi giorni, con la NATO che abbatte gli aerei civili e poi si nasconde.

Il rischio però deve essere ragionevole, e vi sono numerose e precise garanzie che devono essere date dallo Stato perchè il rischio del volo sia il più ragionevole possibile. La sicurezza del volo è fondamentale dovere dello Stato, nei confronti di tutti, delle compagnie di bandiera e di quelle private, delle compagnie nazionali e di quelle estere.

Quando l'incidente avviene, ci si sforza ovviamente di stabilirne le cause, perchè capire ciò che è successo significa fare che l'incidente non capiti nuovamente.

Perchè allora, signor Ministro, questo incidente, questa tragedia ha provocato qualche cosa di più: emozione, rabbia, paura, inchieste della stampa? Perchè questi sentimenti si sono tradotti in interrogazioni, mozioni, interpellanze parlamentari? La ragione è questa: si sapeva che questo sarebbe accaduto, un giorno o l'altro. Non magari a quell'aereo o a quel comandante, non quel giorno o quel mese, ma a quella compagnia sì, a qualcuno dei suoi aerei sì. Tutti coloro che utilizzano il servizio Itavia — e molti sono membri del Parlamento — possono dire che con l'Itavia si è già da tempo in lista di attesa; si vola a scommessa; il rischio viene assunto ormai lucidamente da tutti noi o per ragioni di lavoro o perchè un certo giorno c'è lo sciopero dei treni, un altro giorno quello dei traghetti. Però si sa sempre che si rischia, signor Ministro; e in quella compagnia si rischia più che in ogni altra di questo paese, e ciò perchè la flotta Itavia è letteralmente un disastro, fatto di una politica aziendale di sfruttamento al limite dei velivoli e degli uomini, fatto — lo dobbiamo mettere in conto, anche se per se stesso questo non crea rischio — di disprezzo dei diritti degli utenti, fatto di ritardi sistematici, di voli annullati all'ultimo minuto, di equipaggi sbattuti da un volo all'altro senza riposi, di una manutenzione approssimativa e, si è detto anche, fatto di mancata trascrizione di ore di volo realmente effettuate, di cicli operativi non tutti corretti.

Io ho il ricordo di un volo inaugurale drammatico, e conosco voli avventurosi, dirottamenti su aeroporti notturni, attese

esasperanti, persone ridotte alla disperazione in aeroporti in cui ci si fa sostare anche 10-12 ore di seguito. Questo è volare Itavia, signor Ministro. E se lei volesse tenere un suo osservatore a Ciampino, specie nei periodi di grande traffico, come nel periodo di ferragosto, e osservasse gli emigrati che rientrano serviti da quella compagnia, vedrebbe come si comporta una compagnia di sfruttamento.

Non il singolo incidente allora ci ha mosso, anche se era doveroso farlo per l'incidente di Ustica, non l'emozione, ma tutta la preoccupazione che la gestione Itavia ci dà da anni. Per dieci anni, come consigliere regionale, ho sistematicamente affrontato questo problema. Quando sono venuto al Parlamento nel settembre scorso, subito preparai una mozione in questo senso. Non è un fatto di emozione. E non si tratta nemmeno del fatto che l'Itavia è una compagnia privata, signor Ministro. Non ho stupidi ideologismi, come può pensare qualche rozzo sindacalista della CISL. Si può volare « privato » benissimo; anzi si deve volare « privato » benissimo, se però ci sono le condizioni di sicurezza. D'altra parte di quale società privata si parla? I bilanci dell'Itavia, signor Ministro, sono quelli di una società privata? C'è un solo anno in cui lo Stato non sia dovuto intervenire o le regioni o le camere di commercio? Ha mai avuto un solo anno di utile, questa compagnia?

Comunque mi sembra di aver capito che lei non ha ancora l'assoluta certezza di poter mettere la mano sul fuoco e giurare sull'Itavia. Attende le inchieste, attende altri dati e li attendiamo anche noi.

Per intanto però la cosa che mi preoccupa è che lei non intende prendere provvedimenti. Lei è indubbiamente un Ministro coraggioso, come siamo coraggiosi noi che continuiamo a volare Itavia. Speriamo che vada bene a lei e che vada bene a noi.

Ad ogni modo, abbiamo presentato una mozione fortemente rappresentativa del Senato e ad essa ci richiamiamo. Oggi non può essere discussa per motivi di Regolamento. C'è però nella nostra mozione una data limite, quella del 30 settembre. Mi sembra che questa data possa essere compatibile

con quella prevista per la commissione di inchiesta che lei ha nominato.

Le sarei pertanto grato se volesse impegnare il Governo a discutere la mozione in modo che su questo problema si possa ritornare non sotto l'emozione o la spinta emotiva di un fatto singolo, ma per esaminare il comportamento complessivo di una delle compagnie che dà a tutti le maggiori preoccupazioni.

V I N C E L L I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N C E L L I . Signor Presidente, prendo atto delle notizie che il senatore Formica ci ha fornito con puntualità e mi sembra anche con precisione, almeno per quanto è consentito dallo stato degli accertamenti, sulle cause non ancora perfettamente chiarite di questo disastro aereo che per le modalità con le quali si è verificato ha turbato l'intera opinione pubblica del paese. Certo, vi sono dei punti oscuri che occorre chiarire con la massima celerità possibile, effettuando le indispensabili verifiche (alcune sono state già disposte e ne prendiamo atto con soddisfazione) sulla compatibilità della flotta Itavia con lo *standard* di massima sicurezza richiesto per questo tipo di trasporto il quale nell'economia mondiale, come è noto, è destinato a svolgere un ruolo sempre più importante. Ogni giudizio ed ogni valutazione appaiono pertanto, allo stato, semplicemente prematuri o per lo meno frutto di illazioni dettate più da posizioni preconcepite che da una obiettiva e serena considerazione dell'accaduto.

Attendiamo pertanto di avere a disposizione maggiori elementi su questo grave episodio, di conoscere le cause reali che lo hanno determinato, le indicazioni di eventuali responsabilità od omissioni per trarne le conseguenze che attengono alla nostra responsabilità e a quella del Governo ed esprimere con una coerente azione la nostra reale e sentita partecipazione al cordoglio dei familiari delle vittime.

Fin da questo momento possiamo con sicurezza affermare che l'intero settore del

trasporto aereo in Italia ha bisogno di una radicale revisione attraverso l'impostazione di una organica ed efficiente politica che riguardi questo comparto, le misure e le iniziative da porre in essere per portare lo sviluppo del trasporto aereo verso traguardi di reale efficienza. È un problema di grande portata già all'attenzione del Parlamento che ha chiaramente individuato come il trasporto aereo in Italia passa attraverso alcuni punti fondamentali. Proprio nella mattinata di domani inizieremo la discussione del piano di riferimento del trasporto aereo presentato dal Governo con l'audizione del direttore generale di Civilavia e del presidente dell'Alitalia dottor Nordio.

È un lavoro destinato ad essere proseguito ed approfondito. Primo tra tutti questi aspetti è quello della sicurezza intesa come modernità ed efficienza del vettore, di attrezzature tecnologiche non solo in grado di stabilire *standards* obbligati a livello internazionale, ma anche rivolti alla copertura del margine di errore umano che per deprecabili evenienze può verificarsi; vi è l'altro aspetto, quello della razionale distribuzione della rete aeroportuale, discorso più volte approfondito e su cui qui non voglio fermarmi; c'è poi la non più procrastinabile esigenza di riorganizzare le strutture amministrative preposte al trasporto aereo. L'organo di governo dell'aviazione civile è inadeguato e non più rispondente alle moderne esigenze. In questo campo è indispensabile agire con chiarezza di idee, con immediatezza e con coraggio; è stato detto che il Parlamento dispone di una notevole serie di documenti; voglio citarne uno (i risultati della commissione presieduta dal sottosegretario senatore Accili) che è di tale gravità che dovrebbe far riflettere seriamente coloro che si occupano di questo complesso settore con senso di responsabilità.

Desidero infine dare atto al Ministro, in questi suoi primi mesi di attività, di avere dedicato particolare attenzione, sensibilità e passione a questo settore che nell'ambito del Ministero dei trasporti è certo il più delicato e vulnerabile. Attendiamo il Governo e il Ministro alla prova, ma con una posizione di estrema fiducia e certamente

convinti che questa azione intrapresa porterà agli auspicabili risultati.

P O Z Z O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P O Z Z O . Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, si è dato, da parte della stampa, un gran rilievo alla dissociazione del nostro Gruppo dalla mozione, sottoscritta da tutte le altre parti politiche, con la quale si proponeva la revoca delle concessioni di linea alla società privata Itavia. Di quella mozione qualche parte politica in questo dibattito si è però completamente dimenticata: forse ha dovuto segretamente ammettere che era un giudizio affrettato.

In replica alle dichiarazioni del ministro Formica, desidero a nome del mio Gruppo invece confermare e chiarire la posizione della nostra parte politica, assunta in quella circostanza, rilevando anzitutto l'esigenza, doverosa e prioritaria, di risalire con la massima sollecitudine alle cause dirette ed indirette di un così grave evento luttuoso, di accertare tutte le eventuali responsabilità e, se del caso, perseguirle con il massimo rigore; infine di scongiurare il protrarsi di quelle condizioni di insicurezza e di disservizio, pericolose tanto per i passeggeri che per il personale, di cui tanto si è parlato, qualora esse dovessero effettivamente emergere dalle numerose inchieste in corso.

Tutto ciò premesso, vorrei osservare che nessun giudizio però ci sentiamo autorizzati ad esprimere come membri del Parlamento, perlomeno prima che l'inchiesta della magistratura abbia esaurito il suo corso e prima che le commissioni tecniche comunque abbiano chiaramente individuato le cause delle catastrofe, le quali si collocano — come è dimostrato proprio dalle sue dichiarazioni, onorevole Ministro — al centro di una situazione di più complessa e generalizzata disorganizzazione ed inefficienza che attiene alle responsabilità del Governo, non soltanto di quello di cui lei fa parte da pochissimo tempo, ma anche e maggiormente di quelli che si sono succeduti e che hanno avuto responsabilità immense nel retrocedere la nostra

aviazione civile a livello di terzo mondo. Ci pare molto strano che in questa sede si facciano descrizioni apocalittiche del traffico aereo italiano, come se vi fosse una sola parte politica di quelle che descrivono questa situazione letteralmente terrificante che non avesse portato o non porti su di sé responsabilità annose e precise di Governo. Sicchè, non ci sentiamo legittimati a sentenziare giudizi approssimativi e indimostrati nel merito dell'evento, privi come siamo tutti e non solo noi, ma persino il Governo, da quanto ella ci ha dichiarato, di informazioni dettagliate, inedite e di conclusioni inequivoche; noi non riteniamo di venir meno ad un elementare senso di correttezza e di responsabilità, nemmeno in questo caso! Giudichiamo, infatti, che nemmeno dinanzi alle immani dimensioni del tragico evento in discussione, nemmeno dinanzi alle macabre immagini della sciagura, commercializzate con tanto cattivo gusto e con tanto cinismo e violenza nei confronti delle vittime e dei familiari da parte di una editoria che poi sollecita i soccorsi e i miliardi dello Stato, nemmeno dinanzi al sensazionalismo, allo scandalismo ed alla superficialità di certa stampa noi abbiamo il diritto come parlamentari di venire meno alla razionalità, cedendo agli impulsi emozionali che pure la tragedia giustifica, rinunciando alla ricerca scientifica della verità. Tanto meno abbiamo il diritto di costruire sentenze attraverso l'esasperazione delle diverse tesi, nel momento stesso in cui la sola cosa accertata è che l'aereo dell'Itavia si è disintegrato in volo, ma non si sa affatto ancora come, se per collisione con un altro aereo, se per altro evento imponderabile o per cedimento strutturale; mentre vi sono altre ipotesi accantonate, come quella della esistenza, per esempio, di un attentato. Una tale ipotesi è stata perentoriamente scartata, probabilmente per scaramanzia. Ma dobbiamo aspettare che ci siano le perizie finali della commissione tecnico-formale per escludere un'ipotesi di questo genere. L'abbiamo accantonata per comodità politica; però non c'è alcuna prova che ciò non sia effettivamente accaduto. Salvo la tesi dell'opportunità politica, che può far comodo appunto ad una parte, e può non far

comodo ad un'altra, non vedo proprio come possa essere esclusa con tanta perentorietà un'ipotesi di questo tipo, fino a questo momento.

Pertanto noi non propendiamo per nessuna tesi in particolare, ma semplicemente vogliamo vederci chiaro, prima di esprimere sentenze, perchè avvertiamo che sono in gioco interessi economici rilevanti, contrastanti, sui quali può anche innestarsi una speculazione che non ci sembra affatto giovare alla causa dell'efficienza, della sicurezza del trasporto aereo commerciale.

Ma, al di là di questa prudenza necessaria nel valutare le campagne scandalistiche che anticipano le indagini della magistratura, c'è soprattutto in noi la preoccupazione che non sia messa in discussione la professionalità dei piloti, del personale di volo e a terra della compagnia Itavia, cioè la posizione occupazionale dei 1.200 lavoratori dipendenti, sul destino dei quali nessuna parte politica, nè in Commissione, nè qui, di quelle che hanno chiesto la revoca della concessione, può dare garanzie in nome della nazionalizzazione delle concessioni.

Dinanzi al danno incalcolabile che si provoca al lavoro, alla carriera di 1.200 lavoratori dell'Itavia, in gran parte altamente specializzati, con tutto questo polverone di notizie incontrollate di stampa circa l'inefficienza, la disorganizzazione tecnica che sarebbero causa o concausa diretta o indiretta dell'incidente, noi riteniamo preferibile che il Parlamento scelga la via, più seria e sicura, dell'indagine conoscitiva di sua competenza, di sua stretta prerogativa. Pertanto chiediamo formalmente che tale indagine sia estesa a tutto il settore del traffico aereo nazionale gestito tanto dai vettori privati, quanto dalla compagnia di bandiera, nonchè alle condizioni di sicurezza, di efficienza degli aeroporti, alle disfunzioni, alle deficienze, alle disorganizzazioni tecniche che qui sono state denunciate con tanta ricchezza di particolari. Tuttavia chi vola sulle linee interne italiane sa bene che i disservizi non riguardano soltanto l'Itavia, perchè la descrizione apocalittica del caos nel quale si vive viaggiando sugli aerei italiani riguarda condizioni di disagio permanente in tutto il settore. Non si sa

quando si parte, augurabilmente ci si immagina quando si arriva. Ma è quasi sempre un'ipotesi ottimistica di lavoro...! Tutto può succedere nel caos dei disservizi generalizzati dell'aviazione civile compreso arrivare qualche volta in orario. Il problema dunque non riguarda solo l'Itavia, ma anche la compagnia di bandiera e tutte le altre compagnie ed il contesto in cui i disservizi di questo genere si verificano; il che ovviamente investe responsabilità di ordine governativo.

Visto che si parla di nazionalizzare un vettore privato, crediamo sia venuto il momento di aprire i bilanci: qui si è parlato — e in termini inquietanti — anche dei bilanci dell'Itavia; noi sosteniamo che si debbano aprire tutti i bilanci, anche quelli dell'Alitalia, che sarebbe poi la beneficiaria e la destinataria della improvvida e generalizzata richiesta di nazionalizzazione dell'Itavia. Vediamo dunque anche i bilanci dell'Alitalia: può darsi che sia l'occasione opportuna per il Governo per fornire chiarimenti e rassicurazioni a proposito delle indiscrezioni che sono largamente circolate e che sono state pubblicate su una rivista specializzata di altissima qualificazione in campo internazionale circa sconcertanti risvolti del bilancio Alitalia. Ci auguriamo che siano solo illusioni allarmistiche, niente di più, ma riteniamo che nel momento in cui si fanno discorsi del genere di quelli pronunciati oggi in quest'Aula soprattutto i bilanci dell'Alitalia debbano essere una volta per tutti approfonditi seriamente.

Questi, in rapida sintesi, sono motivi più che sufficienti per dichiarare la nostra insoddisfazione, che qui esprimo anche a nome dei senatori Mitrotti e Marchio, cofirmatari dell'interrogazione, per le dichiarazioni del Governo le quali danno ragione al nostro dissenso, alle incertezze, alle perplessità con le quali esprimiamo il nostro preoccupato giudizio in ordine al disastro dell'aereo dell'Itavia e alle misure con cui il Governo intenderebbe affrontare il problema della sicurezza dei voli nel nostro paese.

PARRINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà

PARRINO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sarò molto breve, dichiarandomi insoddisfatto di quanto il Ministro ci ha testè detto.

Dirò alcune cose che ho detto in precedenza nella Commissione trasporti: circa 4-5 mesi fa, in quella sede, dove era all'ordine del giorno il disastro aereo della Sardegna, mi sono ricollegato ai disastri aerei della Sicilia del 1972 e del 1978. Dissi che c'era una connessione — non era accaduto l'ultimo incidente — temporale degli incidenti, nel senso che i due incidenti precedenti, compreso quello della Sardegna successivo, erano avvenuti di notte, per cui c'è un fattore di natura squisitamente tecnica: infatti non può essere casuale che l'80 per cento degli incidenti avvenga di notte. Mi si potrà dire che la visibilità non c'è, ma allora a che cosa servono le attrezzature sofisticate di cui dovrebbero essere forniti gli aeroporti se durante la notte aumenta il rischio? In quella occasione, giacchè mi era stato chiarito da parte degli organi competenti che volare di notte non comportava rischi maggiori che volare di giorno e siccome ero convinto e sono convinto che non è così, in tempi non sospetti dichiarai che soggettivamente chiudevo gli aeroporti di notte: cioè intendo dire che di notte non viaggiavo e non viaggio perchè ritengo che le attrezzature aeroportuali non consentano una completa e totale garanzia. Pare che sia stato facile profeta nell'ipotizzare che gli incidenti avvengono di notte. Al di là delle questioni tecniche, il fatto è che l'incidente è avvenuto di notte. Anche per l'Alitalia nel 1978 l'incidente è avvenuto di notte. Sono particolarmente colpito soggettivamente perchè mi è capitato, in tutti e tre gli incidenti avvenuti in Sicilia, di accompagnare al cimitero degli amici e concittadini che conoscevo personalmente. Nel primo incidente ne sono morti due, nel secondo uno e così nel terzo.

Questi sono fatti che colpiscono soggettivamente ed oggettivamente e debbono spingere il signor Ministro a rivedere tutta la materia. Non è solo questione di Itavia o ATI, è il complesso generale dell'aviazione civile

che va rivisto per garantire a tutti i cittadini la massima efficienza e la massima sicurezza.

S P A N O . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* S P A N O . Signor Presidente, onorevole Ministero, nei pochi minuti che ho a disposizione cercherò di esprimere la mia opinione, in particolare, secondo il rituale, dichiarandomi soddisfatto per la risposta che credo dovesse essere una risposta prevalentemente tecnica sulle ragioni e le condizioni in cui sono avvenuti i fatti ed anche sulla individuazione, non tanto delle responsabilità e delle cause che ancora non sono accertate, quanto dei provvedimenti ed interventi che il Ministero ha messo in atto per accertarle con precisione e completezza. Dirò invece che sono insoddisfatto dello stato del trasporto aereo in Italia, così come emerge dalla stessa relazione del Ministro e da tutte le esperienze che in questi anni abbiamo vissuto sul piano della sicurezza e dell'efficienza del trasporto aereo in Italia.

Su questo aspetto c'è un grave ritardo. Mi dispiace che il collega che ha replicato poco fa si sia allontanato, ma dobbiamo osservare che questo ritardo è stato determinato da un Ministro della sua parte politica che aveva così scarsa sensibilità per le condizioni dello sviluppo del trasporto aereo nel nostro paese che io lo definii il Ministro della bicicletta più che dei trasporti. Pertanto si accumulano ritardi rispetto alle stesse indicazioni parlamentari che attengono prevalentemente all'indagine conoscitiva che l'altro ramo del Parlamento ha svolto nel 1975, fornendo indicazioni, suggerimenti, obiettivi di intervento ai vari livelli per rendere appunto lo sviluppo del trasporto aereo adeguato ai tempi ed ai livelli dei paesi più industrializzati.

Il collega Masciadri ha presieduto quella attività e gli va dato merito ed atto di averla portata a termine con molto equilibrio e senso di responsabilità e concretezza. In tutti questi anni abbiamo atteso interventi adeguati che invece non ci sono stati, per cui riscontriamo dei ritardi che sono sicuramente attribuibili ad una responsabilità politica e

quindi vanno colmati. Mi pare che la parte finale della replica del Ministro possa, se non farci ben sperare, renderci seriamente consapevoli che avremo al più presto delle risposte adeguate non solo in merito alla sciagura aerea dalla quale trae spunto il dibattito questa sera, ma anche in merito ai provvedimenti a più lunga scadenza che devono essere presi sia sul piano dell'adeguamento dei mezzi, sia sul piano dell'adeguamento degli uomini, sia sul piano normativo e legislativo.

Infatti credo che se ognuno di noi dovesse portare la propria esperienza diretta e sofferta di utente del trasporto, oltre che di parlamentare che cerca di fare una sintesi anche delle esperienze di tutta l'utenza e non solo di quelle sue proprie, non si potrebbe non essere preoccupati dello stato del trasporto aereo del nostro paese. Di qui la necessità di operare tutti in armonia, non sulla base delle emozioni e senza soffermarsi su un vettore piuttosto che su un altro. Credo che ci siano forti responsabilità e deficienze della compagnia Itavia, ma credo che ci siano moltissime cose che lasciano a desiderare, sul piano dell'efficienza del servizio e della sicurezza, anche nella compagnia Alitalia. Non dimentichiamo che dal 1972 in poi c'è stata una buona ripartizione dei disastri fra le compagnie di bandiera e quelle non di bandiera. Purtroppo centinaia sono i morti che sono stati causati da queste sciagure.

Quindi dobbiamo farci carico della sicurezza del trasporto aereo, come dobbiamo farci carico più in generale (personalmente siamo sensibili a questo aspetto) della sicurezza dei servizi pubblici di trasporto ed anche del trasporto privato su strada. Ma questi sono problemi complessivi che richiedono interventi a livello politico-legislativo e soprattutto concretezza e tempestività nell'applicazione delle norme e sensibilità nell'adeguamento di queste norme.

Personalmente ho avuto un incidente aereo molti anni fa (non in Italia: all'estero); devo dire che me la sono cavata (non è stato così per i poveretti che sono stati vittime dell'ultimo incidente come dei precedenti). La mia esperienza personale mi induce a ritenere che in effetti i margini di ri-

schio nel trasporto aereo ci sono, ma sono sicuramente al di sotto di tutte le percentuali di rischio in qualsiasi altro tipo di trasporto. Non vorrei che determinassimo una psicosi collettiva nei riguardi del trasporto aereo. Dobbiamo avere molta attenzione politica e guardare anche alle condizioni tecniche in cui si svolge il trasporto aereo per renderlo più adeguato, perseguendo oltretutto obiettivi non solo di trasporto delle persone ma, più in generale, di sviluppo del nostro sistema turistico; si tratta quindi di un obiettivo economico e sociale complessivo.

Per concludere, devo dire francamente la mia opinione personale. Il collega Gualtieri ha preso l'iniziativa di una mozione al Senato, ma non ha trovato il mio consenso sul testo di quella mozione e non perchè si volesse penalizzare l'Itavia, che tra l'altro non so come possa essere penalizzata. Abbiamo un organo tecnico che va potenziato, adeguato nei mezzi e negli uomini, il RAI che, contrariamente a quanto qualche altro collega ha voluto insinuare, mi pare che funzioni. Si tratta di farlo funzionare meglio, si tratta di fare in modo che la direzione generale dell'aviazione civile controlli che funzioni bene, efficacemente, con periodicità più ristretta. Ma, una volta che questo organo tecnico ha determinato il certificato di navigabilità per un aeromobile, sarebbe assai singolare che il Ministro, nella sua responsabilità politica, intervenisse per annullare quella idoneità riconosciuta da un organo tecnico. Allora sciogliamo l'organo tecnico e determiniamo altre condizioni per certificare che i vettori possono volare.

Voglio dire: non scambiamo il ruolo politico, di attenzione e sensibilità, del Parlamento per quello di una commissione di inchiesta tecnica, che mi pare, sulla base di esperienze dirette e personali, indurrebbe a trarre delle conclusioni che non sempre vanno a vantaggio della chiarezza sulle condizioni reali in cui si svolgono i fatti.

Del resto l'emotività e inconsciamente il senso dell'ignoto che si determina in questa sciagura rispetto alle precedenti — diciamo — francamente, onorevole Ministro e onorevoli senatori — sono dovuti al fatto che

siamo quasi certi di non poter individuare e reperire la famosa scatola nera. Devo dire che altre volte non c'era questa carica e questa spinta eccessiva, sicuramente inadeguata rispetto al disastro, perchè si attendeva dalla scatola nera una risposta che oggi siamo costretti a ricercare in altri modi, probabilmente anche più originali e più sofisticati di quanto non abbiamo fatto in altri momenti.

GUALTIERI. È meglio sequestrare le altre nove scatole nere finchè siamo in tempo.

SPANNO. Sequestriamo pure quelle scatole nere, ma le dirò che non sono garantito nella mia sicurezza di volo dal fatto che l'Itavia non voli più, perchè l'Alitalia mi fa viaggiare ogni settimana da Roma a Venezia in andata e ritorno con un aeromobile dell'Itavia. Allora, se fossero vere le sue considerazioni, dovrei essere altrettanto preoccupato quanto lo è lei, ma per viaggiare Alitalia, non Itavia.

Del resto, dimentichiamo qual è stata l'iniziativa giusta dell'associazione rappresentativa dei piloti italiani nei riguardi delle condizioni di sicurezza degli aeroporti? Allora, rispetto a questo fatto, dovremmo chiudere gli aeroporti, perchè a queste conclusioni dobbiamo arrivare. Credo che dobbiamo svolgere un'azione complessiva per rendere adeguatamente sicuri i vettori, per adeguare le condizioni aeroportuali, per aggiornare professionalmente il personale che si dedica a questa attività, in cui il rischio c'è, ma, ripeto, è al di sotto dei margini di rischio di ogni altro sistema di trasporto.

Si tratta quindi di andare con fiducia a prendere quelle decisioni che per tanto tempo, secondo me, sono state rinviate, anche per una carenza — lo dico subito — probabilmente di risorse finanziarie: in questo paese in cui, devo dire, vi è un certo spreco in alcuni settori, credo che sul piano della sicurezza si spenda poco. Parlando di sicurezza intendo in generale riferirmi a tutti gli aspetti, quindi anche a quelli che riguardano le centrali nucleari, dove mi pare che le misure predisposte siano poco adeguate; ma, tornando al settore dei trasporti, credo che

si debbano impiegare mezzi più adeguati, che si debbano determinare condizioni professionali più idonee per disporre di personale specializzato e che si debbano creare delle strutture e infrastrutture efficienti. Solo così possiamo rispondere alla richiesta che in realtà dalla grande maggioranza dell'opinione pubblica e non solo dalla stampa proviene verso l'Esecutivo e verso il Parlamento per fare chiarezza sulle cause della sciagura e soprattutto per dare una risposta precisa rispetto agli obiettivi e agli strumenti che si vogliono mettere in atto d'ora in avanti.

F I O R I . Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* F I O R I . Molto rapidamente. Volare certamente è un rischio, ma in tutte le cose c'è un più e c'è un meno. La sensazione diffusa che volare Itavia comporti un « più » di rischio è fondata su alcune circostanze, su alcuni elementi di fatto.

Mi è parso di cogliere, nella lunga e diligente relazione del signor Ministro, una posizione attendista. Sono in corso delle inchieste; vedremo che cosa ci diranno. La sensazione diffusa in giro, però, secondo la quale volare Itavia è più rischioso che volare con altre compagnie, si fonda su elementi di fatto, uno dei quali troviamo anche nella relazione del Ministro, là dove si ammette che l'Itavia ha nei suoi magazzini insufficienza di pezzi di ricambio. Non è un fatto da poco...

M A S C I A D R I . Lo stesso si può dire anche per l'Alitalia, che non ha neanche più un magazzino. La situazione per l'Alitalia è ancora peggiore; se si ferma un apparecchio, è necessario che i pezzi arrivino a Roma da Tokyo.

F I O R I . Non m'interessa entrare in questa competizione; so che l'Itavia ha un magazzino con insufficienza di pezzi di ricambio. L'Itavia non ha nemmeno i mezzi finanziari per dotarsi dei pezzi di ricambio. Questo forse distingue l'Itavia dall'Alitalia e dall'ATI. Allora, se così stanno le cose, vi sono già elementi per assumere delle inizia-

tive. E poichè non vi è annuncio di iniziativa immediata nei confronti. . .

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Le faccio presente che io ho tolto una linea all'Itavia; ma per questo si devono determinare anche condizioni di carattere giuridico. Ho già detto nella relazione che i certificati di navigabilità non li diamo noi. Quando vi sono, quindi, non possiamo revocare le concessioni per mancanza di possibilità di circolazione degli aeromobili. Quando si è trattato della linea Verona-Roma che l'Itavia non esercitava, noi l'abbiamo revocata e assegnata all'ATI. È stato un provvedimento che ho adottato io.

F I O R I . Si tratta di una linea non esercitata.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Non era esercitata perchè la concessione non era ancora stata registrata. Allora io, invocando questa condizione giuridica particolare, ho chiesto al vettore ATI, che l'eserciva precedentemente, di esercire la linea stessa; ma c'era l'aggancio di carattere giuridico. Scusi l'interruzione.

F I O R I . La incoraggio in questa via e la ringrazio per la precisazione.

G U A L T I E R I . Se l'ha fatta, vuol dire che ha le stesse preoccupazioni che abbiamo noi.

F I O R I . La esorto a proseguire su questa linea e nei confronti dell'Itavia e nei confronti dell'Alisarda.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

F O R M I C A , *ministro dei trasporti*. Desidero semplicemente dire al senatore Gualtieri, che mi aveva chiesto se c'era un impegno del Governo di discutere la mozione, che l'impegno del Governo — ripeto — è per discutere la mozione, non appena la commissione Robaldo avrà concluso i lavori. Come

abbiamo detto, la commissione è stata convocata per discutere sulla situazione dei collegamenti aerei nel complesso e quindi per vedere lo stato di tutte le concessioni esistenti. Siccome questa commissione dovrà concludere i lavori entro il 30 luglio, sono convinto che subito dopo potremo discutere anche la mozione in quest'Aula.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interpellanze e delle interrogazioni è esaurito.

Annunzio di presentazione di disegno di legge

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro dell'agricoltura e delle foreste:

« Sanzioni per i trasgressori delle norme comunitarie relative all'adeguamento del potenziale viticolo alle esigenze del mercato » (995).

Annunzio di presentazione di relazioni

PRESIDENTE. A nome della 3ª Commissione permanente (Affari esteri), il senatore Taviani ha presentato la relazione sul seguente disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare ungherese intesa ad evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio ed a prevenire le evasioni fiscali, con annesso Protocollo, firmata a Budapest il 16 maggio 1977 » (914) (Approvato dalla Camera dei deputati).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni

PRESIDENTE. I Ministri competenti hanno inviato risposte scritte ad in-

terrogazioni presentate da onorevoli senatori.

Tali risposte sono state pubblicate nell'apposito fascicolo.

Annunzio di interpellanze

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio dell'interpellanza pervenuta alla Presidenza.

FILETTI, segretario:

FIORI, PASTI, ANDERLINI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Tenuto conto delle notizie di stampa che sono seguite al tragico incidente aereo di Ustica, gli interpellanti chiedono di conoscere:

a) quale sia il regime di controllo della efficienza degli aerei cui sono sottoposte le compagnie abilitate all'esercizio del volo;

b) a quali controlli tecnici, finanziari, dirigenziali siano sottoposte le piccole compagnie private esercenti il ramo (« Itavia » e « Alisarda ») onde accertare la loro capacità di gestire un servizio così delicato come, appunto, il trasporto aereo;

c) se il Ministro non intenda provvedere ad una attenta verifica di tutta la complessa materia del controllo dell'esercizio aereo, adeguatamente intervenendo, anche con la revoca di concessioni già fatte, per assicurare la minimizzazione dei rischi per piloti e passeggeri. (*Svolta nel corso della seduta*)

(2 - 00170)

Annunzio di interrogazioni

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

FILETTI, segretario:

DE GIUSEPPE, AVELLONE. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere tutte le possibili notizie in merito al drammatico incidente aereo che, il 27 giugno 1980, ha cau-

sato la scomparsa del « DC-9 » in volo tra Bologna e Palermo, nonché le informazioni sullo stato dei velivoli di proprietà della società « Itavia ». (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00789)

VINCELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere gli elementi di giudizio acquisiti dal Governo in ordine alle cause della sciagura aerea verificatasi il 27 giugno 1980 con la scomparsa del « DC-9 » della società « Itavia », in servizio sulla rotta Bologna-Palermo. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00790)

ROLLALANZA, FILETTI, FINESTRA, FRANCO, LA RUSSA, MARCHIO, MITROTTI, MONACO, PECORINO, PISANO, PISTOLESE, POZZO, RASTRELLI. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere:

se, dalle indagini disposte in seguito al tragico disastro dell'aereo « DC-9 » dell'« Itavia », verificatosi nel mare di Ustica il giorno 27 giugno 1980, siano già emersi elementi sufficienti per individuarne le cause;

se risultino confermate le accuse di uno dei piloti della stessa società circa lo stato di vetustà e di pericolosità di gran parte dei velivoli del parco in dotazione alla predetta società;

se non si ritenga, pertanto, di dover disporre, da parte del Ministero, un completo e diligente controllo su tutti gli apparecchi dell'« Itavia » in esercizio di linea. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00791)

SPANO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Premesso:

che l'incidente occorso, il 27 giugno 1980, all'aereo dell'« Itavia » in volo da Bologna a Palermo è l'ultimo di una serie che ha causato la perdita di alcune centinaia di vite umane;

che circa un anno fa si verificò un incidente aereo ad un « DC-9 » dell'« Air Canada »;

che l'« Alitalia » noleggia frequentemente vettori « Itavia » per collegamenti nazionali,

l'interrogante chiede di conoscere:

a) quali interventi e provvedimenti il Governo ha adottato per accertare, con il rigore e la completezza necessari, le cause tecniche che hanno determinato la sciagura;

b) quali iniziative il Governo intende assumere per garantire, sul piano dei mezzi, degli uomini e della legislazione, le condizioni di massima sicurezza ed efficienza del trasporto aereo. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00792)

PARRINO. — *Al Ministro dei trasporti.* — Considerato:

che nell'arco di pochi anni si sono verificate tre sciagure aeree sulla rotta Roma-Palermo;

che la sciagura del 27 giugno 1980 sembra possa essere imputabile a cattiva funzionalità dell'aeromobile o ad un sospetto di collisione avvenuto nel mare di Ustica;

che notevoli ritardi e cattivo funzionamento dell'organizzazione aeroportuale come conseguenza logica sconvolgono i programmi degli spazi aerei, che ad una data ora dovrebbero essere liberi ed invece spesso sono occupati perchè i programmi vengono sovvertiti dall'improvvisazione di nuovi itinerari;

che è noto che l'« Itavia » ha in circolazione aerei che non offrono assoluta garanzia,

l'interrogante chiede di conoscere quali provvedimenti urgenti il Ministro ha intrapreso per garantire l'incolumità del personale e dei passeggeri, atteso che un senso di insicurezza e di sospetto serpeggia in tutti gli strati dell'organizzazione sociale. (*Svolta nel corso della seduta*)

(3 - 00793)

MANENTE COMUNALE. — *Al Ministro per gli interventi straordinari nel Mezzogiorno ed al Ministro dei lavori pubblici.* — Premesso:

che più volte sono state chieste informazioni sullo stato dei lavori e dei progetti riguardanti la strada a scorrimento veloce del Cilento (variante alla strada statale nu-

mero 18) e la strada « bussuntina », di collegamento dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria al Golfo di Policastro;

che le tardive risposte fornite hanno anche fissato i termini di entrata in funzione dei primi tratti perchè già costruiti;

che, per la « bussuntina », il primo tratto è in funzione dal 1974 ed è anche deteriorato in alcuni punti del piano viabile, mentre per gli altri tronchi appaltati e non definiti i tempi si allungano sempre più, con grave disagio specialmente nel periodo attuale, come è rilevato dalla stampa che riporta i gravi inconvenienti per chi intende trascorrere le vacanze al mare;

che, per la variante alla strada statale n. 18, è poco dichiarare inadeguata la situazione del primo tratto Paestum-Agropoli, sul cui piano viabile, mai entrato in funzione, ha già allignato la dura gramigna;

che pratiche burocratiche, a quanto si dice, con il Ministro dei trasporti, impediscono la costruzione del cavalcavia di attraversamento della ferrovia necessario per dare finalmente la possibilità di superare l'abitato di Agropoli e di immettersi sulla strada statale n. 267, verso la costa del Cilento, anzichè assistere ed essere protagonisti di lunghe file sotto il sole;

che la stessa strada statale n. 267 ha bisogno di rettifica di curve e di riparazione di ponti pericolosi per l'intenso traffico che su di essa si svolge, con finanziamento di perizie già presentate e sollecitate ai fini di un assetto definitivo per quella che è divenuta la più frequentata arteria viaria della costa cilentana, in pieno sviluppo turistico;

che sembra incredibile come nel 1980 non si riesca a definire gli appalti e le perizie geologiche, tecniche e geognostiche e come debbano passare decenni per vedere realizzate opere intuite per lo sviluppo e che a questo non sono di supporto per mancanza di volontà di realizzarle in tempi decenti,

l'interrogante chiede di conoscere quali sono i provvedimenti concreti adottati perchè si ponga termine con serietà alle promesse non mantenute, quali sono i tempi di apertura dei tronchi già pronti, sia per la variante alla strada statale n. 18 che per la

« bussuntina », e quali sono i finanziamenti predisposti per le perizie della strada statale n. 267.

(3 - 00794)

GRAZIANI. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per sapere:

a) se sono a conoscenza del fatto che il passaggio obbligatorio degli automezzi pesanti sull'autostrada, disposto per alleggerire il traffico sulla strada statale n. 16, è stato escluso per il tratto di tale strada statale che attraversa i territori dei comuni di Torino di Sangro, San Vito e Fossacesia, in provincia di Chieti, pur essendo il tratto in questione tra i più malagevoli per la sinuosità del percorso e la prossimità a spiagge, centri abitati e zone della costa interessati da un intenso movimento turistico;

b) quali urgenti provvedimenti intendono assumere perchè sia rimossa l'anzidetta assurda esclusione.

(3 - 00795)

Interrogazioni

con richiesta di risposta scritta

CAZZATO, SEGA, BREZZI, GUTTUSO. — *Ai Ministri del tesoro e della pubblica istruzione.* — Premesso:

che il presidente del consiglio di amministrazione della Cassa di risparmio di Puglia, in data 26 novembre 1979, aveva indetto un bando di concorso per 150 posti di impiegato di grado 4°, la cui scadenza era fissata per il 31 dicembre 1979;

che all'articolo 2 del predetto bando di concorso veniva richiesto il possesso di determinati titoli di studio e, tra questi, erano compresi anche quelli di « ragioniere » e « perito commerciale »;

che all'ultimo comma del suddetto articolo 2 veniva precisato che non sarebbero stati considerati validi per l'ammissione al concorso titoli di studio diversi da quelli richiesti, ancorchè equipollenti, ovvero di livello superiore;

che per il suddetto concorso avevano avanzato domanda diversi giovani in possesso del diploma di maturità professionale di « operatore commerciale »;

che ai suddetti giovani, nei giorni scorsi, è stato comunicato che non erano stati ammessi al concorso perchè il loro titolo di studio non era previsto tra quelli richiesti dall'articolo 2 del bando di concorso;

che la decisione della commissione esaminatrice del concorso appare in palese contrasto con quanto dispongono l'articolo 3 della legge 27 ottobre 1969, n. 754, e l'articolo 2, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1970, leggi, queste, che istituiscono in via sperimentale, negli istituti professionali di Stato, alcuni corsi che permettono il conseguimento di diploma di maturità professionale;

che nella tabella H allegata al decreto del Presidente della Repubblica 19 marzo 1970 si precisa che il diploma di « operatore commerciale » è valido per l'ammissione alle carriere di concetto nelle Pubbliche amministrazioni e ai corsi di laurea universitari ed ha identico valore rispetto ai diplomi di « ragioniere » e « perito commerciale »;

che l'esclusione dal concorso dei predetti diplomati appare, quindi, palesemente discriminatoria o, quanto meno, incomprensibile,

gli interroganti chiedono di conoscere se i Ministri competenti non ritengono di dover intervenire, con l'urgenza che la situazione richiede, nei confronti della commissione esaminatrice del concorso, visto che le prove scritte devono iniziare il 16 luglio 1980, allo scopo di riammettere tutti i candidati esclusi per il motivo a cui si fa riferimento nella presente interrogazione.

(4-01178)

de' COCCI, FORMA, LAVEZZARI, FRACASSI, VETTORI, VITALE Antonio, LONGO, COLOMBO Ambrogio, DEL PONTE, RICCI, COLELLA, MEZZAPESA, SCARDACCIONE, SALERNO, MANENTE COMUNALE, SANTALCO, RIGGIO, COSTA, DI LEMBO.
— Al Ministro del commercio con l'estero. — Per conoscere se non ritenga che debba essere potenziata l'attività dell'Istituto nazionale per il commercio estero nel settore dei prodotti agricoli in generale ed ortofrutti ed agrumari in particolare.

In effetti, pur tenendo conto che la complessa azione dell'ICE investe tutto il campo delle esportazioni sui mercati mondiali, si rileva che il *deficit* petrolifero e quello agricolo-alimentare costituiscono la parte di gran lunga preminente del *deficit* globale della nostra bilancia commerciale e che l'esportazione ortofrutticola ed agrumaria, con il suo apporto valutario di 1.500 miliardi di lire, sul quale non incidono uscite per materie prime importate, rappresenta la voce attiva più importante della succitata bilancia agricolo-alimentare.

In tale situazione appare evidente l'importanza che detta esportazione assume nel quadro dei compiti dell'Istituto al quale, per il particolare settore, sono affidati, a parte la *promotion*, servizi fondamentali per la qualificazione e la valorizzazione delle nostre produzioni, quali la tenuta dell'albo nazionale, il controllo qualitativo dei prodotti e degli imballaggi, il controllo fitosanitario e, estremamente indispensabile e delicata, l'assistenza all'estero nelle contestazioni e nelle perizie.

Non è eccessivo affermare che un efficiente funzionamento di tali servizi costituisce la premessa e la condizione per un rilancio delle esportazioni di cui trattasi, che investono gli interessi dell'economia agricola di molte regioni del nostro Paese e, specialmente, del nostro Mezzogiorno, anche, ed in misura rilevante, nel campo dell'occupazione di mano d'opera.

Sistematici controlli di qualità in partenza ed adeguati e tempestivi interventi degli uffici ICE all'estero nelle contestazioni sono la base per una buona esportazione e per una giusta difesa della produzione ortofrutticola italiana sui mercati esteri. E, pertanto, da respingere l'eventualità che detti uffici non dispongano del personale idoneo e pronto ad intervenire nelle contestazioni.

Il conseguimento di tale efficienza organizzativa e strutturale rappresenta, in sostanza, una via obbligata per l'ICE, sia per assolvere adeguatamente e con prestigio ai compiti ad esso affidati da leggi nazionali e da regolamentazioni comunitarie, sia per mantenere elevato lo *standard* qualitativo dell'esportazione, la cui tutela sui mercati

esteri è, peraltro, irrinunciabile anche in termini di danno per l'economia del Paese.
(4 - 01179)

**Ordine del giorno
per la seduta di mercoledì 9 luglio 1980**

P R E S I D E N T E . Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, mercoledì 9 luglio, alle ore 16,30, con il seguente ordine del giorno:

Discussione dei disegni di legge:

1. Aumento del ruolo organico del personale della carriera ausiliaria dell'Amministrazione giudiziaria addetto al servizio automezzi (978).

2. Procedimento per riconoscere e rendere esecutive in Italia le sentenze arbitrali straniere in conformità con la Convenzione di New York del 10 giugno 1958 (833).

3. Rimozione dei pericoli derivanti dal carico della motocisterna « Klearchos », di nazionalità greca, affondata nelle acque territoriali italiane (966).

4. Provvedimenti finanziari in favore dell'Ente nazionale di lavoro per i ciechi (955).

5. Norme sulle attività alberghiere esistenti. Disposizioni per la prevenzione incendi (939) (*Approvato dalla Camera dei deputati*).

6. BAUSI ed altri. — Estensione al sacrario di Monte Zurrone (Roccaraso di Abruzzo) delle norme e delle provvidenze per i cimiteri di guerra di cui alla legge 9 gennaio 1951, n. 204 (584).

La seduta è tolta (ore 20,30).

Dott. ADOLFO TROISI

Direttore Generale

Incaricato *ad interim* della direzione del
Servizio dei resoconti parlamentari