

823.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 21 FEBBRAIO 1968

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GONELLA

INDICE

	PAG.
Congedi	43893
Disegni di legge (Seguito della discussione):	
Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 (<i>Approvato dal Senato</i>) (4691);	
Variazioni al bilancio dello Stato per l'anno finanziario 1967 (1° provvedimento) (<i>Modificato dal Senato</i>) (4391-B);	
Variazioni al bilancio dello Stato ed a quello dell'amministrazione del fondo per il culto per l'anno finanziario 1967 (2° provvedimento) (<i>Modificato dal Senato</i>) (4393-B);	
Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 16 febbraio 1964, n. 34, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (<i>Approvato dalla V Commissione del Senato</i>) (1758);	

PAG.

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 22 ottobre 1963, n. 1501, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1759);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 10 novembre 1963, n. 1727, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1760);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1963, n. 1052, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (1761);

PAG.

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1964, n. 231, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3879);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 10 marzo 1964, n. 201, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3880);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1964, n. 525, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3881);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1964, n. 524, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1963-64 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3882);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 28 ottobre 1964, n. 1082, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3883);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1964, n. 1411, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità

PAG.

generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3884);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 1964, n. 1523, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3885);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 3 marzo 1965, n. 120, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3886);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 12 aprile 1965, n. 492, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3887);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 14 giugno 1965, n. 709, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3888);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 9 settembre 1965, n. 1104, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3889);

PAG.

PAG.

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 24 dicembre 1965, n. 1551, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1965 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3890);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1966, n. 445, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3891);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 11 agosto 1966, n. 690, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3892);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 29 agosto 1966, n. 695, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3893);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 21 agosto 1966, n. 891, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per prelevamento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3894);

Convalidazione del decreto del Presidente della Repubblica 9 novembre 1966, n. 1026, emanato ai sensi dell'articolo 42 del regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per preleva-

mento dal fondo di riserva per le spese impreviste per l'anno finanziario 1966 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (3895);

Sistemazione contabile delle eccedenze di pagamenti e delle rimanenze di fondi verificatesi nelle gestioni delle Rappresentanze diplomatiche e consolari negli esercizi finanziari antecedenti al 1° luglio 1951 (*Approvato dalla III Commissione del Senato*) (1936);

Assegnazione di lire 135.000.000 occorrente per la sistemazione della spesa per l'indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni ed i trasferimenti effettuati nell'interesse dell'amministrazione delle dogane e delle imposte indirette, negli esercizi 1961-62 e 1962-63 (2291);

Sistemazione di spese impegnate anteriormente all'esercizio finanziario 1957-58 in eccedenza ai limiti dei relativi stanziamenti di bilancio (2428);

Assegnazione di lire 92 milioni per la sistemazione della spesa relativa alle indennità di rimborso spese di trasporto per le missioni nel territorio nazionale nell'esercizio finanziario 1961-62 (2474);

Assegnazione straordinaria per la sistemazione delle spese sostenute in eccedenza agli appositi stanziamenti di bilancio per pagamento indennità e rimborso delle spese di trasporto per le missioni all'estero effettuate dal personale militare della guardia di finanza nell'esercizio 1961-62 (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (2862);

Sistemazione delle spese sostenute anteriormente al 31 dicembre 1964 per le missioni effettuate dal personale del servizio metrico (*Approvato dalla IX Commissione del Senato*) (3590);

Sistemazione dell'eccedenza di spesa relativa alle indennità e rimborso spese di trasporto per le missioni effettuate nel territorio nazionale durante gli esercizi passati, nell'interesse dell'amministrazione periferica delle imposte dirette (*Approvato dalla V Commissione del Senato*) (4308);

Sanatoria dell'eccedenza di spesa verificatasi per la manutenzione, riparazione e adattamento degli edifici adibiti ad istituti di prevenzione e di pena negli esercizi finanziari anteriori al 1962-63 (*Approvato dalla II Commissione del Senato*) (4424);

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 FEBBRAIO 1968

PAG.	PAG.
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1959-60 (3390);	Istituzione di un capitolo di entrata nel bilancio dell'amministrazione autonoma dei Monopoli di Stato per la contabilizzazione dei rimborsi di somme che l'amministrazione stessa è autorizzata ad anticipare con i fondi del proprio bilancio (3698) 43893
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1960-61 (3391);	PRESIDENTE 43893
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1961-62 (3392);	CUTTITTA 43915
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1962-63 (3393);	D'ALESSIO 43922
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1963-64 (3394);	DURAND DE LA PENNE 43920
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per il periodo 1° luglio-31 dicembre 1964 (3395);	GUADALUPI, <i>Sottosegretario di Stato per la difesa</i> 43917, 43921, 43922, 43923, 43927
Rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato per il 1966 (<i>Approvato dal Senato</i>) (4706);	LORETI 43911
	NANNUZZI 43907
	SAMMARTINO 43902
	SANTAGATI 43893
	SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> 43897, 43900
	SPAGNOLLI, <i>Ministro delle poste e delle telecomunicazioni</i> 43907, 43915
	Proposte di legge:
	(<i>Annunzio</i>) 43893
	(<i>Deferimento a Commissione</i>) 43928

La seduta comincia alle 9,30.

MAGNO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta antimeridiana di ieri.

(*E approvato*).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo i deputati Bersani, Carra, Fornale, Pedini, Sabatini e Stella.

(*I congedi sono concessi*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. È stata presentata la seguente proposta di legge:

GUARIENTO ed altri: « Modifica all'articolo 1 del decreto del Presidente della Repubblica 11 febbraio 1961, n. 249, riguardante gli enti operanti nel settore sanitario » (4892).

Sarà stampata, distribuita e, avendo i proponenti rinunciato allo svolgimento, trasmessa alla competente Commissione, con riserva di stabilirne la sede.

Seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 (4691) e di trentanove disegni di legge connessi.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1968 e di trentanove disegni di legge connessi.

È iscritto a parlare l'onorevole Santagati. Ne ha facoltà.

SANTAGATI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, a me pare che questo dibattito risenta dell'ormai chiara stanchezza del Parlamento e soprattutto abbia più un carattere formale che sostanziale, essendo ormai giunti alla fine della legislatura. Possiamo considerare quindi questo dibattito più che una discussione inerente al bilancio stesso, una specie di consuntivo sia di quello che è stato fatto sia soprattutto di quello che avrebbe potuto esser fatto e non lo è stato. Qui bisognerebbe addirittura imprimere al discorso un tono gozzaniano, e forse l'onorevole ministro dei trasporti ne potrebbe essere il

più autorevole interprete, anche per la sua affinità regionale col poeta.

Indubbiamente si può dire che pochissimo sia stato fatto e per di più molto episodicamente e molto frammentariamente; e perché non sembri che il mio giudizio sia velato dalla passione di parte, mi rifarò ad alcune lapidarie denunce contenute nella relazione del relatore di maggioranza e trasfuse nel parere che la Commissione trasporti, alla quale ho l'onore di appartenere, ha presentato all'Assemblea. Leggiamo nel parere per quanto attiene alla politica dei trasporti frasi di questo genere: « Per quanto riguarda i tempi noi siamo già in pieno quinquennio 1966-70 e quindi dentro il programma di sviluppo, ma per quanto riguarda i contenuti, si è ancora al di qua e al di fuori del programma e quindi al di qua e al di fuori dei lineamenti dei presupposti dei fini della politica di piano ». E più oltre leggiamo frasi di questo tenore: « Il bilancio di previsione dell'azienda ferroviaria rimane espressione di una politica superata »; e altrove ancora: « Il bilancio dei trasporti è da considerare come l'epilogo di una mancata politica, come l'ultimo documento di una concezione ancora settoriale ».

Onorevole ministro, queste frasi, anche a volerle edulcorare, non sfuggono ad un loro evidente significato che suona di chiara e netta condanna alla politica dei trasporti fin qui condotta; questa condanna inoltre viene da un componente della maggioranza, cioè viene da parte di chi dovrebbe almeno avere il buon gusto di sostenere o di giustificare la politica dei trasporti dell'attuale Governo di centro-sinistra.

Noi non saremo animati né da cattivo gusto, né soprattutto da spirito fazioso. Noi parleremo in piena aderenza ai dati e ai principi emersi in questi ultimi anni.

In un intervento che feci già alcuni anni or sono io elencaí talune iniziative che, se fossero state prese in considerazione da parte della maggioranza, oggi non avrebbero forse consentito ad un componente della stessa maggioranza di usare espressioni acerbe e crude quali quelle che vediamo riportate nel parere della X Commissione.

Se volessi essere sommamente sbrigativo, potrei riferirmi a quel discorso o a quei discorsi essendo intervenuto più volte in questa materia; e potrei aggiungere che tutto quello

che allora dissi e sostenni è rimasto pienamente valido, non perché voi abbiate fatto qualche cosa, ma proprio perché non avete fatto niente e proprio perché quelle critiche costruttive che intendevo rivolgere al Governo sono rimaste *vox clamans in deserto* e non hanno avuto da parte della maggioranza nessuna eco positiva.

Oggi è facile, onorevole ministro, discettare della politica dei trasporti. Ma per chi parliamo? Per i posteri, per la futura legislatura, per questo Parlamento, per questo Governo, per questa maggioranza? Già la maniera stessa con cui questo dibattito (e lo notavo all'inizio del mio discorso) si svolge denota la assoluta assenza di impegno politico. Mi sembra che in questo momento siamo in tutto in aula, compreso l'onorevole Presidente, appena 6 persone e potrei dire, come Dante, di essere « il sesto tra cotanto senno ». Mi sembra poi che sotto il profilo dell'interesse del Parlamento nei confronti di quello che è l'atto fondamentale della vita amministrativa del Governo e della nazione come riflesso dell'attività governativa, più che trovarci in un Parlamento siamo in questo momento riuniti in un *club*, fra buoni amici, in cui si discute alla buona. Anzi più che discutere si fa un monologo perché praticamente non credo che ci sarà una vera e propria replica, che io mi augurerei, da parte dell'onorevole ministro affinché almeno il monologo si tramutasse in dialogo (però non certo il dialogo caro a taluni amici del ministro e del suo partito, il dialogo, cioè, tra la democrazia cristiana e il partito comunista).

Si tratta di un dialogo, invece, di natura amministrativa, e prettamente tecnica, vertere, cioè, su questo bilancio, che, non so per quale ragione, è sempre stato considerato quasi la cenerentola dei bilanci dello Stato, quasi che la politica dei trasporti non si incentrasse in una delle più ampie, e oserei dire delle più importanti, strutture portanti della vita del paese, quasi che i trasporti, con la classica tricotomia (trasporti terrestri, marittimi ed aerei), non rappresentassero il cuore pulsante della civiltà moderna.

Forse onorevole ministro, il suo dicastero non è al passo coi tempi e non è in sincronia con il progresso vertiginoso raggiunto in questo settore; e questo molto probabilmente perché il Ministero dei trasporti è monco, dal momento che si occupa dei trasporti terrestri e di quelli aerei (e con certi limiti) ma non si occupa assolutamente del terzo ramo dei trasporti, quello cioè della navigazione marittima.

Potrei quindi fare mia un'altra delle osservazioni contenute nella relazione del collega Crocco, e dire che se si vuole veramente giungere ad una politica concreta dei trasporti, sarà necessario creare un Ministero che abbracci effettivamente tutto il settore; solo in questo modo il Ministero dei trasporti potrà divenire un organo essenziale per l'enorme sviluppo tecnico e scientifico, che è alla base della moderna civiltà dei trasporti.

Tutto questo, però, presupporrebbe un discorso ampio, e andrebbe inquadrato in una valida prospettiva; presupporrebbe, inoltre, un Governo in grado di dire qualcosa in questo senso, mentre tutto quello che esso su questa specifica materia poteva dire l'ha detto soltanto a sprazzi. Devo dare atto che molte volte questi sprazzi hanno avuto l'impronta tipica del ministro dei trasporti, là dove egli ha voluto trasformare un po' della sua genialità e capacità di interpretare o di assolvere certi compiti; il tutto però è rimasto episodico, è proceduto a spinte. Penso che egli stesso si sia trovato come Nesso nella famosa camicia: quando voleva uscire da certi schemi o elementi precostituiti, egli finiva con l'essere riportato alla posizione di partenza; per cui, ad esempio, è partito con una magnifica idea sulla riforma ferroviaria, che si è ridotta poi — come ho detto altra volta scherzosamente — ad una mini-riforma, che non ha riformato gran che di sostanziale.

Egli era partito con l'idea di poter risolvere il problema assillante di taluni settori dell'amministrazione pubblica (ad esempio, con la nota vicenda dell'ispettorato della motorizzazione civile) e poi è stato costretto ad arrivare a conclusioni quasi opposte alle premesse. Adesso egli sta impugnando con altrettanto zelo l'altra importante questione della soppressione dell'EAM: pure qui si è battuto con la sua caratteristica foga e il suo caratteristico entusiasmo, ma non si è accorto di avere anche provocato delle conseguenze negative, di cui fra poco torneremo a parlare.

Potrei continuare con questa esemplificazione, ma non credo che ciò facendo potrei risolvere il problema di fondo di una mancanza di politica dei trasporti, giustamente rilevata dall'onorevole Crocco.

Non so se si potrà dare attuazione a questa politica. Sembrava che almeno fosse possibile realizzarla attraverso il piano quinquennale che intravedeva, almeno, le linee fondamentali di questa nuova politica dei trasporti; invece anche il piano quinquennale ha deluso profondamente. Su questo specifico

argomento però ebbi a fare i miei puntuali rilievi in occasione del dibattito sul piano quinquennale, non starò pertanto a ripetermi.

Dunque niente politica dei trasporti nel piano quinquennale, niente o quasi niente politica dei trasporti nell'attività di Governo, poca o quasi niente politica dei trasporti nell'attività specifica del Ministero dei trasporti: io penso che oggi il nostro discorso si debba ridurre solo alla valutazione di alcuni aspetti settoriali, senza poter guardare ad una panoramica impostazione del problema. Non è colpa nostra quindi, onorevole ministro, se saremo costretti ad essere episodici e frammentari, anziché organici, unitari e globali, come avremmo amato e desiderato di essere. Infatti, se io volessi impostare il discorso sulla politica globale dei trasporti — a parte che dovrei darle atto che non potrebbe essere lei solo l'interlocutore (perché dovrebbero esserci altri ministri, addirittura il Governo nella sua collegialità) — dovrei anche aggiungere che anche se disturbassimo una buona aliquota del Consiglio dei ministri, non riusciremmo lo stesso a fare un discorso su una politica unitaria dei trasporti.

Qui avviene infatti una cosa che ormai è di normale accezione nei Governi di centro-sinistra e cioè che spesso la mano sinistra non sa quel che fa la destra. Faccio un esempio: per quanto riguarda la politica dei « rami secchi » ella, onorevole ministro, fa o potrebbe fare una certa cosa mentre poi il suo collega di sinistra, onorevole Mancini, fa un altro tipo di politica. Non è possibile infatti pensare alla soppressione dei « rami secchi » (per continuare l'esempio delle ferrovie dello Stato) se non si pensa prima a coordinare la politica delle autostrade, delle strade, dei mezzi di trasporto, se non si pensa cioè a fare un coordinamento tra la rotaia e la strada. Ma ella, onorevole ministro, può semmai interferire sulla rotaia, non sulla strada; il ministro dei lavori pubblici può intervenire anche sulla rotaia perché, come ella sa, può intervenire in determinati aspetti della programmazione delle linee ferroviarie del suo dicastero. Allora rimane il discorso dei sordi, senza risposta, ed è per questo che a malincuore, — malgrado ormai siamo alla vigilia dello scioglimento delle Camere, sia ormai decorso questo quinquennio — dobbiamo dire, per quanto concerne un ramo così importante della pubblica amministrazione, che la conclusione è negativa.

Lo è sotto un duplice riflesso, onorevole ministro: sotto quello della responsabilità

del Governo nella sua collegialità e — mi duole dirlo, onorevole ministro — sotto il riflesso della sua personale responsabilità. Ed io oserai dire — non con una punta di malizia ma, se mi consente, con una punta di stima e di valutazione elevata delle sue capacità — che la sua responsabilità è maggiore perché, essendo ella un uomo di indubbie capacità, non avrebbe dovuto rimanere chiuso nella gabbia dorata del suo Ministero, ma avrebbe dovuto cercare di spiccare il volo, anche perché ella, oltre che ministro dei trasporti, è anche ministro dell'aviazione civile.

Ciò premesso, veniamo ai singoli settori. Cominceremo col settore più macroscopico e anche più affetto da gravi acciacchi, quello delle ferrovie. Anche qui non mi ripeterò, non dirò quel che ho già detto in tante altre occasioni, sia in aula e sia in Commissione e cercherò di attenermi all'essenziale; cercherò cioè di usare una particolare forma di autocontrollo nell'esposizione dei fatti e mirerò ai concetti principali e fondamentali.

Intanto, come poc'anzi dicevo, a mo' di esempio, nel parere della X Commissione leggiamo una drastica valutazione del bilancio dell'azienda ferroviaria. Dice testualmente il relatore, che la politica ferroviaria è superata perché (come più specificamente è spiegato a pagina 50) la ferrovia italiana è rimasta di tipo prevalentemente monopolistico. Il relatore auspica il passaggio ad una posizione di tipo prevalentemente concorrenziale. È chiaro che i concorrenti delle ferrovie sono da un lato gli autotrasporti e dall'altro — considerando il campo più vasto della politica dei trasporti — i trasporti marittimi e soprattutto quelli aerei. Il relatore sostiene che è possibile eliminare le disfunzioni dell'amministrazione ferroviaria con una nuova politica in questo settore. Suona ironico questo attributo, usato alla fine della legislatura. Si parla di una nuova politica ferroviaria quando il Governo di centro-sinistra ha avuto quasi 5 anni per fare una sua politica che, senza essere nuova, avrebbe potuto comunque essere buona e utile alla nazione. Il relatore ravvisa i punti di forza per arrivare a questo scopo in due fondamentali direttrici.

La prima, come si è detto, è la capacità concorrenziale delle ferrovie; la seconda è la concentrazione sui percorsi e sulle distanze idonee al traffico veloce di massa sia di persone e sia di cose. Egli aggiunge che si tratta di una concezione del tutto nuova dei servizi ferroviari, ispirata alla necessità di elevarne al massimo il rendimento. Io direi che si tratta più semplicemente di una lapalissiana consta-

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 FEBBRAIO 1968

tazione dell'attuale fallimento della situazione esistente nell'ambito delle ferrovie.

I rimedi suggeriti dal relatore, quindi, sono ovvi e, sia pure in parte, ci trovano consenzienti. È chiaro che, se vogliamo diminuire il pauroso passivo del bilancio delle ferrovie dello Stato, occorre aumentare — per usare un linguaggio gradito al relatore — la produttività del convoglio ferroviario, adoperando locomotori più resistenti, capaci di trainare un numero maggiore di carri; occorre poi aumentare la produttività del personale (e qui bisognerebbe portare avanti un lungo discorso, che è stato appena abbozzato in quella miniriforma di cui ho parlato poc'anzi, che tutto lascia sperare venga ripresa nella prossima legislatura) e ridurre le spese di stazione; occorre infine praticamente far sì che le ferrovie siano più veloci, più potenti, più capaci, più idonee a reggere la concorrenza con gli altri mezzi di trasporto.

Ma questa è una verità lapalissiana. Non era necessario enunciare un trattato sul nuovo metodo e nemmeno disturbare l'ombra di Cartesio per capire che queste cose sono state già dette da anni, anche se non realizzate. Chi non ricorda, infatti, che già nel 1958 e nel 1962 si parlò di ammodernare le ferrovie? Chi non ricorda la legge del 1962 sul piano decennale delle ferrovie? Tutti questi provvedimenti, però, non hanno portato ancora a quel concreto ammodernamento, a quella concreta competitività che pure era nelle premesse di questi piani e di queste leggi più o meno speciali.

È chiaro allora che molte cose andrebbero riviste. Ho già detto nel passato (e non desidero tornarvi sopra) quali sono le cose da rivedere. Esistono idonei strumenti per diminuire il *deficit* o per arrivare addirittura al pareggio del bilancio. Ma questo non è possibile con il sistema che ella, onorevole ministro, ha usato o ha consentito che altri usassero, cioè con il solito vecchio sistema della esasperata lentezza nell'attuazione del piano decennale.

Oggi dovremmo discutere qui il consuntivo, sia pure parziale, di quel piano, perché il primo quinquennio si è già compiuto. Ma qual è il consuntivo di questo quinquennio, onorevole ministro? Non voglio qui tediare a lungo. Posso usare un solo aggettivo: è fallimentare. Venendo alle cifre, anche senza scendere ad una analisi troppo minuziosa, ci accorgiamo che ad esempio il *deficit* delle ferrovie formalmente è diminuito di 59 miliardi, ma sostanzialmente è aumentato. Se anche in cifre assolute siamo passati dai 317 miliardi dello

anno precedente ai 258 miliardi circa dello anno in corso, non è certo consolante la prospettiva di un simile *deficit*. Ma ho potuto constatare che in effetti il danno è maggiore perché, malgrado le entrate siano aumentate di 90 miliardi 327 milioni e gli investimenti patrimoniali — ecco dunque che l'ammodernamento non procede rapido, secondo il piano previsto — siano diminuiti di 83 miliardi 493 milioni, cioè malgrado una differenza di 173 miliardi 800 milioni rispetto all'anno precedente, il disavanzo è stato di 59 miliardi: si è avuta cioè una ulteriore dispersione di circa 124 miliardi; esattamente di 123 miliardi 800 milioni.

Credo che tutto questo dovrebbe far meditare, in quanto non si può allo stato attuale parlare di una soluzione, sia pure in prospettiva, della fallimentare situazione delle ferrovie. Non so quali speranze, sia pur minime ci lascino intravedere per l'avvenire la sia pur pregevole relazione dell'onorevole Isgrò, gli altri pregevoli documenti a nostra disposizione e lo stesso ampio dibattito che si è svolto in Commissione.

Poiché solo all'onorevole ministro è data la possibilità di offrire in questo buio fitto qualche chiarimento, penso che egli malgrado che in genere la consegna governativa sia « lavorare e tacere » qualche cosa dirà e quindi confidiamo che almeno ci rilasci, prima che finisca questa legislatura, qualche sua autorevole dichiarazione. Almeno ci dica come spera di mandare avanti in questo ginepraio il bilancio dei trasporti e in modo particolare quello dei trasporti ferroviari che, se riguardati in tutte quelle che sono le situazioni generali del suo dicastero, onorevole ministro, non ci lasciano eccessivamente entusiasti.

Noi vorremmo ad esempio — e saremo brevi, come avevamo premesso e promesso — fare un elenco delle dispersioni di spesa che ella ha consentito avvenissero al dicastero da lei retto. Cito solo a memoria alcuni dati. Ci sono dei disegni di legge — uno porta la firma del suo predecessore, gli altri tutti l'autorevole sua — nei quali si dispone lo stanziamento di diversi miliardi per gli argomenti più dispersivi come la riparazione dei danni arrecati dalle alluvioni degli anni dal 1959 al 1964 ad alcune ferrovie in regime di concessione all'industria privata (noto intanto che si provvede ai danni arrecati dalle alluvioni del 1959 con un disegno di legge presentato dal Governo il 1° dicembre 1965: una velocità ultrasonica, proprio quella che incontreremo poi parlando dei trasporti aerei). Una proposta di legge dei senatori Deriu e Angelo

De Luca prevede sovvenzioni alle ferrovie sarde. Un altro disegno di legge, recante la sua autorevole firma, prevede degli aiuti alle ferrovie Schio-Rocchette-Asiago e Thiene-Rocchette-Arsiero. Un altro ancora reca disposizioni per l'ammodernamento della ferrovia circumvesuviana. Praticamente abbiamo tutta una diaspora di spese, che non penso daranno poi un risultato globale.

Per quanto attiene al famoso argomento dei rami secchi, noi abbiamo 4.891 chilometri di linee ferroviarie passive, dove non troviamo altro di positivo, se non — come dice la relazione — una soppressione di 118 chilometri (cito a memoria): quindi finora tutto il grande sforzo compiuto in questa materia ha portato alla soppressione di soli 118 chilometri. Quasi quasi mi sembra un atto di crudeltà aver inferito solo per quei modesti tronchi i quali evidentemente fanno parte di collegi che non hanno avuto ministri e soprattutto deputati interessati ad evitare che quei rami secchi fossero recisi. Qui avrebbe dovuto provvedere lei con la sua longanimità, onorevole ministro.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Li ho soppressi in Piemonte, nella mia regione, quindi pago di persona.

SANTAGATI. A parte questa sua crudeltà rispetto al suo collegio elettorale, non è certo un fatto positivo constatare che su 4.891 chilometri di rami secchi se ne siano recisi solo 118 chilometri. È chiaro che io non desidero che essi vengano recisi *d'emblée*. Ho espresso questo concetto anche alla televisione, onorevole ministro, quindi, non è che mi preoccupi solo ora delle scadenze elettorali. Ho detto che una abolizione dei rami secchi deve essere coordinata ad una revisione integrale della politica dei trasporti. E il fatto che ciò non sia avvenuto, è la riprova di quello che dicevo poc'anzi: che finora cioè in questo campo non si è fatto che pochissimo e solo nel suo Piemonte e a danno dei suoi elettori.

Dicevamo che ad un certo momento non c'è da stare allegri in un bilancio quale quello dei trasporti in cui, se vogliamo andare ad alcune voci — per limitarci a fare una specie di fior da fiore, senza scendere a grosse analisi e a grossi dettagli — ci accorgiamo che oggi a fronte della riduzione del passivo di 59 miliardi, abbiamo però un passivo delle ferrovie dello Stato di oltre 258 miliardi, un deficit quindi enormemente grave e pauroso. E vediamo poi che nel suo bilancio, onorevole ministro, esiste una voce eloquentissima,

quella degli interessi passivi. Infatti al capitolo 352 « Interessi compresi nelle annualità dovute al consorzio di credito per le opere pubbliche, per l'ammortamento dei fondi mutuati ai sensi » di varie leggi, mentre nel 1967 si pagavano 50 miliardi e rotti di interessi, nel 1968 è prevista una spesa di 60 miliardi e rotti, con un aumento — riporto la cifra esatta — di 9 miliardi 500 milioni 596 mila lire.

Altra voce importante è quella del capitolo 353 « Interessi compresi nelle annualità dovute alla Banca europea degli investimenti di Bruxelles e altre banche »: da 1.494.100.000 siamo passati a un miliardo e 912 milioni con un aumento di 417 milioni e 900 mila lire. E ancora: « Interessi dovuti sui prestiti contratti per copertura di disavanzi di gestione », che saranno poi riportati negli anni futuri: 23 miliardi e 42 milioni e mezzo nel 1967 e 27 miliardi e 785 milioni nel 1968, con un aumento di 4 miliardi 742 milioni e mezzo. In sostanza cioè, nella sola voce « interessi » riscontriamo a carico del suo bilancio, onorevole ministro, delle cifre che, sommate, sono molto eloquenti e direi addirittura impressionanti.

Tutto questo denuncia chiaramente la carenza d'una vera e propria attività ferroviaria valida, l'impossibilità di rendere competitive le ferrovie, chissà per quanti anni ancora. E non basta, onorevole ministro, che di tanto in tanto ella possa salire su qualche velocissimo convoglio insieme con l'onorevole Presidente del Consiglio Moro (come in occasione dell'inaugurazione del nuovo locomotore nel tratto Roma-Napoli) perché questo significhi che le ferrovie italiane abbiano avuto una nuova possibilità di slancio; e non basta che fino a ieri sera la televisione abbia trasmesso un altro inserto filmato su altri nuovi tipi di convogli e, soprattutto, su nuovi tipi di vetture inaugurate — se non erro — nel tratto Milano-Piacenza. Ciò, anzi, ha un sapore vagamente elettorale e oserei dire anche demagogico, perché in quell'occasione si è proclamato che si consente ai lavoratori che percorrono quel breve tratto di poter viaggiare su comodi sedili in vinilpelle o altra roba del genere.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Faremo un comunicato con scritto: « Lavoratori in piedi ».

SANTAGATI. No ! I lavoratori possono benissimo star seduti, anzi è giusto che stiano seduti in perfetta comodità. Ma io non vorrei

che il suo vero scopo non fosse di assicurare un modesto posto a sedere ai lavoratori, ma quello di assicurare a se stesso, onorevole Scalfaro, una magnifica poltrona ministeriale per lunghi anni ancora. Questo il fondo della mia argomentazione, onorevole ministro; io non ho nulla contro i lavoratori; anzi, se ella mi conoscesse dal punto di vista politico, saprebbe che sono un progressista, come si direbbe oggi in termini moderni, e non ho nulla di reazionario e nulla di specifico contro i lavoratori perché sono stato un lavoratore anche io fin dalla più giovane età e mi sono fatto strada lavorando. Quindi mi trovo perfettamente consenziente con il suo giudizio positivo sui lavoratori e non con le sue espressioni ironiche nei loro confronti.

Per quanto concerne questo aspetto — dicevo — non si può con alcuni inserti filmati alla televisione o con altri argomenti pubblicitari dello stesso tenore arrivare alla conclusione positiva che il bilancio dei trasporti in genere e delle ferrovie in particolare possa considerarsi positivo. In proposito lo stesso relatore fa presente che bisognerebbe formare un nuovo ordinamento legislativo e lo stesso relatore sollecita quindi tutta una politica nuova che suona implicita condanna a questa attuale.

Giunti a questo punto, io non mi soffermerò oltre sull'argomento e accennerò brevemente alla questione relativa all'autotrasporto, per il quale mi limiterò a ricordare considerazioni fatte dallo stesso onorevole Crocco nel parere fornito dalla nostra Commissione. Egli dice che, per quanto riguarda l'autotrasporto di merci, la Commissione riconosce che lo sviluppo incessante di questo settore costituisce un elemento preminente di trasformazione del sistema generale dei trasporti. E soggiunge: « La Commissione prende atto di una realtà che trova indiscutibile conferma nei 47 miliardi di tonnellate di merce trasportate sia in conto proprio, sia in conto terzi nel 1966, contro poco più di un terzo trasportate dalla ferrovia ». E più oltre aggiunge: « La vera area concorrenziale strada-rotaia risulta limitata attorno al 28,70 per cento delle tonnellate trasportate e al 53 per cento delle tonnellate-chilometro prodotte ».

Se sono d'accordo in linea di massima sulla diagnosi fatta dal relatore, dissento dalle sue conclusioni che peraltro poi egli non fornisce, in quanto si limita a prospettare in linea alternativa due tesi senza tuttavia concludere a favore dell'una o dell'altra. Il relatore infatti afferma che la scelta dovrebbe vertere su due indirizzi generali e, in forma alternativa, sulla base o dell'assoluta libertà di

organizzazione del settore o con norme vincolanti per il conseguimento di determinati interessi protetti dall'intervento dello Stato.

Nella realtà tuttavia il Governo non ha preso né l'una né l'altra strada per cui giunti ormai alla chiusura della attività legislativa di questo Parlamento non sappiamo ancora nulla di preciso tranne quei vaghi non completi e non ortodossi accenni da noi testé riferiti in relazione al piano quinquennale, senza nessuna traduzione concreta sul piano dell'attuazione pratica.

Il problema dei trasporti rimane quindi in tutta la sua gravità e con tutte le sue carenze e rimane purtroppo consegnato ai futuri legislatori nella speranza che qualche cosa essi faranno per rendersi un po' più benemeriti di noi che nulla in questo campo, di concreto, abbiano realizzato.

E passo all'argomento più veloce, quello dell'industria aeronautica. Anche qui il relatore sul parere della Commissione trasporti ha prospettato l'esigenza di un nuovo ordinamento legislativo. Questo concetto di innovare, rinnovare, riformare suona quanto mai ironico, specie in una Camera come questa dove siamo appena in numero sufficiente per fare una partita a tressette o a scopa. Ad ogni modo apprendiamo dal relatore che bisognerebbe fare moltissimo per potere dare un nuovo ordinamento legislativo al settore. Ma si tratta di parole « di colore oscuro » perché sappiamo che nel campo aeronautico l'unica cosa positiva verificatasi in questi anni è stata l'incremento veramente vertiginoso dei trasporti aerei.

Abbiamo alcuni dati che ci sembrano di una eloquenza significativa: il fatturato dell'Alitalia è arrivato nel 1966 a 136 miliardi e 145 milioni, collocando l'azienda stessa al nono posto tra le 232 maggiori società internazionali. L'Alitalia ha un utile netto (e fa piacere sapere che c'è ancora una azienda che ha un utile) molto elevato; nel triennio dal 1964 al 1966 gli utili sono passati da 272 milioni a 2 miliardi e 214 milioni.

Come si vede questa è l'unica voce positiva nel bilancio dei trasporti, e ciò dipende dal fatto che si è verificata una rapidissima diffusione dei trasporti aerei, diffusione che è la conseguenza del raddoppio che si è ottenuto in questi ultimi decenni dalla velocità degli aerei. Nel 1956-57 c'erano i *Viscount*, che avevano una velocità media di 500 chilometri l'ora; nel 1960-61 si è passati ai *Caravelle*, con una velocità media di 800 chilometri l'ora. Oggi ci sono i *DC-9*, che possono raggiungere una velocità di mille chilometri

IV LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA ANTIMERIDIANA DEL 21 FEBBRAIO 1968

l'ora. Per la linea Catania-Roma, e viceversa, si usano i DC-9, che impiegano per il volo un tempo medio di 40-45 minuti; in un'ora, quindi, si va da Roma a Catania, ad una velocità media di 900-930 chilometri l'ora.

Tutto questo, naturalmente, ci lascia ben sperare. Quali sono, tuttavia, le prospettive per l'avvenire? Noi siamo molto preoccupati; su questo argomento sono già intervenuto altre volte e mi limiterò, quindi, ad alcune considerazioni essenziali.

Sappiamo che sono stati progettati per lo avvenire gli *aerobus*, i giganti dell'aria, che dovrebbero trasportare centinaia di passeggeri; il tipo di aereo chiamato *jumbo-jet* dovrebbe consentire il trasporto di 450 passeggeri, cosa che renderà ancora più competitiva la navigazione aerea, dal momento che i prezzi scenderanno ed i mezzi aerei saranno sempre più alla portata di tutti. Si arriverà — dice il relatore — a far sì che le tariffe medie delle aerovie finiscano col coincidere con il prezzo di prima classe delle ferrovie.

Vi è poi l'altro problema ancora più grave dei mezzi supersonici. Senza nulla aggiungere alla pregevole relazione dell'onorevole Crocco (che è veramente la prova della sua competenza: non per nulla egli è docente di diritto aeronautico e quindi conosce molto bene la materia), mi permetto di porre soltanto dei quesiti all'onorevole ministro dei trasporti. Abbiamo gli aeroporti attrezzati alla bisogna? Siamo in condizioni (non dico di aspirare) di sperare di reggere la concorrenza straniera e soprattutto di poter accogliere il traffico aereo di tutte le altre linee di navigazione internazionale?

L'argomento classico più eloquente è fornito dall'aeroporto di Fiumicino che è il migliore e più attrezzato d'Italia e, malgrado questo, non è più in condizioni di reggere all'incremento del traffico. Praticamente è già diventato asmatico, non regge più alle nuove esigenze, per cui ha bisogno di nuove piste, di una più ampia aerostazione, di altri centri di addestramento. Tutto questo è già previsto nel piano quinquennale, che indica oltre tutto un incremento di spesa di 35 miliardi per l'ampliamento e il potenziamento di detto aeroporto, ma quello di Fiumicino non risolve da solo il problema di tutti gli altri aeroporti italiani.

Anche in questo settore si è voluto provvedere in forma del tutto episodica e frammentaria, con alcune provvidenze legislative, al potenziamento degli aeroporti civili di Palermo-Punta Raisi, di Venezia-Marco Polo, al potenziamento del sistema aeroportuale di

Milano, sia di Milano-Malpensa, sia di Milano-Linate. È chiaro però che tutte queste provvidenze non sono per nulla all'altezza della situazione. Soprattutto per quanto riguarda gli aeroporti di Milano sappiamo che il provvedimento legislativo non costerà una lira allo Stato, poiché non è un provvedimento di finanziamento, ma è un semplice provvedimento di proroga da 30 a 60 anni della concessione. Non sembri strano, ma si chiede la proroga quando ancora mancano 25 anni alla scadenza della concessione perché si pensa che se non ci si premunisce con tanti anni di anticipo non sarà più possibile attrezzare il sistema aeroportuale di Milano alle crescenti e travolgenti esigenze del traffico aereo.

Quindi, se la nota è ottimistica per quanto riguarda l'iniziativa privata, o per lo meno mista (quale l'iniziativa IRI riferentesi all'Alitalia) non è certo positiva per quanto riguarda l'iniziativa pubblica, perché finora il Governo in questo campo non ha fatto niente, tranne che concedere quelle provvidenze legislative da me poc'anzi accennate.

A questo punto potrei anche considerare chiuso il capitolo dei trasporti con i suggerimenti dati. Del resto anche negli anni passati mi sono premurato di dare dei suggerimenti e in un certo senso, quindi, potrei dire di essere stato all'avanguardia per quanto riguarda la critica che ho fatto (critica costruttiva, positiva) alla nuova politica dei trasporti aerei. Mi auguro e auspico pertanto che si provveda organicamente a rendere efficiente determinati aeroporti.

Non perché io voglia fare il *Cicero pro domo sua* o *pro aeroporto suo*, per essere più esatti, ma debbo dire, ad esempio, che per quanto riguarda l'allungamento della pista dell'aeroporto Fontanarossa di Catania (l'aerostazione civile) è da tempo che il ministro, con risposte date a diversi interpellanti, compreso il sottoscritto, assicura che tale allungamento verrà attuato. Allo stato delle cose però non si è fatto ancora nulla. Sarebbe invece importantissimo che si provvedesse a quest'opera perché l'aeroporto di Catania, a differenza dell'aeroporto di Palermo, funziona. È un aeroporto agibile in tutti i giorni dell'anno; direi che è il più agibile di tutta Italia perché non si chiude mai, in quanto è in una posizione geografica quanto mai felice, essendo esposto ai quattro venti e quindi consentendo l'atterraggio e il decollaggio con qualsiasi condizione atmosferica; è dotato inoltre anche delle attrezzature necessarie all'atterraggio e decollaggio con voli notturni. Nel suo piccolo, dunque, senza grandi pre-

tese, l'aeroporto di Catania è uno dei più efficienti aeroporti d'Italia. Però, perché esso possa assolvere ai suoi futuri compiti (per l'imminente primavera sono previsti voli *charter*, che schiudono una enorme prospettiva turistica, con possibilità di acquisizione di valuta pregiata di notevoli proporzioni per la nostra non troppo brillante economia), ritengo che dovrebbero essere attuate quelle immediate provvidenze capaci di portare all'ulteriore incremento e potenziamento dell'aeroporto in questione. Perciò, bisognerebbe innanzi tutto pensare all'allungamento delle piste e all'ampliamento dell'aerostazione, che ormai è diventata veramente insufficiente. Si pensi che, anche se i voli non sono molto numerosi (e potremmo averne molti di più sol che si allungassero le piste in modo da consentire ai *jets* di poter atterrare), ci sono momenti in cui l'aeroporto di Catania assume le caratteristiche di una fiera orientale, per la confusione e per il bailamme determinati dal confuso e convulso intrecciarsi di passeggeri, bagagli e merci in arrivo ed in partenza. Mi augurerei, perciò, fin da oggi una risposta dell'onorevole ministro sull'argomento.

Tratterò ancora rapidamente due argomenti. Il primo riguarda l'EAM, di cui ho fatto un breve cenno nella mia introduzione. E le ripeto, onorevole ministro, che in questa questione ella è stato velocissimo. Vorrei che in tanti altri settori si facesse nel giro di pochi giorni quel che non si è fatto in tanti anni. Non posso mai criticare la velocità e la prontezza; però noto che queste virtù sono state applicate a senso unico, mentre sarebbe stato simpatico applicarle in tutti i sensi e in tutte le altre varie iniziative legislative. Del resto, si è trattato di una velocità superflua, perché mentre ella si apprestava a volare, in effetti già prima di prendere il *jet*, aveva sciolto l'EAM. Aveva infatti nominato fin dall'11 gennaio 1968 il nuovo commissario straordinario. Anzi, noto una sfumatura, che costituisce la prova del suo acume e della sua tempestività: il provvedimento di scioglimento (11 gennaio 1968) firmato dal Presidente della Repubblica e controfirmato da lei, reca la stessa data della presentazione del disegno di legge n. 4739 sullo scioglimento dell'EAM. Quindi, l'onorevole ministro prima decide di sciogliere l'ente e poi invita i deputati a passare lo « spolverino » su un provvedimento da lui già preso.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Onorevole Santagati, ella sa

che l'ente non può essere sciolto che con legge. Di conseguenza, malgrado il voto all'unanimità della Commissione in sede legislativa, se il Senato non approverà il provvedimento, l'ente non potrà considerarsi sciolto. Ella erroneamente ha affermato che io ho sciolto l'ente e che ho messo quindi i deputati davanti al fatto compiuto. Io ho sciolto, invece, il consiglio di amministrazione dell'ente, dopo aver chiesto il parere del Consiglio di Stato (quest'ultimo ha per l'appunto affermato che lo scioglimento riguardava il consiglio di amministrazione e non l'ente). Detto consiglio era, tra l'altro, scaduto da oltre un anno e non era stato rinnovato. D'altra parte, non si sarebbe spiegata la formazione di un nuovo consiglio di fronte alla volontà annunciata dal Governo — non ora, ma un anno e mezzo fa — di sciogliere l'ente in questione, in base alla politica della soppressione degli enti non più utili. Io — ripeto — non ho sciolto che il consiglio di amministrazione, cosa ben diversa dallo scioglimento dell'ente. Il consiglio di amministrazione è sostituito da un commissario che non è un politico, ma un funzionario della motorizzazione del Ministero.

SANTAGATI. Questo lo sapevo: comunque la ringrazio per questi chiarimenti, che serviranno ad illuminare l'opinione pubblica.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile*. Se lo sapeva, onorevole Santagati, non avrebbe dovuto affermare che io ho sciolto l'ente prima di presentare la legge.

SANTAGATI. C'è modo e modo di sciogliere. Ella sa che è anche possibile predisporre una serie di provvedimenti idonei a giungere allo scioglimento, senza che formalmente si provveda allo scioglimento stesso. In sostanza, ella (non voglio con ciò essere polemico) ha praticamente messo l'ente nelle condizioni di morire, per poi far intervenire noi, nei confronti di un morituro. Ella stesso ha ammesso esplicitamente di aver decretato la morte dell'ente quando ha affermato l'inutilità che un consiglio di amministrazione già scaduto da oltre un anno venisse rinnovato, dal momento che l'ente era destinato a morire. Il Governo, dunque, aveva già stabilito la morte dell'ente: non conta, poi, che questa morte sia data a fuoco lento o violentemente. Io sostengo che in queste condizioni è come se l'ente fosse già morto; i parlamentari sono chiamati soltanto a dargli onorata sepoltura. Più di questo non possiamo fare.

Comunque, a prescindere da questo aspetto puramente marginale, il problema è un altro. Non è che noi siamo pregiudizialmente contrari allo scioglimento dell'EAM: anche noi sappiamo che è un ente ormai superfluo. Magari si agisse così con tanti altri « carrozzoni » ed enti inutili! Diciamo solo che il provvedimento non è idoneo a raggiungere quei fini di equità e di giustizia distributiva tra il personale della motorizzazione civile e quello del soppresso ente. Infatti, se il disegno di legge, che attualmente è all'esame dell'altro ramo del Parlamento, dovesse essere approvato nello stesso testo in cui è stato approvato dalla Camera in Commissione in sede legislativa, senza cioè quegli emendamenti che, a nostro avviso, sono più che opportuni, allora lo scioglimento dell'ente — ne siamo convinti — comporterebbe, come conseguenza, parecchie ingiustizie.

Una di queste consisterebbe nel fatto che personale di cultura o di grado inferiore verrebbe ad assumere posti di comando e di responsabilità superiori a quelli dei colleghi con titoli o mansioni superiori. Questo è un aspetto del problema che ci preoccupa enormemente e credo che dovrebbe preoccupare anche l'altro ramo del Parlamento. Secondo me, pertanto, il discorso non è finito ma dovrà continuare fino alla sua logica conseguenza, che non può essere che una sola: far sì che il personale possa essere trattato alla stessa stregua ed in perfette condizioni di parità, sia nell'uno sia nell'altro ramo dell'amministrazione, evitando ogni soluzione faziosa e contraddittoria.

In definitiva, ripeto, non siamo contrari alla soppressione di questo ente, ma vogliamo che essa avvenga con la dovuta tutela degli interessi del personale della motorizzazione civile e senza quelle sperequazioni che ella conosce certamente, onorevole ministro; il personale dell'EAM infatti è, con questo disegno di legge, posto nelle condizioni di poter scavalcare i colleghi di pari grado e di grado immediatamente inferiore dell'Ispettorato della motorizzazione civile per la semplice ragione che nell'EAM il personale ha raggiunto determinate qualifiche con i relativi coefficienti in base a valutazioni di gran lunga più benevole di quelle compiute nei confronti del personale della motorizzazione, il quale, invece, ha dovuto effettuare una rigida *routine* ed attenersi quindi alla legge generale sul pubblico impiego, che verrebbe elusa con l'immissione indiscriminata del personale dell'EAM.

Solo su questo punto si articola il nostro dissenso, onorevole ministro: trovare una for-

mula idonea che contemperi le esigenze del personale della motorizzazione con quelle del personale dell'EAM, senza che si creino sperequazioni e trattamenti differenziali.

Vorrei trattare infine il problema della CIT, argomento, di cui il nostro gruppo si è più volte occupato anche con la presentazione di interrogazioni, interpellanze ed altri strumenti ispettivi e che non più tardi di alcune settimane or sono è stato da noi riproposto all'attenzione del Presidente del Consiglio e dei ministri dei trasporti e dell'aviazione civile e del lavoro e della previdenza sociale, con un documento firmato dal nostro capogruppo onorevole Roberti (e poi da me e da altri colleghi); con esso in generale noi chiedevamo di conoscere le ragioni che hanno fatto ritrattare al Governo l'impegno assunto il 3 marzo 1967, allorché dichiarò solennemente che non avrebbe provveduto al licenziamento di alcuna unità lavorativa della compagnia ed in particolare chiedevamo di sapere le ragioni per le quali in questi giorni sono stati effettuati 45 licenziamenti ed ancora domandavamo se non si ritenesse opportuno assumere una iniziativa atta a salvaguardare il lavoro di tutti i dipendenti della CIT, i quali sono naturalmente in grave agitazione ed allarme perché ritengono che se a questa prima ondata di licenziamenti dovesse seguirne un'altra non avrebbero più speranza di rimanere al loro posto di lavoro.

Credo che se il ministro desse una assicurazione in tal senso restituirebbe tranquillità a molte famiglie, valutando poi l'opportunità di restituire al posto di lavoro i 45 dipendenti che sono stati licenziati. Come vede, onorevole ministro, preferisco i lavoratori che lavorano a quelli seduti o all'impiedi, immobili e improduttivi. Ecco perché mi occupo anche dei lavoratori della CIT.

Ciò premesso, arrivo alla conclusione, la quale purtroppo è identica al preambolo: qui bisogna muoversi, bisogna provvedere tempestivamente alla soluzione di numerosi problemi; qui occorre un nuovo ordinamento legislativo, per dirla con l'onorevole relatore, una nuova politica dei trasporti, come vorrebbero altri colleghi. Insomma, non è la parola che importa, è la sostanza. Io sono convinto che se continueremo su questo binario — tanto per essere in carattere con l'argomento — finiremo per sbattere contro i respingenti terminali di un binario morto e non avremo più alcuna possibilità di fare una politica dei trasporti. Visto che ella, onorevole ministro, deve guidare i convogli anche dal palazzo ministeriale in cui è assiso, le consiglierai di far

si che finalmente questi treni possano circolare liberamente e velocemente su tutti i binari della politica italiana dei trasporti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole D'Amore. Poiché non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Sammartino. Ne ha facoltà.

SAMMARTINO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli ministri, intervenendo nel dibattito sul bilancio di previsione dello Stato per l'anno in corso mi soffermerò quasi esclusivamente sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, il cui esame, sulla scorta della relazione del collega Crocco, è stato ampio, attento, responsabile e meditato in seno alla Commissione che ho l'onore di presiedere. L'ampiezza di quel dibattito, lo studio largo ed ardito che il relatore ha posto sul disegno di legge, con singolare competenza, spaziando sul vasto ed agitato orizzonte della politica dei trasporti, mi hanno indotto a prendere la parola per trasferire in questa aula, con la maggiore fedeltà possibile, i voti, le argomentazioni, le prospettive sollecitate — e magari anche quelle temute — dagli eminenti colleghi, molti dei quali particolarmente alla politica dei trasporti dedicano, da varie legislature, il più scrupoloso studio.

Non dirò dei consensi che l'opera del ministro Scalfaro ha raccolto anche in questa sede, né farò il consuntivo del lavoro che abbiamo avuto l'onore e sentito il dovere di affrontare perché il Parlamento varasse un corpo di leggi di portata eccezionale, la cui integrazione, il cui completamento noi affidiamo, con tranquilla coscienza, al Parlamento futuro. Così, quando noi abbiamo affrontato la riforma dell'amministrazione dei trasporti, stralciando dal disegno di legge del Governo l'urgente e l'indispensabile; quando abbiamo messo mano alla seconda fase del piano decennale di interventi nel settore ferroviario; quando abbiamo affrontato il problema della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione, al fine di mettere ordine in un travagliato e discusso settore della pubblica amministrazione; quando abbiamo deliberato di sopprimere un ente, che a tutti era parso superfluo, o quando abbiamo dato il via al completamento della prima ferrovia metropolitana di Roma o all'ammodernamento della « circumvesuviana » di Napoli e via dicendo, abbiamo offerto al Parlamento futuro titolo e diritto perché ciò che da noi è stato tentato si esegua, ciò che resta incom-

pleto si compia e ciò che appaia imperfetto si integri e si perfezioni.

Ripeterò con il collega Crocco che la storia dei trasporti nel nostro paese risente dei contrasti, delle contraddizioni di un'epoca come la nostra che non è esente da fenomeni pressoché paradossali. Una vera, saggia politica dei trasporti si fa coordinando i settori interessati. Ma il nostro sistema politico-amministrativo, che continua a tenere divisi, quando non discordi, i trasporti terrestri ed aerei da quelli marittimi, e gli uni e gli altri separati e lontani dalla rete stradale, dai porti, dagli aeroporti e dalle idrovie, senza che un organo solo provveda a tutto coordinare, imponendo finalmente una direttiva fondamentale e valevole per tutti, il nostro sistema — dicevo — permane assurdo al punto che la stessa tecnica elementare della politica di programmazione ne è frustrata sul nascere.

Quando, dunque, signori del Governo, si creerà un unico organismo tecnico-amministrativo, che veda intorno allo stesso tavolo il responsabile delle ferrovie e degli aeroporti e quello delle strade, il responsabile dei porti e quello dei fiumi, perché l'autostrada non nasca a fianco della ferrovia e perché le strade o le superstrade, nascendo, non ignorino il ruolo preminente che i porti hanno sulla economia generale e nazionale? Una sana politica dei trasporti esige pregiudizialmente organismi validi sia sul piano delle responsabilità politiche sia sul piano delle responsabilità burocratico-amministrative. Ed è sotto il primo profilo che si pone in particolare il delicato problema del coordinamento di attività di ministeri diversi. Sotto il secondo profilo va ricordato che, se è vero che è stata istituita la direzione generale del coordinamento, essa è però interna al solo Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile. Può dunque costituire solo un avvio — speriamo valido — per la realizzazione di un organismo tra ministeri diversi, un Consiglio superiore dei trasporti terrestri (quindi stradali e ferroviari) marittimi, aerei e fluviali. Ché, fino a quando le cose resteranno al punto in cui sono, noi non possiamo che ripetere e confermare un voto, sempre ricorrente in ogni discussione di bilancio dello Stato o di qualsiasi provvedimento legislativo, che comporti una spesa per opere infrastrutturali inerenti ai trasporti.

Sollecitiamo perciò un preciso impegno del Governo per la realizzazione di un unico centro politico decisionale che sia effettivo coordinatore e responsabile di tutta la politica generale dei trasporti e quindi anche

delle scelte e degli indirizzi fondamentali relativi al programma degli investimenti e alla determinazione delle priorità. Bisogna offrire al paese, anche in tema di trasporti, una libera scelta. Ma una scelta è veramente tale solo nel caso in cui le componenti della dinamica dei trasporti si presentino a parità di condizioni. Al bivio tra una mulattiera e una strada, la scelta non è più libera, è obbligata. Tra il sistema ferroviario e quello stradale, non vi è chi non veda come le ferrovie siano state in troppi casi e in troppe regioni lasciate invecchiare, sicché la scelta, ossia la preferenza del mezzo di trasporto, ha dovuto spostarsi in direzione dell'altro competitore — la strada — su cui sono state orientate attenzioni e provvidenze tali da provocare lo sviluppo sorprendente della motorizzazione privata, manifestazione superba del nuovo benessere che, se rappresenta un lato positivo che può bene testimoniare del progresso economico e sociale della società italiana, sollecita, per altro, soluzioni di problemi nuovi e apre alla nostra classe dirigente aspetti e oneri di una realtà incalzante verso la quale urge che lo Stato arrivi, non già per frenare, bensì per assicurare che la cosiddetta libera circolazione non giunga alla paradossale conclusione di distruggere se stessa.

Appena qualche anno fa fu palese il contrasto tra la strada e la rotaia. Si giunse a parlare delle ferrovie con la facile, distaccata ironia con cui usiamo accompagnare le immagini e il ricordo della vecchia diligenza. Per strati popolosi di pubblica opinione, appena negli anni sessanta, parlare di treni significava venire catalogati tra i nostalgici della vaporiera, avulsi dalla nuova realtà. E alle ferrovie infatti toccarono le briciole delle provvidenze. Ricordiamo il sorriso scettico che accompagnò parole ingenerose pronunziate da qualcuno anche in quest'aula, quando fummo chiamati ad autorizzare, con legge 27 aprile 1962, n. 211, la prima fase di un piano con cui avviare l'ammodernamento e il potenziamento della rete delle ferrovie dello Stato. Parve a molti, allora, che avessimo davvero denaro da buttare al vento. A distanza di pochi anni, l'espansione della motorizzazione privata e degli autotrasporti sia in concessione sia di merci ha superato tutte le previsioni, raggiungendo valori impensati e impegnando quindi lo Stato ad una massiccia politica della strada. Ma gli studiosi, gli osservatori, i tecnici dei trasporti giurano che fra meno di dieci anni gli attuali 8 milioni di automezzi in circolazione sulle strade d'Italia diverranno 18 milioni; e la conseguen-

te profezia è facile, sol che guardiamo a quello che ormai è avvenuto nell'ambito urbano: la congestione del traffico sulle strade riporterà tutto al... rallentatore, il problema della libera circolazione toccherà punte drammatiche e il traffico tornerà alle ferrovie, sulle quali correre, trovandovi i tre elementi che solo le ferrovie possono ancora offrire all'utenza: la velocità, la sicurezza, la comodità. Allora la lotta, il contrasto fra la strada e la rotaia risolto a vantaggio della prima sarà il risultato di troppo affrettate conclusioni e di previsioni sbagliate degli anni 1958-1962. Col vantaggio d'una via propria ed esclusiva, la ferrovia resta l'unico mezzo in condizione di assicurare lo sviluppo del traffico veloce di massa.

Per queste considerazioni, la pubblica opinione giudica positivamente le prospettive tese al rilancio delle ferrovie. Una manifestazione di tale rilancio è rappresentata certamente dalla immissione al traffico della locomotiva elettrica del tipo E-444, che l'8 novembre scorso ha effettuato il suo viaggio inaugurale, coprendo in 88 minuti la distanza Roma-Napoli e toccando la punta di 205 chilometri orari: successo superbo della tecnica ferroviaria italiana, che si appresta così ad adeguare la velocità alle moderne esigenze!

E vano nascondersi che le ferrovie sono in ritardo. Urge quindi il loro aggiornamento coi tempi; urge riportare il servizio ferroviario ad un sufficiente livello tecnico; urge ammodernare e potenziare il servizio stesso, soddisfacendo esigenze da lungo tempo compresse, con l'eliminazione di carenze infrastrutturali non più ammissibili. Se è vero, per esempio, che correggendo il percorso Roma-Firenze, si potrà coprire in poco più di quattro ore la distanza ferroviaria Roma-Milano, l'opera va affrontata subito con la coscienza di risolvere un problema di vasto interesse economico e sociale, e ogni remora nell'affrontarlo non si giustifica.

Ben venga, onorevoli colleghi, il nuovo programma autostradale, che va ad aggiungersi a quello in corso, grazie al disegno di legge n. 4718, oggi all'esame della IX Commissione lavori pubblici della Camera dei deputati, il cui costo sembra si aggiri intorno ai 500 miliardi. Ma manteniamo anche l'impegno assunto con la legge n. 211 del 1962 (mi piacerebbe che fosse presente il ministro del tesoro in questo momento), la legge, cioè, che fornisce alle ferrovie dello Stato i residui 550 miliardi che sono attesi per il completamento del noto piano decennale. Si consideri che, mancando o anche solo ritardando questo ul-

teriore gettito di fondi, si lasciano incompiuti e infruttiferi molti dei provvedimenti già avviati nel primo quinquennio e restano frustrati i fondamentali obiettivi del piano decennale, sia per quanto attiene l'ammodernamento tecnico della rete, sia per quanto concerne l'auspicato aumento della stessa produttività aziendale.

Mettiamo, insomma, le ferrovie sul piano della piena competitività con gli altri sistemi di trasporto. Quindi poniamoci il problema dello spazio da riservare ad esse e dello spazio da lasciare invece alle strade; e, nel contesto, resta aperto il problema di quale spazio riservare alla iniziativa privata e quale alla iniziativa pubblica.

Le ferrovie sono passive, perciò chiudete: questa la sentenza di molti in questi anni. A questo punto apro la relazione della X Commissione permanente e leggo: « La recente storia dei trasporti del nostro paese è tutta un contesto di contrasti, di dissipazioni, la più grave ed appariscente delle quali risulta da una constatazione, ad un tempo semplice e stupefacente: che, mentre lo Stato ha destinato nell'ultimo ventennio a tutti i settori principali dei trasporti risorse ingentissime, anche maggiori di quelle destinate ad altri settori fondamentali dell'economia, i trasporti, più o meno, sono tutti in crisi: lo è l'azienda ferroviaria, lo sono le ferrovie secondarie, lo sono le autolinee e gli autotrasporti di merci, lo è la marina mercantile, lo sono in maniera patologica le aziende municipalizzate di trasporto urbano, lo sono i servizi di infrastrutture aeroportuali e portuali. Uniche eccezioni la motorizzazione privata e i servizi aerei, due settori cioè nei quali l'utilità sociale è meno intensa, anche se rispondono, con lo sviluppo accennato, ad una caratteristica esigenza del nostro tempo, all'intensificazione degli scambi e all'accresciuto bisogno di mobilità degli uomini ».

E questa, onorevoli colleghi, la verità, e l'onorevole Crocco, quanto al disavanzo dell'azienda ferroviaria, ci fa meditare sui rimedi e ricorda intanto che « puntare su riforme risolutive, come la soppressione di oltre 5 mila chilometri di cosiddetti rami secchi, significa minimizzare il problema del risanamento delle ferrovie, che è di ben più vasta e complessa portata ». La chiave del risanamento delle ferrovie — aggiungo io — è in una coraggiosa e radicale revisione, che restituisca ad esse la funzione di mezzo di trasporto insostituibile e trasformi l'azienda in un organo duttile, moderno, agile, finanziariamente forte, capace di adattarsi rapida-

mente ed utilmente alla pressione concorrenziale e fronteggiarla.

Quanto ai tronchi passivi, ci siamo domandati se essi, almeno in gran parte, non siano divenuti tali proprio perché abbandonati azzimato da chi, credutosi sopraffatto dalla alluvione automobilistica di anni or sono, si era affrettato a dichiararsi soccombente, preferendo l'abbandono e la fuga? Ma fu la fuga dalla responsabilità. Noi plaudiamo quindi alle direttive del ministro Scalfaro in merito alla soppressione dei cosiddetti rami secchi e alle direttive da lui impartite per mettere a raffronto gli eventuali servizi sostitutivi con le linee ferroviarie, ma non così come oggi si presentano, bensì in un contesto più ampio e completo, che tenga conto dei miglioramenti possibili, delle prospettive future e delle esigenze sociali.

Il signor ministro permetterà che da questa tribuna io rivolga a lui e ai suoi collaboratori un invito, una preghiera, questa: che il Ministero ascolti di più le voci che vengono dalla periferia, direttamente o tramite gli enti e le autorità locali; che il Ministero veda, controlli, ascolti, corregga. A volte si tratta di correggere gli orari, e quel certo treno che ora viaggia deserto meglio risponderà alle esigenze che si prospettano; a volte si tratta di una variante da eseguire, e i denari che per essa saranno spesi non saranno spesi inutilmente se, grazie alla variante, i tempi si accorceranno e la domanda di traffico ferroviario subirà una maggiorazione imprevista. È il caso della variante ferroviaria, a titolo d'esempio, Venafrò-Cassino, da tempo prevista per ridurre i tempi ferroviari di percorrenza dal Molise a Roma; 11 chilometri di variante contro 49 chilometri attuali di percorso, ed eliminazione della profonda e lenta diversione ferroviaria con trasborbi a Vairano Caianello. Quando sarà fatta tale variante, si guadagnerà un'ora di tempo nella distanza Molise-Roma e viceversa.

Correzioni di questo tipo vanno fatte audacemente, se si vuole restituire traffico alle ferrovie di una regione come la mia, che nelle ferrovie ha ancora la sua salda struttura portante, valida ed insostituibile, solo che si intervenga a modificare, a correggere, ad ammodernare, a ridurre, insomma, i tempi di percorrenza.

I dettagli di questo programma di ammodernamento sono a perfetta conoscenza del signor ministro stesso, e dei suoi valorosi collaboratori; e perciò tralascio di enunciarli in questo momento.

Ho citato particolarmente il problema della mia regione ad illustrazione di tutto l'ammodernamento, anche di mentalità e di metodi, che noi sentiamo di dovere invocare dall'azienda delle ferrovie dello Stato.

Le recenti drammatiche vicende delle eccezionali nevicate del gennaio scorso, che sono state portate a conoscenza di tutto il Governo, sono valse a confermare che là, ed in certe altre regioni del nostro paese, il giorno in cui mancasse la ferrovia, non vi sarebbe posto per surrogati di alcun genere.

Ma questo è un discorso ormai vecchio, che ritengo abbia persuaso i responsabili stessi dell'azienda, e, al di là e al di sopra di essi, abbia convinto lo stesso Governo a recedere da qualsiasi avventata decisione.

Crisi delle autolinee. Il settore degli autoservizi di linea attraversa una grave crisi economica che si è manifestata con una serie di dissesti aziendali, a tutti noti. Vittime immediate di questa situazione sono i 43 mila dipendenti delle autolinee in concessione. Ma la situazione si ripercuote su tutto lo scacchiere, laddove, fuori delle strade, non vi sono altre vie di comunicazione con il mondo, né ferrovie.

Siamo ora in presenza di un disegno di legge, presentato alla Camera dal ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i ministri del tesoro e del bilancio, in virtù del quale si fissa il principio del contributo dello Stato alle imprese titolari di autoservizi di linee ordinarie che non usufruiscano di altri interventi finanziari a carico dello Stato e degli enti locali. È un principio, a mio avviso, di alto interesse sociale, che mi auguro possa avere al più presto la sanzione del Parlamento. Chi, come me, vive in zona depressa e vede la gente che si muove e le autolinee che percorrono le nostre strade, non può che convenire sulla necessità di un tonico che aiuti le aziende stesse a non abbandonare il campo. E quanto allo abbandono siamo già, in molti casi, al pieno disinteresse, siamo già alla diserzione dei pubblici servizi, quindi alla stato di agitazione dei lavoratori addetti al settore per l'impossibilità delle imprese di assumere gli impegni finanziari necessari per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro.

Ma anche qui, mentre bene ha fatto il Governo a scendere in tale determinazione, non si può ritardare ancora una soluzione radicale, ossia una riforma legislativa *a fundamentis*. Tale riforma è d'altra parte prevista dal programma economico nazionale e poggia sulla base di un profondo riordinamento della

rete e di idonei interventi contributivi pubblici.

Analogo provvedimento di radicale riforma si impone nel settore dell'autotrasporto di merci. La creazione dell'albo degli autotrasportatori, già all'esame del Parlamento, è provvedimento che si propone il fine di mettere ordine nel vasto, complesso, oggi disordinato settore e restituire al Ministero i compiti di vigilanza sull'esercizio dell'autotrasporto di merci che operi in base a norme semplici, chiare e precise.

Infine non ci dissimuliamo il vivo disappunto della maggioranza parlamentare sulla mancata approvazione della legge concernente la modifica degli articoli 32 e 33 del codice della strada, intesa ad adeguare le dimensioni ed i pesi degli automezzi nazionali a quelli dei paesi dell'area del mercato comune europeo.

Mi dispenso dal parlare dell'aviazione civile, su cui, con particolare competenza, ha scritto il relatore e in Commissione hanno parlato i colleghi Marchesi, Veronesi, Nicola Cavallaro, Sinesio e Catella. Ma non potrei non esprimere il mio vivo e cordiale consenso alla diagnosi e alle prospettive contenute nella relazione e indicate negli interventi degli onorevoli colleghi, che ho ora ricordati. Né potrei non sottoscrivere l'asserto che il trasporto aereo è riconosciuto quale fattore nuovo di trasformazione del sistema mondiale delle comunicazioni del nostro tempo.

In questa disamina il Governo non può nascondersi le vive necessità soprattutto di reclutamento del personale pilota e di quello di assistenza al volo, il quale, per la verità, non abbonda.

Per una di quelle strane circostanze, che più acuta rendono l'istanza di un coordinamento di tutti i sistemi dei trasporti, l'assistenza al volo, benché materia di essenziale interesse per l'aviazione civile, è ancora alla competenza del Ministero della difesa. Trovi perciò il ministro dell'aviazione civile come concordare col collega della difesa una comune linea per intendersi. Ci giunge, per altro, gradita la notizia secondo la quale il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto col ministro della pubblica istruzione, ha, in questi giorni, predisposto il disegno di legge che crea l'istituto tecnico aeronautico per il conseguimento del diploma di perito tecnico aeronautico. Formuliamo l'augurio che molti giovani corrano con entusiasmo a questo istituto e ne escano con onore e con frutto nell'interesse loro e a vantaggio della collettività nazionale.

Onorevoli colleghi, avviandomi alla fine del mio intervento, probabilmente disordinato, devo chiedere ancora qualche minuto di attenzione perché io prospetti, sempre nel quadro della politica economica e sociale, il cui bilancio stiamo per approvare, alcuni problemi che interessano il Molise. Citerò naturalmente i problemi fondamentali, e ciò farò tenendo presenti le relazioni dei colleghi, valorosi e carissimi, Landi e Isgrò, che accompagnano e presentano a noi il disegno di legge in esame. Al termine della IV legislatura, questa potrà essere l'ultima volta che io ho l'onore di parlare in quest'aula; e non dir nulla di quanto ci rugge dentro, nella mente e nello spirito, del travaglio che ancora opprime tutta la gente, la cui fiducia, per 20 anni, mi ha voluto qui rappresentante della nazione, mi parrebbe tradire imperdonabilmente l'attesa. Questa che si chiude è, per di più, la legislatura che ha sancito con legge solenne e universale l'autonomia del Molise. Quella regione è stata dunque iscritta fra le regioni che la Costituzione contempla. Per raggiungere questo fine, obiettivo e passione di generazioni pazienti e fiduciose, fu necessario rimettere le mani sulla Carta costituzionale. Il Governo propose, il Parlamento approvò. Ma la battaglia, la dura, estenuante, annosa battaglia, non si proponeva di aggiungere un nome alle 19 regioni d'Italia, bensì di creare la ventesima fra le regioni del nostro paese, quale entità viva ed operante, soggetto, quindi, di diritto nei confronti dello Stato, oltre che componente *pleno jure* della comunità nazionale.

Sta di fatto che il Governo, se ha continuato ad elargire, per i bisogni normali di quelle popolazioni, le normali erogazioni di bilancio, ha lasciato insoluti ancora tutti i grossi problemi, in più occasioni e sedi diverse rappresentati. Siamo parte integrante del Mezzogiorno d'Italia; e, come da un balcone aperto a vasto orizzonte, assistiamo allo spettacolo, che per altro onora il Governo, di iniziative ardite miranti all'unificazione dell'economia, alla elevazione del tenore di vita, però delle regioni che ci circondano. Fino a questo momento, tutte le provvidenze, le grandi opere infrastrutturali — quelle che dovrebbero decisamente incidere sul corpo dolente dell'antica e nuova miseria di casa nostra — ci passano come in... circonvallazione.

Siamo la regione finitima del Lazio ma, per raggiungere Roma, impieghiamo ancora, partendo dal cuore del Molise, tre ore in macchina privata, cinque o sei per ferrovia, fatta eccezione di due coppie di direttissimi al gior-

no, che coprono la distanza in poco più di 4 ore. Eppure, se una strada unisse la valle del Liri all'alta valle del Volturno, il Molise verrebbe a trovarsi, d'incanto, alle porte di Roma, con quanto vantaggio per le attività produttive, per gli scambi commerciali, per tutta la visione nuova, che ne nascerebbe, di problemi d'un tratto lanciati su prospettive finalmente certe, è facile immaginare. Ma per costruire quella strada c'è da violare il valico delle Mainarde. E, dieci anni fa, facemmo di necessità virtù, la virtù di rinviare il problema a tempi nei quali la tecnica avrebbe saputo osare tanto. Ora la tecnica ha saputo regalare all'Europa il traforo del Monte Bianco, ha saputo irridere al massiccio del Gran Sasso annunziandone prossima la perforazione per una imponente galleria autostradale; è quindi logico e naturale che il Molise riproponga il problema dell'autostrada Roma-Frosinone-Valle del Liri-Alta Valle del Volturno-Campobasso-Lucera-Foggia-Bari. E la Roma-Molise-Puglie che, tra le autostrade da costruirsi, venne esclusa dai precedenti programmi per affermate ragioni tecniche; è la strada più breve fra Roma e la Puglia. D'intesa con la deputazione politica del Molise, ho risollevato il problema, che intendiamo riproporre all'attenzione del CIPE, così come ora ho l'onore di porlo all'attenzione della Camera e del Governo. Se il problema dovesse venire considerato anche nelle presenti circostanze come di là a venire — mentre incentivi per un nuovo programma autostradale si vanno ad approvare anche con il nostro voto, con il voto dei colleghi interessati allo sviluppo della Valle del Liri, del Molise e della Capitanata — noi dobbiamo riproporre inesorabilmente il piano di ammodernamento delle ferrovie molisane, ammodernamento che significhi la realizzazione della variante Cassino-Venafro, già ricordata, prevista dal piano regolatore delle ferrovie redatto nel 1949 e pubblicato nel 1952; correzione del tracciato della ferrovia Termoli-Campobasso, onde ridurre i tempi di percorrenza su quel tronco, che è l'unica via rapida per le comunicazioni dall'Adriatico al capoluogo del Molise; graduale ripristino del vecchio armamento sulle restanti tratte; raddoppio del binario sul tronco Ceprano-Cassino, conformemente ai voti, finora disattesi, delle Camere di commercio, delle amministrazioni provinciali e dei comuni maggiori delle province di Frosinone, Caserta e Campobasso; infine, dotazione di almeno una nuova coppia di treni direttissimi Campobasso-Roma e viceversa, da collocare nel cuore della giornata, secondo le pro-

poste che giacciono negli uffici del Servizio movimento da oltre un anno. Dati e statistiche infatti confermano che il traffico più intenso è da noi ancora fedele alla ferrovia, e la domanda verte su un solo elemento: la velocità.

Posso fermarmi qui, onorevoli colleghi, chiedendo scusa se ho abusato della bontà di quanti mi hanno fatto l'onore di ascoltarmi. In altro momento avrei posto problemi di varia natura, che pure costituiscono materia di diuturna attesa delle nostre popolazioni. Ma poiché industrializzazione, investimenti IRI, investimenti ENI, il turismo, l'università nel Molise, il suo flusso migratorio pauroso diventano temi inutili se ad essi non facciamo precedere il problema-base delle comunicazioni, quali premesse indispensabili al fiorire di iniziative, io sento di dover ripetere a voce piena che, se si vuole davvero mettere anche il Molise alla pari con altre regioni del Mezzogiorno, in promettente sviluppo, bisogna por mano all'attuazione delle grandi vie di comunicazione interregionale, che interessino finalmente, in via diretta ed assoluta, anche quella regione, oggi fuori di ogni altra arteria di interesse veramente vitale.

Il Presidente del Consiglio onorevole Moro ci ha confermato l'annuncio di una sua visita nel Molise tra qualche settimana. L'attesa naturalmente è grande, perché la presenza del massimo moderatore della politica governativa in quella regione è guardata come un segno dell'attenzione che egli — e con lui il Governo — mette anche alle nostre vive e palpitanti necessità di vita e di avvenire. Alla attesa si accompagna la speranza e questa non è senza fiducia.

Onorevoli colleghi, ho terminato. Anche questa volta noi voteremo a favore del bilancio dello Stato, perché in esso abbiamo validi motivi di vedere confermati il proposito e l'obiettivo di rinnovamento dello Stato e di progresso della società civile che lo compone. Ma prima di lasciare questa tribuna e questa aula, dove, dall'ormai lontano 18 aprile 1948, iniziai con il cuore trepidante la missione altissima per decreto del popolo, desidero esprimere a tutti, signor Presidente, onorevoli colleghi, un ringraziamento vivo e sentito.

Grazie, signor Presidente, colleghi tutti, per l'afflato di simpatia di cui mi sono sentito circondato sempre. Un particolare sentimento di stima riconoscente debbo ai colleghi della Commissione trasporti che, per cinque anni, mi hanno confortato di indulgente cortesia, così colmando la mia insufficienza al compito grave e responsabile.

A tutti ed a me sia cara la coscienza di avere sempre operato, nel rispetto delle posizioni di ciascuno, per l'onore della patria e per il benessere materiale e morale del popolo italiano. (*Applausi al centro — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È così esaurito l'elenco degli iscritti a parlare sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile.

È iscritto a parlare l'onorevole Nannuzzi, il quale interverrà sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni. Ne ha facoltà.

NANNUZZI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, non è che il mio gruppo non abbia questioni da sollevare sulla politica seguita dal Ministero presieduto dal ministro Spagnolli ma ha ritenuto di dovere, in questa occasione, concentrare la sua attenzione e quella del ministro e dell'Assemblea su di un solo problema, sul quale vuol chiamare il ministro a rispondere, possibilmente di persona, anche se, purtroppo, il dibattito è organizzato in modo tale che i ministri competenti per i singoli dicasteri non possono replicare, essendo tale facoltà attribuita ai soli ministri titolari dei dicasteri finanziari. Vorremmo pregarla, però, onorevole ministro Spagnolli, di fare uno strappo alla regola per la questione, che riteniamo non solo importante ma anche urgente, che a nome del mio gruppo sottoporro alla sua attenzione come a quella dell'Assemblea, e di dare una risposta in aula in proposito.

Ritengo che, se ella è d'accordo, il Presidente, con la cortesia che lo ha sempre contraddistinto, non muoverà obiezioni acché ella dia una risposta, anche se breve, sull'argomento.

SPAGNOLLI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Se il signor Presidente me lo consentirà, farò alcune comunicazioni a conclusione degli interventi sul bilancio del mio dicastero.

PRESIDENTE. Sta bene.

NANNUZZI. Ringrazio la Presidenza ed il ministro. Intendo porre una questione che è tra le più importanti sul tappeto, che interessa il Ministero delle poste e telecomunicazioni, e che ha interessato il CIPE il quale ha adottato anche deliberazioni in merito; trattasi di questione che interessa la categoria

dei lavoratori occupati in questa particolare branca dell'Amministrazione e sulla quale tanto l'opinione pubblica quanto gli organi di informazione si sono soffermati assumendo posizioni diverse, a seconda degli orientamenti che rappresentano o degli interessi che difendono, sugli indirizzi che si stanno seguendo in questo momento da parte del Ministero delle poste e quindi da parte del Governo, in merito all'assetto che deve avere il settore delle telecomunicazioni nel nostro paese.

Onorevole ministro, ella certamente sa meglio di me, perché segue di persona queste questioni, che il nuovo assetto dei servizi di telecomunicazione si va predisponendo — credo che ella lo abbia affermato in maniera esplicita in un incontro che ha avuto con i rappresentanti dei sindacati — a seguito delle decisioni adottate dal CIPE. Ella avrebbe, anzi, detto che si limitava ad applicare queste decisioni e che quindi non vi era responsabilità diretta da parte del Ministero se non nella esecuzione.

Intanto contestiamo la validità di questo indirizzo che verrebbe seguito dal Ministero, il quale, essendo il competente nella materia, può e deve intervenire nella formazione delle decisioni del CIPE. Esso è comunque responsabile di fronte al Parlamento della politica svolta dall'esecutivo in questo settore. Quindi è su di lei che ricade la responsabilità non solo dell'attuazione ma anche della configurazione di questa politica. Riteniamo pertanto che ella debba rispondere, in tutti i sensi, degli atti concreti di attuazione di una siffatta politica, anche se enunciata in linea generale dal CIPE (come vedremo, la responsabilità del Ministero e la sua personale vanno individuate anche nel fatto che ella starebbe predisponendo — noi riteniamo a buon diritto — convenzioni che vanno molto al di là di quelle che sono state le decisioni generali prese dal CIPE.

Noi riteniamo che ella abbia questa facoltà, perché è responsabile della politica del suo dicastero di fronte al Parlamento, e quindi abbia anche il diritto, non dico di respingere, ma di non attuare immediatamente, se lo ritenesse utile e necessario, gli orientamenti stabiliti dal CIPE. Ma nel momento in cui ella sembra — dico « sembra » perché non conosciamo il testo delle convenzioni — travalicare gli orientamenti del CIPE e andare oltre in sede di attuazione, ella potrebbe anche, qualora si convinca della necessità di farlo in forza degli argomenti che in questa aula saranno discussi, soprassedere nell'applicazione concreta delle deliberazioni del CIPE stesso.

Dicevo che oramai il problema del riassetto della telefonia nazionale ha investito la pubblica opinione, le forze politiche, oltre che gli organi di stampa. E questo lo dobbiamo — credo che ciò vada sottolineato, non per una autocritica, che per altro ritengo dovrebbero fare un po' tutti i gruppi parlamentari, ma per mettere in rilievo l'enorme significato che vengono ad assumere nel nostro paese le lotte dei lavoratori e l'azione che conducono le organizzazioni sindacali — alle lotte dei dipendenti di questo settore, all'azione dei loro sindacati in difesa non solo di interessi particolari di categoria ma di un interesse più generale (entra in giuoco qui quella funzione molto più ampia, democratica che svolgono i lavoratori e le loro organizzazioni sindacali); azione che ha richiamato l'attenzione oltre che del suo Ministero e, spero, del Governo nel complesso, oltre che degli organi di stampa e dell'opinione pubblica, anche dei partiti, dei gruppi parlamentari, per quello che ci riguarda l'attenzione del nostro gruppo. Ma so che anche rappresentanti di altri gruppi parlamentari, del partito socialista unitario, della democrazia cristiana (ad esempio gli onorevoli Darida e Cavallari) sono stati presenti e hanno quindi partecipato attivamente ad una assemblea di lavoratori in sciopero di questo settore, nel corso della quale hanno sostenuto cose che spero vengano riconfermate in questa sede. Essi hanno rivendicato non solo il diritto, ma anche la necessità che il problema della gestione venga affrontato in Parlamento, avendo oramai raggiunto una tale ampiezza e un tale contenuto di trasformazione per cui l'esame non può essere limitato e ristretto all'ambito amministrativo, ma deve investire il Parlamento e quindi rendere conto a quest'ultimo delle decisioni adottate.

Questo è stato sostenuto dai rappresentanti di tutti i gruppi (non entro nel merito delle soluzioni da adottare). Ma gli stessi onorevoli Darida, Cavallaro e Loreti hanno inoltre sostenuto la tesi che lo Stato deve mantenere il monopolio del servizio per la delicatezza e l'importanza del servizio stesso.

Siamo, quindi, grati alle organizzazioni sindacali e ai lavoratori che con la loro lotta hanno permesso che questa questione venisse non solo alla ribalta della realtà del nostro paese, ma investisse insieme con l'opinione pubblica e gli organi di informazione, gli stessi partiti.

C'è da rilevare però che se i partiti, gli organi di stampa e l'opinione pubblica in generale si sono interessati della questione, sia

pure con orientamenti diversi e talvolta contrastanti, finora sembra che sia rimasto sordo a questa situazione nuova e all'appello del movimento dei lavoratori in lotta sia l'onorevole ministro delle poste e telecomunicazioni sia addirittura l'intero Governo.

Ora, tenuto conto di questa situazione, il meno che possiamo fare è chiederle di sospendere la ratifica delle nuove convenzioni (che interessano tanto la SIP che l'Italcable) che, se non sbaglio, dovrebbero essere discusse venerdì prossimo dal consiglio di amministrazione delle aziende interessate, da lei presieduto.

Noi non chiediamo di rinviare *sine die* la soluzione di questo problema, che riteniamo debba essere affrontato e definitivamente risolto. Ma riteniamo che del problema debba essere investito il Parlamento, trattandosi non soltanto di atti amministrativi da compiere, ma di scelte di fondo da effettuare. A proposito di queste scelte, noi abbiamo un'opinione, ma è chiaro che il Governo o la maggioranza possono averne un'altra. Non mi risulta, comunque, che fino a questo momento si tratti di opinioni che sono patrimonio di tutti i membri della maggioranza: ho ricordato che taluni rappresentanti della maggioranza hanno sostenuto soluzioni che si avvicinano a quelle da noi prospettate. Comunque, esiste una situazione fluida in merito a questo problema.

Noi quindi le chiediamo la sospensione della ratifica, perché la questione sia avviata a soluzione nel modo che si riterrà più giusto, ma dopo un dibattito parlamentare nel quale siano chiamate a pronunciarsi sulle soluzioni da adottare tutte le forze politiche. È evidente che non riteniamo che questo dibattito possa svolgersi nei prossimi giorni o nelle prossime settimane: mancano ormai pochi giorni alla fine della legislatura. Ecco perché riteniamo che la sospensione di queste trattative debba essere di durata tale da consentire l'insediamento del nuovo Parlamento; allora — sulla base di un'esposizione di un rappresentante del Governo — si tratterà di aprire un dibattito tra le forze politiche per giungere ad una conclusione democratica. Questa è la nostra richiesta, questa è la risposta che attendevamo da lei e che gentilmente darà.

In concreto, le ragioni per le quali le chiediamo questa sospensiva o rinvio sono fondamentalmente due. Primo motivo: a noi sembra che la convenzione con la SIP, quella attualmente in vigore (e figuriamoci poi le nuove che si preparano e che dovrebbero essere

ratificate venerdì dal consiglio d'amministrazione!), possa essere ritenuta viziata da illegittimità. Già nel 1964, onorevole ministro, vennero sollevati dubbi sulla validità giuridica di quella convenzione, e quindi riteniamo che oggi quegli stessi dubbi debbano essere riproposti. È vero che il codice postale e delle telecomunicazioni, con le norme di integrazione introdotte con il decreto-legge 6 giugno 1957, n. 374, poi convertito in legge, sancisce che « le concessioni dei servizi telefonici ad uso pubblico possono essere accordate a società per azioni il cui capitale sia direttamente o indirettamente posseduto in maggioranza dallo Stato (sottolineo « in maggioranza dallo Stato ») con le procedure della trattativa privata », sistema adottato nel 1964 con la SIP, ma noi riteniamo che quella norma fosse pienamente soddisfatta nella concessione accordata alle allora cinque vecchie società concessionarie che erano state irizzate e del cui capitale lo Stato indirettamente possedeva la maggioranza attraverso l'IRI. Con la fusione delle cinque società in una, la SIP, venivano a cessare le convenzioni precedenti e quindi se ne doveva stipulare una nuova (il che è stato fatto con il decreto presidenziale n. 1594 del 26 ottobre 1964); ma, poiché sorgevano ostacoli per la fusione di tali cinque società — che erano a maggioranza a capitale irizzato e quindi rispondevano al dettato della legge — dopo tale operazione la maggioranza del pacchetto azionario, onorevole ministro, non è più dello Stato, né direttamente né indirettamente, anche se è vero che la maggioranza del pacchetto azionario è proprietà di una società, la STET, di cui l'IRI possiede la maggioranza delle azioni. Il fatto che nella SIP l'IRI, in proprio, ha una piccola partecipazione, cioè la partecipazione della STET, evidentemente poneva dei problemi risolti con il trovare la soluzione consistente nel modificare il testo del decreto convertito in legge: non si è parlato più di maggioranza in possesso diretto o indiretto dello Stato, ma di maggioranza in possesso diretto o indiretto dell'IRI. E ciò è stato realizzato cambiando il testo della legge che prescriveva i termini e i contenuti da dare alle concessioni.

Onorevole ministro, io credo che lei sappia che se si sommano insieme le azioni possedute dall'IRI direttamente, o direttamente attraverso la STET e dai privati direttamente e indirettamente attraverso la STET, risulta che il capitale dello Stato diretto o indiretto (cioè le partecipazioni delle società concessionarie e di quella proprietaria) non supera il 38,2 per cento.

Ora, la legge dice che la maggioranza del pacchetto azionario, direttamente o indirettamente, deve essere in proprietà dello Stato.

Dal punto di vista giuridico, onorevole ministro, noi riteniamo che i dubbi e le perplessità di allora siano ancora attuali e riteniamo altresì che essi non provengano soltanto da parte nostra, ma anche dal suo stesso Ministero. Ormai abbiamo numerosi esempi che dimostrano la troppa facilità con la quale è stata elusa, se non apertamente violata, la legge. Inoltre la interpretazione giurisprudenziale nei confronti di queste leggi non è uniforme e spesso è in contrasto con l'interpretazione data da organi o da funzionari dell'amministrazione. Lo strumento che è stato escogitato per superare le difficoltà opposte dalla legge è pur sempre un artificio giuridico e tale rimane, per cui potrebbe saltare da un momento all'altro. Noi speriamo che questo artificio debba « saltare » per intervento dell'esecutivo, del ministro competente, della pubblica opinione, degli organi di stampa e soprattutto per intervento del Parlamento.

Il secondo motivo per il quale le chiediamo, onorevole ministro, di soprassedere per il momento alla firma o alla ratifica delle nuove convenzioni sta nel fatto che dalle notizie che ci sono pervenute (ho già detto che non conosciamo fino in fondo il contenuto delle nuove convenzioni) la cessione del cosiddetto traffico misto alla SIP apporterebbe un ulteriore forte ridimensionamento dell'azienda di Stato la quale sarebbe ridotta di fatto a gestire soltanto il 13 per cento del traffico globale nazionale, procurando così un grave pregiudizio alla funzione di direzione che l'azienda deve svolgere nel settore di sua competenza, sulla base di precise norme di legge.

Inoltre a quanto si sa, le nuove convenzioni ribalterebbero, per così dire, i rapporti tra aziende di Stato e ditte concessionarie, escludendo l'esercizio e la gestione dei servizi per la SIP e l'ITALCABLE, tranne alcune frange che verrebbero lasciate all'azienda telefonica di Stato.

Se rispondono quindi al vero, onorevole ministro, le notizie di cui siamo in possesso, con le nuove concessioni lo Stato muterà la propria posizione da concedente a concessionario di fatto proprio di quei servizi che per legge dovrebbero essere di suo monopolio.

Si dice che tutto questo è necessario perché la SIP, per la sua struttura, garantirebbe un rapido sviluppo della tecnica, cosa impossibile, invece, per l'azienda di Stato.

A parte che, è stato affermato dai dirigenti dell'azienda di Stato e dai sindacati dei lavo-

ratori (e finora nessuno lo ha smentito, nemmeno il ministro, almeno per quanto mi risulta) che l'azienda di Stato potrebbe estendere la teleselezione; e questa sarebbe una delle ragioni per cui si giustifica il passaggio del traffico misto alle società concessionarie, sorge spontanea, a questo proposito, una domanda: perché il Governo, ed in particolare il ministro delle poste — se il problema era quello di rendere più snello ed agibile la gestione statale — non hanno provveduto a quella riforma strutturale dell'azienda di Stato che da tempo affermano di voler attuare, ma per la quale non è stato compiuto nessun passo avanti? Ella, signor ministro, potrà certo obiettare che abbiamo recentemente discusso ed approvato in questo ramo del Parlamento uno stralcio della riforma dell'azienda postale che riguardava anche il settore telefonico, e che per l'opposizione dei sindacati del settore telefonico, la parte riguardante questa azienda è stata, mi sia consentito il bisticcio di parole, stralciata dallo stralcio. Ella sa meglio di me, o per lo meno quanto me, perché abbiamo partecipato ambedue al comitato che ha elaborato questo testo, che la parte riguardante l'azienda telefonica si riferiva soltanto al passaggio ad essa dell'attuale settore telegrafico che è di competenza dell'azienda delle poste e dei telegrafi, mentre non riguardava minimamente la ristrutturazione ed il potenziamento, soprattutto, dell'azienda telefonica di Stato. È vero che si creano i compartimenti al posto delle attuali strutture organizzative, ma questo non significava un potenziamento, bensì solo una diversa ristrutturazione amministrativa.

Perché, dunque, il Ministero, perché il Governo non hanno fatto passi in avanti sulla strada della effettiva ristrutturazione e quindi del potenziamento dell'azienda statale? Ci sorge il dubbio che forse possono essere state quelle stesse forze economiche che sono interessate ad una espansione dell'azienda concessionaria nella quale prevale il capitale privato, ad impedire che si portasse avanti il processo di ristrutturazione e di potenziamento dell'azienda statale, giustificando, così, la necessità del passaggio del traffico all'azienda concessionaria.

Non è un mistero per alcuno l'assalto da parte del capitale privato al settore più ricco dei servizi. Certo, il capitale privato, soprattutto quello monopolistico, prima di decidere investimenti in settori in cui il pericolo è evidente poiché non è garantito il profitto, ci pensa due volte. In questo settore, però, il profitto è garantito al 100 per cento senza

alcuna possibilità di perdita, poiché questi servizi sono in continua espansione. Noi riteniamo che servizi di questa natura debbano vedere impegnato lo Stato non soltanto per la delicatezza, l'importanza, la funzione sociale oltre che economica che il servizio deve assolvere ma anche perché qui sono garantiti profitti che il capitale statale, entro certi limiti, potrebbe reinserire in un processo di ammodernamento di strutture e di potenziamento dell'azienda di sua proprietà.

L'assetto previsto dalle nuove convenzioni favorirebbe il capitale privato (ho detto che esso è in maggioranza, in queste aziende concessionarie) con circa 20 miliardi di utili annui, al valore odierno del traffico, che, in una prospettiva ravvicinata, dovrebbero salire addirittura a 50 miliardi.

Ora non è possibile che, con una politica diversa, questi miliardi di utili siano dallo Stato utilizzati perché sia autofinanziato il potenziamento e la estensione dell'azienda pubblica? Noi ci poniamo l'interrogativo del perché lo Stato debba rinunciare a profitti così ragguardevoli che potrebbero essere utilizzati per sviluppare i settori affidati in monopolio allo Stato, e li conceda invece ai privati.

Dicevo all'inizio che sempre più spesso si deve registrare l'intervento della magistratura nei confronti di atti della pubblica amministrazione, con l'accusa di violazione di leggi. Onorevole ministro, quando si tratta di profitti dell'ordine di decine di miliardi ci si consenta di avere dei dubbi e di chiedere anche una riflessione da parte del suo Ministero. Noi speriamo che la procura della Corte dei conti, questo organismo così sollecito a volte a denunciare al Parlamento le manchevolezze, consideri anche tale questione. Noi riteniamo che, sia dal punto di vista della legittimità sia da quello dell'interesse dello Stato, le nuove convenzioni dovrebbero essere vagliate molto più attentamente da parte di tutti gli uffici competenti del suo Ministero, oltre che, dal consiglio di amministrazione e dall'organo che ne deve giudicare la legittimità.

Non è da escludere, signor ministro, che qualche cittadino, cosciente di tutto questo, si decida a rivolgersi alla magistratura con la conseguenza che ci potremmo trovare di fronte ancora una volta a quelli che vengono definiti scandali e che assumono questa veste solo perché non si è voluto sentire o ascoltare l'invito dell'opposizione a rivedere, a riconsiderare e a decidere in modo diverso da quello inizialmente voluto dall'esecutivo.

Questi sono i motivi che ci spingono ed hanno spinto il nostro gruppo ad assumere tale atteggiamento, senza entrare nel merito delle soluzioni che potrebbe adottare domani il nuovo Parlamento o il nuovo Governo. Le nostre soluzioni sono state da me solo accennate come orientamento del gruppo comunista, ma potranno essere meglio specificate in un dibattito più ampio e più approfondito. Riteniamo però che sia dovere del Governo, e in particolare suo, onorevole ministro Spagnoli, riesaminare tutta la materia per tentare di giungere ad una ristrutturazione del settore dei telefoni di Stato, e di quello delle telecomunicazioni, che investono non solo gli interessi dei lavoratori occupati, ma anche interessi generali economici, sociali e politici che non possono non indurre il Parlamento a dibattere la materia a fondo e nei particolari, per tracciare l'azione che l'esecutivo poi dovrà applicare completamente.

Questa in conclusione la richiesta che le rivolgiamo, onorevole ministro: sospensione della ratifica delle nuove convenzioni e rinvio ad un dibattito più ampio all'inizio della prossima legislatura. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Loreti. Ne ha facoltà.

LORETI, Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, il bilancio di previsione per il 1968, sul quale la Camera è oggi chiamata ad esprimersi, è stato già oggetto di meditata riflessione da parte del Senato. In quella sede già è stato compiuto un notevole sforzo per meglio far corrispondere il bilancio stesso alle esigenze della politica di programmazione articolata per settori nell'ambito di una organica visione generale. Limiterò, quindi, il mio intervento sul bilancio di previsione del Ministero delle poste e delle comunicazioni a pochi ma, a mio avviso, essenziali argomenti che necessitano di un ulteriore approfondimento da parte del Parlamento. Mi riferisco cioè ad alcuni aspetti delle condizioni di lavoro e del trattamento del personale; ad un esame — sia pure per brevi cenni — del disavanzo di gestione dei servizi postali e telegrafici; al nuovo assetto dei rapporti fra Azienda di Stato per i servizi telefonici e società concessionarie, rapporti che proprio in questi giorni sono ad una svolta decisiva per il futuro del settore delle telecomunicazioni, e si presentano in termini che non possono non richiamare la attenzione del Parlamento, affinché questi,

nella pienezza dei suoi poteri, eserciti le sue funzioni di controllo su un così importante servizio affidato per legge allo Stato.

Per quanto concerne la politica dell'amministrazione postelegrafonica in materia di personale, è opportuno fare alcune considerazioni preliminari. Desidero innanzitutto esprimere il compiacimento nostro per la fine delle assunzioni a titolo precario, che naturalmente dovevano dare adito, come spesso è avvenuto, a odiose discriminazioni. Sottolineo, poi, l'impegno assunto dal Governo per una più funzionale utilizzazione del personale, garantendone i diritti e la qualificazione. Tuttavia, sulle condizioni di lavoro del personale, che si riflettono per altro direttamente sull'andamento stesso dei servizi, non si può non rilevare che gli sforzi per l'ammodernamento degli impianti e per una revisione in chiave industriale — come ella stesso, onorevole ministro, ha più volte sottolineato — delle tecniche di lavorazione, specialmente per quanto riguarda i servizi postali, risultano ancora inadeguati alle esigenze moderne; i lavoratori postelegrafonici sono spesso costretti ad operare in ambienti inadatti, sovraffollati e qualche volta perfino mancanti delle condizioni di sicurezza per la loro salute. L'impegno per la costruzione di nuovi edifici a Catania e a Palermo e per la realizzazione di impianti meccanizzati a Napoli va senz'altro apprezzato. Ciò detto, credo giusto sottolineare l'urgenza di un più vasto piano di ammodernamento nell'interesse dello sviluppo dei servizi, oltre che per il rispetto di condizioni di lavoro per il personale adeguate ai tempi.

Quindi, occorre prevedere una programmazione organica degli investimenti nel settore; in questo senso, non risulta che sia stato predisposto alcun piano generale dal Ministero. Sono stati fatti sforzi encomiabili, ma episodici e frammentari, rivolti ora ad alcuni servizi, ora ad alcune zone territoriali. Ad esempio, l'istituzione dei voli aerei postali, che pure salutammo con soddisfazione, non ha dato apprezzabili risultati di celerità, essendo venuto meno, in concomitanza con l'adozione dei mezzi aerei, il potenziamento dei servizi di smistamento a terra. Ciò provoca frequenti intasamenti in quegli uffici, con ritardo per il recapito e disagio per il personale; disagio accentuato fra l'altro dal permanere di norme regolamentari anacronistiche, alle quali l'amministrazione ancora informa il funzionamento dei suoi uffici di movimento, in contrasto con le stesse innovazioni apportate.

Per quanto riguarda lo snellimento dei servizi, non bastano, dunque, i sia pure apprezzabili passi per adottare mezzi e tecniche nuove; occorre che, in una prospettiva di insieme, la crescita verso l'automazione e la meccanizzazione avvenga in modo organico e che ad essa si accompagnino revisione di norme nonché qualificazione e preparazione professionale del personale.

Invece, il punto centrale — per quanto riguarda la « politica del personale » adottata dal Ministero — pare sia la introduzione della lavorazione a cottimo, destinata — a quanto è dato leggere nella nota introduttiva — ad estendersi. Sappiamo che tale sistema di lavorazione, legato come è al solo rendimento quantitativo, porta in sé limiti tali dei quali occorre tenere conto, poiché non è possibile scaricare sulle spalle dei lavoratori dipendenti le difficoltà che oggi si incontrano per realizzare più rapidamente e più ampiamente impianti e mezzi moderni.

Mentre esprimiamo il nostro apprezzamento per le iniziative a favore del « tempo libero » ed in materia assistenziale (iniziative che sappiamo in fase di sviluppo), vogliamo qui richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità e l'urgenza di provvedere per la realizzazione di case economiche per il personale postelegrafonico. A proposito di quest'ultimo problema le previsioni per il 1968 limitano gli interventi possibili alla sola utilizzazione delle somme in entrata, date dalle quote di riscatto degli alloggi già esistenti e passati in proprietà agli assegnatari. Si tratta di stanziamenti irrilevanti, poiché la percentuale di impiegati postelegrafonici che godono di una casa economica è notevolmente bassa: si aggira infatti intorno al 4 per cento.

Il ministro Spagnoli aveva annunciato lo scorso anno, in Commissione, che il problema sarebbe stato avviato a soluzione con un disegno di legge per la costruzione di 5 mila vani che sarebbe stata curata dall'INCIS. La iniziativa è caduta; probabilmente saranno emerse difficoltà che non conosciamo. Sappiamo, però, che alla attenzione della Camera è un progetto di legge del compianto onorevole Riccardo Fabbri, che tanto valorosamente ha guidato, per anni, l'organizzazione sindacale della categoria, progetto che indica la possibilità di finanziare acquisti o costruzioni di case con le disponibilità dell'Istituto postelegrafonici e della Cassa integrativa dei telefonici di Stato.

Alle indicazioni di quel progetto di legge potrebbe informare la sua azione il Ministero se, come è mia convinzione, al problema della

« casa » esso è sensibile non solo per non dedurre le legittime attese del personale, ma anche per la vasta portata sociale connessa allo stesso.

Recentemente la Camera ha approvato con la legge « stralcio » di riforma alcuni importanti provvedimenti a favore dell'istituto postelegrafonici e della cassa integrativa dei telefonici di Stato. Al fine di consentire un adeguato sviluppo delle rispettive attività occorre adeguare le leggi istitutive dei due enti (meglio sarebbe forse unificarli), e noi auspichiamo che il Ministero provveda con una sua iniziativa, sentite le organizzazioni sindacali di categoria.

Abbiamo accennato prima alla necessità di più ampi investimenti per lo sviluppo dei servizi, sulla quale tutti convengono; tuttavia le spese in conto capitale (o di investimenti) dell'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni registrano, nella previsione per il 1968, una diminuzione di circa 414 milioni. Consideriamo tale riduzione nella sua reale, modesta dimensione, in rapporto al complesso della gestione, ma resta pur sempre un sintomo preoccupante, se si tiene conto, ad esempio, che anche nella parte delle spese correnti l'impegno per il funzionamento dell'istituto superiore delle telecomunicazioni viene ridotto di ben 150 milioni, di circa un quarto cioè dello stanziamento per lo scorso esercizio. Le due riduzioni possono anche non avere un nesso tra di loro, ma resta il fatto che ad una diminuzione degli investimenti si accompagna quella per il funzionamento di un benemerito istituto, organo dell'amministrazione, che vanta antiche tradizioni di ricerca applicata alle telecomunicazioni e nel quale operano tecnici di provato valore.

Per quanto riguarda i risultati di gestione dell'amministrazione delle poste e telecomunicazioni, il dato positivo della notevole diminuzione del disavanzo rispetto alle previsioni dello scorso esercizio (nel 1967 il disavanzo ammontava a 71 miliardi: per il 1968 è ridotto a 32 miliardi, e l'onorevole ministro ha assicurato che si tenderà ancora a ridurlo) non ci esime però da alcune particolari considerazioni in ordine alla politica tariffaria, agli oneri sociali, alla pratica ormai consolidata del ricorso a prestiti per colmare il disavanzo stesso.

Per la politica tariffaria pare che le maggiori attenzioni del Ministero, per quanto concerne l'adeguamento dei ricavi ai costi, siano state sempre rivolte verso i servizi di natura spiccatamente sociale e siano rimaste invece condizioni di particolare favore per la

utenza commerciale. L'adeguamento delle tariffe delle stampe propagandistiche e comunque prive di valore culturale ai reali costi del servizio è un discorso al quale riesce difficile fare accedere l'amministrazione.

Occorre evitare che permangano ingiustificabili sperequazioni nell'ambito dell'utenza. Non è giusto che a pagare la spedizione di tonnellate di cartoncini ed oggetti pubblicitari siano la generalità della utenza e le casse dello Stato.

Per gli oneri sociali ed i ricorsi ai prestiti può farsi un unico discorso: una amministrazione del genere, per la natura stessa dei servizi gestiti nell'interesse della collettività, deve garantire l'apertura ed il funzionamento di uffici anche là dove gli introiti siano del tutto irrisori rispetto alle spese di gestione dell'ufficio stesso.

Poiché l'amministrazione non può sottrarsi all'obbligo di garantire a tutti i cittadini, in ogni momento, le sue prestazioni, è evidente che il passivo che ne deriva non può considerarsi un passivo della gestione. Esso è imposto da esigenze sociali e dovrebbe far carico non all'azienda ma allo Stato medesimo, che se ne dovrebbe assumere l'onere rimborsando all'azienda la quota accertata per il necessario pareggio del bilancio autonomo. Si è invece imboccata la strada dei prestiti, avvolgendo l'azienda in una spirale senza fine, dal momento che le quote per gli interessi, oltre che le quote di ammortamento, raggiungono cifre che dovrebbero far riflettere e che sono destinate ad accrescersi anno per anno. Occorre quindi, in preparazione anche del nuovo ordinamento che regolerà le aziende postelegrafoniche quando sia attuata la legge di riforma delle strutture, che vengano fin d'ora studiati e proposti i mezzi adatti per far fronte ad una situazione che va risolta senza ulteriori ritardi.

Onorevoli colleghi, un discorso più approfondito merita, come abbiamo accennato all'inizio, il bilancio dell'azienda di Stato per i servizi telefonici. Lo stato di previsione dell'entrata rivela un aumento per il traffico nazionale ed internazionale; segno questo che l'ASST ha assolto e deve continuare ad assolvere ai suoi compiti di istituto che sono, è bene ripeterlo, di controllo tecnico ed amministrativo sulle concessionarie e di gestione delle comunicazioni a grandi distanze.

Lo stato di previsione della spesa rivela una netta differenza tra le spese correnti e quelle in conto capitale e, ciò che maggiormente invita alla riflessione, tra spesa per ammortamento e spesa per interessi.

Siamo cioè in presenza di un'azienda che riesce ad ammortizzare i suoi impianti e che paga anche degli interessi per mutui, nonostante il suo cospicuo saldo attivo di bilancio versato annualmente al tesoro dello Stato.

In sede di approvazione della cosiddetta piccola riforma, avevamo proposto che alla azienda telefoni di Stato venisse concessa la possibilità di autoinvestire il suo attivo netto di bilancio nella costruzione e nell'ammodernamento degli impianti; e sinceramente oggi, analizzando gli elementi del bilancio sottoposto al nostro esame, siamo rafforzati nel nostro convincimento che deve rimanere valido in sede di successivi provvedimenti.

Ora, raffrontando il bilancio di cui trattasi con i bilanci degli esercizi finanziari precedenti, possiamo trarre il convincimento che l'azienda di Stato è un organismo che ha saputo ricostruire la rete telefonica italiana distrutta dalla guerra fino a farne una rete tra le migliori sul piano europeo; ha effettuato il collegamento con le frazioni dei comuni, che poi ha passato alla concessionaria; ha ridotto le tariffe interurbane in presenza di un aumento di quelle urbane; insomma, l'azienda di Stato dei telefoni ha dimostrato di essere un sicuro punto di riferimento ai fini di una saggia politica del servizio telefonico e — perché no? — di tutte le telecomunicazioni.

Sappiamo che la soluzione strutturale definitiva della telefonia e delle telecomunicazioni a livello di organismo interamente pubblico è cosa che va perseguita con gradualità e nell'ambito di una democratica programmazione. Ma abbiamo pure il diritto-dovere di vigilare perché nel frattempo non si mettano in atto dei provvedimenti che pregiudichino questo che è un obiettivo dei socialisti, e che per la verità dovrebbe essere comune alla maggioranza del Parlamento.

Nei giorni scorsi i lavoratori telefonici di Stato sono scesi in lotta perché ritengono che i provvedimenti contingenti che il Ministero delle poste e telecomunicazioni si accinge a prendere comprometterebbero, oltre che la soluzione strutturale da noi auspicata, anche la cosiddetta invarianza del traffico, e con essa i livelli occupazionali qualitativi e quantitativi del personale.

Da parte sua il Ministero, mentre assicura di rispettare la invariabilità del traffico si accinge poi all'atto pratico a varare dei provvedimenti che sottraggono all'azienda l'attuale traffico misto (ammontante per l'esercizio 1966 a 30 miliardi di lire) restituendone soltanto il 30 per cento, mentre il rimanente 70 per

cento sarebbe compensato parte con i canoni di affitto degli impianti, parte con rinunce delle concessionarie a compensi per prestazioni fornite all'azienda di Stato dei telefoni, compensi che per altro esse pretenderebbero fossero notevolmente aumentati. Senza contare che questi provvedimenti contengono anche delle soluzioni, per il servizio trasmissione dati, per il servizio internazionale ed intercontinentale, per il servizio *telex* e per quello di telegrafia minore, su cui non si è neppure iniziato il dialogo con le organizzazioni sindacali. Durante le discussioni sulla riforma stralcio in sede di Commissione abbiamo avuto modo di rilevare questo e abbiamo avuto modo di sollecitare l'onorevole ministro, proprio alla vigilia dello sciopero e della manifestazione tenuta a Roma dai postelegrafonici, di prendere una iniziativa per rassicurare e per tranquillizzare la categoria.

Poiché oggi stiamo discutendo i bilanci delle aziende dipendenti dal Ministero delle poste e delle telecomunicazioni, dobbiamo chiederci in via pregiudiziale se, varando i provvedimenti di cui si parla, negli esercizi futuri avremo gli stessi risultati di bilancio, tenendo presente che le entrate connesse al traffico misto raddoppiano ogni quattro anni.

Ora, componendo gli aspetti di questo complesso mosaico telefonico e in considerazione del fatto che i lavoratori telefonici non escludono il ricorso a nuove azioni di lotta, dobbiamo avere la responsabilità di approfondire, in sede parlamentare, il problema al fine di assumerci tutti gli oneri connessi a certe scelte politiche. Tanto più che da più parti si sostiene che i provvedimenti in corso dovrebbero essere presi con legge e che il Ministero avrebbe *a priori* scartato un piano dell'azienda telefonica di Stato per lo sviluppo della teleselezione da utente senza l'abolizione del traffico misto e quindi senza ulteriori cessioni.

Senza volere approfondire in questo momento gli aspetti politici e tecnici della telefonia e delle telecomunicazioni, ma nella consapevolezza degli aspetti sociali del problema, ritengo opportuno che il ministro sottoponga al Parlamento il problema della telefonia italiana, con particolare riferimento agli attuali propositi di modificare le competenze dell'azienda di Stato per i servizi telefonici.

Indubbiamente, prima che vengano varate le nuove convenzioni, sarebbe opportuno approfondire i complessi problemi e i temi che sono stati posti anche all'attenzione dell'onorevole ministro attraverso interrogazioni presentate dal nostro e da altri gruppi.

Io voglio augurarmi, onorevole ministro, che sulle richieste e sui rilievi fatti nel corso di questo mio breve intervento ci sia una risposta soddisfacente e tale che possa tranquillizzare con noi l'intera famiglia dei postelegrafonici, tutti insieme interessati a difendere e potenziare i pubblici servizi, consapevoli che così facendo rendiamo un utile servizio allo Stato e al paese. (*Applausi a sinistra*).

PRESIDENTE. È così esaurito l'elenco degli iscritti a parlare sullo stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e telecomunicazioni.

SPAGNOLLI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPAGNOLLI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è noto quanto il ministro che in questo momento ha l'onore di parlare sia aperto a tutte le esigenze avanzate dai sindacati. Credo che se ne sia avuta una buona dimostrazione nella discussione sulla cosiddetta legge-stralcio: penso che su questo argomento gli onorevoli Nannuzzi e Loreti debbano darmi atto che vi è un'ampia apertura. Io credo nell'esigenza della presenza del sindacato anche in organi quali i consigli di amministrazione, oltre che negli organi consultivi in genere. I rappresentanti sindacali possono dare il loro contributo all'amministrazione ed esprimere nella sede conveniente il loro pensiero, assumendo anche quella responsabilità globale che fa superare le visioni di parte.

Circa gli argomenti che sono stati svolti, non posso accettare la proposta di sospendere le azioni amministrative intraprese. Senza entrare nel merito, dirò soltanto che è mio compito responsabile guardare soprattutto al modo di servire meglio il paese. E poiché, quando ho assunto la responsabilità del dicastero, ho trovato una situazione estremamente pesante nel settore delle telecomunicazioni, ho ritenuto mio dovere affrontare il problema con questa unica visione dell'interesse del paese. Questa è la strada che io devo percorrere, che il Governo deve percorrere.

Quanto alle apprensioni esposte, posso assicurare che l'azienda di Stato con la soluzione che sarà adottata uscirà rafforzata non solo come potenzialità di sviluppo (il traffico aumenta: non sto qui a specificare le propor-

zioni attuali del cosiddetto « traffico misto »), anche perché ho chiesto che all'azienda siano dati ulteriori finanziamenti, in modo che essa possa meglio svolgere il suo compito, ma rafforzata anche dal punto di vista del controllo. A tal fine appare evidente l'esigenza di uomini particolarmente preparati, esigenza che apre la prospettiva di una qualificazione ulteriore dei funzionari dell'azienda di Stato.

Mi pare che siamo veramente nel giusto quando diciamo che dobbiamo procedere per questa strada nell'interesse del paese. Io sono responsabile del settore e, come ho detto altre volte in questa sede e in sede di Commissione, è mio dovere procedere su questa strada, convinto come sono che essa porterà ad un potenziamento dell'azienda di Stato e, nello stesso tempo, consentirà al paese di avere un miglior servizio.

PRESIDENTE. Passiamo agli iscritti a parlare sullo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa. È iscritto a parlare l'onorevole Cuttitta. Ne ha facoltà.

CUTTITTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole rappresentante del Governo, cercherò di abbreviare il più possibile questo mio intervento esponendo alcune considerazioni in ordine all'amministrazione della difesa.

Due parole vorrei dire su una questione che si trascina da tanti anni e che tanto scontento ha creato nell'ambiente dei quadri ufficiali: la spinosa questione dell'avanzamento. La legge che regola la materia prevede, per i gradi più elevati, da tenente colonnello a colonnello e da colonnello a generale, l'avanzamento per merito comparativo. Non starò a perdere molto tempo per dimostrare quanto sia difficile questa scelta comparativa che non avrebbe mai dovuto introdursi per l'avanzamento degli ufficiali. A differenza di quanto accadeva ai miei tempi, gli ufficiali che oggi vanno nel quadro d'avanzamento cercano raccomandazioni politiche per influire sul ministro e sulla commissione d'avanzamento, perché temono — e giustamente — che in questa comparazione di meriti possano prevalere talvolta ingiuste sperequazioni a favore dei « raccomandati di ferro » e a sfavore di quelli che raccomandazioni non hanno.

Se l'onorevole sottosegretario Guadalupi avrà un momento libero, si faccia portare il libretto personale del colonnello di fanteria Giovanni Barlesi, uno dei più valorosi e completi ufficiali di fanteria. È un esempio che ho già portato, ma che ripeto perché di-

mostrativo. Quell'ufficiale non ha raggiunto la promozione a colonnello per merito comparativo perché al suo posto doveva essere promosso un altro. Non starò qui a dire chi era il ministro di allora e quali malversazioni furono commesse a danno di questo magnifico ufficiale. Comandava un battaglione nelle Puglie quando è avvenuta la disgrazia dell'8 settembre. Ha combattuto e quando non c'era più speranza di combattere, ha sciolto il battaglione, composto in gran parte di pugliesi e abruzzesi, dando l'ordine di adunata al nord. Aveva tanto ascendente sui suoi soldati che, dopo averli messi in libertà, li ha ritrovati uno per uno e ha partecipato, col suo battaglione ricostituito in questa maniera così strana e così diversa dal normale, alla guerra di liberazione, distinguendosi egregiamente. Ufficiale completo, decorato sul campo, elogiato dal comandante delle truppe americane che guidava l'azione di liberazione, medaglia d'argento, proveniente dalla scuola militare, non è stato promosso! Ci ha fatto una malattia di cuore e per questo ne parlo.

So che si sta predisponendo una nuova legge sull'avanzamento e spero tanto che non si conservi il principio dell'avanzamento per merito comparativo. Bisogna abolire questo principio che può dare adito ad ingiustizie per ritornare al metodo antico e più giusto dell'avanzamento per anzianità congiunta al merito. Il tenente colonnello che raggiunge la possibilità di essere preso in esame, sia giudicato e, se risulta idoneo all'avanzamento, sia promosso. Oggi avviene l'assurdo che per fare 13 colonnelli si prendono in esame 70 tenenti colonnelli. I più fortunati sono promossi e gli altri hanno la beffa di vedersi dichiarati idonei all'avanzamento ma non promossi perché mancano i posti. Dopo un secondo giudizio vengono messi in una posizione particolare: a disposizione.

La legge attuale quindi è stata anche molto costosa, perché vi sono migliaia di colonnelli e generali a disposizione che non fanno niente, prendono lo stipendio per quattro anni, andando poi in pensione prima del raggiungimento dei limiti di età.

Come si può vedere, si tratta di una legge veramente ingiusta ed iniqua che ha creato molti malcontenti e uno scoraggiamento straordinario nei quadri.

Quanto all'opposizione dei Napoleoni, delle aquile (ce ne sono tanti nel nostro esercito) che sostengono la necessità di comandanti giovani, penso si possa provvedere in una maniera abbastanza semplice: oltre all'avanza-

mento per anzianità congiunta al merito, si metta a concorso per esami una piccola aliquota di posti da conferire. Ma deve trattarsi di un esame al quale i candidati scelti si presentino in condizioni di parità, abbiano fatto o no la scuola di guerra. Chi si sente preparato, chi si sente di essere un Napoleone, un Cesare o un Annibale vada pure a sostenere gli esami che però dovranno essere molto rigorosi. Se dimostrerà di possedere la stoffa (il che come tutti sanno è molto difficile in tempo di pace, perché le qualità di un ufficiale si rivelano completamente soltanto in guerra; in tempo di pace quello che un ufficiale può dimostrare è al massimo di avere studiato più di un altro), sia promosso; si premi pure questo studio e questa volontà per mezzo della piccola aliquota di ufficiali da promuovere a scelta e per esami. Sarà possibile così avere dei comandanti di corpo di armata a 40 anni o a 35 anni. Ed essi saranno certamente molto preparati perché quanto meno avranno dimostrato di possedere una maggiore buona volontà. Ecco così colmata la lacuna dovuta alla soppressione del principio comparativo.

Quello che importa, però, è che non debba mai accadere il crimine di un tenente colonnello riconosciuto idoneo all'avanzamento che se ne deve andare a casa perché non ci sono posti disponibili.

Un'altra questione è connessa con i problemi dell'avanzamento e riguarda in modo particolare i marescialli maggiori dell'esercito, compresi i carabinieri i quali, fino a prova contraria, fanno parte dell'esercito. Tra le varie armi prima di tutto viene quella dei carabinieri, seguita dalla cavalleria, dalla fanteria, dalla artiglieria, ecc. I carabinieri fanno parte dell'esercito, anche se hanno una loro legge particolare.

I marescialli maggiori dei carabinieri, quando vanno in pensione, se sono meritevoli e se hanno avuto una buona classifica, vengono promossi al grado di sottotenente di complemento. Hanno sempre la pensione di maresciallo, e da un punto di vista pratico non cambia niente; si dà, tuttavia, una piccola soddisfazione morale a questi marescialli che hanno dato tutta la loro vita all'arma. Si tratta semplicemente della soddisfazione di poter scrivere nel biglietto da visita « sottotenenti di complemento » e, dopo qualche anno, di essere promossi tenenti. A mio avviso, questa è una prassi giusta.

Un giorno ho pensato che sarebbe stato opportuno estendere questo beneficio, di cui go-

dono i marescialli dei carabinieri, anche a quelli di artiglieria, di cavalleria, di fanteria e di tutte le altre armi; a tal fine ho presentato una proposta di legge, nella pia illusione che potesse essere approvata, trattandosi semplicemente di una questione di giustizia perequativa che non avrebbe comportato alcun onere finanziario. Dico questo perché, quando si tratta di questioni che comportano onere finanziario, non mi faccio più promotore di iniziative legislative: infatti, regolarmente la Commissione bilancio esprime parere contrario. In questo campo ho un'esperienza negativa: ho presentato una proposta di legge per concedere alla sorella di una medaglia d'oro eroicamente morta in guerra, una povera donna di 86 anni ricoverata in un ospizio, la pensione di reversibilità di 20 mila lire al mese. La proposta non è stata accettata perché l'ufficiale, quando è morto, ha lasciato la moglie, senza figli però, moglie che oggi è morta essa pure. In pratica si sarebbe trattato di una forma di beneficenza nei confronti di questa povera donna di 86 anni. Ma la Commissione bilancio, che tutela gli interessi finanziari dello Stato, ha detto di no, ha sentenziato che lo Stato non poteva sostenere quella spesa di 20 mila lire al mese.

Forte di questa esperienza — ripeto — non presento più proposte di legge che comportino onere finanziario. Quella relativa ai marescialli, però, pensavo che sarebbe stata approvata senza difficoltà. Il Ministero della difesa, tuttavia, si oppose a questa proposta e, poiché Governo vuol dire maggioranza, alcuni colleghi mi fecero chiaramente capire che la mia proposta di legge, per il parere contrario del Governo, non sarebbe mai stata approvata. Insistetti, tuttavia, nel chiedere che la proposta fosse messa all'ordine del giorno e discussa, per avere almeno questa soddisfazione morale. Essendo democratico, mi sarei rassegnato in ogni caso alla volontà della maggioranza. Ma non mi si volle dare questa soddisfazione; la proposta di legge non venne messa all'ordine del giorno ed i marescialli dell'esercito non possono essere nominati sottotenenti all'atto del collocamento a riposo.

Il secondo argomento che desidero trattare riguarda il trattamento economico degli ufficiali e sottufficiali quando si ammalano, in comparazione con il trattamento dei civili. Al civile del Ministero della difesa che si ammala, per il primo anno di malattia non dipendente da causa di servizio vengono corrisposti tutti gli assegni; se si ammala un ufficiale o un sottufficiale, gli assegni vengono ridotti a tre quinti.

Di fronte ad una ingiustizia così enorme, incredibile, ho presentato un'interrogazione al ministro della difesa per « conoscere quali differenze si verificano nel trattamento economico e nella posizione di stato tra gli ufficiali e i sottufficiali delle forze armate e gli impiegati civili dipendenti dall'amministrazione militare in caso di loro prolungata assenza dal servizio per malattia ». Ecco la risposta: « Si ritiene che l'onorevole interrogante intenda riferirsi alle differenze di trattamento venutesi a determinare tra il personale militare e quello civile per effetto di alcune favorevoli disposizioni contenute nel nuovo statuto di quest'ultimo personale. Queste differenze esistono soprattutto nel caso di collocamento in aspettativa per infermità non dipendente da causa di servizio. E riguardano: 1) la misura dello stipendio e degli altri assegni di carattere fisso e continuativo che per i militari sono ridotti ai tre quinti, mentre per gli impiegati civili sono dovuti nella misura intera per i primi dodici mesi; 2) il computo del periodo di aspettativa ai fini degli aumenti periodici dello stipendio, della progressione in carriera e del trattamento di quiescenza e di previdenza, è previsto per intero per gli impiegati civili. Per i militari vi sono molte limitazioni ».

Come si vede, lo si ammette candidamente, come se non si trattasse di un'evidente ingiustizia. Chi ha scritto questo era un civile del Ministero della difesa. Ora, se fossi stato io il ministro della difesa e mi avessero portato a firmare una risposta di questo genere, non conoscendo la questione, non l'avrei firmata, ravvisando subito di essere di fronte ad una palese ingiustizia.

GUADALUPI, Sottosegretario di Stato per la difesa. Guardi che la sua polemica nei confronti del ministro della difesa è superata. Nella seduta della Commissione difesa dell'8 febbraio, il ministro ha accettato un ordine del giorno presentato sull'argomento dall'onorevole Abate, facendo presente che per quanto riguarda il dicastero della difesa si è favorevoli a questa istanza (le considerazioni sull'opportunità sono quindi superflue), mentre si è in attesa di sapere se anche il tesoro sia favorevole.

CUTTITTA. La ringrazio di questa precisazione. Ad ogni modo il sottoscritto, molto ingenuamente, ha presentato sulla materia una proposta di legge, la n. 4470, che temo venga insabbiata, comportando un onere finanziario. Se non si sono trovate 20 mila

lire al mese per la sorella della medaglia d'oro Franzoni, una vecchia di 86 anni che viveva in un ospizio di beneficenza, immaginate se si possono trovare i fondi per questa mia proposta di legge. Non ci penso nemmeno! Il Ministero del tesoro sarà sempre contrario ad onta del parere favorevole di quello della difesa, per cui rimarrà l'astrusa, incomprensibile, ingiusta situazione di un trattamento così palesemente diverso tra i civili e i militari quando si ammalano per ragioni non dipendenti da causa di servizio.

Desideravo inoltre ricordare al rappresentante del Governo la questione relativa alla pensione ai militari della guerra 1915-18. Con questo non le chiedo, onorevole Guadalupi, di farsi promotore (ma potrebbe anche essere dovere del suo Ministero) di una iniziativa in favore di questi vecchi combattenti. Devo però ricordare che c'è stato un ministro della difesa, l'onorevole Andreotti, che in una campagna elettorale di molti anni fa disse a Genova in un suo discorso: « Assicuro i combattenti della guerra 1915-18 che avranno la pensione di 5 mila lire al mese ». La promessa, fatta anche a nome del Governo, è rimasta lettera morta nonostante le diverse proposte di legge dovute all'iniziativa di parlamentari appartenenti ai più disparati gruppi della Camera, dai monarchici ai « missini », dai comunisti ai liberali: tra i firmatari di quelle proposte figurano i nomi dei colleghi Cruciani, Villa, Durand de la Penne, Lenoci, Borsari, Lupis, Berlinguer, Covelli, Boldrini; si tratta di proposte di legge più o meno analoghe, tutte tendenti a concedere una piccola pensione ai vecchi combattenti. Esse sono state iscritte all'ordine del giorno della seduta del 6 aprile 1965, dopo di che sono svanite come un sogno di una notte di mezza estate. Nessuno ne parla più, mentre i vecchi combattenti ancora aspettano; e avranno tempo di aspettare, perché la pensione, anche ridotta, non l'avranno mai.

Stando così le cose, non chiedo al rappresentante del Governo la pensione per questi vecchi combattenti; gli chiedo di fare una cosa che soltanto il Ministero della difesa è in grado di realizzare: un censimento di tutti i combattenti della guerra 1915-18 ancora in vita. E ciò perché c'è chi dice che per concedere la pensione occorre una spesa di 40 miliardi l'anno, c'è chi parla di 20 e chi di 25 miliardi. Un censimento potrebbe stabilire finalmente la verità. E si badi che non si tratta di una ricerca difficile, perché i distretti conservano i fogli matricolari di tutti coloro che sono in vita e, come tutti sanno,

dai fogli matricolari si possono ricavare tutte le notizie riguardanti il servizio militare dell'interessato. D'altra parte, i sopravvissuti non potranno essere in numero sproporzionato, ove si consideri che la classe più giovane che ha partecipato alla battaglia del Piave è quella del 1899. Questa ricerca, dunque, molto sommamente chiedo che il ministro della difesa voglia fare.

Venendo al bilancio vero e proprio, si può constatare che, purtroppo, per la difesa è prevista una spesa pari al 12 per cento (circa 1.130 milioni). E poco, è quasi niente. Questo denaro, elargito con il contagocce serve appena per pagare gli stipendi, le pensioni, le spese di carburante, e così via, ma non può servire certamente per il rinnovo degli armamenti, che sarebbe invece assolutamente necessario. Per fare un esempio, la Svizzera spende per la sua difesa quasi il 29 per cento del suo bilancio, cioè poco meno di un terzo di esso. La Svizzera è un paese neutrale, che a maggior ragione di quanto non competa a noi avrebbe la possibilità di estraniarsi dal campo degli armamenti. Ma la Svizzera è un paese governato da persone intelligenti, che hanno amore di patria e alto senso di responsabilità (caratteristiche che si riscontrano, del resto, in tutto il popolo svizzero). Pur godendo di una neutralità dichiarata da oltre cento anni e sempre rispettata nei vari conflitti europei, la Svizzera sente il bisogno di armarsi potentemente, perché sa bene che il rispetto della sua neutralità dipende in primo luogo dalla possibilità di difenderla.

Cosa dobbiamo dire noi, che facciamo parte di un'alleanza quale quella atlantica e che siamo impegnati a combattere, in caso di conflitto fra est e ovest? Non è forse colpevole, criminale e inqualificabile il nostro non provvedere adeguatamente ai mezzi della difesa, limitandoci a questo striminzito 12 per cento del totale della spesa pubblica?

Sapete che cosa comportano queste troppo modeste assegnazioni del bilancio della difesa in fatto di armamenti terrestri, aerei e marittimi? Sapete che cosa significano per l'esercito in tema di acquisto di carri armati, di artiglierie semoventi, di mezzi di trasporto, di mezzi di trasmissione, che sono oltremodo costosi? Sapete che cosa significano per l'aeronautica, in tema di acquisto di aeromobili, di armi, di combustibile ed in tema di spese per la manutenzione degli aerei? Sapete che cosa significano per la marina in tema di costruzioni navali e di manutenzione delle navi? Mi vergogno a dirlo, perché si tratta di cifre che fanno veramente piangere: non significano

proprio nulla i 31 miliardi stanziati per l'esercito, i 31 miliardi stanziati per la marina e i 31 miliardi stanziati per l'aeronautica!

Il ministro Tremelloni, nel corso di una intervista di qualche tempo fa, ha detto che un'ora di volo di un cacciabombardiere costa circa un milione, mentre per il lancio di un missile contraereo da esercitazione si spendono 4-5 milioni. Ebbene, onorevoli colleghi, ditemi un po': che cosa possono fare le nostre forze armate con stanziamenti così ristretti? Assolutamente nulla. E questo è molto grave.

L'articolo 52 della Costituzione recita: « La difesa della patria è sacro dovere del cittadino ». Il cittadino che non adempie questo sacro dovere, quindi, è un vile, un criminale, che va punito dal tribunale militare. La difesa della patria è sacro dovere del cittadino: lo dice la Costituzione, lo dice la morale comune. Parafrasando questa disposizione costituzionale, si potrebbe dire che approntare i mezzi per la difesa della patria è sacro dovere dei governanti. Come si può chiedere, infatti, ad un cittadino, di adempiere il sacro dovere della difesa della patria, se non gli si danno i mezzi per poter combattere?

Abbiamo in materia dolorosi ricordi. Siamo entrati nella guerra 1915-1918 senza armi adeguate, abbiamo mandato i nostri soldatini di fanteria a tagliare i reticolati con le pinze o a farli esplodere con i tubi di gelatina, di notte, facendosi sventagliare dalle mitragliatrici avversarie. Ce n'è voluto di tempo per arrivare alla fine della guerra vittoriosa del 1915-18, che abbiamo iniziato con mezzi tanto inadeguati! Allo stesso modo e con altrettanta colpevole faciloneria ci prepariamo alle guerre che possono scoppiare in avvenire: questa è la dolorosa realtà!

Vorrei rileggere in proposito il parere espresso dalla VII Commissione in modo veramente chiaro: « Il bilancio di previsione per il 1968 reca ulteriori decurtazioni sull'ammontare della previsione ridotta da miliardi 1.346 a 1.311. Questa circostanza preoccupa vivamente la Commissione difesa della Camera per le conseguenze negative che comporta in ordine all'ammodernamento e alle dotazioni delle forze armate tenute entro limiti ristretti per assicurare un minimo di funzionalità e di efficienza. Il tutto reso più drammatico dalla particolare situazione creatasi nel Mediterraneo a seguito degli ultimi avvenimenti bellici ».

Onorevoli rappresentanti del Governo, siete sulla luna o con i piedi in terra? Vi accorgete che la posizione dell'Italia nel Mediter-

aneo è diventata di una delicatezza estrema? L'Unione Sovietica si è portata nel Mediterraneo con la sua flotta. Ma noi continuiamo a stare a guardare, non pensiamo a costruire navi da guerra, come sarebbe nostro dovere, ed in numero necessario per poter far fronte ad eventuali pericoli; non pensiamo a guarnire le coste dell'Italia che più pericolosamente sono esposte alle prime eventuali offese avversarie: mi riferisco alla costa adriatica, alle Puglie, alle Marche del tutto indifese. A Bari esiste una larva di divisione, tale solo di nome, composta di un reggimento di fanteria e da un gruppo di artiglieria. Un'altra del genere, la divisione Aosta, composta anch'essa di un reggimento di fanteria e di un gruppo di fanteria è in Sicilia. Ma scherziamo? Se scoppierà una guerra — inutile discutere se accadrà o meno — tra Stati Uniti e Unione Sovietica (i grandi protagonisti di questo eventuale conflitto) ed i satelliti di una parte e dell'altra, non avremo nulla per contrastare uno sbarco facilissimo in Puglia di uomini e di mezzi provenienti dall'Albania, che dista solo 60-70 chilometri. Chi andrà a difendere le coste e a fermare l'invasione? I vigili del fuoco? Anche in Sicilia non abbiamo nulla, per cui quell'isola rappresenta un boccone molto appetitoso per la Unione Sovietica in caso di guerra, perché impadronirsene con un colpo di mano vuol dire crearsi una portaerei nel centro del Mediterraneo di una formidabile efficienza per tutte le future operazioni da svolgere nel nord-Africa e dappertutto.

Lo Stato maggiore certamente queste cose le farà presenti. Soltanto che il ministro della difesa quando si procede alla ripartizione degli stanziamenti fra i vari dicasteri si accontenta di quei quattro soldi che gli danno e se ne sta tranquillamente a fare il ministro. Ma che ministro è?

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. È troppo semplicistica questa sua affermazione.

CUTTITTA. Non è semplicistica. Questo Governo si è accanito tanto per creare le regioni in tutta Italia, il che comporterà un minimo di spesa di mille miliardi all'anno (1.500 dicono i tecnici finanziari; io mi attengo al minimo). Ebbene, con tale cifra si potrebbe rimettere in condizioni di efficienza il nostro esercito, la nostra marina e la nostra aviazione, nell'interesse supremo della difesa della patria. Quando penso a questo ho il diritto di dire che siete della gente senza testa e senza cuore.

Con quale animo si possono spendere mille miliardi per fare le regioni, che non servono a niente e che anzi sono dannose, come è stato dimostrato dalla cattiva prova fatta nelle regioni a statuto speciale che sono state costituite, e non si vogliono trovare invece per la difesa, che è vita ed avvenire del nostro paese? È inutile adoperarsi per il rinnovamento economico e sociale della nazione quando non si salvaguarda la integrità della patria. È un tradimento che si sta consumando ai danni dell'Italia con questo imperdonabile errore.

I governi di oggi, come quelli del passato del resto, si assumono una ben grave responsabilità. Ma quelli di oggi più di quelli passati, perché torno a dire, quello che non può digerirsi è la spesa di mille miliardi per creare niente, per sfasciare l'Italia, quando si negano poche centinaia di miliardi per le forze armate, per assicurare la difesa della patria, « sacro dovere del cittadino » come dice la Costituzione. L'approntamento dei mezzi per la difesa è sacro dovere del Governo, ma esso vi manca del tutto.

Ripeto che vi assumete una ben grave responsabilità, signori del Governo: avrete le rampogne di tutti gli italiani degni di questo nome per questa vostra indifferenza nei confronti dell'efficienza delle forze armate, e — Dio non voglia — la maledizione di quelle centinaia o milioni di giovani che un giorno potrebbero essere condotti a combattere per la difesa della patria senza le armi idonee per il combattimento.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Durand de la Penne. Ne ha facoltà.

DURAND DE LA PENNE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario Guadalupi, mi rendo conto che né il ministro Tremelloni né i suoi sottosegretari possono fare miracoli.

È questa una premessa indispensabile quando si intervienga sul bilancio della difesa. Da tutte le relazioni su tali bilanci nel corso degli anni si trae la convinzione che l'efficienza delle forze armate, rapportata al nostro tempo attuale, è intollerabilmente bassa. Pochi e non aggiornati armamenti, scarse scorte, dotazioni e consumi addestrativi irrisori. Quadri e militari permanenti mal pagati, e per di più frustrati e delusi dei risultati delle loro fatiche.

Tutto ciò deriva dall'enorme sproporzione tra bilancio e dimensioni che si vuole abbiano le forze armate operanti, aggravata da un'ul-

teriore sproporzione tra queste dimensioni ed il numero di uomini sotto le armi.

Lo stesso ministro Tremelloni nel suo intervento in Commissione ha detto: che il bilancio è insufficiente; che i militari oggi debbono essere degli specialisti; che gli armamenti evolvono continuamente aumentando in complessità e costo.

Sono anni ormai che mi batto per vedere cosa si debba fare per avere forze armate efficienti con quanto il bilancio può mettere a disposizione della difesa, cioè agendo sul piano concreto del possibile e non tra chimeriche speranze nei miracoli.

Il risultato dei miei interventi, sia che facessi parte della maggioranza sia che facessi parte dell'opposizione, è presto sintetizzabile: zero.

O il problema non interessa il Governo né il Parlamento, o io non riesco a farmi intendere, oppure è sbagliato il mio apprezzamento sull'efficienza delle forze armate. È perciò che chiedo che il ministro della difesa voglia fornire un quadro esauriente di tale efficienza, rispondendo alle seguenti precise domande.

Premesso che, su 1.300 miliardi, mille sono assorbiti dal puro mantenimento e dagli stipendi del personale; premesso che con i rimanenti 300 miliardi si deve provvedere a: qualificazione ed addestramento del personale, armamenti, scorte e dotazioni dei reparti, usura d'esercizio, infrastrutture, evoluzione armi e mezzi, attrezzatura dell'industria produttiva bellica; premesso che una approssimativa stima indica in tremila miliardi almeno la somma necessaria per tali voci, quando si riferiscano ad un complesso di 500 mila uomini, quanti sono ora sotto le armi; premesso che ella, sagace ed esperto amministratore, non è uno stregone che riesca con uno a realizzare 10; premesso tutto ciò, chiedo: quale è la potenzialità teorica dei nostri reparti operanti (divisioni, navi, aerei) rapportata a quella degli analoghi reparti delle nazioni più progredite? A che data risale la progettazione degli armamenti dei nostri reparti? Rispetto al teorico previsto, quale è la percentuale di efficienza dei nostri reparti?

È chiedo ancora: espresso in ore o giorni, quale è il tempo necessario ai nostri reparti per entrare in azione in caso di aggressione improvvisa? Quale è, in giornate di fuoco e di consumi, l'autonomia di combattimento dei nostri reparti? Quale possibilità di concentrarsi su posizioni diverse da quelle previste hanno le nostre forze terrestri ed aeree? (Possibilità espressa in numero di divisioni, in

centinaia di chilometri di spostamento ed in tempo necessario alla concentrazione sulle nuove posizioni).

E ancora: quale è la vulnerabilità dei mezzi, delle vie di comunicazione, degli apprestamenti che si prevede di utilizzare per gli spostamenti necessari alle predette concentrazioni? Quale è la potenzialità dell'industria nazionale per rimpiazzare le armi e costituire gli armamenti di nuovi reparti in caso di conflitto? Rispetto agli organici previsti con le attuali dimensioni delle forze armate, quale percentuale di ufficiali e sottufficiali risulta mancante? Prescindendo da considerazioni di remunerazione, quale percentuale degli ufficiali e sottufficiali esistenti è fiera e soddisfatta dei risultati che riesce a conseguire? O, se non è possibile rispondere alla domanda precedente, quale è la percentuale di domande di esodo da parte degli ufficiali e di impiego civile da parte dei sottufficiali quando raggiungono le condizioni per avanzare tali richieste? In che percentuale la nazione riesce a coprire le necessità di arruolamento di ufficiali, sottufficiali e volontari?

Ed ancora domando: quale è la percentuale di specializzati rispetto alla massa dei militari? Quale è la percentuale dei militari di leva assegnati a reparti operanti, e quale quella dei militari di leva praticamente dispersi in destinazioni di nessuna o scarsa attinenza bellica, o ai CAR? Quale è l'entità dell'addestramento formativo e dell'addestramento continuativo dei nostri militari, permanenti e di leva, espressa in volume di fuoco a ciascuno di essi annualmente assegnato? Quale è la percentuale degli arruolati di leva rispetto al totale degli aventi obbligo? Questa discriminazione come avviene, tenuto conto che le esenzioni di legge non riescono certamente a comprendere tutti i non chiamati che si valuta assommino ad almeno 200 mila annui su 400 mila?

Dalle risposte alle precedenti domande sono sicuro che emergerà una situazione di efficienza non tollerabile con le necessità difensive del paese e non rispondente al gravame, sia pure modesto, che il paese sopporta per la propria difesa.

Ciò non è imputabile ad incapacità amministrativa od organizzativa dei capi militari che, anzi, con le attuali disponibilità e con l'attuale legislazione operano dei veri miracoli, certamente non conseguibili in alcun altro paese del mondo.

Nell'ultimo Consiglio dei ministri i ministri socialisti hanno affermato che il ministro Tremelloni ha rinnovato le forze armate. Io

non sono della stessa opinione, né gliene faccio colpa, in quanto tutte le strutture legislative ed amministrative sono rimaste inalterate e costituiscono un impedimento assoluto a qualunque effettivo rinnovamento, che non sia semplicemente di apparenza.

E l'intelaiatura legislativa, è la concezione politica di base, è la somma di richieste, anche inesprese, imposta sulle forze armate che devono essere riviste e rinnovate sul piano delle concrete possibilità.

Sarebbe presunzione e leggerezza da parte mia se proponessi quale debba essere questa nuova impostazione. Il problema è complesso e difficile. Esso è rimasto accantonato per parecchi decenni e ciò rende ancor più difficile il necessario rinnovamento. Tra l'altro, siamo ancora in attesa del punto di partenza che non può essere costituito che dal « libro bianco » da un anno preannunciato dal Governo.

GUADALUPI, Sottosegretario di Stato per la difesa. In Commissione il ministro ha già risposto che il « libro bianco » è in bozza. Occorre il tempo materiale per la correzione e la stampa definitiva.

DURAND DE LA PENNE. Raccomando perciò la sollecita stampa di questa pubblicazione, veramente indispensabile.

Sono convinto che tale rinnovamento non sia più rinviabile e che ad esso debbano concorrere tutti gli istituti qualificati: Parlamento, Governo, forze armate. A tal fine propongo che sia dato immediato corso alla proposta di legge già da me presentata per la istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta, che tra le finalità fondamentali prevede sia condotto un approfondito ed esauriente esame sugli argomenti seguenti: 1) se la vigente legislazione sul servizio militare obbligatorio e le strutture militari che ne conseguono, direttamente e indirettamente, corrispondano o no, e in che misura, alle attuali necessità difensive nazionali; 2) quali riforme strutturali, sul piano legislativo ed amministrativo, possano essere adottate per correggere le eventuali deficienze presenti ed ottenere la massima rispondenza dell'apparato difensivo alle necessità del paese.

Confido che lo spirito di appassionata devozione alle forze armate e l'anelito ad un miglioramento della difesa del paese che mi hanno spinto a questi continui interventi siano pienamente riconosciuti dall'onorevole Tremelloni, sia in qualità di ministro sia in qualità di valoroso combattente della grande guer-

ra, e dall'onorevole Guadalupi, valoroso ufficiale di marina.

Confido altresì che la risposta del Governo sia in linea con questi stessi sentimenti, nel ricordo comune delle tante deficienze di preparazione bellica sofferte dal ministro, da me e dai nostri compagni d'arme in due diverse guerre e nel ricordo dei tanti morti inutili che quelle deficienze hanno provocato.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole D'Alessio. Ne ha facoltà.

D'ALESSIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, discutendo il bilancio della difesa vorrei soffermarmi su due questioni fondamentali: la prima riguarda i nuovi orientamenti di politica militare che recentemente sono stati decisi dalla NATO e che sono oggi imposti al nostro paese; la seconda si riferisce a quel groviglio di problemi insoluti costituito dai rapporti fra gli alti comandi militari e gli organi del potere politico, soprattutto come si sono venuti configurando in relazione alle note vicende del SIFAR e del complotto del luglio 1964.

Circa gli indirizzi della politica militare che recentemente sono stati adottati, io vorrei innanzitutto ripetere una critica ed una protesta che abbiamo già formulato in sede di Commissione difesa per quello che riteniamo sia stato e sia un grave e inammissibile atteggiamento del Governo. Il ministro della difesa sa a che cosa noi ci riferiamo. A metà dicembre si sono svolte riunioni importanti di organi dirigenti dell'alleanza atlantica; c'è stata la riunione del consiglio ministeriale della NATO e c'è stata la riunione del comitato per la pianificazione nucleare, altrimenti denominato, come è noto, comitato MacNamara. Ora, il ministro della difesa e il capo di Stato maggiore della difesa del nostro paese hanno partecipato a queste discussioni. Hanno accettato le decisioni che in quella sede sono state prese, hanno assunto degli impegni. E si badi, non si è trattato di riunioni di secondaria importanza, perché prima di tutto è mutato addirittura il quadro della strategia generale dell'alleanza. Siamo passati da quella strategia basata sulla cosiddetta ritorsione atomica di massa ad una diversa strategia, che va sotto il nome di risposta flessibile, di risposta graduata. E non solo di questo si è trattato in quelle riunioni. In quelle riunioni — cito testualmente — i ministri hanno preso nota degli impegni relativi alle forze assunte dai paesi

membri per l'anno 1968 ed hanno inoltre adottato un piano quinquennale della NATO per le forze riguardanti il periodo 1968-1972. Infine, sempre i ministri hanno emanato istruzioni per l'elaborazione nel 1968 del piano quinquennale 1969-1973. Oltre ai piani quinquennali di armamento, i ministri hanno dedicato — dicono i comunicati ufficiali — particolare attenzione alla sicurezza dei fianchi del comando alleato in Europa (mi pare evidente che ci si riferisca al Mediterraneo), decidendo in particolare la trasformazione della squadra navale di addestramento in forza navale atlantica permanentemente, costituita da unità del tipo cacciatorpediniere e considerata come forza permanente operativa.

E qui si innesta la protesta che abbiamo formulato e che ripetiamo in questa sede. Come è ammissibile che il Governo partecipi a queste riunioni, assuma o subisca decisioni che coinvolgono in modo così evidente gli interessi del nostro paese senza consultare il Parlamento, senza ascoltare il parere degli organi costituzionali della difesa (mi riferisco per esempio al Consiglio supremo di difesa)? E come è possibile che dopo aver partecipato a queste riunioni il Governo si senta sottratto all'obbligo di far conoscere al Parlamento le decisioni prese?

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Il Consiglio supremo di difesa non è un semplice organo consultivo, ma un organo che dà direttive al Governo.

D'ALESSIO. A maggior ragione. La sua, onorevole sottosegretario, è una tesi che rafforza le nostre affermazioni perché dimostra che non soltanto era necessario consultare il Parlamento ma era addirittura indispensabile convocare anche il Consiglio supremo di difesa, trattandosi di questioni così determinanti e di così grande importanza non soltanto dal punto di vista della pianificazione militare, ma anche in rapporto all'adozione di una nuova linea strategica da valere a tempo indeterminato.

Debbo quindi ribadire la nostra critica. Noi criticiamo fermamente il ministro della difesa ed il Governo per questo loro atteggiamento. Voi parlate spesso di valori della democrazia, di prerogative del Parlamento, ma all'atto pratico accettate che, in un campo così delicato e vitale per l'interesse del paese, decisioni essenziali che sono proprie degli organi sovrani creati dalla Costituzione siano invece trasferite ad organi sovranazionali dove

noi siamo collocati in una posizione di totale inferiorità.

Tutto questo è molto grave ed apre una crisi profonda o per lo meno contribuisce ad aprire una crisi profonda tra lo Stato e le istituzioni parlamentari: crisi di cui tutti si dolgono ma nei confronti della quale all'atto pratico nessuno tra gli organi responsabili prende le necessarie decisioni per eliminarla.

Nel caso specifico noi non solleviamo una questione puramente formale sul piano del rispetto delle prerogative del Parlamento o del ripristino della sua sovranità ma ci riferiamo anche ai contenuti delle decisioni adottate in rapporto diretto agli interessi del nostro paese per una politica di pace e di distensione. Cosa è questa strategia della « risposta flessibile »? Perché dopo tanti anni questo mutamento degli indirizzi militari dell'alleanza atlantica? Voi stessi ammettete che alla base di questo nuovo indirizzo c'è un dato di fatto essenziale, e cioè la fine del ricatto atomico in seguito alla rottura del monopolio delle armi atomiche detenuto in precedenza dagli Stati Uniti d'America. Sono gli Stati Uniti d'America che, non potendo più proseguire nella strategia tradizionale della ritorsione atomica di massa fondata sul ricatto atomico, basato a sua volta sul monopolio delle armi atomiche, cambiano strategia militare, e ricercano una strategia nuova, come espressione, sul piano militare, della tradizionale e grave politica di aggressione, di intervento e di assorbimento, praticata su scala mondiale dall'imperialismo americano.

Questa è la nuova strategia della risposta flessibile; è una strategia che gli Stati Uniti d'America hanno a loro tempo adottata, da parecchi anni, e che oggi trasferiscono in seno alla NATO, imponendola ai loro alleati. È cioè una sostanza politica e militare vecchia presentata, evidentemente, con formulazioni nuove. Caratteristica essenziale di questo indirizzo è quella di preparare le forze integrate dei paesi dell'alleanza alla strategia delle guerre locali aggressive, ad un maggiore diverso impegno militare nell'ambito della NATO, ad una nuova articolazione delle forze armate, e della marina in modo particolare.

Ed è in questo quadro, e giungo al primo problema che abbiamo proposto anche in sede di Commissione difesa, che noi abbiamo posto alcune domande al ministro della difesa, domande che sono rimaste essenzialmente senza risposta. La prima domanda riguarda-

va le pressioni cui è sottoposto il nostro paese perché decida un aumento delle spese militari; in questo senso vi è una vera e propria offensiva, e non possiamo certo ritenerci soddisfatti delle mezze ed anche timide risposte del ministro della difesa.

Noi sappiamo quale è il contesto generale nel quale viene posto questo problema delle spese militari, ed è un contesto di crisi grave dell'alleanza atlantica; non desidero dilungarmi a questo proposito, ma potrei citare in questa sede numerosi articoli pubblicati su giornali di varie nazioni. Cito, ad esempio, il *Daily Telegraph*, che ha scritto testualmente: « Il 1968 si è aperto con prospettive economiche allarmanti per i governi di Londra e di Washington », e « il consiglio NATO ha autorizzato il rimpatrio di 5.000 uomini della Gran Bretagna dalla Germania »; il *Daily Telegraph* dice anche « che gli USA hanno raggiunto un accordo per risparmiare 75 milioni di dollari, per recuperare 35 mila uomini e 96 aerei » e che « le richieste del presidente Johnson di ridurre di 500 milioni di dollari le spese militari, anche se non implicheranno un effettivo ritiro delle truppe, comporteranno restrizioni di spesa in tutte le direzioni ».

Ora tutto questo che cosa vuol dire? Oltre a mostrare la crisi profonda in cui continua a trovarsi la NATO dopo la secessione francese e dopo il chiaro e graduale disimpegno di altri Stati, questo vuol dire anche che si chiede all'Italia uno stretto obbligo di fedeltà e un maggiore sforzo finanziario?

Il ministro della difesa, in sede di Commissione, ha detto di no, ma è stato — mi si permetta — un « no » molto timido e soprattutto molto poco argomentato. Sappiamo tutti infatti che le spese militari italiane sono ingenti (1.300 miliardi del bilancio dello Stato) e sappiamo anche che questa ingente spesa è tuttavia scarsamente produttiva. Anzi, se vogliamo dare fede (credo che lo possiamo fare) alle dichiarazioni del collega Durand de la Penne, è totalmente improduttiva. Serve per pagare, evidentemente, tutta la massa del personale, serve per l'attività burocratica ma non minimamente a quelli che sono gli elementari scopi difensivi, anche indipendentemente dagli obblighi NATO.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Non dimentichi che, per quanto liberale, è sempre una tesi di opposizione.

BARCA. E anche però la tesi di un esperto.

D'ALESSIO. Cito questa tesi per dire che realmente il Governo si trova di fronte ad una scelta, poiché, da un lato, è sottoposto alla pressione, che non è soltanto delle opposizioni di destra ma degli stessi comandi militari, della stessa NATO, perché si vada in una certa direzione; e, dall'altro, si trova di fronte ad un bilancio della difesa che per le sue caratteristiche organiche, per le caratteristiche con cui il Ministero e l'apparato militare sono organizzati, nonostante le cifre imponenti investite in questa direzione, non può adempiere e non adempie le elementari esigenze del paese.

Ecco perché affermo che la smentita del ministro alla nostra domanda è stata limitata e molto poco impegnativa. Se realmente infatti il ministro vuole smentire quanto noi abbiamo domandato, allora bisogna che il ministro e il Governo spieghino il senso di certe affermazioni. Nella relazione con la quale si presenta il bilancio della difesa, il relatore ribadisce la necessità che « le assegnazioni per le forze armate prevedano, come era stato per il passato, un incremento annuale percentuale garantito nel tempo ». Questa è una chiara richiesta dell'aumento degli stanziamenti militari. Tuttavia il relatore, onorevole Buffone, forse nel dubbio di non essere stato chiaro, insiste e, entrando in aperta polemica persino con il ministro Pieraccini e con il concetto della programmazione, afferma che (cito testualmente): « Le esigenze della difesa non possono per loro natura dipendere dalla disponibilità del piano, ma debbono trovare nel piano la indispensabile condizione per il loro soddisfacimento ». In sostanza il relatore propone che si vada a questo nuovo rapporto fra spese militari e programmazione nazionale; la seconda (la programmazione) deve dipendere ed è in funzione delle spese militari.

È evidente che ci troviamo di fronte ad una proposta di completo rovesciamento dei valori. In altri termini si dice al ministro Pieraccini: ella deve fissare autonomamente, secondo le richieste dei comandi militari, le spese militari e dopo, avendo fatto questa operazione, con quello che resterà, potrà pensare, con la sua programmazione, alle case, alla scuola, all'agricoltura e così via.

Non ci sarebbe bisogno di dimostrare che questa è una tesi assurda se non fosse la tesi che la NATO ci chiede di sostenere. Infatti l'onorevole Buffone nella sua relazione, forse nell'intento di dare maggiore forza a questa richiesta di ulteriore e pesante impegno nella spesa militare, e forse anche per togliere ogni

dubbio su chi comanda nel campo militare a livello atlantico, precisa che (cito testualmente): « Tutto questo deve essere fatto perché esiste una interdipendenza tra la pianificazione nazionale e quella NATO e questo rappresenta un ulteriore, validissimo motivo per imporre la stabilità e il rispetto nel tempo della programmazione della difesa in quanto essa coinvolge aspetti non soltanto militari, ma anche politici ». Sottolineo le ultime parole: « anche politici » per chiedere che cosa significhino. Evidentemente che si tratta di impegni che l'Italia ha assunto in campo internazionale; di modo che il mancato rispetto di questi impegni (cito sempre testualmente dalla relazione dell'onorevole Buffone) non potrebbe non provocare una diretta e negativa influenza che trascenderebbe i limiti del semplice campo militare, specie nei rapporti con le maggiori potenze.

Dunque, ciò che il ministro nega in modo abbastanza esitante, il relatore lo ammette a tutte lettere; ammette cioè che siamo di fronte non soltanto a delle richieste ma a degli impegni che abbiamo assunti nella sede dell'alleanza atlantica a cui siamo vincolati, e che si muovono nella direzione appunto di una maggiore partecipazione militare e finanziaria del nostro paese.

Ecco perché chiediamo di conoscere quali siano questi impegni che avete assunti e che voi non avete il coraggio di rendere noti al Parlamento e al paese. In ogni caso, non potete illudervi: impegni o addirittura ordini di questo genere che vi siano stati rivolti o imposti in sede NATO non possono essere facilmente avallati dal Parlamento e dal paese, dal momento che questi impegni e queste posizioni non corrispondono agli sforzi del nostro paese.

Un secondo gruppo di questioni che sono rimaste senza risposta riguardavano i nuovi impegni militari assunti dal Governo nel quadro della strategia della risposta flessibile. In quale direzione si muovono questi impegni? Qual è il loro contenuto? Evidentemente manca il tempo per una approfondita disamina di questo problema; credo tuttavia che basterà qualche rapido richiamo ad alcune questioni fondamentali. Innanzi tutto c'è il tema della pianificazione nucleare. L'ambasciatore Cleveland, che è il rappresentante permanente degli Stati Uniti in seno alla NATO, ha chiarito che (cito testualmente) « il compito prioritario della pianificazione nucleare della NATO consiste nell'accordarsi su un ruolo per le armi nucleari già esistenti in Europa ». E aggiunge: « Questo lavoro segna

l'inizio di un'autentica ripartizione delle responsabilità nucleari in seno all'alleanza atlantica ». Ora, risulta chiaro che pianificazione nucleare e impegni degli alleati — e quindi dell'Italia, in questo campo — integrano quella che si chiama la strategia della risposta flessibile e delle guerre locali, in sostituzione di quella che era la risposta nucleare di massa. Credo che questo sia confermato anche dal messaggio rivolto da Mac Namara, letto alla riunione dei comandi e del comitato della NATO. I giornali hanno riferito che Mac Namara si è dichiarato contrario alla tesi di coloro che vorrebbero basare la difesa occidentale sul sistema balistico intercontinentale. Non c'è bisogno di ciò — dice Mac Namara — poiché esiste già un sufficiente potenziale di distruzione, e cioè 7.000 bombe nucleari dislocate in Europa, che sono un elemento sufficiente di sicurezza.

Ma tale, per l'appunto, è la questione: quali decisioni sono state adottate in seno al comitato nucleare? Avete discusso l'impiego di queste armi? E in quali condizioni, in quali ipotesi? Chi dispone di questo enorme potenziale di distruzione e di morte? Vi sono garanzie per il nostro paese che, in questo quadro, almeno prevalgano sempre le decisioni degli organi politici, invece che prevalere, come è stato per il passato, le decisioni dei comandi militari e soprattutto di quelli americani? A queste domande non è stato risposto; eppure, esse investono direttamente gli interessi del nostro paese. Noi abbiamo ragione di essere preoccupati soprattutto oggi, poiché abbiamo la riprova dell'estrema irresponsabilità con cui i comandi americani si sono abituati a trattare il problema dell'impiego di tali armi, come abbiamo letto e sentito a proposito del conflitto nel Vietnam.

Ma non avete risposto non soltanto a queste domande; vi siete anche sottratti ad un dibattito chiaro sulla linea di politica militare decisa dalla NATO su un altro grande problema: quello del Mediterraneo. Anche questo è un punto essenziale della nuova strategia della risposta flessibile. Infatti, sono proprio i comandi atlantici che hanno avviato una allarmistica campagna sulla presenza e sulla pesante minaccia della flotta russa nel Mediterraneo. Mi pare che la manovra sia scoperta e risponda anche chiaramente agli obiettivi della politica di intervento degli Stati Uniti d'America e non certo, almeno credo, del nostro paese. È infatti del tutto evidente che la NATO, facendosi portavoce degli Stati Uniti, mira a giustificare con questa campagna la presenza della VI flotta americana in

un momento in cui è apparso chiaro, per le recenti vicende del mondo arabo, che la VI flotta ha assolto ad un ruolo di pressione, di intervento e di interferenza contro un nuovo stato arabo. Ma credo che in ogni caso sia ridicolo che i governanti italiani, associandosi a questa campagna, vogliano far credere che in questo modo si possa porre il problema dell'equilibrio da mantenere nel Mediterraneo. Non è certo la presenza della flotta sovietica nel Mediterraneo ad aprire improvvisamente problemi di equilibrio. La realtà del Mediterraneo credo sia ben diversa. A coloro che tuttavia si agganciano a questa campagna, come fa del resto il nostro relatore in Commissione difesa, noi potremmo non solo rispondere con gli argomenti che sto svolgendo, ma anche citando una considerazione svolta da un settimanale che non è naturalmente di parte comunista. Questo settimanale si domanda appunto perché (e cito testualmente) « non viene spiegato come gli Stati Uniti possano inviare flotte in tutti i mari nevralgici, nel cosiddetto interesse della pace, quando ogni presenza navale sovietica fuori dei mari chiusi che bagnano le coste russe rappresenterebbe invece una seria minaccia per la pace ».

Per parte mia, sostengo che la verità è un'altra. Se vogliamo trattare davvero questo problema del Mediterraneo, dobbiamo tenere presenti ben altri elementi che non questa artificiosa propaganda sulle navi sovietiche. Direi che dovremmo tener presente soprattutto la connessione che chiaramente intercorre fra questo rinnovato interesse della NATO e degli Stati Uniti d'America per il Mediterraneo e certi fatti politici oggettivi che si sono verificati in quest'area: da una parte, appunto, lo sviluppo dei movimenti di liberazione e la nascita di regimi nuovi nel mondo arabo; dall'altra, l'indebolimento del sistema di garanzie costituito dagli Stati Uniti, in questa parte del mondo, come base della loro influenza; sistema di garanzie che è stato seriamente incrinato (cito alcuni fatti molto rapidamente) dall'uscita francese dalla NATO, dal disimpegno inglese ad est di Suez, dall'estendersi anche di quel clima di ostilità, già evidente in molte parti, nei confronti degli imperialisti americani.

Tutto questo ha qualcosa da vedere con gli interessi del nostro paese? Noi abbiamo interessi rilevanti nel Mediterraneo, ma quali? Credo che voi, onorevoli colleghi, siate d'accordo nel ritenere che noi abbiamo l'interesse di intrattenere una politica di amicizia e di collaborazione con i popoli e con i

paesi che sono sorti e sorgono lungo le coste africane. Ma come si concilia con questi obiettivi, con questa linea di amicizia e di collaborazione che noi dovremmo avere, la linea militare che il Governo invece propone?

Nella relazione dell'onorevole Buffone (la replica del ministro Tremelloni non ha toccato questo punto) è contenuta un'affermazione che meriterebbe un chiarimento. A proposito della nostra condotta militare nel Mediterraneo ed in relazione all'efficienza della marina, l'onorevole Buffone scrive testualmente che « l'esigenza operativa suddetta presuppone la costituzione di una componente mobile, attraverso la quale la marina, con idonei mezzi da sbarco e con personale oltremodo attrezzato, possa tutelare gli interessi dell'Italia ovunque ve ne sia bisogno ».

Che cosa significa esattamente questa frase? Perché dobbiamo prepararci a degli sbarchi aggressivi? Perché dobbiamo addestrare un nuovo corpo di spedizione africano, « oltremare »? Torniamo forse ad una politica che — credo — dovrebbe essere definitivamente sepolta nella storia del nostro paese? E soltanto una svista del relatore o questo ha una connessione con gli atteggiamenti che il Governo manifestò di voler assumere all'epoca della crisi tra Israele e l'Egitto?

La cosa mi sembra sia di grande momento e noi vorremmo realmente che su questo punto ci fosse un ulteriore chiarimento, poiché noi consideriamo che se l'obiettivo dell'Italia nel Mediterraneo è quello di mantenere l'equilibrio, ma nella prospettiva della pace, della distensione e della collaborazione che vogliamo promuovere con tutti i popoli ed i paesi che sorgono sulle coste che ci sono di fronte, è del tutto chiaro che non è questa politica militare che voi dovete praticare in rapporto a questi obiettivi, che questa politica semmai contraddice chiaramente quello che voi dite di volere sul piano più strettamente politico.

Concludendo su questo punto desidero ribadire — quel che del resto abbiamo già detto in Commissione — il giudizio totalmente negativo che noi esprimiamo sul bilancio militare del Governo di centro-sinistra non solo perché si mantengono alti i livelli di spesa (che per altro, come ho detto, sono realmente e sostanzialmente improduttivi, costituendo invece un gravissimo sacrificio per l'economia e la società italiana), ma anche perché tutta la linea che viene proposta e che è l'espressione di un indirizzo che noi non possiamo accettare, e che ci viene dall'imperialismo americano e dalla NATO, entra sostan-

zialmente in contrasto con l'interesse del nostro paese ad una politica di pace, di distensione e di sviluppo nel mondo.

Come ho detto all'inizio, l'altra questione che intendo trattare riguarda il problema degli ordinamenti militari, della posizione degli alti comandi e dei loro poteri, dei rapporti di questi con gli organi costituzionali non solo in generale, ma in relazione soprattutto ai problemi che sono emersi in seguito alla nota questione del SIFAR e delle vicende del luglio 1964.

Su quest'ultimo problema del SIFAR e del luglio 1964 voglio dire subito che non intendo evidentemente riaprire qui un dibattito che si è già svolto, anche se non si è concluso, innanzitutto perché la posizione nostra su questi problemi è nota ed è stata ampiamente illustrata. Abbiamo denunciato la degenerazione del SIFAR, anzi la sua trasformazione in un organismo del tutto diverso da quello a cui erano affidati determinati compiti di difesa del segreto militare. Abbiamo rilevato la connessione tra questa degenerazione e il complotto del luglio 1964, abbiamo sottolineato il problema delle responsabilità politiche ed abbiamo posto con forza l'esigenza di una inchiesta parlamentare. Non debbo quindi ricordare queste cose e non debbo quindi ripetere che abbiamo considerato estremamente grave e pericoloso l'atteggiamento del Governo di rifiuto dell'inchiesta parlamentare, quindi di opposizione a che il Parlamento svolgesse in questo caso il suo fondamentale ruolo e a che l'opinione pubblica potesse essere attraverso l'inchiesta sufficientemente tranquillizzata in rapporto a questa oscura e minacciosa vicenda.

Ma detto questo debbo invece ricordare all'onorevole Guadalupi che a proposito del problema del SIFAR e del luglio 1964 c'è ancora un impegno che il Governo ha assunto e che deve mantenere, cioè quello dell'onorevole Moro di presentarsi dinanzi alla Camera per informarla sugli ulteriori sviluppi della situazione, con particolare connessione all'inchiesta del generale Lombardi. Questo impegno — ribadiamo — deve essere mantenuto, e non solo perché impegno assunto dinanzi al Parlamento, ma perché oltretutto la vicenda del SIFAR e del luglio 1964 non è certamente chiusa. Non lo è nella coscienza della opinione pubblica, non lo è perché sono ancora in corso processi ed altri atti di accertamento, non lo è perché recentemente le nuove nomine ad alte cariche militari hanno in qualche modo ricondotto il discorso su determinati comandi e determinati alti ufficiali che

sono stati parte in causa in tutta questa vicenda. Quindi, appunto perché è chiaramente aperta ancora tutta la questione, anche nei riflessi dei problemi che riguardano l'ordinamento militare e specialmente quello del SIFAR, si pone l'esigenza che l'onorevole Moro venga qui al più presto e ci dica — questa è in sostanza la domanda che io rivolgo — quando intende adempiere questo impegno che ha assunto in Parlamento.

Detto questo, vorrei accennare brevemente al problema, riproposto anche in Commissione difesa, della collocazione dei poteri degli alti comandi. È stata richiamata di nuovo in Commissione difesa la questione della formazione del Comitato dei capi di stato maggiore: il relatore l'ha ricordata per respingerla, altri colleghi, invece, per auspicarne la soluzione.

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Onorevole D'Alessio, si vede che ella non era presente questa mattina alla seduta della Commissione difesa, e forse proprio perché iscritto a parlare in aula. Questa mattina, dunque, in sua assenza ma non in assenza del suo gruppo, è stato approvato dalla Commissione difesa in sede legislativa un emendamento concordato tra i gruppi sulla istituzione del comitato dei capi di stato maggiore.

D'ALESSIO. La ringrazio, onorevole sottosegretario, poi leggerò anche il testo di quell'emendamento. Ma io coglievo questo argomento del comitato dei capi di stato maggiore per porre in realtà un problema più generale: che cioè non si può andare a determinare soluzioni che di per sé possono essere anche accettabili se non si procede più in generale ad un processo di revisione di quelle norme che sono state stabilite e che regolano oggi i poteri affidati al capo di stato maggiore della difesa, evidentemente condivisi — credo di poterlo dire, anche se non conosco il testo di quell'emendamento — dal comitato dei capi di stato maggiore a cui ella fa riferimento.

Questo ci sembra sia il punto fondamentale, in quanto, a nostro giudizio, contraddistingue una tendenza rivolta a sottrarre le forze armate al controllo del Parlamento, una tendenza che ha avuto il suo più ampio sviluppo in conseguenza della integrazione militare nella NATO e della creazione di un sistema di rapporti tra i diversi servizi segreti sotto la direzione della CIA americana. Cioè noi richiamiamo l'attenzione del Parlamento e del Governo proprio sui mutamenti

di struttura introdotti nell'esercito con il noto provvedimento presidenziale del 1965.

Ora io tralascio di approfondire se quel provvedimento ponesse problemi di costituzionalità, nel senso che il ministro può essere andato, e forse è veramente andato, oltre i limiti che la delega aveva fissato. Mi interessa invece sottolineare la gravità dell'indirizzo che in quei provvedimenti è stato fissato, un indirizzo che riguarda anzitutto lo spostamento a favore dei capi di Stato maggiore di compiti e di attribuzioni propri del ministro della difesa, con il risultato (e cito testualmente una frase di un collega senatore e la cito perché rende bene il quadro della situazione) « di aver costituito nei fatti un supremo vertice dell'organizzazione militare, il quale comincia a vivere di vita propria, ha diritto di accesso nei penetrali politici per forza originaria, ha facoltà di incidenza nei rapporti internazionali anche per autonoma iniziativa ».

GUADALUPI, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. È sempre una opinione, rispettabile perché di un senatore, ma personale.

D'ALESSIO. Io la condivido e, quindi, siamo per lo meno in due ad avere questa opinione, un senatore ed un deputato. Ma forse potrebbe essere anche l'opinione sua, se ella avesse la compiacenza di rileggersi il testo di quei provvedimenti.

La verità è che non si può parlare in via prioritaria di comitato dei capi di Stato maggiore o di poteri esclusivi del capo di Stato maggiore della difesa, se prioritariamente non risolviamo il problema dei contenuti di questi poteri e se quindi non risolviamo correttamente in questo modo il problema del rapporto fra comandi militari (siano essi articolati in un comitato o siano essi individuali) e organi costituzionali del potere politico.

Si tratta di una questione, onorevole sottosegretario, assai delicata, in quanto tocca le strutture dello Stato e le esigenze di una riforma democratica dello Stato, tanto più delicata di fronte alla tendenza di certi gruppi militari (tendenza per altro neanche nascosta, bensì chiaramente ed apertamente illustrata) a concepire le questioni degli indirizzi della politica militare secondo un certo angolo visuale.

Io le ricorderò brevemente, onorevole sottosegretario, che il pensiero di questi militari è che, nella presente situazione internazionale e in rapporto all'interpretazione che essi danno della nuova strategia e della risposta

graduata adottata dalla NATO, si deve operare in termini di politica militare globale, preparando le istituzioni del paese all'applicazione su scala nazionale dei principi e dei metodi della cosiddetta « strategia indiretta ».

Ella saprà certamente, onorevole sottosegretario, che cosa sia la strategia indiretta. Essa è stata chiaramente illustrata all'inaugurazione dell'anno accademico della scuola di guerra di Civitavecchia: « L'applicazione della strategia indiretta comporta la necessità di preparare l'esercito a fronteggiare tutte le diverse manifestazioni di tale strategia, in quanto provengono dal mondo orientale e vanno da vere e proprie operazioni militari convenzionali all'incoraggiamento a nazionalismi turbolenti come quello arabo, agli scioperi politici, ai movimenti della pace e simili ».

Onorevole sottosegretario, la questione è semplice: diamo poteri esorbitanti agli alti comandi militari. Conosciamo la tendenza dei militari alla formazione di gruppi di potere, al di fuori e al di sopra dell'ordinamento costituzionale. Ciò, in relazione anche all'ideologia con la quale si pretende di guidare la politica militare italiana, non può non farci formulare interrogativi e avanzare notevoli preoccupazioni.

Il Governo accetta queste impostazioni? Credo che il Governo dovrebbe respingerle, perché sono impostazioni da contestare e da liquidare come anticostituzionali. Questo non si verifica; rivelando pienamente il condizionamento che il Governo subisce nel quadro dei rapporti imposti dall'alleanza militare atlantica. Questo condizionamento ormai è evidente: è un condizionamento ampio, che riguarda non solo gli orientamenti di politica militare che promanano dalla NATO e che vengono imposti ai governi nazionali, ma anche il ruolo determinante che giocano sia il gruppo di potere formatosi in base alla compenetrazione degli alti comandi integrati con l'industria monopolistica legata alle commesse atlantiche, sia il servizio di spionaggio americano, che ha assunto la direzione dei servizi di informazione nazionale.

A nostro giudizio si tratta di un problema generale relativo alle strutture e all'ordinamento militare: problema che si innesta poi in una politica di necessaria riforma dello Stato, di trasformazione democratica di questo Stato, in una politica che, in sostanza, restituisca alla democrazia la sua forza e sviluppi le basi stesse di questa democrazia. Proprio per la mancanza di una tale politica e

di un indirizzo rinnovatore in questo campo, per le responsabilità che in materia il Governo di centro-sinistra si è assunto, per tutto questo cumulo di motivi non ho che da riconfermare il nostro atteggiamento contrario al bilancio presentato e alla politica militare che questo bilancio esprime.

In questi ultimi tempi si è molto parlato del prestigio e della funzione delle forze armate; sappiamo bene che nel nuovo esercito vi sono ufficiali e soldati legati profondamente alle nuove istituzioni repubblicane, ufficiali e soldati che rifiutano — essi per primi — le solite tirate retoriche con cui spesso la classe dirigente e quasi sempre una certa parte della classe politica crede di poter eludere i problemi di fondo, ricorrendovi quando si tratta delle questioni militari. Voglio perciò ribadire che siamo del parere che occorra meno retorica e meno demagogia, ma invece e soprattutto una politica democratica coerente con la quale davvero potremo tenere alto il prestigio del paese e delle sue forze armate, che, non dobbiamo dimenticarlo, sono le forze armate di una nazione che ha rifiutato la guerra e la politica di aggressione ed ha fondato un nuovo Stato democratico e repubblicano al cui ordinamento anche le forze armate devono riferirsi ed ispirarsi. (*Applausi all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta pomeridiana.

Deferimento a Commissione.

PRESIDENTE. Sciogliendo la riserva, comunico che il seguente provvedimento è deferito alla I Commissione permanente (Affari costituzionali), in sede referente:

COVELLI: « Modifiche del testo unico delle leggi per l'elezione della Camera dei deputati e ripristino del collegio unico nazionale con liste proprie, in applicazione della legge costituzionale 9 febbraio 1963, n. 2 » (4891).

La seduta termina alle 13,50.

IL CAPO DEL SERVIZIO DEI RESOCONTI

Dott. MANLIO ROSSI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. VITTORIO FALZONE

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO