

72.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 12 GENNAIO 1977

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ROGNONI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegni di legge:		Proposte di legge:	
<i>(Approvazione in Commissione)</i>	4090	<i>(Annunzio)</i>	4077
<i>(Assegnazione a Commissione in sede referente)</i>	4090	<i>(Approvazione in Commissione)</i>	4090
<i>(Autorizzazione di relazione orale)</i>	4089	<i>(Assegnazione a Commissione in sede referente)</i>	4090
<i>(Presentazione)</i>	4116	<i>(Autorizzazione di relazione orale)</i>	4089
<i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i>	4077	<i>(Proposta di assegnazione a Commissione in sede legislativa)</i>	4077
Disegno di legge (Discussione):		<i>(Proposta di trasferimento dalla sede referente alla sede legislativa)</i>	4077
Ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare (471)	4080	Interrogazioni, interpellanza e mozione (Annunzio):	
PRESIDENTE	4080	PRESIDENTE	4117
ACCAME	4103	MELLINI	4117
BANDIERA	4091	PANI	4117
BONINO EMMA	4108	Interrogazioni (Svolgimento):	
CAIATI, <i>Relatore</i>	4080	PRESIDENTE	4078, 4080
CAZORA	4100	DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	4078
COSTA	4115	COSTAMAGNA	4078
D'ALESSIO	4083	Convalida di un deputato	4090
LATTANZIO, <i>Ministro della difesa</i>	4080	Parlamento in seduta comune (Convocazione)	4117
MENICACCI	4097		
MICELI VITO	4080		

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI --- SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

	PAG.		PAG.
Corte dei conti (Trasmissione di documenti)	4078	Gruppo parlamentare (Modifica nella composizione)	4117
Domande di autorizzazione a procedere in giudizio (Annunzio)	4078	Programma e calendario dei lavori per il periodo dal 13 al 28 gennaio 1977	4116
Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia (Trasmissione di documento)	4078	Sostituzione di deputati	4089
		Ordine del giorno della seduta di domani	4118

La seduta comincia alle 16,30.

MORINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 10 gennaio 1977.

(È approvato).

Annunzio di proposte di legge.

PRESIDENTE. Sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge dai deputati:

GARGANO: « Nuova disciplina dell'orario dei negozi di vendita al dettaglio e degli esercizi pubblici » (1003);

LODI FAUSTINI FUSTINI ADRIANA ed altri: « Norme per l'inserimento dei ragazzi handicappati fisici, psichici, sensoriali negli istituti statali ordinari di istruzione » (1004).

Saranno stampate e distribuite.

Proposte di assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede legislativa.

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

alla II Commissione (Interni):

« Integrazione dell'articolo 3 della legge 11 gennaio 1951, n. 56, ai fini dell'estensione ai congedati dal Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e dal Corpo degli agenti di custodia della elevazione del limite massimo di età per la partecipazione agli esami di abilitazione alle funzioni di ufficiale esattoriale » (approvato dalla I Commissione del Senato) (987) (con parere della IV e della VI Commissione);

« Modifiche all'ordinamento degli istituti di credito abilitati all'esercizio del credito

pignoratizio » (approvato dalla I Commissione del Senato) (988) (con parere della IV e della VI Commissione);

alla III Commissione (Esteri):

« Nuova disciplina del fondo di anticipazione per le spese urgenti del Ministero degli affari esteri e degli uffici diplomatici e consolari di cui agli articoli da 64 a 69 del decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18 » (896) (con parere della VI Commissione);

alla IV Commissione (Giustizia):

Senatore GUARINO: « Adeguamento monetario del limite di responsabilità degli albergatori e imprenditori assimilati » (approvato dal Senato) (932) (con parere della II Commissione).

Le suddette proposte di assegnazione saranno poste all'ordine del giorno della prossima seduta.

Proposta di trasferimento di un progetto di legge dalla sede referente alla sede legislativa.

PRESIDENTE. A norma del sesto comma dell'articolo 92 del regolamento, propongo alla Camera l'assegnazione in sede legislativa del seguente progetto di legge, per il quale la XIII Commissione permanente (Lavoro), cui era stato assegnato in sede referente, ha chiesto, con le prescritte condizioni, il trasferimento alla sede legislativa:

MANCINI VINCENZO ed altri: « Interpretazione autentica dell'articolo 34 della legge 3 giugno 1975, n. 160, e proroga dei termini di opzione inerenti » (101).

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

Annunzio di domande di autorizzazione a procedere in giudizio.

PRESIDENTE. Il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso le seguenti domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

contro il deputato Servello, per il reato di cui agli articoli 595, secondo e terzo comma, del codice penale e 13 della legge 8 febbraio 1948, n. 47 (diffamazione a mezzo della stampa) (doc. IV, n. 41);

contro i deputati Lo Bello e Sgarlata, per concorso — ai sensi dell'articolo 110 del codice penale — nei reati di cui agli articoli 81, capoverso, e 324 del codice penale (interesse privato continuato in atti di ufficio); 81, capoverso, e 323 del codice penale (abuso continuato di ufficio in casi non previsti specificamente dalla legge) (doc. IV, n. 42).

Tali domande saranno stampate, distribuite e trasmesse alla Giunta competente.

Trasmissione dalla Corte dei conti.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la determinazione e la relativa relazione della Corte stessa sulla gestione finanziaria dell'Ente nazionale delle casse rurali, agrarie ed enti ausiliari, per gli esercizi dal 1972 al 1975 (doc. XV, n. 18/1972-1973-1974-1975).

Il documento sarà stampato e distribuito.

Trasmissione dall'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia.

PRESIDENTE. Comunico che il presidente dell'Istituto nazionale per la storia del movimento di liberazione in Italia ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 1 della legge 29 aprile 1976, n. 186, la relazione sulla attività svolta da questo Istituto nel corso del 1976 e sui programmi adottati per l'anno 1977.

Tale documento è a disposizione degli onorevoli deputati presso gli Uffici del Segretario generale.

Svolgimento di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Interrogazioni.

Cominciamo da quella dell'onorevole Costamagna, al ministro dei trasporti, « per sapere, dopo le tante agitazioni sindacali degli aeroporti, se non intenda mettere allo studio la costituzione di un corpo militare delle capitanerie di aeroporto, parallelo a quello delle capitanerie di porto, onde assicurare attraverso un personale disciplinato e sicuro le delicate operazioni aeroportuali e proprio nella considerazione che una qualunque assenza o imperfezione può mettere in pericolo aerei e vite umane » (3-00372).

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti ha facoltà di rispondere.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Non si ritiene di promuovere la istituzione di un corpo militare delle direzioni di circoscrizioni aeroportuali, che lo onorevole interrogante chiama « capitanerie di aeroporto », in quanto tutta l'organizzazione dell'aviazione civile è affidata a personale civile, ed è opportuno che tale situazione non venga modificata. Come è noto, già tutte le più delicate operazioni connesse al volo sono affidate all'amministrazione militare.

La natura delle operazioni aeroportuali ed i riflessi che esse possono avere nei riguardi della sicurezza di quanti operano nell'ambito aeroportuale non giustificano una soluzione così drastica, qual è quella prospettata dall'interrogante. L'attuale ordinamento dei servizi aeroportuali consente già agli organi preposti alla sicurezza dello Stato (pubblica sicurezza, carabinieri e guardia di finanza) di operare tutti i controlli necessari e di predisporre tutte le misure atte a prevenire atti dolosi, con la collaborazione piena ed incondizionata del direttore della circoscrizione aeroportuale e di tutto il personale dell'aviazione civile.

PRESIDENTE. L'onorevole Costamagna ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

COSTAMAGNA. Sono insoddisfatto. Le agitazioni negli aeroporti italiani non le ho inventate io con questa interrogazione. È un fatto che da alcuni anni vige in Italia — e non solo negli aeroporti — una specie

di anarchia, determinata da scioperi che spesso non sono scioperi veri e propri, ma scioperi a singhiozzo. Il guaio è che negli aeroporti il rischio che si corre è quello della vita dei passeggeri, onorevole rappresentante del Governo. Perché, se si ferma uno stabilimento, o se si fermano i tram, nulla di male. Nel caso dei tram, si scende e si va a piedi, mentre quando gli scioperi toccano un sistema tanto delicato di infrastrutture quali sono quelle del traffico aereo, il pericolo è gravissimo. È come effettuare degli scioperi in una sala operatoria di un ospedale, dove meccanismi delicatissimi possono guastarsi o interrompere le loro prestazioni normali. Molte volte questa situazione, specie a Fiumicino, è diventata quasi cronica: aerei che giungevano mentre i servizi della torre di controllo erano carenti o senza che vi fossero gli addetti ai bagagli. I piloti stranieri erano inferociti nei confronti dell'Italia, mentre i viaggiatori, anch'essi inferociti, erano costretti a cercare il loro bagaglio personalmente. Era un inferno, signor Presidente, sia a Fiumicino sia in altri aeroporti. Tale situazione ha danneggiato paurosamente il nostro turismo, diminuendo ulteriormente il prestigio del nostro paese, ed ha seminato sofferenza tra quella povera gente costretta a viaggiare aspettando ore ed ore, se non giornate nell'attesa che terminassero le agitazioni.

La maggior parte di questi disordini si sono verificati a seguito della lotta tra i piloti da una parte ed il resto del personale dall'altro. Si è detto che la società statale che gestisce l'aeroporto di Fiumicino non ha accontentato il personale nelle sue richieste; si è detto anche che altrettanto ha fatto la società pubblica — mi pare sia comunale — che gestisce l'aeroporto Forlanini di Milano. Queste notizie sono irrilevanti di fronte al pericolo di strage che si corre negli aeroporti, quando il personale non compie il proprio dovere e non tiene conto dei propri doveri nell'adempimento delle sue funzioni.

Quali che siano le motivazioni sindacali degli scioperi, rimane predominante il carattere di servizio pubblico del lavoro svolto dagli aeroportuali: siamo in un campo nel quale la gente affida la propria vita ad altri, nella speranza che questi ultimi siano all'altezza della situazione.

È per questa ragione, signor Presidente, che ho proposto l'istituzione di un corpo delle capitanerie di aeroporto, sull'esem-

pio di quanto avviene nei porti marittimi mercantili. Infatti, relativamente ai servizi marittimi portuali, lo Stato ha sentito in passato la necessità di affidare il controllo dei porti stessi ad un corpo selezionato e specializzato — quello delle capitanerie di porto — che adempie pure ai compiti di polizia marittima e di pronto soccorso. Perché, quindi, non si ricorre ad un analogo corpo specializzato in un settore come quello aereo, mille volte più delicato e più pericoloso di quello marittimo? Potrebbe trattarsi di un corpo militare nel quale potrebbero entrare anche le donne, offrendo la certezza ai viaggiatori che le attrezzature aeroportuali sono affidate ad un personale sicuro, non corrivo ad agitarsi per una qualsiasi, anche se sacrosanta, rivendicazione.

Nel trasporto aereo sta il futuro sia delle comunicazioni tra i popoli, sia del turismo. Dobbiamo affrontare i problemi di questo settore ed attrezzarci in maniera adeguata, proprio perché cresce il numero delle persone che si servono dell'aereo e proprio perché il turismo è, e deve rimanere, una grande risorsa per la nostra economia.

Stiamo uscendo indubbiamente da una situazione aggrovigliata: in un primo tempo l'aviazione civile fu concepita come un piccolo settore gestito dall'aviazione militare; poi, per gradi successivi, si giunse al passaggio della direzione generale dell'aviazione civile dal Ministero della difesa a quello dei trasporti. Fu questa una grande innovazione, anche se ancora non si è giunti ad organizzare razionalmente l'aviazione civile come sarebbe auspicabile per l'importanza del settore.

Mi pare che il corpo delle capitanerie di aeroporto potrebbe diventare la grande organizzazione di base per gestire e controllare gli aeroporti dello Stato, per svolgere compiti di polizia aerea, per sostituire il personale civile addetto ad infrastrutture pericolose, soprattutto quando quest'ultimo scendesse in sciopero. Bisogna dare certezza, in un settore tanto delicato, alla pubblica opinione ed alla massa dei viaggiatori.

Mi rendo conto che questa proposta può sembrare fuori luogo, considerando che l'attributo « militare » suona quasi come scandalo alle orecchie di tante forze politiche e parlamentari. Ma non c'è alcun rimedio alternativo, perché i servizi pub-

blici più essenziali debbono essere posti al riparo delle agitazioni di parte.

Il corpo delle capitanerie di aeroporto non mi pare debba essere considerato una innovazione pericolosa, considerando che vi è per i porti e per le coste marittime una analogo e benemerito corpo delle capitanerie di porto. Sarebbe una innovazione benemerita, a mio parere, perché rappresenterebbe un coordinamento e un giusto intervento dello Stato in una materia tanto delicata, dove — ripeto — quando vi fosse carenza di strutture, il rischio è quello della vita dei viaggiatori.

Uno Stato moderno non può lavarsi le mani in cose tanto importanti, quali quelle riguardanti l'aviazione civile, né si possono fare gestire infrastrutture ed attrezzature tanto delicate a personale « rimediatico », affidandone la gestione ad enti privati. Ritengo che il Governo dovrà prendere, spero presto, in considerazione queste nostre proposte.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Mannino, al ministro dei trasporti, « per conoscere se intenda autorizzare l'Alitalia a realizzare un assurdo e immotivato programma di riduzione dei voli in arrivo e in partenza dalla Sicilia per il continente. Ed in particolare della soppressione di alcuni voli da Catania e da Palermo per Roma e viceversa, con notevole pregiudizio delle esigenze di traffico che nel viaggio aereo — proprio per le ragioni insulari della Sicilia — trovano l'unica possibilità di soddisfacimento. L'interrogante chiede di conoscere se risponda, poi, al vero la notizia relativa ad un volo di collegamento Roma-Palermo che arriva ATI e riparte Alitalia, evidenziando uno stato di confusione inammissibile nei rapporti di società sia pure collegate e, peggio, evidenziando un atteggiamento della compagnia di bandiera ancora priva della consapevolezza del proprio ruolo nell'ambito dell'organizzazione del trasporto aereo nazionale, e tendente più che a risolvere i propri delicati problemi — di organizzazione prima e di gestione economica dopo — con una linea gestionale ed operativa in positivo, con l'assorbimento e la confusione con l'ATI che, invece, dovrebbe avere preservata una diversa ed autonoma funzione nell'ambito dei voli nazionali ed in particolare dei voli di collegamento del Mezzogiorno con il centro-nord » (3-00244).

Poiché l'onorevole Mannino non è presente, si intende che vi abbia rinunciato.

Per accordo intervenuto tra interrogante e Governo, lo svolgimento dell'interrogazione Pazzaglia n. 3-00422 è rinviato ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare (471).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Ha facoltà di parlare il relatore, onorevole Caiati.

CAIATI, *Relatore*. Signor Presidente, dopo l'ampio dibattito che si è sviluppato nell'ambito della Commissione difesa, ritengo di dovermi rimettere alla relazione scritta, in cui sono sintetizzati gli aspetti più importanti relativi a questo problema.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della difesa.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Vito Miceli. Ne ha facoltà.

MICELI VITO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la condizione della nostra aeronautica militare è caratterizzata da gravissime carenze che incidono sull'efficienza di questa forza armata, fino al punto di toglierle ogni significato come entità operativa. Si tratta di decidere se l'aeronautica deve sopravvivere oppure no. È l'elemento fondamentale, questo, che deve essere tenuto presente nel considerare il disegno di legge che viene oggi discusso.

La crisi dell'aeronautica militare è iniziata negli anni « sessanta ». L'elevata sofisticazione dei mezzi e il progressivo aumento dei costi non hanno trovato riscontro negli stanziamenti di bilancio, che nel tempo si sono rivelati sempre più insufficienti. Si è reso necessario limitare l'attività addestrativa, limitare le scorte di guerra e imporre limitazioni anche in ordine alle normali esigenze di vita della forza ar-

mata, comprese quelle riguardanti la manutenzione delle infrastrutture ed il problema degli alloggi del personale.

In particolare non è stato possibile soddisfare le esigenze di ammodernamento della linea operativa: è da tener presente al riguardo che la vita media prevista per i velivoli è di 13-15 anni e che gran parte del nostro parco velivoli è in linea da circa 20 anni. Non vi è stato poi il reintegro dei velivoli perduti in incidenti di volo. La crisi si è rivelata nella sua drammaticità in questi ultimi anni, quando a fianco delle anzidette incalzanti esigenze si sono presentate quelle nuove, connesse con l'automazione del sistema di comando e di controllo e con l'estensione delle attività di assistenza al volo e di controllo del traffico aereo.

Di fronte a tale situazione fino ad oggi, a parte i buoni proponenti e le programmazioni, non si è pervenuti alla attuazione dei necessari provvedimenti. Il solo risultato concreto conseguito è quello di aver fatto decadere gradualmente la capacità operativa della forza armata, pregiudicandone il ruolo nel quadro della alleanza atlantica e soprattutto in ordine all'assolvimento del compito primario di difesa del paese, in una situazione internazionale contrassegnata da tensioni e da contrasti.

La sicurezza e la pace per l'Italia richiedono anche forze armate efficienti e salde. Questo argomento è stato trattato recentemente nella discussione sul bilancio di previsione della difesa per il 1977, durante la quale è stato posto in rilievo che oggi si verifica una progressione rapida degli armamenti in molti paesi e che le nostre esigenze di difesa sono aumentate rispetto al passato.

La costruzione della pace procede con assurda lentezza e tra molte difficoltà. In particolare, nelle more delle lunghe trattative, il dispositivo delle forze del patto di Varsavia è stato ulteriormente potenziato al fine di realizzare una superiorità nel rapporto con le forze della NATO e per disporre di uno strumento qualitativamente valido per le operazioni offensive. È questa una forma di pressione politica, forse, ma è certo che viene fatta con carri armati, stormi di nuovissimi aeroplani, flotte rimodernate e incrementate.

Gli aerei e le navi dell'Unione Sovietica, in consistenti formazioni operative, si addestrano e si esibiscono in parate di prestigio anche nel Mediterraneo, nel quale fermentano pericolose tensioni.

Di fronte a questa realtà, la nostra iniziativa ed il nostro contributo non possono che svilupparsi nell'ambito dell'alleanza atlantica della quale facciamo parte, convinti che essa corrisponde ad esigenze di equilibrio e di dissuasione. Nel contesto dell'alleanza alle nostre forze armate sono assegnati precisi compiti: difendere prioritariamente il territorio nazionale, i mari adiacenti, lo spazio aereo e concorrere alla difesa dell'area-NATO.

Noi abbiamo il dovere di esercitare una presenza militare adeguata, sia per contribuire alla capacità di dissuasione dell'alleanza, sia per essere pronti, in caso di necessità, a difendere il nostro paese.

I compiti operativi richiedono che l'esercito, la marina, l'aeronautica abbiano elevata efficienza, capacità, prontezza. Fermo restando questo principio, è da considerare che la caratteristica principale che differenzia l'aeronautica dalle altre forze armate è quella di poter concentrare le proprie forze con il più alto grado di rapidità nel luogo, nel tempo e nella quantità che le circostanze richiedono; caratteristica, questa, che consente in particolare alle forze aeree in caso di emergenza di poter agire con immediatezza e di poter sostenere, se necessario, il peso operativo iniziale, in attesa dell'intervento delle altre componenti dello strumento militare.

È quindi un indiscutibile dato di fatto che le forze aeree costituiscono un elemento determinante per la sicurezza del paese. La necessità di mantenere l'aeronautica costantemente ad un elevato grado di prontezza per reagire tempestivamente ed immediatamente, per difendere lo spazio aereo nazionale, per intervenire a favore delle altre forze armate, discende anche dal fatto che per questa forza armata non esiste praticamente alcuna differenza fra situazione di pace e situazione di tensione.

Le implicazioni sono evidenti: impossibilità o quasi per questa forza armata di poter contare sulla mobilitazione; per contro, necessità, per la stessa, di contare costantemente su personale altamente addestrato e specializzato; necessità, infine, di un permanente stato di efficienza che possa consentire l'immediato inserimento in una situazione di emergenza. Ciò significa, in altre parole, che l'aeronautica deve essere mantenuta ad un adeguato livello di efficienza, in aderenza ai compiti, sin dal tempo di pace.

Scaturiscono da questi elementi di base i provvedimenti contenuti nel disegno di legge che viene sottoposto all'approvazione del Parlamento per far fronte alle imprescindibili esigenze dell'aeronautica. Il piano prevede lo stanziamento di fondi, nell'arco di dieci anni, per l'attuazione di cinque programmi, la cui validità tecnico-operativa, unitamente agli aspetti finanziari, è stata oggetto di attento esame nelle competenti sedi governative e parlamentari. Assume proporzioni di rilievo, tra i programmi, quello denominato *MRCA*, destinato a realizzare il parziale rinnovamento della più importante componente dell'aeronautica, la linea di combattimento. Si tratta di un tipo di aereo che possiede le capacità richieste dall'ambiente operativo moderno, un aereo che è altamente flessibile e pertanto impiegabile in qualsiasi condizione meteorologica, di notte e di giorno, su terra e su mare; ha possibilità di decollo e atterraggio in spazi ristretti e superfici danneggiate, può essere impiegato per vari atti, quali la ricognizione, anche a mezzo di moderni sensori, l'interdizione, la controaviazione e in concorso aereo ravvicinato. Risponde, in sostanza, alla nuova concezione strategica nazionale e NATO, secondo la quale il potenziamento delle forze aeree convenzionali, che si rende necessario per adeguare la capacità dissuasiva e difensiva, deve essere realizzato mediante una scelta qualitativa che assicuri l'aderenza alle molteplici esigenze operative.

Il piano *MRCA*, sorto dalla definizione di un requisito operativo comune, è fondato sulla stretta collaborazione governativa e industriale, assolutamente paritaria, tra l'Italia, la Gran Bretagna e la Repubblica federale tedesca: ciascuno dei tre paesi parteciperà all'attività lavorativa in proporzione alla entità dei velivoli richiesti. Per quanto riguarda l'Italia, si stima che la costruzione del velivolo *MRCA* interesserà, direttamente e indirettamente, circa cento ditte, con l'impiego di una media di 7 mila lavoratori per un periodo di circa 12 anni. Il previsto stanziamento è pertanto da considerare anche quale investimento produttivo, in relazione al mantenimento di importanti settori dell'industria nazionale.

La mancata approvazione del provvedimento, a parte la incidenza negativa sulla già grave situazione dell'aeronautica, comporterebbe l'esclusione dell'Italia da un'attività altamente qualificante, in un delicato settore dell'industria, con la conseguente

emarginazione da programmi europei suscettibili di ulteriori, vantaggiosi sviluppi; ed ancora, una notevole perdita finanziaria per lo Stato italiano, dovuta alla cancellazione di programmi già avviati e per i quali sono già stati effettuati considerevoli investimenti di capitali; infine, una inevitabile recessione della industria nazionale del settore che, come è ben noto, ha un elevato effetto promozionale e traente per molti altri campi industriali più propriamente civili.

È da rilevare infine che il piano di produzione integrato risponde ad un calendario di pressanti e indilazionabili scadenze operative e industriali e pertanto la decisione in merito alla partecipazione italiana non può essere ulteriormente dilazionata. La necessità di risolvere con un provvedimento eccezionale il problema dell'ammodernamento dell'aeronautica sulla base di una pianificazione pluriennale (sistema ormai ritenuto indispensabile per le attività gestionali sia militari sia civili) è stata riconosciuta dai ministri della difesa che in questi ultimi anni si sono succeduti nell'incarico e nell'ambito di organi competenti e responsabili del Governo e dello stesso Parlamento.

Il ministro Forlani, in sede di Commissione difesa del Senato l'anno scorso, ha posto in rilievo, riferendosi all'aeronautica, che nel settore dell'ammodernamento dei mezzi pesano in modo allarmante le sempre insufficienti disponibilità finanziarie. Il ministro ha concluso auspicando che il piano di ammodernamento, che non aveva trovato spazio nel bilancio per il 1976, venisse considerato nel bilancio per il 1977. L'attuale ministro, onorevole Lattanzio, nel presentare il bilancio del Ministero della difesa per il 1977, ha dichiarato che uno dei criteri adottati nella sua impostazione è stato quello di ipotizzare l'approvazione della legge promozionale per l'aeronautica. Inoltre nelle note di presentazione alla Camera del bilancio per il 1977 è stato posto in evidenza da parte del Governo che l'aeronautica potrà attuare il programma di adeguamento tecnico non appena sarà approvata la legge speciale della quale — si legge nella nota — è pur stata riconosciuta la necessità e la urgenza. In effetti sono state diminuite le assegnazioni all'aeronautica in attesa della approvazione della legge speciale.

All'inizio di questo intervento, ho detto che si tratta ora di decidere se l'aeronau-

tica deve sopravvivere oppure no; il Parlamento in effetti è chiamato a scegliere una delle seguenti due soluzioni: approvare il disegno di legge al nostro esame e quindi i provvedimenti che si rendono necessari per conferire all'aeronautica un minimo di efficienza (minimo, perché anche con l'attuazione del piano eccezionale non si risolvono tutti i gravissimi problemi che si sono accumulati in questi anni). Oppure, altra soluzione, continuare a far decadere l'aeronautica, ossia continuare a stanziare fondi inadeguati, ma pur sempre di elevata entità, per qualche cosa che non può esistere e quindi che non può essere utile.

Ritengo che non vi possano essere dubbi circa la scelta della soluzione. Non valgono i vincoli determinati dall'attuale crisi economica in quanto — come ho già ricordato — si tratta di un investimento produttivo: lavoro per l'industria (e quindi occupazione per gli operai) con un'operazione che non richiede trasferimento di valuta all'estero.

Non si può ignorare inoltre che l'adeguamento dei mezzi per l'aeronautica si pone quale condizione indispensabile per la nostra attività e dignitosa presenza e permanenza (come rappresentanti del Governo hanno già detto) nell'alleanza atlantica e soprattutto per essere nelle condizioni di poter salvaguardare la sicurezza del nostro paese, la sicurezza degli italiani in un contesto internazionale che presenta motivi di preoccupazione.

Per queste considerazioni, auspico una sollecita approvazione del disegno di legge in esame (*Applausi dei deputati del gruppo del MSI-destra nazionale*).

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

D'ALESSIO. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, dal dibattito svoltosi nella Commissione difesa e dal confronto che abbiamo avuto con la direzione militare della forza armata interessata in merito a questo provvedimento, che riguarda l'ammodernamento dei mezzi militari dell'aeronautica, sono emersi alcuni problemi politici, sui quali mi sembra giusto concentrare la nostra attenzione.

È stata attribuita, anzitutto, al Parlamento la responsabilità di un ritardo nell'esame di questo provvedimento rispetto a scadenze prefissate, ritardo che sarebbe stato

la causa di una grave compromissione della difesa e dell'andamento produttivo negativo dell'industria aeronautica. In effetti, noi discutiamo di questa legge — che si occupa di diversi progetti di ammodernamento dei mezzi militari, e in particolare dell'aereo che va sotto la sigla *MRCA* — quando questo stesso aereo è già in volo ormai da un anno e quando si è già di fatto passati, in sede internazionale, alla fase della produzione. Sotto questo profilo, non vi è dubbio che oggettivamente risulta un ritardo perfino un po' anacronistico ed imbarazzante.

Debbo però dire che, se ritardo c'è stato, questo ritardo non è in alcun modo dipeso dalle Commissioni difesa del Parlamento. La responsabilità di questo ritardo (lo dico in un modo molto diretto ed immediato) risale soltanto ed esclusivamente al Governo. Credo che, a questo proposito, basti l'osservazione che il disegno di legge all'ordine del giorno di questa seduta risulta presentato alla Presidenza il 28 settembre 1976, mentre la scadenza alla quale il Governo italiano era tenuto a dare una risposta — positiva o negativa che fosse — è ben precedente, risalendo al 30 giugno 1976. Il Governo, a quella data, si è presentato all'incontro internazionale fissato per decidere o meno il passaggio alla fase di produzione per l'aereo *MRCA* senza essersi munito delle necessarie autorizzazioni parlamentari e quindi, in effetti, privo della possibilità di svolgere un negoziato efficace. Mi pare, di conseguenza, che questa imprevidenza del Governo sia — essa sola — all'origine di un ritardo che invece, con una polemica a volte anche grossolana, oltre che ingiusta, si è voluto riversare sulle Commissioni difesa del Parlamento.

La domanda è semplice: perché il Governo ha impiegato tanto tempo per prendere la decisione di presentare questo disegno di legge? Dell'aereo *MRCA* si parla dal 1967. Nel volume che lo stato maggiore ha inviato ai colleghi parlamentari sono indicate in modo molto chiaro le diverse fasi attraverso le quali il progetto *MRCA* è passato, nei rapporti tra il Governo, l'amministrazione della difesa, gli altri governi e le altre amministrazioni che hanno, poi, formato il consorzio di produzione di questo aereo. Dal 1967 al 1969 vi è stata una fase di studio; dal 1969 al 1970 si è proceduto alla definizione del sistema d'arme in tutti i suoi aspetti tecnici, operativi e di fattibilità; dopo il 1970 si è passati alla

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

fase di sviluppo; la prima sottofase di questi ultimi va dal 1970 al 1974 e ha, in concreto, riguardato la costruzione dei prototipi.

Il Governo ha trattato dunque a lungo questo argomento, ha intrattenuto rapporti con governi amici, ha discusso di questi problemi; ma soltanto dopo il 30 giugno 1976 si è deciso a presentare il disegno di legge. Vedremo poi il perché di questo atteggiamento, ma di sicuro questo ritardo non ha altra responsabilità che quella di una scelta che il Governo ha deliberatamente compiuto. Si dirà che il Governo si è trovato di fronte allo scioglimento anticipato delle Camere; per altro, nel corso stesso di quella fase, fu offerta la possibilità di un confronto parlamentare che, svolto nelle forme possibili, dato il momento eccezionale che si attraversava, poteva offrire l'occasione di una verifica dell'opportunità e della possibilità di procedere oltre.

Perché dunque questo atteggiamento? Le ipotesi possono essere diverse. Forse su questo punto occorrerebbe un chiarimento politico. Più che negligenza, l'atteggiamento del Governo sembra adombrare una riserva politica sui progetti che oggi sono sottoposti alla nostra approvazione: una riserva che riguarda il merito tecnico del *MRCA* o degli altri programmi. Vorremmo saperlo.

Sono state mosse delle eccezioni: un nostro collega senatore, che credo possa meritatamente qualificarsi esperto di questi problemi, il senatore Pasti, ha sostenuto — e non è stato contraddetto — che si deve considerare superata tutta la tecnica legata alla introduzione dell'ala a geometria variabile e che di conseguenza su questo punto potrebbero sussistere delle serie perplessità. Ma anche più recentemente vi sono state valutazioni tecniche che hanno adombrato (pur ammettendo l'esito positivo dei prototipi) la difficoltà dell'aereo ad assumere effettivamente caratteristiche multiruolo, rivelandosi piuttosto come un mezzo adatto all'attacco al suolo e alla ricognizione, non in grado invece di rivestire le diverse incombenze per le quali era stato inizialmente progettato.

Si tratta di questo? È questo che ha reso perplesso il ministro e ha frenato l'azione del Governo? Vorremmo saperlo, dal momento che si tratta di decidere impegni di spesa che debbono trovare un corrispondente equilibrio nel bilancio della difesa. O si è trattato invece di perplessità collegate alle (chiamiamole così) in-

consuete procedure di finanziamento che sono state seguite tra il 1967 e il 1976, data nella quale probabilmente, se il Parlamento lo vorrà, sarà approvata la legge che autorizza i finanziamenti per questo aereo?

Anche sotto questo profilo vi sono delle domande da proporre, alle quali è stata data una prima risposta nella Commissione competente della Camera, ma che nondimeno restano come punti non risolti nel dibattito che ha caratterizzato l'esame di questo provvedimento. Mi riferisco alla deliberazione del CIPE del 29 settembre 1970: essa si occupò dei problemi generali riguardanti il finanziamento sul fondo IMI dei programmi di ricerca dell'industria aeronautica, appunto il programma *MRCA*. Nella sua parte dispositiva, tale deliberazione afferma che il presidente *pro tempore* del CIPE, che allora era il ministro per il bilancio e la programmazione economica, onorevole Giolitti, nel corso dell'esame di questo argomento chiese espressamente all'onorevole Colombo, allora Presidente del Consiglio, un parere circa la possibilità e la congruità di un finanziamento, attraverso l'IMI, dei progetti *MRCA*. La risposta dell'onorevole Colombo fu che non si dovesse recedere dalla trattativa sul progetto in sede internazionale (leggo dai documenti ufficiali); che l'onere a carico dell'Italia avrebbe dovuto trovare collocazione nel bilancio della difesa; che comunque non si dovesse impegnare il fondo IMI, attribuendo delle priorità nella assegnazione delle risorse.

Ci è parso che questa dichiarazione volesse porre, oltre che una riserva, anche un limite alla decisione che si stava adombrando in quella sede. Nonostante quello che sembra un esplicito parere negativo, o per lo meno una riserva abbastanza netta, il CIPE, invece di rimandare la spesa al bilancio della difesa, deliberò di finanziare questo progetto, sottraendo o per meglio dire destinando a questo fine fondi che, dal punto di vista istituzionale, in realtà non potevano essere assegnati a questo scopo. È questo che induce ad una certa perplessità, e vorremmo una risposta.

Abbiamo anche ritenuto che potesse sussistere una ragione di dubbio in relazione al fatto che ci sono state consistenti pressioni perché l'Italia abbandonasse il progetto *MRCA* e accogliesse l'idea di attrezzarsi mediante un intervento sul mercato

internazionale, rivolto alla acquisizione di aerei di tipo analogo, come per esempio l'*F-16*. Il Governo ha qualche dubbio in proposito? Lo domando perché dal progetto che stiamo esaminando, è stato cancellato (ed in quella forma effettivamente non era ben posto) il programma relativo all'aereo che dovrebbe sostituire, alla scadenza, l'attuale *F-104S*. Vuol dire che noi riteniamo di cancellare quel programma perché, nel modo in cui era formulato, non era adeguatamente impostata la questione? Oppure vuol dire che vogliamo creare le condizioni per poi passare all'acquisizione, sul mercato internazionale, di un aereo che sostituisca l'attuale *F-104*? Anche questa è un'ipotesi che formuliamo per tentare di dare una spiegazione appena logica, della condotta governativa in ordine a questo progetto.

Ad ogni modo, quale che sia tale risposta, quale che sia il modo in cui il Governo vorrà spiegare questa sua singolare condotta, credo che rimanga assodato il fatto che il Parlamento, con questa condotta, è stato posto di fronte ad un fatto compiuto. Non possiamo accettarlo, sotto il profilo della correttezza parlamentare ed anche dal punto di vista sostanziale. Infatti, le decisioni di cui si parla, riguardano un bene che investe l'intera collettività nazionale, attengono alla difesa del nostro paese e non si può consentire che a questi problemi si provveda con una politica di colpi di mano, che pone il Parlamento di fronte a stati di fatto pressoché irreversibili. In ogni caso noi crediamo che, di fronte al modo con cui si è sviluppata questa vicenda, il Governo dovrebbe dare atto di aver accertato la sicura aderenza di tutti gli atti compiuti nel corso dello svolgimento di questo progetto alle procedure di legge e dovrebbe assumere la responsabilità, per il presente ma anche per il passato, di quanto è stato compiuto direttamente dal ministro della difesa e dai collaboratori dei ministri *pro tempore*, che si sono succeduti nella carica.

Una seconda questione politica è sorta perché questo progetto viene discusso nel quadro di una situazione caratterizzata da un'aspra polemica in merito alle commesse e alle forniture militari. La Commissione difesa ha convenuto facilmente che non fosse né suo compito né sua intenzione di interferire con quelle procedure che attualmente impegnano la Commissione inquirente per i procedimenti di accusa. Tuttavia,

noi non possiamo ignorare che sul tema delle commesse militari un ex Presidente del Consiglio e due ex ministri della difesa sono oggi posti sotto accusa. Non possiamo ignorare questo fatto nel momento in cui decidiamo di finanziare progetti per nuove commesse e nuove forniture militari.

Noi abbiamo ritenuto che non fosse l'esame di questo disegno di legge la sede più adatta per approfondire un discorso che pure è importante e valido, ma abbiamo osservato che essendoci al Senato una proposta di legge, presentata da varie forze politiche, tendente ad istituire una Commissione di inchiesta sulle commesse e sulle forniture militari, sarebbe stato necessario che il Governo avesse sciolto rapidamente le sue riserve, avesse desistito dall'intralcio il rapido svolgimento di quella discussione e avesse concorso alla formazione di questa Commissione d'inchiesta per rispondere positivamente, sia ad attese di chiarificazione che sono presenti nell'opinione pubblica, sia alla ricerca di procedure più idonee sul piano amministrativo e sul piano dei controlli perché tutta questa materia fosse meglio garantita.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Onorevole D'Alessio, ella sa che il Governo non ha posto il minimo intralcio alla proposta di cui sta parlando. Ella conosce perfettamente i fatti e perciò la prego di darmi atto che sin dal primo momento mi sono dichiarato favorevole a tale proposta, non solo a titolo personale, ma anche a nome del Governo.

D'ALESSIO. Apprendo con soddisfazione che il Governo condivide l'intendimento di procedere rapidamente, nell'altro ramo del Parlamento, all'esame di quel progetto di legge, ma non posso dimenticare che, precedentemente, questa propensione non vi era stata, tanto è vero che, nella passata legislatura, analoga proposta fu, per così dire, insabbiata.

Una terza questione, che noi avevamo sollevato nel corso dell'esame di questa legge, riguardava l'opportunità e la necessità di far slittare la scadenza del 30 novembre che ci era stata posta come termine ultimo per decidere, positivamente o negativamente, in ordine al disegno di legge che stiamo esaminando. Il fatto che questa scadenza sia stata superata noi lo consideriamo positivo. Avevamo posto questo problema perché ci sembrava che si dovesse

verificare sia l'opportunità politica, sia la congruità economica di questo provvedimento, nel senso, cioè, che esso veniva a cadere in un momento in cui era aperto un dibattito sul tema della riconversione industriale, collocandosi in un contesto caratterizzato da una crisi di programmazione nel settore dell'industria aeronautica e, quindi, occorre che si trovassero i giusti collegamenti tra questi diversi aspetti e si ricavasse da questa ricerca un'impostazione meno unilaterale, più oggettiva, tale effettivamente da inserire una iniziativa come questa in un contesto più ampio.

Il fatto che la scadenza del 30 novembre sia stata superata e che noi oggi siamo ancora a discutere di questo provvedimento ci consente di dire che abbiamo trovato dei punti di riferimento importanti. Si è stabilito un certo parallelismo tra l'esame del provvedimento di riconversione, ora assegnato alla Camera e la legge che la nostra Assemblea sta esaminando; si è meglio potuto ricavare il nesso tra questa iniziativa e l'iniziativa che riguarda la ripresa produttiva dell'industria aeronautica; si è anche potuto riflettere meglio su quelli che sono i nessi tra questa politica e la politica dell'industria bellica, con i suoi effetti sul mercato degli armamenti.

Io credo che sotto questo profilo noi possiamo oggi ricavare un primo giudizio positivo ed insieme una preoccupazione.

Il giudizio positivo riguarda i mutamenti che il Governo ha annunciato di voler introdurre nel disegno di legge. Il Governo ce li ha già comunicati e penso che vorrà presentarli nel corso della discussione, ma io desidero esprimere un giudizio, anche perché sono stati esaminati questa mattina dalla Commissione bilancio.

Il disegno di legge viene mutato nel senso che viene accolta una richiesta che è stata avanzata da diverse forze politiche all'interno stesso della Commissione difesa. Il Parlamento, cioè, con questo disegno di legge definisce un indirizzo generale che riguarda l'ammodernamento dei mezzi militari dell'aeronautica e riconosce che questo progetto di ammodernamento ha un carattere pluriennale, eliminando invece ogni riferimento alla spesa complessiva che questo progetto può comportare nel corso della sua realizzazione. Sempre secondo l'emendamento che dovrebbe proporre il Governo, oltre al finanziamento accordato per l'esercizio corrente e per il prossimo esercizio finanziario, le spese successive, da stanziare in

rapporto allo stato di attuazione dei programmi, saranno attuate con leggi di bilancio, riservando quindi al Parlamento la relativa decisione politica nel merito di queste spese.

In terzo luogo, mi sembra si debba sottolineare il fatto che il Governo si è impegnato a presentare, entro il termine di mesi sei dall'approvazione di questo provvedimento, i programmi nella loro completezza, così come discendono dalle autorizzazioni concesse con l'articolo 1, lasciando quindi al Parlamento la possibilità di un apprezzamento di merito su questi stessi programmi.

Infine, il controllo che deve essere esercitato sull'approvazione e attuazione dei contratti che discendono dall'esecuzione di questi programmi è affidato, bensì, ad un comitato particolare che agisce con procedure straordinarie e certo più snelle, ma in modo da mantenere un rapporto con le Assemblee legislative, nel senso che questo comitato riferirà al Parlamento mediante una relazione annuale sull'attuazione degli stessi programmi, e quindi anche sulle eventuali osservazioni che a questi programmi potrebbero essere mosse. Questo ci pare un dato importante, in quanto su questo terreno ci sembra sia possibile recuperare una capacità ed una funzione di indirizzo politico e di controllo delle Assemblee legislative e, quindi, stabilire un rapporto di partecipazione effettiva e sostanziale alla definizione di quelli che sono i delicati e complessi problemi della difesa nazionale, in modo tale che le spese derivanti da questi progetti siano conosciute e valutate dal Parlamento e ne sia verificata l'effettiva aderenza agli obiettivi di difesa del paese.

Preoccupante, invece, ci pare la condotta del Governo per quanto riguarda il settore della produzione e della vendita degli armamenti. Tale condotta in qualche modo ci richiama al provvedimento che abbiamo all'esame e ad un altro analogo provvedimento che va sotto il nome di « legge navale ». Ho osservato il modo con il quale le autorità politiche della difesa hanno organizzato e svolto la mostra navale di Genova, e devo dire che dalla lettura dei discorsi che sono stati pronunciati, dalla conferenza stampa che ha avuto luogo, dalle considerazioni che sono state fatte, ho ricavato perplessità e preoccupazioni. La perplessità maggiore riguarda il fatto che il Governo ci sembra tendere a reinterpretare la legge navale come una legge per finanziare una espansione indiscriminata del-

l'industria bellica italiana sul mercato delle armi. Noi non pensiamo — è evidente — che non debba o non possa sussistere una presenza dell'Italia sul piano della esportazione dei mezzi bellici, ma crediamo che il Parlamento abbia votato i mille miliardi per la legge navale ponendo come prioritario l'obiettivo della difesa nazionale, e non quello di creare un artificioso strumento giuridico surrettiziamente diretto a realizzare altri traguardi, che noi non consideriamo del tutto coerenti e compatibili con le scelte della politica nazionale del nostro Governo. Riteniamo, cioè, che non si possa accettare — come sembra adombrarsi dal dibattito che si è svolto alla mostra navale di Genova e dalla organizzazione internazionale che i settori industriali in questo ambito si sono dati — l'idea che l'Italia attui una politica di intervento sul mercato internazionale degli armamenti totalmente avulsa dalla nostra linea politica, dalle scelte già compiute nel campo della politica estera, dai deliberati dell'ONU che più di una volta ha richiamato il nostro paese ad una maggiore coerenza per escludere, occorre ricordarlo, commerci con paesi segregazionisti o fascisti, e comunque per evitare una nostra partecipazione indiscriminata alla corsa agli armamenti.

Un terzo gruppo di questioni emerse dal dibattito svoltosi in Commissione difesa riguarda il rapporto fra le leggi di finanziamento straordinario e i programmi di ristrutturazione delle forze armate che sono in corso di realizzazione nell'ambito della organizzazione complessiva della difesa. Evidentemente non c'è tempo ora per esaminare questi progetti di ristrutturazione, e mi limiterò ad osservare che in tali progetti c'è in sostanza il riconoscimento autocritico del fallimento di una politica che aveva puntato su un modello di forza armata che ora appare inadeguato e tale da essere superato. Oggi sentiamo con una certa soddisfazione da parte del Governo, da parte dei vertici militari, il riconoscimento di posizioni che sono state anche e soprattutto nostre: mi riferisco al giudizio sulla spesa militare inefficiente e prevalentemente assistenziale, al fatto che l'ordinamento sia ridondante e sostanzialmente burocratico, alla circostanza che gli armamenti convenzionali siano sottodimensionati e all'ammissione che il morale delle forze armate è prevalentemente caratterizzato da frustrazione e da profonde incertezze. Oggi si pensa di recuperare questa situazione attra-

verso programmi di ristrutturazione; ed è per questo che si presenta un modello di forze armate che vuole essere nuovo. Ma a questo proposito sorge il problema del rapporto tra questa proposta di ristrutturazione ed il finanziamento straordinario che viene chiesto per l'ammodernamento dei mezzi militari. Ci troviamo di fronte a questa singolare contraddizione, a questo singolare rovesciamento della situazione: l'ammodernamento dei mezzi militari dovrebbe essere successivo alla definizione di una strategia operativa delle forze armate intese nel loro complesso; viceversa noi, mentre non conosciamo la ristrutturazione nei suoi programmi e nelle sue prospettive, decidiamo intanto di finanziare determinati programmi di ammodernamento che, una volta attuati, avranno già prefigurato uno specifico ordinamento delle forze armate.

Ho detto che noi non conosciamo le linee della ristrutturazione, e mi auguro che ella, onorevole ministro, ci vorrà dare atto del fatto che da mesi, anzi da anni, si parla del « libro bianco »; oserei dire che questo « libro bianco » sta quasi diventando una favola, perché — e mi riferisco solo agli ultimi mesi — la scadenza della sua presentazione viene rinviata di settimana in settimana. Avremmo dovuto essere in grado di leggerlo nell'ottobre del 1976; si parlò poi di presentarlo in coincidenza con il bilancio del Ministero della difesa, e poi ancora abbiamo saputo che se ne parlerà nelle prossime settimane. Tuttora, in sostanza, il Parlamento non è in grado di esaminare un documento, dal quale far discendere una precisa direttiva di politica militare, mentre invece siamo posti di fronte alla richiesta pressante di procedere con urgenza ad approvare leggi di finanziamento straordinario.

Ed allora io desidero porre una questione: qual è il rapporto che intercorre tra queste leggi di finanziamento straordinario e il bilancio della difesa? Il punto politico è quello di vedere se noi non finiremo, con queste leggi di finanziamento straordinario, per finanziare ordinamenti militari che noi stessi consideriamo invecchiati e distorti, e che tuttavia permangono. Che questi ordinamenti militari siano da superare al più presto credo lo dica, nel modo più evidente, lo stesso bilancio delle forze armate. Con riferimento all'aeronautica, noi sappiamo che le spese sono per il 60 per cento assorbite dal personale militare, per il 26 per cento dagli

organi centrali, per il 14 per cento dagli ammodernamenti. Tali dati dimostrano che la parte più importante, quella destinata all'efficienza dello strumento militare, è la parte minore, quasi insignificante, nel contesto della spesa; e dimostrano altresì che siamo di fronte ad una spesa caratterizzata da esorbitanti oneri burocratici, da un vertice assolutamente sovradimensionato, da forze operative marginalizzate.

Vogliamo correggere questa situazione? Se vogliamo correggere questa situazione non basteranno le leggi di ammodernamento dei mezzi militari; ed anzi — ripeto — se queste leggi non saranno inserite in un contesto diverso, potremo correre il rischio che esse finiscano con il finanziare proprio ciò che occorre superare. Ed allora, per stabilire un giusto rapporto tra leggi di finanziamento straordinario e riforma delle forze armate, occorre che si introduca un mezzo legislativo che dia al Parlamento ed al paese questa garanzia. Tale mezzo non può essere che la legge dell'ordinamento militare, una legge che stabilisca quali sono i livelli organici, quali le strutture, quali le componenti delle forze armate, una legge che costituisca il quadro e il limite entro i quali possa operare l'azione discrezionale dei vertici militari a cui pure riconosciamo l'esigenza di una flessibilità nella gestione dello strumento tecnico.

In effetti il Governo sarebbe tenuto a presentare e ad attuare la legge sull'ordinamento militare, se volesse dare rispettosa applicazione all'articolo 97 della Costituzione. In quell'articolo viene chiaramente detto che all'ordinamento della pubblica amministrazione si provvede con legge e non per decreto, né, tanto meno, per circolare. Tuttavia, anche oggi, l'amministrazione della difesa si attiene, piuttosto che all'articolo 97 della Costituzione, ad una circolare ministeriale del non recente 27 ottobre 1947, identificata con il numero di protocollo 8915/6/49. Tale circolare ha il seguente oggetto: « Costituzione di nuove unità organiche, o scioglimento, o trasformazione di quelle esistenti ». Essa reca la firma del ministro di allora, Facchinetti, e si ispirava alla situazione di emergenza che il paese attraversava in quel periodo. Allora, in attesa della definizione dell'ordinamento costituzionale, veniva riservato al ministro *pro tempore* il diritto di deliberare con propria firma la costituzione o lo scioglimento di nuove unità. Da allora viene applicata questa circolare

e lo scioglimento dei vari reparti di volo, delle brigate aeree, delle regioni aeree, degli enti e degli altri organismi che formano la struttura dell'aeronautica militare vengono operati o con decisione personale del ministro della difesa o del capo di stato maggiore. Ciò non è corretto, ma — oltre alla scorrettezza — vi è il dato politico che una trasformazione come quella che si cerca di attuare all'interno degli organismi militari, e che tocca un ridimensionamento pari al 30 per cento delle forze operative, non può essere decisa soltanto nel chiuso dell'amministrazione e nemmeno nell'ambito del Governo; deve, in qualche modo, trovare il confronto ed il conforto del Parlamento, non solo nel senso di una informazione data graziosamente ai parlamentari, ma attraverso le norme impegnative atte a definire quali debbano essere i caratteri di questa ristrutturazione in modo da garantire che i finanziamenti previsti servano effettivamente all'efficienza ed alla modernità delle Forze armate.

Perché, signor ministro, prospetto questa impostazione? La nostra posizione è nota: non abbiamo mai rinunciato, né rinunciamo ora, alla nostra ispirazione di lotta contro la guerra, per la distensione, per il superamento dei blocchi militari nel quadro di un nuovo sistema dei rapporti internazionali, ma sottolineiamo l'esigenza che siano garantite la indipendenza e la sicurezza dell'Italia richiedendosi perciò, non utopiche prospettazioni, bensì una forza armata riformata nel senso della democrazia e della efficienza. Per raggiungere questo scopo crediamo che il popolo italiano, tenendo conto dei vincoli imposti dalla crisi in atto, sia in grado e voglia sopportare le spese effettivamente necessarie.

L'ultimo problema che è emerso da questo dibattito riguarda l'impiego delle armi atomiche tattiche. Anche di questo si è parlato. Il velivolo *MRCA* è un vettore nucleare per cui è sorto il problema, sotto questo profilo, di quali potevano essere l'orientamento e l'autonomia del Governo italiano in rapporto all'impiego di queste armi atomiche tattiche.

Il relatore alla Commissione difesa ha dichiarato che questi aerei « debbono fornire, nel quadro degli impegni sottoscritti nell'ambito dell'Alleanza, i vettori per condurre operazioni nucleari tattiche nel caso la dissuasione fallisse e fosse necessario contenere anche in tal modo la spiralizzazione del conflitto ».

Questa è una affermazione, così com'è nella sua sinteticità e ambiguità, che non possiamo accettare. Occorrono chiarimenti e approfondimenti per quanto riguarda prima di tutto la sede nella quale è stato deciso il possibile impiego di queste armi e la partecipazione avuta dal nostro paese, mentre il Parlamento è stato tenuto all'oscuro, ma anche le direttive di impiego di queste armi atomiche che sarebbero state elaborate e le garanzie volte ad assicurare l'indipendenza e la sicurezza dell'Italia.

Non crediamo che un problema come questo possa essere affrontato e risolto nell'ambito di questo disegno di legge. Noi pensiamo che occorra — e lo abbiamo sostenuto in seno alla Commissione difesa — una iniziativa parlamentare di più ampia portata e maggiore incidenza. Crediamo cioè che di questo argomento le Commissioni difesa e affari esteri dovrebbero essere congiuntamente investite, in modo tale che sia possibile accertare gli orientamenti del Governo in merito al dibattito in atto in seno alla NATO circa l'impiego delle armi atomiche tattiche e soprattutto circa le procedure di informazione, di allarme, di controllo di queste armi e circa la possibilità che il Governo italiano possa comunque sempre in autonomia decidere su questa materia. Insistiamo perché il Governo si faccia carico di questo problema di fondamentale importanza e di estrema delicatezza. Ci attendiamo una risposta non solo positiva, ma tempestiva.

Questo, signor Presidente, mi è sembrato il complesso dei problemi politici emersi in seno alla Commissione difesa. Noi pur mantenendo la nostra visione critica riteniamo che questa legge dovrà aprire una fase, non voglio certo dire nuova, ma diversa tra Parlamento e forze armate, nel senso di fornire i mezzi per un confronto più ravvicinato, per una verifica più incisiva degli indirizzi della nostra politica militare. Il senso della nostra astensione è questo, unito alla considerazione degli interessi e delle preoccupazioni di settori del mondo del lavoro preoccupati per l'andamento dell'industria aeronautica e sensibili all'esigenza di avviare una ripresa fondata su una coerente programmazione e su scelte di più generale valore civile.

La preannunciata presentazione del « Libro bianco » ci induce all'auspicio che possa proficuamente avviarsi un processo di superamento di tradizionali orientamenti per affermare il ruolo del Parlamento e definire

la politica della difesa fuori dai negativi condizionamenti atlantici, dalle ipoteche settoriali e corporative, dagli sperperi sempre più inammissibili (*Applausi all'estrema sinistra*).

Autorizzazione di relazioni orali.

PRESIDENTE. La VI Commissione permanentemente (Finanze e tesoro) nella seduta odierna, in sede referente, ha deliberato di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente all'Assemblea sui seguenti progetti di legge:

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 852, recante proroga dei termini di scadenza di alcune agevolazioni fiscali in materia di imposta sul valore aggiunto e norme nella stessa materia per le dichiarazioni e i versamenti » (982);

CARLOTTO ed altri: « Proroga dei termini per beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601 » (747);

« Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 854, recante maggiorazione di aliquote delle imposte di registro, di bollo e delle tasse sulle concessioni governative » (989).

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Sostituzione di deputati.

PRESIDENTE. Dovendosi procedere alla sostituzione dei deputati Antonio Giolitti e Lorenzo Natali Pierucci Bondicchi la Giunta delle elezioni nella seduta odierna — a' termini degli articoli 81, 86 e 89 del testo unico 30 marzo 1957, n. 361, delle leggi per la elezione della Camera dei deputati — ha accertato che i candidati Manlio Vineis e Natalino Di Giannantonio seguono immediatamente l'ultimo degli eletti, rispettivamente, nella lista n. 2 (Partito socialista italiano) per il Collegio II (Cuneo) e nella lista n. 5 (Democrazia cristiana) per il Collegio XX (L'Aquila).

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e quindi proclamo l'onorevole Manlio Vineis deputato per il Collegio II (Cuneo)

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

e l'onorevole Natalino Di Giannantonio deputato per il Collegio XX (L'Aquila).

Si intende che da oggi decorre il termine di 20 giorni per la presentazione di eventuali reclami.

Convalida di un deputato.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni, nella seduta odierna, ha verificato non essere contestabile la seguente elezione e, concorrendo nell'eletto le qualità richieste dalla legge, l'ha dichiarata valida:

Collegio I (Torino-Novara-Vercelli):

Andrea Galasso.

Do atto alla Giunta di questa comunicazione e dichiaro convalidata la suddetta elezione.

Approvazioni in Commissioni.

PRESIDENTE. Nelle riunioni di oggi delle Commissioni, in sede legislativa, sono stati approvati i seguenti progetti di legge:

dalla VI Commissione (Finanze e tesoro):

LABRIOLA ed altri: « Modifiche alla legge 21 febbraio 1963, n. 491: assegnazione in uso di immobili del patrimonio dello Stato e vendita delle relative scorte all'Università degli studi di Pisa » (446), *con modificazioni;*

dalla VII Commissione (Difesa):

« Norme in materia di organico e di avanzamento dei sottufficiali dell'aeronautica militare » (approvato dalla IV Commissione del Senato) (833);

« Sanatoria dei pagamenti a titolo di indennità di aeronavigazione, di pilotaggio e di volo al personale dei reparti di volo dell'esercito per attività anteriore al 1° luglio 1970 » (approvato dalla IV Commissione del Senato) (694).

Assegnazione di progetti di legge a Commissioni in sede referente.

PRESIDENTE. A norma del primo comma dell'articolo 72 del regolamento, i se-

guenti progetti di legge sono deferiti alle sottoindicate Commissioni in sede referente:

I Commissione (Affari costituzionali):

LABRIOLA ed altri: « Interpretazione autentica degli articoli 13, primo capoverso, 17, primo comma, 24 e 25 del regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214, sulle attribuzioni della Corte dei conti » (855);

II Commissione (Interni):

COSTAMAGNA ed altri: « Disciplina della attività giornalistica svolta dagli uffici stampa e similari di enti pubblici ed aziende private » (941) (con parere della I, della IV e della XIII Commissione);

VI Commissione (Finanze e tesoro):

« Modifica alla tabella annessa alla legge 11 ottobre 1973, n. 620, concernente l'auto-rizzazione al ministro per le finanze a stipulare una convenzione con il governatore della Banca d'Italia per l'impiego dei militari della guardia di finanza in servizio di vigilanza e di scorta valori per conto della Banca d'Italia » (818) (con parere della I e della VII Commissione);

« Assunzione a carico dello Stato delle spese per i funerali del senatore Attilio Piccioni » (approvato dalla VI Commissione del Senato) (975) (con parere della V Commissione);

VIII Commissione (Istruzione):

PENNACCHINI: « Concessione di un contributo annuo a favore del Centro studi di diritto comunitario, con sede in Roma » (959) (con parere della III e della V Commissione);

IX Commissione (Lavori pubblici):

BELGI ed altri: « Concessione a favore del comune di Trieste di un contributo straordinario di lire 12 miliardi per la costruzione dell'acquedotto dell'Isonzo » (864) (con parere della I e della V Commissione);

XI Commissione (Agricoltura):

TERRAROLI ed altri: « Rifiinanziamento per il triennio 1978-1980 della legge 3 dicembre 1971, n. 1102, e successive modificazioni ed integrazioni, recante norme per

lo sviluppo della montagna » (902) (con parere della I e della V Commissione);

FIORET: « Provvedimenti per il rifinanziamento della legge 3 dicembre 1971, numero 1102, recante norme per lo sviluppo della montagna » (962) (con parere della I, della V e della VI Commissione);

XII Commissione (Industria):

SCALIA e SANZA: « Riserva allo Stato degli scambi commerciali e delle transazioni finanziarie tra imprese pubbliche italiane e straniere » (899) (con parere della I, della IV, della V e della VI Commissione);

XIII Commissione (Lavoro):

SERVADEI: « Modifiche ed integrazioni alla legge 9 novembre 1955, n. 1122, recante disposizioni varie per la previdenza attuate dall'Istituto nazionale di previdenza dei giornalisti italiani " Giovanni Amendola " » (874) (con parere della II e della IV Commissione).

Si riprende la discussione.

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

BANDIERA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, concordo con quanto è stato qui affermato, cioè che l'esame di questo provvedimento — per la verità alquanto tardivo rispetto agli impegni internazionali assunti, che ne esigevano la approvazione già da qualche tempo — non si colloca nel contesto del più ampio dibattito e dell'analisi sull'ammodernamento delle nostre forze armate e sullo sviluppo industriale del paese. Avremmo preferito — lo abbiamo sottolineato più volte, discutendo di questi problemi — che la questione generale del rinnovamento delle nostre forze armate fosse esaminata nel quadro dei nostri rapporti e impegni internazionali, delle nostre esigenze di sicurezza, della condizione economica del paese. In tale contesto avremmo esaminato qual era il grado, la necessità di sicurezza del nostro paese, quanto di questa sicurezza potevamo garantirci in virtù delle nostre disponibilità economiche ed infine — sempre in relazione a questo tipo di sicurezza — qual era e qual è l'impegno che possiamo assumere nell'alleanza atlantica e nei rapporti internazionali.

Questo esame purtroppo non ci è stato consentito, né il dibattito è stato portato avanti. Abbiamo in corso un processo di ristrutturazione delle forze armate dettato più dalla condizione economica del paese, cioè dai ristretti limiti del bilancio, che da esigenze obiettive, cioè da una « filosofia » del moderno impiego delle forze armate. Non siamo riusciti soprattutto — speriamo di poterlo fare con la presentazione del « libro bianco » — ad avere un confronto di opinioni sulla condizione strategica del nostro paese.

Ritengo che un tale dibattito sarebbe assai proficuo anche perché in tal modo si eviterebbe di ripetere molte delle osservazioni fatte e ripetute, a mio avviso con scarso fondamento, e forse ci si focalizzerebbe più concretamente e costruttivamente sui problemi militari del nostro paese. Tali problemi, onorevoli colleghi, sono di estrema importanza, legandosi la sicurezza di un paese, e del nostro in particolare, al problema della libertà, della indipendenza e soprattutto della stessa esistenza come popolo e come nazione.

È per questo, signor Presidente, che noi — discutendosi dei problemi dell'ammodernamento e del potenziamento delle forze armate — ci lasciamo dietro le spalle ogni altra considerazione e guardiamo soltanto al problema primario della costruzione di uno strumento militare rispondente alle esigenze di sicurezza del momento.

In questo quadro, così come ieri accettammo la legge sugli stanziamenti a favore della marina militare, e conformemente a quanto abbiamo già annunciato in sede di Commissione circa il nostro atteggiamento favorevole sulla legge per l'ammodernamento dell'aeronautica, anticipo sin d'ora che daremo il nostro assenso anche alla legge per l'ammodernamento dell'esercito, naturalmente dopo averla esaminata nella sua articolazione.

Il disegno di legge per l'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare, a mio avviso, ha un aspetto più rilevante rispetto alle altre leggi di promozione. Infatti, con esso si pone in essere, particolarmente per quanto riguarda il programma principale, cioè quello dell'ammodernamento della nostra linea di volo, una forma di collaborazione europea, che per la prima volta viene sperimentata in queste dimensioni e per un programma così impegnativo e che rappresenta una scommessa dell'industria europea, della tecnologia eu-

ropea per quanto riguarda la presenza dell'Europa intera nel campo dell'industria aeronautica e dell'industria elettronica. Basterebbe soltanto questa considerazione, onorevoli colleghi, circa il fatto cioè che noi riusciamo a creare per l'Europa una condizione industriale competitiva nelle moderne tecnologie, basterebbe — dicevo — questa sola considerazione, onorevoli colleghi, per farci esprimere un parere favorevole sul provvedimento in esame. Ma, naturalmente, vi sono altri motivi, vi sono molte altre ragioni che ci inducono ad appoggiarlo.

Dicevo prima che avremmo preferito che la legge di promozione fosse stata a suo tempo inquadrata (ma ci rendiamo conto della impossibilità di tutto questo) nel discorso generale sul rinnovamento industriale del nostro paese. È evidente — come ho avuto modo di rilevare in Commissione difesa — che non è possibile discutere di riconversione industriale senza collocare nel quadro ad essa relativo anche il problema di industrie trainanti quali sono quella aeronautica e quella elettronica. È ovvio che i settori in questione, comportando investimenti di notevole entità, nel campo sia della ricerca, sia della realizzazione, non possono che essere collocati in una visione programmata dello sviluppo industriale del paese.

Dobbiamo, purtroppo, prendere atto che noi non possediamo tale quadro programmatico, che non sappiamo come collocare nell'ambito dello sviluppo industriale del paese il programma del quale stiamo discutendo; sappiamo però che lo sviluppo delle industrie aeronautica ed elettronica rappresenta un fatto essenziale, un fatto determinante per l'intera industria nazionale. Nelle varie epoche, vi sono sempre stati settori trainanti per lo sviluppo e la crescita economico-industriale di un paese. Abbiamo avuto a suo tempo le ferrovie, quindi l'automobile; non vi è dubbio che, al traguardo degli «anni ottanta», al traguardo del duemila, l'industria aerospaziale e quella elettronica rappresenteranno le strutture portanti dello sviluppo di un paese.

Ed è oggi, non domani, che si misura la capacità dell'Italia di partecipare di questo sviluppo. Ove restassimo emarginati dalla gara in atto per l'ammodernamento tecnologico dell'industria mondiale, non vi è dubbio che ci collocheremmo come potenza industriale di seconda o di terza categoria e che quindi sarebbe poi estremamente difficile riguadagnare il terreno perduto. Ed

anche sotto tale profilo, pur mancando tutti quei dati di riferimento ai quali prima ho accennato, non vi è dubbio che il programma di ammodernamento dell'industria aeronautica rappresenta un elemento essenziale, direi quasi decisivo, per consentire al settore, che attraversa nel nostro paese un momento di crisi assai grave, di riprendere fiato e di ricollocarsi ai livelli dell'industria aeronautica mondiale.

Questo discorso, onorevoli colleghi, non concerne soltanto l'industria aeronautica ed elettronica italiana, ma, come ho prima detto, la stessa industria aeronautica ed elettronica europea. I colleghi conoscono le vicissitudini, ad esempio, dell'industria elettronica europea e sanno come i più ambiziosi sogni siano crollati di fronte all'attacco delle multinazionali operanti nel settore; come lo sforzo francese sia stato notevolmente ridimensionato nei suoi obiettivi; come la nostra stessa ambizione non abbia trovato possibilità di concretizzarsi, non essendo le industrie nazionali in grado di sostenere la concorrenza estera. La conclusione cui siamo giunti è quella che ha informato il provvedimento in discussione: l'industria nazionale, in questo settore di moderne ed avanzate tecnologie, non riesce da sola a reggere il mercato, a sostenere il confronto con le grandi industrie multinazionali.

Esistono, onorevoli colleghi, perplessità sulla possibilità di reggere il mercato in questo campo. Non vi è dubbio che, rispetto alle industrie aeronautica, aerospaziale ed elettronica americana, sovietica, in parte giapponese, esiste la possibilità che lo sforzo del nostro paese, come di altri paesi europei, non riesca a portare a risultati competitivi. Eppure ogni sforzo deve essere fatto, bisogna tentare perché, se non riuscissimo a portare avanti il processo di specializzazione tecnologica dell'industria europea, noi avremmo la collocazione non solo del nostro paese, ma di tutta l'Europa, su una linea arretrata, e quindi i nostri sogni, le nostre prospettive di creazione dell'Europa unita partecipe delle grandi scelte mondiali, non subalterna nel rapporto fra le superpotenze, difficilmente potrebbero avverarsi.

È per questo, onorevoli colleghi, che noi abbiamo posto al primo punto della nostra attenzione il fatto che vi è, per la prima volta, un consorzio di queste dimensioni fra grandi paesi industriali dell'Europa, come la Gran Bretagna, la Ger-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

mania e l'Italia, che ci consente di realizzare un programma nell'industria aeronautica e nell'industria elettronica che rappresenta sicuramente una sfida rispetto ad analoghe iniziative condotte in altri paesi. La polemica, onorevoli colleghi, che negli ultimi tempi è stata condotta da una parte della stampa e da vari settori in merito a questo argomento, ha puntato sulla difficoltà per il consorzio europeo di conseguire una posizione competitiva rispetto alla grande industria internazionale. Ci è stato ripetuto più volte che, invece di costruire degli aerei avanzati e modernissimi in Europa, tanto valeva comprarli negli Stati Uniti; ci è stato ripetuto che gli aerei sovietici forse sono migliori, sotto ogni punto di vista, dell'aereo che noi possiamo produrre; ci è stato detto che i tempi di attuazione e di realizzazione dei progetti tecnologici europei sono ritardati rispetto a quelli dei paesi economicamente e industrialmente più avanzati, per cui questi progetti rischiano di essere superati già in fase di attuazione; ci è stato ripetuto che l'avanzata tecnologica delle grandi industrie multinazionali è tale per cui le realizzazioni hanno costi economici decisamente inferiori a quelli che possono avere nell'industria europea.

Tutto questo, onorevoli colleghi, ci conferma ancora una volta della necessità che questa sfida debba essere accettata e del fatto che questo progetto debba essere portato avanti — lo dicevo in un'intervista — anche se paradossalmente alla fine, dopo aver costruito questi aerei, o i nuovi apparati elettronici, non fossimo in condizione di utilizzarli. Noi avremo tuttavia accettato questa sfida, avremo fatto questo tentativo di collocare il nostro paese e la Europa nella grande gara dell'avanzamento tecnologico al traguardo degli anni a venire: e già questo suscita il nostro impegno.

Ecco qual è il senso del provvedimento, onorevoli colleghi, che noi stiamo discutendo; ed è questo aspetto prevalentemente politico che ci deve far dimenticare e porre in secondo piano tutti i rilievi ai quali prima facevo riferimento (e che sono stati qui ancora una volta ripetuti) circa l'impossibilità di vedere questi progetti inseriti in un contesto globale di sviluppo del nostro paese.

È vero che il nostro è un paese che ha uno sviluppo difforme (lo constatiamo in tutti i campi), che ha strutture non am-

modernate e non rispondenti alle nuove esigenze di una società industrialmente avanzata; ma è anche vero, tuttavia, che ha settori che partecipano a questo processo di avanzamento della società mondiale. Non dobbiamo, non possiamo accettare il principio secondo il quale, per il fatto di avere larghissime zone di arretratezza nel nostro paese, non si può tentare il balzo in avanti: non è questa l'occasione, onorevoli colleghi, di riprendere tutto il discorso sulla « filosofia » dello sviluppo. Mi pare che su questo punto ormai bisogna essere concordi: sul fatto cioè che lo sviluppo viene determinato dalla capacità di portare avanti iniziative in settori trainanti; se noi non facessimo ciò, evidentemente mancheremmo l'obiettivo dello sviluppo.

Mi pare quindi che l'impegno di sostenere questi settori industriali, che si collocano oggi nel quadro del grande sviluppo mondiale, debba rispondere alle impostazioni di forze politiche che guardano, sì, ai problemi della lotta al sottosviluppo e ai problemi di arretramento che esistono nel paese, ma che questi problemi sono impegnate a superare.

Inoltre, onorevoli colleghi, ritengo che un altro punto debba essere sottolineato, discutendosi di questo provvedimento. Sappiamo — e mi sembra che anche questo sia un dato ormai acquisito dal dibattito sui moderni processi di sviluppo — che, se un compito il potere pubblico deve avere nell'economia moderna, è quello di creare una domanda pubblica laddove la domanda privata sia temporaneamente insufficiente — e soprattutto laddove questa sia insufficiente — perché non esiste ancora il quadro globale di sviluppo che bisogna creare. Il fatto di creare comunque (badate, lo dico in tono quasi provocatorio) una domanda pubblica in questi settori — quale che sia la destinazione — risponde a impostazioni di una politica di sviluppo fatte proprie dalle forze democratiche moderne di tutto il mondo.

Ecco perché, onorevoli colleghi, così come già affermammo in occasione della discussione sulla legge navale per la marina, noi riteniamo che questa iniziativa dell'amministrazione della difesa risponda alla necessità di creare una domanda pubblica in settori tecnologicamente avanzati, quali sono il settore aeronautico e quello dell'elettronica, che non hanno, in questo momento, una domanda privata rispondente alle loro capacità produttive.

Poniamoci un quesito, onorevoli colleghi. Se, non portando avanti queste iniziative, mettessimo in crisi quanto già esiste dell'industria aeronautica e dell'industria elettronica, quale sarebbe il danno per il nostro paese, per la sua economia, per i suoi rapporti internazionali, per la bilancia dei pagamenti, per le possibilità di sviluppo? È questo quadro che dobbiamo considerare. Ed allora, a proposito dei discorsi che qui sono stati fatti e sicuramente saranno fatti sull'entità di questo sforzo, mi sembra che si possa rispondere che questo sforzo deve essere rapportato anche agli obiettivi anzidetti.

Abbiamo oggi sulle spalle, ad esempio, il problema scottante della GEPI e delle sue industrie, dei miliardi che sono stati buttati e di quelli che ancora butteremo; ebbene, vogliamo « gepizzare » un settore che comunque oggi è valido, ma che sicuramente ha una grande prospettiva? Ecco l'interrogativo che dobbiamo porci, per risolvere i casi di coscienza che abbiamo avuto e che possiamo avere nel considerare le dimensioni della spesa necessaria per la realizzazione di questo programma.

Non a caso, onorevoli colleghi, le parti interessate — cioè i lavoratori —, nell'esaminare questi programmi, si sono pronunciate con estrema accortezza, con saggezza, ponendo il problema dell'occupazione, appunto, e di una occupazione produttiva. Non ci interessa il fatto di mantenere occupati 6 mila dipendenti dell'Aeritalia e delle altre industrie aeronautiche, nonché i diecimila operai che saranno impiegati nella realizzazione di questo programma; ci interessa che questa occupazione aiuti lo sviluppo del paese e contribuisca ad arricchirlo: perché, comunque, di un arricchimento si tratta, sia dal punto di vista del progresso tecnologico, sia dal punto di vista della crescita industriale, sia dal punto di vista economico.

È in questo contesto, come dicevo, che dobbiamo considerare il programma. Alcuni giorni fa, riflettendo su questo problema, ho preso nota dell'osservazione di un economista di sinistra — il quale si riferiva evidentemente ad altri problemi — il quale faceva notare che il punto di partenza della politica industriale dovrebbe essere costituito dalla individuazione, presso grandi gruppi o sistemi di piccole e medie imprese, di progetti « finalizzati », la realizzazione dei quali comporti un avanzamento reale dell'industria italiana, soprattutto nel senso

dell'acquisizione di nuove realtà tecnologiche ed organizzative. Indubbiamente, l'autore di questo passo non si riferiva alla legge aeronautica; ma mi pare che, se un riferimento si può fare, esso è specifico al provvedimento che stiamo discutendo, perché sicuramente porteremo avanti un processo di ammodernamento tecnologico ed organizzativo dell'industria aeronautica e dell'industria elettronica.

Detto questo, ritengo che sia necessario fare, sia pure sommariamente, riferimento all'importanza (dal punto di vista della sicurezza, dal punto di vista della strategia del nostro paese) di questo provvedimento. Ne abbiamo discusso lungamente in Commissione difesa e forse questo dibattito potrebbe sembrare superfluo. Di questo problema discuteremo anche in occasione del dibattito sul « libro bianco », e mi associo alle sollecitazioni che sono state fatte perché venga presentato al più presto dal Governo. Per altro la redazione è già ultimata e quindi ritengo che ormai sia questione di settimane.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Desidero confermare all'onorevole D'Alessio, che ne ha fatto esplicita richiesta, e a lei che mi auguro che venerdì prossimo il Consiglio dei ministri mi dia il via sul problema del « libro bianco ».

BANDIERA. Discuteremo quindi in occasione della presentazione di questo « libro bianco », ma mi sembra, onorevoli colleghi, che un punto debba essere tenuto presente: la condizione strategica del nostro e di altri paesi oggi, alle soglie degli anni « ottanta », non è quella di dieci anni fa e neanche quella di due anni fa. Gli sviluppi, le riorganizzazioni sono notevoli, gli ammodernamenti tecnologici, la creazione delle armi intelligenti, gli arsenali che sappiamo essere in moto, le denunce che vengono fatte sui nuovi armamenti dell'Unione Sovietica e anche naturalmente degli Stati Uniti, tutto questo porta a nuove dislocazioni dal punto di vista della strategia internazionale. I confronti non sono più quelli che si potevano fare qualche anno fa. Oggi abbiamo il confronto sui missili balistici, sui missili a testata multipla, addirittura abbiamo già i primi accenni dei confronti spaziali.

Orbene, se questa è la realtà, è evidente che, per quanto riguarda la sicurezza del nostro paese, per i problemi che ci si pos-

sono porre anche in rapporto alla evoluzione delle trattative internazionali sul controllo degli armamenti e della sicurezza, abbiamo la necessità di avere sistemi difensivi moderni, fra cui l'aeronautica che, nel ventaglio delle sue possibilità (che vanno dai modernissimi aerei ai sistemi missilistici, ai dispositivi *radar* e di difesa) riteniamo debba rispondere a queste esigenze di nuova strategia.

L'ammodernamento della linea di volo della nostra aeronautica è uno dei punti del programma che ci viene presentato. È da sottolineare, onorevoli colleghi, che il sistema *radar* avrà sicuramente enormi possibilità di impiego nel campo civile. Negli anni passati abbiamo avuto gli aeroporti fermi perché non riuscivamo ad acquisire gli apparati *radar* dai fornitori esteri. Noi oggi siamo in condizione di esportare sistemi *radar*. Questo programma dell'aeronautica, nel suo ventaglio, risponde alle esigenze di moderni sistemi d'arma e di moderni sistemi di difesa, adeguati alla condizione strategica che si sta creando e ai rapporti di forza che si stanno creando nel mondo.

Sono stati posti molti interrogativi: perché un aereo così moderno? Perché un aereo così sofisticato? Perché un sistema missilistico così potente? Perché questo sistema *radar* che deve circondare tutto il nostro paese e consentirci di avvistare eventuali attacchi con quell'anticipo reso oggi possibile dallo sviluppo tecnologico? Perché, appunto, noi abbiamo nuove necessità di sicurezza che non avevamo qualche anno fa. È inutile fare in questa sede un discorso approfondito sulle qualità del nuovo aereo *MRCA*, sul suo armamento, sulla sua dotazione elettronica e sulla sua versatilità. Un tipo di aereo così sofisticato risponde a questa esigenza.

Basti pensare che, come sapete, oltre che un caccia bombardiere, il *Tornado* è anche un ricognitore, necessario per consentire alla nostra aeronautica militare il controllo di vaste aree del bacino del Mediterraneo, per migliaia di chilometri in pochissimo tempo. Tale controllo, al servizio dei nostri sistemi di sicurezza, è estremamente necessario, come testimoniano gli avvenimenti degli ultimi tempi, i quali confermano che la sicurezza di un paese è garantita nel quadro delle alleanze, ma in primo luogo deve essere garantita dalla capacità difensiva del singolo paese. Non dimentichiamoci di questo,

onorevoli colleghi, perché (come ho detto in Commissione) molti avvenimenti, tra cui le trattative per il controllo delle forze e degli armamenti nel centro dell'Europa, una volta che andassero — come ci auguriamo — a buon fine, determinerebbero le condizioni di sicurezza nel centro dell'Europa, ma nel contempo aprirebbero problemi assai delicati per la nostra sicurezza. I colleghi sanno parimenti, dall'esame che è stato fatto in ordine alle consistenti forze in campo, in seguito alla diversa dislocazione di approntamenti militari nel centro dell'Europa ed al di fuori dell'area interessata alla trattativa, che emergono nuove esigenze strategiche. Quando queste condizioni si fossero verificate noi porremmo il problema della sicurezza nel Mediterraneo e porteremmo avanti nostre iniziative per raggiungere nuovi equilibri di forze: ma resta prevalente il problema della capacità autonoma di sicurezza.

Onorevoli colleghi, per essere credibili, questi nostri discorsi vanno sostanziati della capacità di essere validi interlocutori e cioè della capacità che la nostra sicurezza (nei limiti in cui possiamo permettercelo), dipenda prevalentemente da noi. Ecco l'altra fondamentale ragione per cui la nostra aeronautica militare deve essere ammodernata, con mezzi sofisticati, all'altezza di quelli a disposizione di forze armate di altri paesi.

Ritengo, quindi, che vadano completamente respinte le ipotesi avanzate da alcune parti in ordine alla presunta enormità di questo programma ed alla possibilità di limitare il programma aeronautico ad aerei non sofisticati. Si sostiene che il ruolo delle nostre forze aeree potrebbe essere, al massimo, quello di appoggiare le forze terrestri impegnate in combattimento tattico: il problema è invece più vasto, per la nostra sicurezza.

Qui si innesta l'intervento che, con ricchezza di argomentazioni, l'onorevole D'Alessio ha poco fa svolto: vogliamo creare strumenti militari che si inquadrino in una possibile strategia atomica? Vogliamo creare un vettore atomico? Anche questo, onorevoli colleghi, è diventato un discorso di ieri e non più attuale. Non è più un discorso di oggi per due motivi, ed il primo è quello che qualsiasi mezzo è ormai un vettore atomico: anche il piccolo aereo da turismo od addirittura una semplice fionda possono essere tali.

D'ALESSIO. Però, una fionda costa alquanto meno !

BANDIERA. È vero. Non esiste più la possibilità di essere accusati di voler creare un vettore atomico, quando qualsiasi aereo, oggi, può essere un vettore atomico e quando l'arma atomica, a scopo tattico, è largamente superata, come è dimostrato dagli ultimi conflitti. Essa non paga, strategicamente e tatticamente. Oggi il confronto atomico si svolge sulle teste di tutti, con gli sviluppi dei missili balistici intercontinentali e dei sottomarini atomici.

MILANI ELISEO. Non è mica superata la strategia della NATO !

BANDIERA. Che significa questo ? Questo significa che tutto il dibattito sul controllo preventivo circa l'impiego delle armi atomiche è completamente ozioso, perché è evidente che se dovesse scoppiare una guerra nucleare — speriamo tutti di no — questa non scoppierebbe per l'impiego di armi atomiche tattiche, ma perché, volontariamente o per sbaglio o per qualsiasi altro motivo, vengono lanciati missili balistici dall'Unione Sovietica o dagli Stati Uniti.

MILANI ELISEO. Allora non costruiamo nemmeno questi aerei !

BANDIERA. Questi aerei rispondono alla situazione del rapporto di forze che è stato dimostrato dai conflitti che si sono verificati negli ultimi tempi. Indubbiamente, noi non rischiamo un conflitto atomico, ma potrebbe verificarsi una contingenza internazionale per cui l'Italia si possa trovare in un'area di tipo mediorientale. Ecco perché abbiamo bisogno di avere questo tipo di aerei (*Commenti del deputato Milani Eliseo*). Il nostro paese è in un'area estremamente esposta e carica di tensioni.

Naturalmente sono accettabilissime e da rispettare le posizioni di coloro i quali affermano che non vi è bisogno di forze armate e che non esistono esigenze di sicurezza. Ma così noi ci collochiamo nell'ambito internazionale rifiutando la posizione propria di un paese libero e indipendente; invece, se noi vogliamo essere contraenti internazionali, dobbiamo esserlo, onorevoli colleghi (mi pare che il nostro paese non possa fare altrimenti), a pieno titolo. La sicurezza è — come dicevo prima — garanzia

di indipendenza, di sovranità, di libertà, della possibilità di sviluppo economico; questo ci consente di essere degli interlocutori validi nelle sedi internazionali e non collocati in posizione subalterna ad ascoltare le deliberazioni (questo purtroppo capita anche ora) che vengono prese da altri in sedi a noi estranee.

Ritengo che queste considerazioni debbano convincerci della necessità di approvare il programma per l'aeronautica. Io non avevo obiezioni di fondo sulla prima stesura del disegno di legge; ne avevo di carattere tecnico, in quanto ritenevo che il provvedimento mal si collocasse, in un momento così difficile quale è quello che noi stiamo attraversando, e soprattutto che fosse difficilmente agibile per quanto riguardava il problema del finanziamento, tenendo conto anche della lievitazione dei costi che si sta verificando ormai di mese in mese. Sappiamo tutti che gli stanziamenti previsti nella vecchia legge sono del tutto insufficienti per la realizzazione di questo programma. Per questo motivo, sin dal dibattito in Commissione, avevo suggerito di trasformare questo provvedimento, che era di finanziamento pluriennale, in una legge di programma. Gli emendamenti che abbiamo esaminato in Commissione e che oggi ci vengono presentati dal Governo, in larga misura rispondono a questa esigenza e mi pare — vorrei aggiungere — che essi si collocino, dal punto di vista della tecnica di bilancio, in un modo innovativo (questa innovazione può essere tenuta presente nella necessaria riforma della struttura del nostro bilancio). Questi emendamenti, in sostanza, ci consentono di superare, in qualche misura, anche le strettoie che venivano poste dagli stanziamenti fissi che erano previsti nella precedente legge per cui noi avremo annualmente l'iscrizione in bilancio delle quote necessarie.

Vi è ancora da aggiungere che abbiamo risolto ed affinato l'altro problema — che è stato qui giustamente ricordato dall'onorevole D'Alessio — del più attento controllo parlamentare sull'attuazione di questo provvedimento. Già noi ponemmo questa esigenza votando la legge di finanziamento della marina; ci siamo accorti, poi, che quel meccanismo si è dimostrato insufficiente ai fini di un controllo più puntuale; le norme che noi introduciamo con questo provvedimento consentono meglio al Parlamento di verificare passo per passo la realizzazione del programma.

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

Tutto questo fa parte dell'evoluzione del rapporto fra Parlamento e Governo, con la riacquisizione dei poteri propri del Parlamento. Indubbiamente alcuni anni fa il problema non si sarebbe neppure posto, sarebbe potuto sembrare superfluo; ed è in rapporto alle condizioni che esistevano alcuni anni fa che è stato possibile portare avanti iniziative come quelle della preparazione del programma *MRCA*, iniziative avvenute, se non al di fuori — comunicazioni via via venivano date — tuttavia senza una indicazione precisa e senza una scelta preventiva da parte del Parlamento.

Noi oggi superiamo tutto questo e ritengo che poniamo, anche in questo campo, una premessa estremamente importante ai fini del controllo parlamentare su progetti speciali di spesa, che riguardano oggi i programmi relativi all'industria militare e che potranno riguardare domani qualsiasi altro intervento pubblico nell'economia.

A questo riguardo, per quanto l'argomento sia estraneo al discorso che stiamo oggi portando avanti, mi pare sia opportuno spendere qualche parola per quanto attiene, più in generale, all'industria aeronautica nel nostro paese. L'industria aeronautica, come dicevo poc'anzi, è un fatto moderno; l'industria aeronautica, come avviene nei grandi paesi, negli Stati Uniti e nell'Unione Sovietica, si regge larghissimamente sulla domanda pubblica e sul contributo pubblico per quanto riguarda la ricerca e la produzione dei prototipi.

Approvando questa legge, diamo sicuramente un contributo allo sviluppo dell'industria aeronautica italiana, ma non dobbiamo pensare di avere esaurito con questo il ruolo dell'intervento pubblico, perché vi è un compito molto più vasto, che riguarda la ricerca scientifica, la preparazione dei prototipi, il mantenimento dello sviluppo di un settore che riguarda, non dimentichiamolo, anche l'espansione dell'industria aeronautica ed elettronica nel Mezzogiorno.

Ricordiamo che discutendo, alcuni anni fa, dello sviluppo dell'industria aeronautica italiana, avevamo puntato alla collocazione di questa industria in una grande area meridionale. I colleghi ricorderanno che pensavamo al grande impianto di Foggia, che avrebbe dovuto assicurare circa 10 mila nuovi posti di lavoro, dando un contributo notevole allo sviluppo « pulito » del Mezzogiorno. Questo non è stato fatto e non si è potuto fare perché i programmi sono stati soltanto parzialmente realizzati. Noi

riteniamo che l'industria aeronautica abbia un grande avvenire e che questo avvenire debba interessare essenzialmente il Mezzogiorno, attraverso appunto l'insediamento di nuove industrie e iniziative nel Mezzogiorno che realizzerebbero gli impegni che il Governo aveva assunto nei confronti delle popolazioni meridionali.

In questo quadro possiamo avere lo sviluppo dell'aviazione civile del nostro paese. Il trasporto aereo civile è in continua espansione, anche se per il momento attraversiamo un periodo di stasi. Vi è in questo campo la necessità di avere produzioni aeree particolari. Ricorderò l'utilizzazione dell'aereo in tutti i campi dal turismo all'agricoltura. L'onorevole Susanna Agnelli poc'anzi, discutendosi di industria aeronautica, mi ricordava un caso che la coinvolgeva nella sua qualità di sindaco di Monte Argentario, cioè la necessità in cui si era trovata di ricorrere alla Francia per avere aerei che le consentissero di spegnere gli incendi nei boschi. Si tratta di possibilità che dobbiamo creare nel nostro paese, se vogliamo tendere al traguardo di mantenere l'Italia tra i paesi civilmente, economicamente, industrialmente più avanzati e se non vogliamo portarla nella seconda fila dei paesi che inevitabilmente si avviano a posizioni di sottosviluppo rispetto alle moderne condizioni di crescita.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, ritengo che non sia necessario discutere ancora su questo argomento...

MILANI ELISEO. Vuole chiudere la discussione sulle linee generali?

BANDIERA. Naturalmente mi riferivo al mio intervento, che non si soffermerà sui dettagli tecnici, per altro già discussi in Commissione. Tuttavia, ascolterò questi ultimi con attenzione se qualcun altro li tratterà.

Concludo dunque confermando il voto favorevole del mio gruppo al disegno di legge per l'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare.

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

MENICACCI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor ministro, quali deputati di destra siamo preoccupati per quanto deciso in passato nel settore delle forze armate in generale e, in particolare, in quello del-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

le forze aeronautiche, e quindi dell'aeronautica militare.

Molti — non solo gli specialisti del settore — si sono chiesti se la nostra aeronautica avrà un futuro. Conosciamo bene la situazione: le esercitazioni sono ridotte all'essenziale, i mezzi e le strutture decrescono quantitativamente e qualitativamente, le stime tecniche e operative diventano sempre più preoccupanti. Non vale allungare la lista delle doglianze. Molte invero sono state le promesse formulate in passato per una inversione di tendenza: si parla da anni di piani, di prospetti, di riforme, di riordinamenti. Molte, in verità, le occasioni perdute. I pregiudizi sono cresciuti, specie in rapporto ai doveri che l'Italia ha con i suoi alleati, i quali mostrano una cura ed un interesse per le loro aeronautiche ben maggiori. Non solo dal punto di vista economico, ma anche da quello militare, l'Italia rappresenta un anello sempre più debole della catena difensiva dell'Europa e dell'Occidente liberi. Non ce ne accorgiamo perché quello di oggi è un momento di pace, ma l'efficienza dell'aeronautica deve essere garantita — lo sappiamo bene tutti — costantemente, anzi costantemente accresciuta. Ciò vale, d'altronde, per tutte le forze armate del paese.

Ecco perché le considerazioni svolte nella relazione che accompagna il disegno di legge n. 471 per giustificare l'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare, non possono non essere condivise da chi — come noi — ritiene imprescindibili le necessità che già portarono allo stanziamento di mille miliardi in dieci anni per la marina militare e di 1.100 miliardi per lo stesso periodo in favore dell'esercito, quasi che marina, esercito ed aeronautica potessero far parte di un disegno non unitario in tema di difesa nazionale. Semmai, avremmo voluto che i tempi tecnici dei tre provvedimenti fossero i medesimi, dato che non aveva e non ha avuto senso dare priorità temporale ad un settore piuttosto che ad un altro. Era, semmai, l'aeronautica militare a dover beneficiare di tale priorità proprio in quanto nel presente momento storico è il dispositivo difensivo aereo a reclamare una maggiore articolazione. E questo dispositivo è legato ad uno sviluppo della tecnologia — lo ha ricordato testé l'onorevole Bandiera — nei tempi brevi, tale da richiedere prestazioni tecniche sempre nuove ed un impiego sempre più complesso dei mezzi aerospaziali. Non solo, ma la priorità era ed è giustifi-

cata dalla particolare conformazione orografica del nostro paese, che si caratterizza per la notevole estensione delle sue frontiere di mare e delle sue frontiere di terra ed anche per la sua posizione di centralità nel Mediterraneo, baricentro di molti fermenti di carattere politico e soprattutto di carattere militare.

Per queste ragioni non valeva opporsi a che il provvedimento in esame fosse rapidamente approvato in Commissione.

L'unanimità per ottenere l'assegnazione del disegno di legge in sede legislativa è venuta meno per un fermo diniego, in particolare, del gruppo di democrazia proletaria che, per bocca dell'onorevole Milani, ha preteso l'esame in Assemblea. In realtà ci sono stati molti ripensamenti anche da parte di altre forze politiche. Abbiamo sentito poc'anzi molte riserve da parte comunista, ma questo diniego e queste riserve si spiegano con la ben nota avversione della sinistra politica in genere a che non solo la struttura delle forze aeree, ma quella di tutte le forze armate d'Italia sia dotata di quegli ammodernamenti che proprio i paesi marxisti, invece, curano, impegnandovi la massima parte dell'intero bilancio dello Stato.

Queste forze hanno dimostrato di non avere avvertito la problematica del settore nella sua molteplicità e nella sua complessità, a prescindere dagli aspetti di interesse sociale e di capacità tecnica del paese, nel suo sforzo di rilancio economico. La destra politica italiana non può non esprimere condanna contro queste prese di posizione. Siamo qui a chiedere a quanti si sono opposti all'approvazione del disegno di legge in Commissione la ragione delle loro riserve; non è forse vero che le unità operative ed anche quelle addestrative richiedono una sempre maggiore specializzazione, un costante esercizio dei mezzi e degli impianti, oltre che dei piloti? Forse che l'aeronautica militare italiana è in grado di provvedere ai compiti di istituto? Ed inoltre, non è forse vero che i destinatari dell'iniziativa non sono solo le forze armate, ma anche i settori dell'industria e della tecnologia, con interessi sociali di larga, larghissima portata? Ci sono noti gli invecchiamenti tecnici dei nostri aerei, come delle installazioni; e ci è nota — è un primato negativo, signor ministro, del nostro paese — la carenza quantitativa di tutto ciò che riguarda l'aeronautica italiana. Vorremmo vederlo alla prova, questo nostro apparato difen-

sivo, per controllare l'efficienza tecnica che esso è in grado di assicurare, e per vedere come è in grado di assolvere al suo compito di difesa passiva, più che attiva, dello spazio aereo di casa nostra, oltre che delle nostre acque territoriali.

Siamo quindi favorevoli a che il ministro della difesa sia autorizzato ad assumere gli impegni finanziari per le finalità di cui all'articolo 1 del disegno di legge in esame. Trattasi di autorizzare uno strumento finanziario propulsivo, che, come d'altronde auspica il relatore, rappresenti un supporto di rilancio e di affrancamento tecnologico della nostra industria del settore. E così siamo anche favorevoli al finanziamento per la produzione dei 100 aerei del tipo *Tornado*, di cui, se non erro, 88 destinati al fabbisogno delle linee di volo e 12 all'addestramento dei piloti. Lo approviamo, ma non senza manifestare varie perplessità, molte riserve.

Non ci sono sufficientemente chiare, signor ministro, le linee di quel programma pluriennale di ammodernamento, specie in rapporto alle ragioni di spesa di cui agli stanziamenti relativi ai singoli esercizi, e che quindi si inseriscono nei bilanci annuali. La relazione al disegno di legge ne fa cenno, nella presunzione che tale programma costituirà un fattore propulsore nel settore industriale aeronautico italiano connesso a quello elettronico, e financo a quello missilistico. Si parla di rinnovo della linea operativa, con veicoli moderni tipo *MRCA*, di acquisizione del relativo armamento; si parla di adeguamento degli apparati *radar*, di acquisizione di sistemi missilistici, di studio e sviluppo di un nuovo velivolo per la difesa aerea, di sostituzione dei velivoli delle scuole di volo e, correlativamente, di preparazione riguardante gli operatori d'arma che affiancheranno i piloti. Certamente si tratta di problemi che, se risolti, specialmente nel breve termine, conferirebbero allo strumento aeronautico un minimo di credibilità operativa.

Ma noi avvertiamo — e sono molti anche i colleghi che hanno denunciato questo limite — l'esigenza di una programmazione che coordini tutte le esigenze dell'aeronautica militare. Che questa esigenza abbia motivo di esistere ci è confermato da una dichiarazione che il sottosegretario Pastorino ha reso in risposta ad una interrogazione in sede di Commissione difesa nella seduta del 21 dicembre 1976. D'altronde, l'assenza di una linea politica chiara, di un

coordinamento e di una programmazione organica è stata denunciata da vari gruppi politici. Inoltre una conferma ci viene anche da episodi eclatanti, quali le vicende dell'Aeritalia, che viene qualificata come un carrozzone clientelare, mai amministrato secondo rigidi criteri economici.

Nella relazione si sostiene anche che il programma di ammodernamento contiene tutti gli elementi per una seria e valida promozione industriale ed aeronautica, il cui impatto sulla stabilità di occupazione di oltre 28 mila persone altamente specializzate del settore non può non essere considerato evento di rilevanza e di interesse nazionale. In effetti, si è fatto un gran parlare in sede di Commissione del parere favorevole della federazione dei lavoratori metalmeccanici. È questa un'altra ragione per la quale noi abbiamo sostenuto e sollecitato il varo del programma *MRCA*.

Tuttavia, due sono le osservazioni critiche che, a questo punto, riteniamo di fare. In primo luogo il programma arriva con troppo ritardo. A chi appartiene la responsabilità di questo ritardo se non al Governo, il quale — è una verità incontrastabile — ha evitato di informare il Parlamento del progetto con tempestività e ampiezza quando, *a contrario* (anche questo è stato ricordato in Commissione) il *Bundestag* di Bonn è stato impegnato dal governo tedesco a discuterne per circa due anni? Solo oggi — e ciò ci pare colpevole — ci si accorge che è in crisi l'intera linea da combattimento e che non sempre si riesce a far fronte alle esigenze operative.

In secondo luogo non sappiamo, né ci viene detto, se ed in che modo il programma di ammodernamento in questione (che, nei propositi del nostro Governo, dovrebbe costituire il fattore propulsore dell'industria aeronautica in genere) sia collegato e si inserisca nel progetto di riconversione industriale, secondo il disegno di legge recentemente approvato dal Senato della Repubblica.

Una terza riserva riguarda il fatto che non ci è stata offerta — ed era doverosa — una analisi accurata dei costi che sono notevoli, ove si tenga presente che, nonostante il recente sforzo finanziario, viene compromessa quantitativamente, se non qualitativamente, la disponibilità dei velivoli.

Ecco le ragioni che ci inducono a manifestare perplessità sul metodo seguito e sul merito del disegno di legge. Auspichiamo, signor ministro, che la nostra gloriosa

aeronautica militare disponga di tutti i mezzi necessari per divenire uno strumento di difesa in cui credere ed in cui seriamente confidare. Essa deve essere un elemento di sicurezza per tutti gli italiani. Tanto più è presente in noi tale auspicio in un momento nel quale — ella lo sa — vengono denunciate recenti diversificazioni e sproporzioni tra la capacità difensiva delle forze NATO e la capacità offensiva delle forze del Patto di Varsavia. L'allarme proviene da varie parti con accenti sempre più preoccupanti e la direttiva generale della politica militare della nazione italiana rimane orientata verso un atteggiamento difensivo. Spetta comunque alla aeronautica militare di svolgere un ruolo ed un impegno crescenti.

Tutto ciò deve indurre il Governo — ancorché animato da propositi pacifisti dei quali non possiamo non compiacerci — a compensare il decremento quantitativo e qualitativo dei nostri mezzi aerei, disponendosi a reperire con tempestività mezzi alternativi che abbiano realmente la capacità voluta e le caratteristiche richieste dallo sviluppo tecnologico delle armi, e soprattutto a procedere ad una programmazione organica, capace di coordinare tutte le esigenze del nostro sistema militare.

Chiediamo anche una diversa impostazione del bilancio della difesa per evitare il ricorso a stanziamenti straordinari che dimostrano una incapacità previsionale. Sono inoltre necessarie una decisione sui problemi militari che attengono al personale, oltre che ai mezzi, ed una costante crescita degli impegni finanziari, anche per i riflessi positivi che essi comportano nel settore della produzione, con propositi di sfida sui mercati internazionali. Tutto ciò dovrà avvenire previo il rilancio di tutta l'industria aeronautica italiana. È necessario anche un raccordo con il generale contesto che riguarda tutto il settore industriale del nostro paese, e, più « a monte », una vera e propria riforma delle forze armate e del loro ordinamento, con una collaborazione più stretta con le forze alleate per evitare la nostra progressiva emarginazione.

Alla base di tutto ciò vi sono anche problemi politici da risolvere: va assicurata, in sostanza, una maggiore chiarezza da parte del Governo nelle sue scelte ed una maggiore sollecitudine che eviti gli inspiegabili ritardi da più parti rimproverati anche in questa sede nel corso di questo dibattito. Si tratta di ritardi nelle scel-

te che, quando finalmente vengono prese, appaiono superate dai tempi, dato il moto fortemente accelerato dello sviluppo tecnologico, sicché le spese correlative si traducono in dispersione tanto illogiche quanto colpevoli. Inoltre non si riescono ad evitare illazioni circa tali scelte, come quelle che l'amara vicenda degli aerei *Hercules* ha autorizzato a fare. E non si tratta, signor ministro, soltanto di illazioni. Sono in gioco problemi particolarmente delicati e molte restano le incertezze che vicende e progetti come questi suscitano negli uomini politici e nella opinione pubblica in generale. Un maggior rigore si impone, anche se il rigore per il futuro non fuga le perplessità per il metodo usato nel recente passato.

Nel corso di questa discussione non riteniamo di dover aggiungere altro, ma vorrei fare un'ulteriore precisazione: non è, quella mia e dei miei colleghi di gruppo, una corsa agli armamenti. Desideriamo un esercito, una marina e un'aeronautica con meno pastoie burocratiche, più efficienti, meno assistenziali e più moderni, dotati di un morale più saldo, ma soprattutto di una maggiore capacità operativa: desideriamo che essi siano uno strumento, in sintesi, adeguato ai tempi per la migliore difesa della nazione e quindi per la salvaguardia della sua indipendenza e delle libertà di tutti gli italiani (*Applausi dei deputati del gruppo Costituente di destra-democrazia nazionale — Congratulazioni*).

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

CAZORA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, desidero innanzitutto sottolineare come il disegno di legge in esame, relativo all'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare, abbia avuto nel collega Caiati un chiaro relatore con la limpida definizione da lui data dei termini tecnici della questione e con le esaurienti documentazioni fornite circa la possibilità di una strategia difensiva sintonizzata ai principi costituzionali. Desidero anche sottolineare come tale disegno di legge necessiti della nostra approvazione per veder realizzati e potenziati strumenti vitali per la difesa del territorio nazionale.

Mi si consenta di sottolineare come l'ampio dibattito svolto presso la VII Commissione (cui non sono certo mancate anche pretestuose polemiche sulla opportunità di

dotare l'aeronautica militare del velivolo *MRCA*) abbia evidenziato in modo chiaro l'opportunità di fornire il paese di moderni mezzi ed efficaci strumenti di difesa atti a consentire l'operatività del nostro sistema aeronautico-militare sino alla soglia degli « anni novanta ».

Con questo disegno di legge, che prevede una spesa straordinaria suddivisa in dieci anni, si vuole perseguire non solo l'ammmodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare (sostituendo gli attuali *F-104* con velivoli *MRCA*), ma si vuole soprattutto dar vita ad un provvedimento che si inserisca a pieno diritto in un più vasto ambito di interessi economici ed occupazionali in un settore di alta qualificazione.

Giova qui ricordare che a confronto di un tale programma aeronautico stanno fattori d'ordine tecnico, politico, economico scientifico, industriale e sociale che lo fanno apparire congruo proprio in questo momento di crisi economica. Non si può trascurare, inoltre, onorevoli colleghi, il significato che il programma *MRCA* riveste a livello europeo, per l'impegno che esso comporta da parte dei tre paesi che vi lavorano (Italia, Regno Unito, Repubblica federale tedesca) e che, uniti come sono in un campo di ricerca applicata e di sviluppo per la produzione di un velivolo dai contenuti tecnologici d'avanguardia, ben rappresentano quel fenomeno dell'associazionismo che, se sviluppato anche in altri settori porterebbe senza dubbio ad una riduzione della spesa, e non solo nel campo della ricerca, ma anche con riferimento ad altre iniziative e programmi, con benefici riflessi in tutto il mondo industriale.

Lo scorso luglio i delegati ministeriali dell'Italia, del Regno Unito e della Repubblica federale tedesca (i tre paesi che — come è noto — partecipano al programma *MRCA*) firmarono gli accordi relativi all'avvio della produzione in serie ed al completamento del programma di sviluppo; accordi nei quali l'Italia ottenne l'inserimento di una clausola aggiuntiva, che prevedeva, non essendo ancora approvata la legge promozionale, per il 30 novembre 1976 la conferma della partecipazione al programma stesso, limitando fino a tale data l'impegno finanziario. Anche se da quella data è trascorso più di un mese spetta ora a noi tutti, onorevoli colleghi, confermare o meno la partecipazione dell'Italia al programma *MRCA*, approvando il disegno di legge al nostro esame, nel quale si prevede in modo

particolare il rinnovo della linea operativa dell'aeronautica militare, con la acquisizione non solo dei velivoli *MRCA*, ma del relativo armamento, di adeguati apparati *radar* per la difesa aerea nazionale, di avanzati sistemi missilistici per la difesa aerea a bassa ed a bassissima quota. Solo con l'acquisizione di tali moderni mezzi si potrà parlare di ammodernamento dell'aeronautica militare, cosa che non contraddice, in un più vasto ambito di strategia, il dettato costituzionale del nostro paese, ma anzi lo conferma; del nostro paese — dicevo — che crede nella risoluzione pacifica delle controversie internazionali e che finalizza in termini prevalentemente difensivi la sua struttura militare.

Approvando tale spesa straordinaria per l'aeronautica militare, suddivisa in dieci anni, si rientra con coerenza in quell'unitario disegno in tema di difesa nazionale che ha già visto approvata la legge 22 marzo 1975, n. 57, relativa allo stanziamento di mille miliardi per la marina militare e che vede attualmente all'esame del Parlamento il disegno di legge autorizzativo della spesa straordinaria di 1.100 miliardi per l'esercito. A proposito dello stanziamento per la marina militare, giova qui sottolineare come, fin dall'inizio dell'attuazione del programma di ammodernamento, si sia registrato un sostanziale sviluppo del settore, sotto il profilo della produzione, dell'occupazione e delle esportazioni.

Non occorre ricordare che in Italia le imprese interessate, sia pure parzialmente, alla produzione di armi e sistemi di difesa sono circa 150, con un capitale sociale di 900 miliardi: esse occupano circa 300 mila dipendenti, hanno un fatturato annuo di 4.500 miliardi, e sono industrie ad alta tecnologia e ad elevato valore aggiunto, già affermate sui mercati esteri, le quali — come ho già fatto rilevare — forniscono un apporto valutario di rilievo, consentendo al nostro paese di disporre oggi di una capacità tecnologica paragonabile a quella dei paesi più industrializzati.

L'industria cantieristica navale italiana — attuato il programma di ammodernamento della marina — ha ricevuto, ad esempio, da paesi come il Venezuela, l'Argentina ed altri, oltre 800 miliardi di commesse, confermando così la validità dell'impegno che tali programmi militari sollecitano agli effetti della incentivazione

dell'industria italiana, e offrendo alla stessa l'opportunità di raggiungere quei livelli di produzione indispensabili a garantire un notevole riscontro economico e la garanzia di sempre più alti livelli occupazionali.

Gli effetti facilmente prevedibili e sicuramente positivi dal punto di vista delle conoscenze tecnologiche, metodologiche, di studio e di sperimentazione si riflettono sull'industria aeronautica ed elettronica, con paralleli effetti positivi per le industrie collegate, anche per quel che concerne il programma *MRCA*; adesso l'Italia partecipa con il 15 per cento del lavoro e con l'11 per cento dei costi rispetto all'intero programma, con una eccedenza del lavoro pari al 4 per cento, il cui onere è sostenuto dagli altri partecipanti.

A ciò si aggiunga la rivitalizzazione dell'industria aeronautica ed elettronica, che porta senza dubbio a quella incentivazione della ricerca scientifica applicata cui la nostra industria non può venire meno, in considerazione della sua accresciuta capacità competitiva sui mercati internazionali.

Il disegno di legge in esame è fondato su una base di produzione già concordata e suscettibile di ampliamento, sull'impiego di nuove acquisizioni tecnologiche e scientifiche e sulla utilizzazione ed esaltazione della capacità europea del settore. Inoltre, sul piano occupazionale, tale programma prevede per 12 anni 116 milioni di ore lavorative, con una media annua di circa 10 milioni di ore lavorative ed una media annuale di occupazione di oltre 6-7 mila unità. L'intero programma di ammodernamento fa salire tale previsione ad una media di oltre 15 milioni di ore lavorative annue e di oltre 9.500 occupati nell'arco dell'anno solare.

È alla luce di quanto sin qui detto che si raccomanda l'approvazione di questo disegno di legge, che contribuisce ad alleggerire, pur nei limiti posti, la pesante crisi occupazionale che il nostro paese sta vivendo.

Il ritiro dell'Italia dal programma *MRCA* comporterebbe — come bene è stato osservato — non solo la necessità di equipaggiare i reparti dell'aeronautica militare con altri moderni mezzi della stessa classe, attualmente non disponibili né di prevedibile sviluppo nell'ambito nazionale, ma comporterebbe una mancata assegnazione di lavoro all'industria aerospaziale nazionale ed a quella complementare, con conseguente

crisi occupazionale in molti settori produttivi.

Oltre a tali aspetti, il ritiro dell'Italia dal programma *MRCA* comporterebbe altresì la dispersione delle conoscenze scientifiche e tecniche già acquisite ed in via di acquisizione; l'esclusione del nostro paese dalle più avanzate metodologie di lavoro e manageriali; l'emergenza di una situazione di irreversibile sottosviluppo tecnologico, specifico e generale, nonché l'inutilità dei finanziamenti finora sostenuti, pari a circa 162 miliardi di lire, quasi interamente impegnati ed ai quali va aggiunto l'onere derivante dall'annullamento dei contratti già stipulati con l'industria nazionale, valutabili in circa 35 miliardi di lire.

Il programma poliennale di ammodernamento costituisce, quindi, un'esigenza prioritaria non solo nell'ambito dello sviluppo tecnico ed occupazionale del paese ma, soprattutto, nell'ambito di quella strategia difensiva che si è detta sintonizzata ai principi costituzionali e in armonia con gli orientamenti dei *partners* europei.

Durante l'esame in Commissione, nel concludere la sua relazione su questo disegno di legge, il collega Caiati rilevava come per la prima volta l'industria italiana si misurasse in un settore così decisivo con tanta originalità, ed osservava che la sua relazione, pur lasciando inevitabilmente aperti numerosi problemi, doveva far sviluppare un dibattito sereno e costruttivo, rappresentando l'aereo *MRCA*, per caratteristiche specifiche, di autonomia di volo e di struttura biposto, un deciso passo avanti. Nel corso degli interventi che seguirono, il collega Garbi chiese, a nome del gruppo comunista, che il Governo o il relatore rispondessero ai troppi quesiti rimasti aperti ed il sottosegretario Pastorino si impegnò a fare il possibile per fornire i chiarimenti richiesti. In data 5 novembre 1976, sentito lo stato maggiore dell'aeronautica, tali risposte vennero portate a conoscenza dei componenti la Commissione difesa; su di esse tuttavia non mi soffermo, tanto esse sono esaurienti.

Con l'approvazione del disegno di legge in esame, onorevoli colleghi, viene offerta una prospettiva a largo respiro di necessario ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare, di coerente impegno difensivo, di innegabili positivi riflessi nei settori industriali ed occupazionali: fatti, questi, che meritano tuttavia un momento di

riflessione per sottolineare ancora una volta alcuni risvolti politici della questione.

Non da oggi la democrazia cristiana auspica il definitivo superamento dei blocchi e riconosce come l'adesione alle tradizionali alleanze militari trovi sempre più ampio spazio nel tessuto sociale e politico del paese, come è confermato dalle adesioni, o per lo meno dai sempre più tenui, o forse solo apparenti, contrasti che emergono nel nostro Parlamento.

Le alleanze sottoscritte richiedono il solidale impegno verso i *partners* europei in una strategia unitaria di difesa. Il piano di ammodernamento dei mezzi aeronautici rientra in questo contesto di solidarietà difensiva. Crediamo nella solidarietà tra i popoli ed i paesi europei, una solidarietà che non vorremmo limitata ai soli termini militari, ma estesa maggiormente ai termini della cooperazione economica, in un'Europa allargata e non ristretta, nella confermata prospettiva del superamento ideologico e politico dell'anacronistico equilibrio di Yalta.

Nell'aderire alle linee del programma *MRCA*, che in sostanza è un investimento produttivo, qualificato e auspicabile, il gruppo parlamentare della democrazia cristiana esprime certezza di trovare in questo consesso i più ampi consensi (*Applausi al centro*).

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

ACCAME. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, la mia parte politica non si opporrà al disegno di legge in esame essenzialmente per non creare difficoltà al Governo in sede internazionale in relazione agli aerei *MRCA*, per gli impegni già assunti in passato e di cui questo Governo non può essere ritenuto responsabile.

Vogliamo anzi dare pienamente atto al ministro della difesa del grande sforzo di approfondimento e di analisi critica condotto, della collaborazione molto fattiva instaurata con il Parlamento, della volontà di superare problemi esistenti da anni e dell'impegno sincero di dare un volto nuovo alle forze armate.

Vogliamo anche premettere che riteniamo importante e necessario l'ammodernamento dell'aeronautica militare; tuttavia non possiamo che ribadire le gravi perplessità circa le scelte degli aerei, perplessità già formulate in altre occasioni.

Riassumerò per chiarezza alcune di queste perplessità. Per quasi sei anni il programma *MRCA* è stato presentato come un'iniziativa totalmente allineata alla linea politica difensiva italiana, compatibile con le disponibilità finanziarie che il paese può devolvere alla difesa, estremamente favorevole allo sviluppo tecnologico ed all'occupazione delle maestranze industriali ed infine idoneo a rafforzare i legami fra gli Stati della Comunità europea.

Le discussioni e le polemiche in sede giornalistica, tecnica, politica e sindacale, protrattasi dallo scorso maggio a questa parte sulla legge speciale aeronautica in generale e sul programma *MRCA* in particolare, hanno fatto invece affiorare dubbi e interrogativi che così possono essere riassunti.

In primo luogo, per quanto attiene ai costi, contrariamente a quanto si suppone, il costo di un velivolo è un termine assai variabile, quasi astratto: vi è il costo stimato, il costo-cellula, il costo-motore e finalmente il costo-velivolo completo e pronto al volo, il costo-programma, il costo-velivolo pronto al combattimento (comprensivo cioè dell'armamento e del supporto di base); tornerò comunque più in là su questa analisi. Si tratta di valori estremamente variabili, ed in proposito il ministro è stato sempre vago; sicché, in realtà, al Parlamento viene chiesto di approvare una legge che con 1.265 miliardi dovrebbe finanziare diversi programmi mentre la sola spesa per l'acquisto di 100 *MRCA* eccede largamente lo stanziamento richiesto.

Qui non si ha motivo di non accettare quanto è stato affermato al Parlamento di Bonn, e cioè che il costo di un *MRCA* pronto al volo (cioè non al combattimento) si aggirerà sui 15,5 miliardi di lire italiane, salvo ulteriori aumenti per la svalutazione.

Occorre conoscere in maniera chiara, categorica e imperativa: in primo luogo, qual è il costo di un *MRCA* pronto al volo e al combattimento; in secondo luogo, qual è il prevedibile rateo percentuale annuale di aumento di detti costi; in terzo luogo, quale percentuale del menzionato stanziamento sarà assorbita dagli *MRCA*, anche a tutela di altri programmi che hanno finalità prettamente difensiva e migliori prospettive di esportazione; infine, come si prevede di fronteggiare l'obbligo di spesa per l'acquisizione dei 100 *MRCA* nella scontata eventualità che l'ammontare del costo superi la percentuale menzionata, se non addirittura

l'intero ammontare dello stanziamento richiesto.

Vorrei tornare ancora con qualche precisazione sul concetto di costo dell'aereo. Il costo del *Tornado* è quello di un aereo appena sfornato dalla fabbrica e pronto a volare come un aereo da turismo, senza armamento, senza dotazione minima di riserve e con esclusione dell'incidenza degli oneri di ricerca e di sviluppo? Oppure il costo è inclusivo di tali voci? Oppure il costo è comprensivo dei mezzi aeroportuali necessari per il suo impiego? Oppure è il costo, con mezzi ed armi, per effettuare una missione? E, in tal caso, qual genere di missione? Man mano che si sale di livello tecnologico, il concetto del costo unitario va progressivamente svuotandosi di ogni contenuto, sovrastato spesso dai costi di tutti gli accessori e degli elementi opzionali in favore dell'impiego.

Nessuna previsione, poi, è stata fatta su quelli che saranno i costi di gestione, di impiego, di manutenzione, di rimpiazzi di aerei perduti. In sostanza, questo programma, per un motivo o per un altro, ci verrà a costare tanto che l'aeronautica militare si ridurrà a disporre quasi soltanto di questi 100 aeroplani tipicamente d'attacco, perché è chiaro che, tra leggi speciali e stanziamenti ordinari, vi dovrà essere un limite a quanto si spende per la difesa.

Desidero ora fare qualche accenno alle prove su prototipi. Come sono andate, le prove su prototipi? Non voglio qui fare la storia degli inconvenienti riscontrati in passato. Comunque, mi preme dire che, dopo il recente salone di Farnborough, sono emerse spiacevoli preoccupazioni, in quanto la preventivata velocità di *mach 2* e oltre risulta, per il momento, assai ridimensionata (*mach 1,6* circa), a causa delle deludenti prestazioni dei motori. Tutto lascia pensare che si tratti di un inconveniente cui si potrà porre riparo. Comunque, è stata una « doccia fredda », tanto più che i motori avrebbero presentato frequenti problemi di pompaggio a quota media ed alta. Anche le questioni del volo a velocità supersonica — il cosiddetto *buffeting* — non sono state completamente risolte, mentre invece il prolungamento della deriva dovrebbe ovviare in modo soddisfacente alla paventata instabilità direzionale. Non è il caso, anche perché sarebbe prematuro, di approfondire questo esame tecnico. Tuttavia, qualche considerazione in fatto di tecnologia sembra appropriata.

In contrapposizione alle ottimistiche considerazioni di fonte ministeriale circa un « salto » di qualità tecnologica che deriverebbe per l'Italia dal programma *MRCA*, c'è da osservare, innanzitutto, che il progetto del velivolo *MRCA* è sostanzialmente derivato da quello del britannico *TSR 2*, sviluppato nel 1959 e stroncato nel 1964 dal governo laburista poiché troppo oneroso e non convincente; in secondo luogo, che i miglioramenti dell'*MRCA* rispetto al vecchio *TSR 2* si identificherebbero soprattutto nell'apporto di componenti di origine americana realizzati per l'aereo (pure con ala a geometria variabile) *F-111* del 1965, aereo rivelatosi scarsamente valido; in terzo luogo, c'è da dire che, in ogni caso, la partecipazione tecnologica italiana si ridurrebbe unicamente alla realizzazione di componenti del tutto secondarie di basso contenuto tecnologico.

Contrariamente a quanto affermato più volte da fonti industriali, per il velivolo *MRCA* non sussistono brillanti prospettive di esportazione, anche se vari prototipi dell'aereo volano già da molti mesi. Anzi, l'*MRCA* è l'unico aeroplano da combattimento del mondo per il quale il mercato mediorientale, propenso ad acquistare qualsiasi sistema d'armi, non ha formulato ancora alcuna concreta richiesta.

Passo ora all'esame di alcuni aspetti politici del problema. Non è del tutto esatto, come si afferma, che l'*MRCA* rappresenti un vincolo tra i paesi della CEE. In realtà, può anche rappresentare un elemento di divisione, aderendo al programma solo tre Stati (Italia, Germania e Regno Unito). È necessaria una spiegazione del Governo dell'epoca sui motivi per i quali, anziché impegnarsi su un programma che interessa solo tre paesi della CEE, l'Italia non abbia condizionato la propria adesione ad un programma che avesse ottenuto l'assenso di un maggior numero di Stati comunitari. È anche vero che altri paesi, in realtà, si sono « defilati » dall'impegno dopo una prima attenta analisi.

È altresì indispensabile, in relazione agli interrogativi già formulati, porsi alcuni altri quesiti, su cui desidereremmo avere una risposta, e cioè: se alti ufficiali, lasciato il servizio, abbiano assunto incarichi di rilievo presso l'Aeritalia e la Panavia, come mi pare riporti proprio *L'Europeo* di questa settimana; se esistano garanzie precise per l'impiego di armi nucleari e se siano stati effettuati studi circa un impiego degli

MRCA quali vettori di tali armi. Interessa anche conoscere in quale modo si prevede di assolvere ai compiti prettamente difensivi dell'aeronautica militare, stante l'enorme incidenza dei costi del *MRCA* e le seguenti esigenze, sempre di carattere difensivo, ignorate dal progetto di legge: 1) approvvigionamento dell'armamento per i velivoli di difesa *F-104 S* destinati a rimanere in servizio fino al 1990 (va tenuto presente che il costo dei missili aria-aria ha raggiunto livelli altissimi); 2) mantenimento di un'efficiente linea di tali aerei, considerando anche il rateo degli incidenti in 14 anni; 3) avvio degli studi per un aereo da difesa che sostituisca, possibilmente prima del 1990, gli aerei *F-104 S*; 4) mantenimento della consistenza della linea di caccia ricognitori leggeri *G-91 R*, già in fase di consumazione; 5) studi di sviluppo di un velivolo leggero destinato a sostituirsi a detti *G-91 Y*.

Passiamo ad altro argomento: le alternative allo *MRCA*. È stato affermato che non esistevano possibili alternative alla scelta dello *MRCA* e sono state manifestate conclusioni politiche verso collaborazioni con gli Stati Uniti e riserve verso collaborazioni dirette con la Francia. Sono state però volutamente ignorate le seguenti possibili alternative: 1) collaborazione con la Svezia per la produzione in Italia del velivolo *Saab-Viggen* con ottime prospettive di esportazione; 2) collaborazione con Israele relativamente al velivolo *Kfir*; 3) repulsione dell'accordo per lo sviluppo in Italia dei caccia *Lancer*, per il quale il CIPE aveva già stanziato 20 miliardi di lire.

Un punto, infine, riguarda il problema della collaborazione interforze. Si pone, in altri termini, il seguente quesito: tenendo conto delle affermazioni secondo le quali l'impiego dell'*MRCA* avverrà in buona misura sul mare, quali norme sono state messe allo studio per armonizzare l'impiego di questo aereo tra marina e aeronautica, in sostituzione a quelle vigenti, la cui sostanza si identifica nella regolamentazione già data da Balbo agli inizi degli «anni trenta» e che nella seconda guerra mondiale ha sortito così disastrosi risultati?

Un argomento importante che mi pare non si possa omettere riguarda la sicurezza del volo. Nella documentazione ministeriale inviataci sull'*MRCA*, tra l'altro si pone in evidenza l'opportunità che per aumentare la sicurezza del volo l'aereo abbia due motori (in modo che qualora se ne fermasse

uno, l'aereo venga spinto dall'altro) e due componenti l'equipaggio (in due infatti le possibilità di sbagliare diminuiscono). Senonché tali opportuni criteri, a tutela della vita dei nostri aviatori, sono stati adottati e riconosciuti per un futuro aereo d'attacco, ma sono stati invece totalmente disconosciuti per aeroplani tipicamente da difesa destinati a rimanere in servizio fino agli «anni novanta». Sono questi gli *F-104 F*, monoposto, monomotori, che hanno provocato in passato tanti incidenti.

La linea di volo prettamente difensiva della nostra aeronautica militare è basata infatti sugli aerei intercettori monoposto, monomotori, *F-104 F*, aereo che in passato ha subito vari ringiovanimenti, ma sempre basato su una macchina scaturita dalla guerra di Corea. Ebbene, dobbiamo permettere che i nostri aviatori, impegnati in compiti prettamente difensivi, continuino a rischiare la propria vita volando con questi aerei fino al 1990, mentre si spendono centinaia di miliardi per creare un aeroplano tipicamente offensivo come l'*MRCA*?

Nel votare la legge aeronautica, bisogna porsi questo interrogativo, in coscienza, cui occorre fornire una risposta precisa. Dobbiamo assumerci la responsabilità dei rischi dei piloti che dovranno volare per altri quindici anni con gli *Starfighter* perché il Parlamento, invece di sostituire questi aerei difensivi, stanziava somme elevatissime per aerei offensivi?

Mi riallaccio ora a quanto detto dall'onorevole D'Alessio, senza riaprire l'ampia tematica che egli ha sviluppato al riguardo, in ordine al problema delle procedure. Le nostre perplessità concernono infatti anche le procedure adottate in passato per lo sviluppo del progetto; una corretta prassi avrebbe voluto che si informasse il Parlamento fin dall'inizio della fase di studio, come è avvenuto (è stato ricordato), ad esempio, nel *Bundestag*, ottenendo l'autorizzazione a compiere i successivi passi ed ad assumere i relativi impegni.

È stata inoltre adottata una procedura decisionale che lascia quanto meno perplessi: chi deve decidere, deve essere posto di fronte a più opzioni, e devono essere precisate per ognuna vantaggi e svantaggi. Questa volta siamo stati messi di fronte ad una sola opzione, contrariamente ad ogni dettame che per trent'anni, credo, se non più, è stato insegnato nelle scuole di guerra. Tra l'altro, un problema

così importante per l'impegno finanziario che comporta, nella grave crisi che ormai da anni si protrae nella nostra economia, non deve essere valutato solo nei suoi aspetti di « potenza militare » ed economici (mantenimento dell'industria bellica), dal momento che sono presenti anche risvolti sociali e politici di non scarsa entità.

I risvolti sociali ineriscono al fatto che, corrispondentemente alle risorse finanziarie impegnate nei mezzi, devono essere realisticamente valutate le risorse finanziarie necessarie per risolvere i problemi connessi con il fattore umano. Gli aspetti politici riguardano l'incidenza che le caratteristiche dei mezzi bellici hanno sulla linea politica del paese. Ad esempio, armi con una rilevante capacità d'attacco anche in campo nucleare tattico, come nel caso dell'*MRCA*, possono generare reazioni sfavorevoli all'esterno, e contraddire nei fatti dichiarazioni di non aggressività.

Prima di coinvolgere il paese in intese internazionali e prima di deliberare determinati finanziamenti sarebbe stata egualmente opportuna una valutazione del Parlamento. L'aereo *MRCA* sembra presentare molteplici possibilità d'impiego, tuttavia vi sono anche aspetti meno positivi, innanzi tutto il costo molto elevato che deriva da tale polivalenza. Nella fase iniziale del progetto, sembrava invece che si tendesse in campo nazionale ad un aereo meno costoso, monoposto anziché biposto, relativamente leggero e spendibile, atto a disimpegnare missioni tattiche (appoggio, ricognizione ed interdizione) senza la necessità di essere scortato da altri aerei, in condizione cioè di potersi difendere dall'intervento di caccia nemici. Invece l'aereo *MRCA* è essenzialmente un bombardiere con caratteristiche offensive di *strike*, capace di penetrare profondamente, a bassa quota, in terreno nemico seguendo il suolo, secondo la sua propria caratteristica. Potrebbe portare anche, come accennato, bombe atomiche tattiche.

Qui si impone un chiarimento su discussioni precedenti. Fra qualche anno, le bombe atomiche tattiche potranno essere trasportate anche in una valigetta modello « 24 ore »; un modesto elicottero sarà sufficiente per trasportarle. Ma il problema è di trasportare l'esplosivo senza che il velivolo sia abbattuto: è necessario quindi un aereo che voli al di sotto della copertura *radar*. Ora, i lobi dei *radar* si ele-

vano rapidamente a poca distanza dalla stazione *radar*, e per aerei tipo *F-104*, che non possono effettuare il *terrain follow*, si impone la navigazione in quota. Essi sono quindi facilmente intercettabili e non è quindi conveniente l'impiego, nel caso, di bombe atomiche tattiche. Tale impiego è valido solo quando l'aereo presenta caratteristiche adeguate, come nel caso del velivolo *MRCA*. Esso è certamente valido anche per svolgere missioni di appoggio tattico, come richiesto dalla sostituzione degli *F-104* e *G-91*, ed infatti vi è una forte sproporzione tra il numero dei miliardi (12 o forse più, come dice qualcuno), necessari, e ciò che si può ottenere.

L'aereo è certamente adatto per operazioni di controaviazione, cioè per distruggere le forze aeree del nemico sulle sue basi, prima del decollo. Ma anche per queste operazioni, diventate così rischiose in ambienti di efficace difesa contraerea — come ci ha illustrato l'ultimo conflitto arabo-israeliano — non si può trascurare il rapporto costo-rendimento per macchina. In compiti di conquista della superiorità aerea, dato che questa non può essere conseguita che con il combattimento aereo, il velivolo risente delle note limitazioni insite nella concezione stessa dell'ala variabile. Infatti, l'area di apertura delle ali rende meno agevole l'autodifesa dell'aereo dinanzi ad attacchi di caccia tradizionali.

Occorre ancora formulare alcune osservazioni. Il progetto risulta concepito per soddisfare specificamente le esigenze operative dell'aeronautica: intendo l'aeronautica indipendentemente dal contesto globale delle forze armate. Ma cosa dire per quanto riguarda, appunto, le esigenze delle altre forze armate in ruolo di appoggio tattico alle forze terrestri e navali? Vi è chi sostiene che probabilmente la disponibilità di un numero più elevato di aerei meno sofisticati sarebbe stata preferibile. Per quanto riguarda la marina, il tipo di aereo adottato dall'aeronautica non può prescindere dalla esigenza, segnalata dalla marina nel suo « libro bianco », di un incrociatore « a tutto ponte », dal quale è prevedibile che potranno decollare non solo elicotteri, ma anche aerei a decollo verticale. Tutto questo è esplicitamente specificato nel « libro bianco » della marina. Chi approvvigionerà questi aerei? L'aeronautica o la marina? Chi li pagherà? E come sarà la ripartizione di compiti operativi tra gli aerei a decollo verticale e gli *MRCA* nel bacino del

Mediterraneo? Sono interrogativi a cui, nel quadro di una politica generale, occorre avere una specifica risposta. Sono forse problemi del futuro, ma a cui è bene guardare sin da oggi per non trovarsi poi di fronte a scollegamenti all'interno delle forze armate e alla necessità di promuovere altre leggi *una tantum* per riparare a carenze di programmazione globale a lungo termine della difesa. Questo è il punto che occorrerà mettere in rilievo.

Non si doveva procedere senza un « libro bianco » che stabilisse una politica globale della difesa, né si sarebbero dovute approvare leggi promozionali se non in questo quadro. Il fatto che siano state proposte, dalle tre forze armate, singole leggi promozionali, non inquadrata in un disegno globale, è infatti certamente un elemento che genera gravi perplessità nella valutazione dei progetti stessi.

Infine, ci sono altri punti da chiarire. Come è stato calcolato il « numero soglia » di cento aerei? Perché non 150 oppure 50? A fronte di quale minaccia sono necessari? Se il nemico è una grande potenza saranno forse troppo pochi, se il nemico è invece un piccolo paese saranno in numero eccessivo. In caso di guerra non bisogna dimenticare che la responsabilità di dichiararla è del Parlamento, e il Parlamento deve essere quindi messo in grado di valutare il problema in ogni suo aspetto. E se per stabilire il potenziale bellico non si può individuare chi è il nemico, non conviene forse invertire i termini del problema e partire, come elemento fisso di riferimento per la valutazione, dalla entità di risorse che il paese può mettere a disposizione? Vorrei dire, a questo proposito, che ho notato con grande soddisfazione quanto affermato dal generale Viglione nel suo bellissimo discorso di apertura del CASM, in cui ha proprio precisato questo punto da me ritenuto così essenziale e da tempo precisato anche in Commissione difesa: che cioè oggi è assai difficile partire da valutazioni di minaccia, ma che l'elemento determinante diventa la somma a disposizione, e cioè quale percentuale delle risorse può essere messa a disposizione. Questo è il punto determinante che costituisce una specifica valutazione politica; partendo da esso si può determinare la ripartizione delle risorse. Solo così si può agire: il resto rientra nel novero delle aberrazioni.

Ancora un argomento di riflessione: quali tecnici italiani sono stati inclusi nella

progettazione degli *MRCA*? Da quanto si è appreso dalla stampa specializzata questo *staff* è stato composto prevalentemente da tecnici tedeschi ed inglesi. Tra i compiti affidati dalla Panavia all'industria italiana prevalgono, purtroppo, quelli di carattere amministrativo, di coordinamento e di esecuzione. Ci si chiede se ci sarà veramente un valido apporto di esperienza intellettuale alla progettazione, se si progetta veramente questo salto di qualità per la nostra industria, e se si intravede una importante « ricaduta tecnologica ».

Ma una cosa pare importante: prima di favorire l'industria bellica, oggi florida come non mai — credo che a La Spezia l'Oto-Melara abbia commesse per altri dieci anni — e prima di affidare proprio a questa industria, che non produce beni produttivi, il ruolo di industria traente del paese, bisogna assicurarsi che siano risolti i problemi della produzione, i problemi del personale delle forze armate, sul piano di una nuova normativa democratica e sul piano delle esigenze materiali.

Mentre con una certa facilità si parla di distribuire migliaia di miliardi alle industrie, con dirigenti pagati molti milioni al mese, resta, per esempio, insoluto il grave problema degli alloggi. Forse con tre aerei *MRCA* in meno si risolverebbe questo problema così grave per così gran parte del personale delle forze armate: diciamo anche con cinque aerei in meno, e credo che la difesa sarebbe assicurata ugualmente. Si mina invece il morale del personale più democratico delle forze armate con provvedimenti punitivi, trasferimenti d'autorità, declassificazione delle note caratteristiche.

E prima di distribuire i miliardi non occorrono forse delle leggi che evitino il perpetuarsi del connubio militare-industriale (i vertici passati in massa all'industria)? Tra tanti principi che sono stati scritti nella famosa legge dei principi, forse non a caso manca un principio deontologico elementare: quello che impedisce — o condanna moralmente — ai vertici militari di passare nell'industria! Propongo ai compilatori di includerlo. Purtroppo anche in questa occasione si dimostra che gli interessi del complesso militare-industriale prevalgono su quelli dell'uomo; poco o nulla è mutato a questo riguardo, specie quando l'uomo è contrapposto alla scelta di armi tipicamente offensive.

Per chi avesse dei dubbi circa l'influenza industriale sulle scelte militari vale for-

se la pena di ricordare quanto ha scritto una grande ditta a partecipazione statale, recentemente, in un documento a larga diffusione. Il documento inizia con una « sveglia » piuttosto perentoria alla sfera politica: « Scopo del presente documento è quello di richiamare l'attenzione delle autorità competenti sulla opportunità di promuovere una rapida approvazione delle due proposte di legge promozionali con stanziamento decennale straordinario a favore dell'esercito e dell'aeronautica ». E si aggiunge che « lo stanziamento decennale straordinario (in aggiunta agli stanziamenti ordinari) dovrebbe essere rivalutato nel tempo in relazione al reale aumento dei costi ». Si precisa che « ne consegue la necessità assoluta di una maggiore assegnazione di fondi alla difesa... per attività di ricerca e sviluppo orientate alle particolari esigenze della difesa stessa ». È singolare notare come queste raccomandazioni ci vengano dall'industria.

PASTORINO, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Di Stato.

ACCAME. Dall'industria di Stato, esatto. Ora, sembra del tutto improprio che sia l'industria bellica a dover stabilire quali debbano essere le esigenze del paese in fatto di difesa: questa valutazione non appartiene al binomio militare-industriale, bensì alla sfera politica; è questa che deve stabilire, in relazione alle esigenze globali del paese, quale parte del bilancio può essere assegnata al paese e fissare la linea politico-strategica.

Questa sembra essere, tra tutte le perplessità sollevate dal disegno di legge in esame, forse la più grave: è almeno auspicabile che si riesca ad istituire una reale possibilità di controllo politico sugli armamenti. Purtroppo non abbiamo un passato che ci conforti in questo campo, e le recenti iniziative in questo senso da parte del Senato hanno incontrato, almeno negli anni scorsi, non pochi contrasti: speriamo che non ne incontrino troppi in futuro.

In conclusione, noi ci auguriamo almeno che dagli insegnamenti che scaturiranno dal dibattito su questo disegno di legge possa instaurarsi in futuro una più organica politica militare del nostro paese, che eviti i gravi errori compiuti in passato.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Emma Bonino. Ne ha facoltà.

BONINO EMMA. Signor Presidente, colleghe e colleghi, ho seguito molto attentamente il dibattito fin qui svoltosi su questo disegno di legge e, in particolare, l'intervento del collega Bandiera e quello del collega Accame. Devo dire che non ho sentito, da parte del collega Accame, neanche una parola a favore di questo disegno di legge. Evidentemente, la disciplina del suo partito lo costringe ad un certo tipo di voto.

Partendo dalle stesse motivazioni, noi invece non possiamo ragionevolmente che dire no a questa legge-truffa, e non possiamo che invitare i deputati socialisti ad un rapido ripensamento. A me sarebbe molto piaciuto — debbo dirlo onestamente — rivedere il compagno Accame che seppe dire no all'ammiraglio De Giorgi per difendere l'interesse dei suoi militari. Essendo noi obiettori di coscienza e non credendo al voto dato per disciplina di partito, ci auguriamo profondamente e realmente che il gruppo socialista sappia rivedere il voto che si accinge a dare.

Credo che ancora una volta ci venga chiesto di ratificare un provvedimento che è già stato deciso perfino negli stanziamenti, che pure sono stati abilmente occultati nel bilancio dei Ministeri del tesoro e della difesa delle precedenti legislature. Ancora una volta ci viene chiesto di subire il ricatto della disoccupazione degli addetti all'industria militare — 27 mila —, della pratica dei miliardi già investiti nell'operazione — mi riferisco ai 170 miliardi già stanziati —, della esclusione da accordi europei, della perdita dello stimolo all'affrancamento tecnologico di cui parlava il collega Bandiera, e su cui tornerò a parlare per approfondire la questione. Ci troviamo di fronte a questo ricatto per varare un provvedimento che, a nostro avviso, è un provvedimento di sperpero di miliardi.

In sostanza, cosa ci viene chiesto, dal punto di vista politico? Secondo noi, con il disegno di legge per l'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare ci viene chiesto di dare copertura alla politica inetta e corrotta dei nostri generali e di delegare ai successori degli Aloja, dei De Lorenzo, dei Fanali, dei Miceli, dei Maletti e degli altri la gestione esclusiva della difesa della patria. Ci si chiede, cioè, di sancire la definitiva autorizzazione di decollo di questo criminale complesso militare e industriale, che costituisce un'ennesima beffa agli italiani, alle cui richieste di lavoro, di pane, di dignità di vita, di vita decente, si ri-

sponde con i cannoni, o meglio con i 1.265 miliardi e più regalati ai mercanti di morte con questo disegno di legge.

Infatti, il disegno di legge n. 471 è stato già formalmente preconstituito e deciso nel maggio 1969, quando i rappresentanti governativi dell'Inghilterra, della Germania e dell'Italia convennero sul famoso *memorandum* di intesa per la progettazione del velivolo *MRCA*. Ma, successivamente, alla riunione del CIPE del 29 settembre 1970 (se non vado errata), alle ore 10, i ministri e sottosegretari Giolitti, Preti, Gava, Donat-Cattin, Mannironi, Ripamonti, Lo Giudice, Piccardi, Di Vagno, Tortora, Forma, Principe, Romita, Toros, Cengarle e Guadalupi decisero il finanziamento del programma *MRCA*, e quindi la spesa preventivata di ricerca di circa 170 miliardi che in questi anni ha trovato collocazione nei bilanci dei Ministeri del tesoro e della difesa e nel fondo IMI.

L'espropriazione da parte di generali e di ministri della prerogativa parlamentare di conoscere, di valutare e di indirizzare la politica di difesa del paese è stata ed è totale. Ci si chiede oggi di approvare e di autorizzare una spesa che — già si sa — non potrà coprire i costi del programma aeronautico previsto, il quale comporterà necessariamente successivi stanziamenti di altre centinaia di miliardi.

In effetti, abbiamo sentito in questi ultimi tempi una scarica di cifre, contrastanti tra loro, sulla spesa dell'intero progetto. Il ministro della difesa Lattanzio, ad esempio, ci assicura che la costruzione dei 100 *MRCA Tornado* costa 770 miliardi. Ella così ha dichiarato, signor ministro; e quindi con il resto, fino alla cifra di 1.265 miliardi, si deve provvedere agli altri programmi previsti nel progetto (e cioè all'adeguamento degli apparati *radar* della difesa aerea, alla realizzazione del programma missilistico superficie-aria, eccetera). Tutti i presenti in quest'aula, però, sanno che questo è un falso...

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Onorevole Bonino, non posso accettare che lei possa parlare di falso. Se lei fa riferimento alla mia intervista ad un giornale...

BONINO EMMA. Per esempio?

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. ...allora deve tenere conto di tutto il mio ragionamento.

BONINO EMMA. E proprio tenendo conto di quello, signor ministro!

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Il mio è un ragionamento completo, e se lei lo vede nel suo complesso si renderà conto che non può usare la parola « falso ».

BONINO EMMA. La cifra di 770 miliardi l'ha fornita lei; non è che l'abbia inventata io.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Legga tutto!

BONINO EMMA. Ho letto tutto.

E poco tempo dopo, ad esempio, è stato lo stesso stato maggiore dell'aeronautica a prevedere un impegno finanziario per la produzione dei velivoli *MRCA* di 792 miliardi, più 115 miliardi per lo sviluppo della progettazione, nonché 263 miliardi per lo approvvigionamento iniziale di parti di ricambio e di supporti al suolo, per un totale di 1.170 miliardi, che evidentemente sono quasi l'intera cifra prevista dal disegno di legge che stiamo varando. La *Lettera finanziaria* de *L'Espresso*, poi — e va bene — parla di 1.200 miliardi; il governo di Bonn valuta il costo degli aerei *MRCA* in 15 miliardi l'uno, ed il generale Pasti ritiene che il costo complessivo dell'operazione sarà di 2.000 miliardi.

Come se non bastasse, lo stesso sottosegretario per la difesa, senatore Pastorino, ha dichiarato a *L'Europeo* (vi dovete mettere d'accordo nelle dichiarazioni, evidentemente!) che si dovranno spendere almeno 1.500 miliardi per gli *MRCA*.

Allora, io mi chiedo perché non dire al paese che stiamo oggi approvando solo un anticipo di una spesa, che non potrà che essere raddoppiata nei prossimi anni. Mi chiedo perché nascondere al paese ed al Parlamento il costo di questo perfettissimo aereo, che non coprirà tutte le esigenze della nostra presunta difesa aerea: perché quando, nella precedente legislatura, è stata approvata la legge di finanziamento speciale per la marina, ci si è dimenticati di coprire le spese necessarie per gli aerei a decollo verticale, indispensabili per l'incrociatore « a tutto ponte », per altro già programmato. Saranno necessari, quindi, altri 200 miliardi per non rendere del tutto inutilizzabile questo costoso giocattolo, che la sfrenata megaloma-

nia dei nostri ammiragli ha previsto come indispensabile, nel « libro bianco » della marina. Evidentemente la denuncia della spirale del ricatto militare-industriale può continuare, per la già prevista spesa — se non vado errata — di altri 1.100 miliardi per il piano di ammodernamento dell'esercito già annunciato, e che sicuramente — anche solo per evitare motivi di ingiusta discriminazione tra le gloriose armi delle nostre forze armate — dovrà essere velocemente ratificato dal Parlamento.

Allora mi chiedo se sia ammissibile oggi, in una così grave situazione di crisi economica, sperperare tanti miliardi in questi pericolosi giocattoli di morte. E certamente questa domanda, fatta da chi, come noi radicali, è rigorosamente antimilitarista, ed intende perseguire fino in fondo il progetto socialista del disarmo unilaterale e del deperimento totale degli eserciti, può sembrare falsamente moralistica, o puramente retorica.

Ma devo dire che non siamo soli a porci questo interrogativo. Il senatore Pasti, ad esempio, si pone esattamente questo stesso nostro dubbio: mi riferisco ad una lettera pubblicata su *la Repubblica* firmata dal senatore Pasti, in cui egli afferma che « è ancora più deplorabile che lo stato maggiore ed il ministro della difesa approfittino della totale ignoranza in cui è tenuta l'opinione pubblica per sperperare miliardi dannosi per la nostra difesa, in un momento di gravissima crisi economica. È un insulto continuo e di una sfida ai contribuenti ».

« È deplorabile » — continua il senatore Pasti — « che rappresentanti del partito di maggioranza relativa, invece di denunciare le responsabilità nei confronti dei 170 miliardi già spesi senza nessuna autorizzazione dal Parlamento e senza nessuna giustificazione operativa, si servano come giustificazione per un'ulteriore spesa di duemila miliardi circa di un abuso commesso in passato. Ed è deplorabile che si cerchi di giustificare con l'occupazione di poche maestranze un affare che, quantomeno, presenta aspetti non chiari. Gli operai » — conclude il senatore Pasti — « si aiutano evitando spese dannose e concentrando gli sforzi economici su industrie utili. L'MRCA deve essere semplicemente cancellato e non sostituito da alcun altro aereo, poiché non esistono per la difesa italiana quelle esigenze difensive che verrebbero coperte da questo aereo.

Evidentemente non è solo la nostra voce che si alza ad esprimere questo dubbio; ma mi chiedo come la sinistra, che, tutto sommato, approva questo disegno di legge o che, comunque, fa in modo che esso passi, avrà mai il coraggio di spiegare agli italiani ed ai lavoratori che è giusto bloccare la scala mobile, i relativi salari, che è giusto pagare altre tasse, avere difficoltà reali per i pensionati, anche per il riscaldamento, per far giocare i nostri generali con cento aeroplanini estremamente sofisticati.

COSTA. Perché, quelli dell'EGAM sono migliori ?

BONINO EMMA. No, arrivo anche a questo! Credo che ancora una volta, come nella vicenda EGAM, con il ricatto della disoccupazione, ci si vorrebbe costringere a sperperare migliaia di miliardi per mettere una toppa a precise responsabilità politiche e per coprire precisi interessi clientelari, per prolungare nel tempo il peso economico di industrie che non sono economiche né concorrenziali.

Come si può mai sostenere che gli stanziamenti oggi in discussione servono per difenderci dai veri nemici che, a nostro parere, non sono certamente altri lavoratori stranieri, ma sono la disoccupazione, la fame, lo sfruttamento, l'inquinamento, le calamità più o meno naturali, i padroni vecchi e nuovi? Questi — a nostro parere — sono i reali nemici, e non quelli ipotizzati o ipotizzabili.

A questo punto vorrei richiamare l'intervento del collega Bandiera, il quale — se non ho capito male — afferma che il progetto MRCA darà un sensibile incentivo per la ricerca scientifica di base e che comunque, in sostanza, costituisce un notevole incremento delle conoscenze tecniche e delle metodologie di lavorazione dei più avanzati sistemi aeronautici ed elettronici. Il collega Bandiera affermava altresì che, in tal modo, ci si inserisce in questa entusiasmante gara di avanzamento tecnologico. Se poi tutto questo non serve, non fa niente: comunque ci saremo inseriti in questa gara per soli 1.300 miliardi. Non c'è male! Poi, scorrendo i documenti ufficiali sul progetto MRCA, abbiamo scoperto che i motori sono prodotti dalla *Rolls Royce* (che potrà sperimentare tali motori in modo efficace per poi utilizzarli su altri velivoli); che la carlinga e le

strutture portanti sono costruite in Germania; che le apparecchiature elettroniche sono costruite su licenza inglese, americana e tedesca. L'Italia, che partecipa alla suddivisione del lavoro per il 15 per cento, è invece impegnata nella costruzione dei meccanismi per il funzionamento delle ali a geometria variabile (si restringono quando sono in volo!) e nella creazione di due linee di montaggio per pezzi prevalentemente costruiti o progettati all'estero. Questo è, secondo lei, onorevole Bandiera, l'avanzamento tecnologico, compresa — semmai — la verniciatura del velivolo?

BANDIERA. Non è esatto quello che ella ha detto! Comunque anche la verniciatura è importante.

BONINO EMMA. Pertanto, credo che il contributo tecnologico dato dal nostro paese alla ricerca scientifica sia per lo meno modesto o pressoché nullo. Ma, anche a prescindere da queste considerazioni, anche se l'MRCA, le altre armi e velivoli italiani fossero concorrenziali, ci permettiamo di chiedere alla sinistra come faremo a spiegare ai lavoratori italiani che per mantenere il lavoro di circa sette mila persone, che sono gli addetti (informazione presa dal documento riservato dello stato maggiore dell'aeronautica) è giusto costruire armi che sicuramente non saranno utilizzate per dare la caccia agli elefanti — questo è certo, come da sempre in tutto il mondo — ma che saranno utilizzate invece, come sempre, per ammazzare altri lavoratori (magari negri o comunisti: sicuramente non per usi pacifici), per reprimere le lotte dei movimenti di liberazione o degli oppositori interni.

In tutto questo discorso mi sembra che manchi il semplice concetto dell'internazionalismo proletario, che forse bisognerebbe ripescare da qualche parte. Forse, molto più probabilmente la risposta a queste domande viene semplicemente dalla lettura dei nomi e delle qualifiche dei massimi dirigenti delle aziende impegnate nelle costruzioni militari; e solo così si possono comprendere le ragioni più profonde, gli intrecci politici ed economici che stanno « a monte » di questa unanime, sperticata difesa di questo piano da parte dei militari e del Governo.

Scorrendo l'elenco, che il settimanale *L'Europeo* ha pubblicato, dei nomi dei militari che hanno avuto o che hanno rapporti di lavoro con le aziende militari, scopria-

mo i consiglieri non certo disinteressati della politica militare italiana. Faccio alcuni esempi: generale Aldo Rossi, capo di stato maggiore della difesa, ha rapporti di lavoro con la « Contraves »; generale Giuseppe Aloia, capo di stato maggiore della difesa, cantieri di Taranto; generale Aldo Remondino, capo di stato maggiore dell'aeronautica militare, Alitalia; ammiraglio Virgilio Spigai, capo di stato maggiore della marina e consigliere militare di Saragat, Lloyd triestino...

ROMUALDI. È morto!

BONINO EMMA. Ho detto: hanno avuto o hanno rapporti. Proseguo l'elenco: generale Francesco Mereu, capo di stato maggiore dell'esercito, Lancia-Fiat; generale Giuseppe Giraud, segretario generale della difesa, Motofides-Fiat; generale Gastone Valentini, sottocapo di stato maggiore dell'aeronautica militare, Aeritalia; generale Bruno Zattoni, della direzione generale costruzione armi e armamenti aeronautici e spaziali, Ciset; ammiraglio Francesco Ruta, comandante del Mediterraneo centrale, Selenia; generale Giuseppe Mancinelli, capo di stato maggiore della difesa, SISPRE; ammiraglio Francesco Baslini, segretario generale della marina, Breda; ammiraglio Enzo Zanni, presidente del consiglio tecnico-scientifico della difesa e capo degli armamenti, sempre alla Breda.

Forse una semplice analisi degli interessi che sottintendono questi nomi, queste cariche, queste persone, ci può dare un'indicazione abbastanza chiara sulla nostra politica militare.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Ella dimentica che sono industrie di Stato.

BONINO EMMA. Le autonomie sono separate. Il ministro Lattanzio e il relatore Caiati superano ogni perplessità tecnica ed economica, quando ci dicono che il provvedimento legislativo darebbe all'aeronautica militare i mezzi indispensabili perché diventi uno strumento difensivo affidabile e credibile.

Questa sembra, in definitiva, la giustificazione primaria dei gruppi democratici per il voto sostanzialmente positivo al disegno di legge: cioè, visto che un esercito ci deve pur essere e che le armi costano sempre più care, miliardo in più o in meno,

il paese deve pur fare qualche sacrificio per la sua difesa.

Anche in questo caso noi non vogliamo fare, come radicali, uso del patrimonio storico dell'antimilitarismo, che, anche se rinnegato, fa parte della storia dei partiti socialisti e comunisti, per dimostrare l'insostenibilità di queste affermazioni e per denunciare gli errori storici della sinistra sul problema militare. Non vogliamo, cioè, chiudere il discorso sostenendo, come invece crediamo profondamente, che, dal momento che gli eserciti sono storicamente e necessariamente strumenti di repressione o di freno dello sviluppo socialista e libertario della società, strumenti di oppressione di classe, non ci sembra affatto sconveniente prefigurare la loro abolizione e comunque la lotta per la conversione progressiva delle strutture e delle spese militari in spese e strutture civili.

Ci basta però rilevare — e vogliamo rilevarle — le contraddizioni che in modo così esplosivo sono presenti nell'attuale politica militare della maggioranza. Il presidente della Commissione difesa Accame, per esempio, ha chiesto, senza per altro ottenere mai risposta, perché mai dobbiamo costruire 100 MRCA e non 50 e non 150; e lo chiedeva giustamente anche poco tempo fa. Infatti, occorrerà chiarire sulla base di quale minaccia dobbiamo predisporre la nostra difesa. È evidente, infatti, che se il nemico potenziale è il Principato di Monaco, probabilmente 10 MRCA sono più che sufficienti; se invece il nemico potenziale è la Russia o gli Stati Uniti, non sarebbero sufficienti nemmeno 500 MRCA. Di qui l'esigenza, sempre rivendicata dal presidente Accame, di conoscere, prima di poter deliberare una simile spesa, i piani strategici generali che sottendono la scelta di un tipo di armamento, di un volume complessivo di spese militari. Di certo il famoso « Libro bianco » della difesa, od anche soltanto quello dell'aeronautica non può essere portato a conoscenza del Parlamento che nel breve giro di tempo: speriamo veramente a giorni.

L'MRCA è, per esempio, a detta di molti esperti, come il generale Pasli, praticamente un bombardiere, avente cioè carattere offensivo, capace di penetrare — come si dice — profondamente nel territorio nemico. Per questo motivo animate polemiche sono comparse sulla stampa, circa la legittimità costituzionale dell'acquisizione di un aereo che sembra non sottostare ai li-

miti difensivi affermati dalla Carta costituzionale della nostra Repubblica. A parte le mie perplessità sulla possibilità di definire con sicurezza il carattere difensivo o offensivo di una guerra, a partire sia dalle dichiarazioni dei belligeranti, sia dall'ipotetica identificazione di chi ha cominciato prima; prescindendo poi anche dalla considerazione sulla mia scarsa capacità di apprezzare la diversità tra essere ammazzata da una bomba difensiva o da una bomba offensiva, tra morire di atonica o morire di *napalm* — non sono capace di fare queste sottigliezze —, devo però convenire perfettamente con il presidente Accame sulla richiesta al Governo di un programma generale difensivo, perché questa imperdonabile inadempienza dell'esecutivo copre da sempre la totale espropriazione del Parlamento e del paese del diritto-dovere di stabilire le forme e le finalità delle proprie strutture difensive.

Espropriazione, questa, realizzata da sempre dai militari, dai vertici politici e industriali, proprio per poter imporre, come nella discussione odierna, provvedimenti decisi precedentemente in conformità a strategie politiche e militari determinate nell'ambito della NATO. L'impossibilità che abbiamo oggi, in quest'aula, di determinare con un minimo di certezza la bontà o meno dei parziali strumenti e programmi difensivi che ci vengono proposti, corrisponde perfettamente all'impossibilità di ogni cittadino italiano di sapere per quali ragioni sarà costretto ad ammazzare o ad essere ammazzato, di sapere a quale fine vengono utilizzati dalle forze armate i suoi soldi, di sapere quali interessi è chiamato a difendere.

Infatti, soltanto pochi hanno potuto scoprire dalle pagine del saggio di Enea Cerqueti, comunista, che nella totale disinformazione e mancanza di dibattito nel Parlamento, i nostri capi di stato maggiore, di concerto con i vertici della NATO e naturalmente dei pochi selezionati ministri della difesa, magari con l'avallo del Presidente della Repubblica, hanno stabilito, nel corso di questi trent'anni, le più pericolose e provocatorie dottrine di impiego delle forze armate, di organizzazione e dislocazione dei reparti e mezzi militari, coprendo la precisa e funzionale decisione di mantenere il paese all'oscuro di questi piani con l'alibi del segreto politico-militare.

Per questa ragione, se affermiamo l'improprietà stessa del voto sul piano di

riammmodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare senza un preventivo dibattito sulle linee generali di difesa adottate dal Governo, non è perché crediamo nella capacità di un ministro democristiano di convincerci sulla bontà delle sue scelte militari; né, del resto, perché riteniamo ancora proponibile una difesa nazionale armata; ma solo perché riteniamo che da un simile dibattito emergerebbero con forza le contraddizioni di una struttura difensiva che persegue necessariamente scopi che sono diametralmente opposti agli interessi della maggioranza del paese, e per poter dibattere ampiamente in quest'aula sull'esercito piccolo ma efficiente che ci viene proposta, da alcuni anni, dai nostri Governi, con il plauso e la soddisfazione dell'intera sinistra. Significherebbe, questo dibattito, poter comprendere sino in fondo le ragioni degli aumenti delle spese militari, così ingenti, che — senza alcuna opposizione credibile — ci vengono proposti in questi anni.

Perché — dobbiamo dirlo, io credo, con estrema franchezza ed estrema chiarezza — la copertura della sinistra a questa ristrutturazione dell'esercito, che impedisce alla sinistra stessa di condurre le battaglie storiche per la riduzione delle spese militari, non può che portare una illusoria quanto impossibile efficienza difensiva delle forze armate, da pagarsi con la indispensabile *escalation* dei costi della macchina bellica, con l'ineluttabile trasformazione del nostro esercito in struttura a prevalente composizione di militari di mestiere, con la creazione di un blocco industriale e militare che imporrà sempre più pesanti ed anche più tragiche esigenze espansionistiche.

L'operazione « esercito piccolo ma efficiente », già impostata da Henke quando ricopriva la carica di capo di stato maggiore della difesa, doveva portare ad una modifica della proporzione esistente nel bilancio, se non erro, della difesa, tra spese del personale (che ammontavano al 75 per cento) e spese più propriamente militari e di funzionamento, allora coperte dal solo 25 per cento. Questa operazione, che aveva come obiettivo la riduzione al 50 per cento delle spese per il personale e l'aumento, nella stessa percentuale, delle spese propriamente militari, doveva attuarsi, secondo le promesse, attraverso riduzioni del personale permanente e con risparmi nelle strutture inutili e ridimensionamenti dei reparti.

Per evidenti ragioni — di tipo magari clientelare — questa operazione di ristruttu-

razione, non potendo toccare l'organico dei militari permanenti, si è praticamente risolta in marginali operazioni di ridimensionamento e di riorganizzazione dei reparti, con la riduzione del contingente di leva a sole 180 mila unità, nel 1976, e — come era del resto ampiamente prevedibile — con la richiesta di leggi speciali di finanziamento per l'acquisto di sistemi d'armi per la marina, l'aeronautica e l'esercito. Si è giunti, infine, alla progressiva trasformazione dell'esercito italiano in struttura prevalentemente di mestiere, perché su 180 mila soldati di leva sono attualmente presenti nelle forze armate 330 mila militari e civili effettivi, tra ufficiali, sottufficiali, dipendenti civili, personale volontario di truppa e carabinieri. Tale progressiva trasformazione è stata quindi voluta consapevolmente, non solo per esigenze finanziarie di riduzione della spesa, ma, soprattutto per la stessa richiesta di avere un esercito efficiente con mezzi ed armi sofisticate. È evidente che queste armi sofisticate non possono essere affidate che a personale specializzato — sicuramente non al militare di leva, che sta in servizio per 12 mesi; la destinazione di quest'ultimo a compiti marginali, territoriali o magari di supporto logistico, e la composizione prevalentemente con militari di carriera e a lunga ferma dei reparti operativi è la conseguenza accessoria.

I lamenti della sinistra sull'ormai effettuata trasformazione del nostro esercito in esercito di mestiere, con la copertura solo simbolica e marginale dei militari di leva, non dovrebbero rivolgersi — a nostro parere — contro le poche migliaia di obiettori di coscienza che certamente non mettono in discussione la leva, o contro le nostre posizioni di trasformazione popolare e civile della difesa, che si muovono proprio nel senso dell'attuazione del dettato costituzionale, ma dovrebbero rivolgersi, questi lamenti, proprio contro gli errori e le illusioni circa la possibilità di un esercito efficiente.

Il collega D'Alessio nel suo intervento diceva prima (me lo sono segnato) che il popolo italiano è disponibile a sacrifici per forze armate democratiche ed efficienti. Il problema è che io credo che il popolo italiano nutra seri dubbi, non solo sull'efficienza delle forze armate e sulla loro democrazia e credo che i lavoratori abbiano delle perplessità notevoli in questo campo.

Sicuramente è solo a partire da queste considerazioni, a nostro avviso, che la sinistra deve abbandonare velocemente le vecchie concezioni militari che affidano alla potenza di fuoco delle proprie armi la possibilità di gestire con successo la difesa: io non credo che l'Italia si difenda, veramente, né con gli *MRCA*, nella situazione di dipendenza totale in cui siamo, né con qualche carro armato in più né con 100 o 500 o 10 o 50 *MRCA*.

Credo che siano problemi diversi, di assetto politico generale: io credo nella difesa popolare non violenta, in un intervento ideologico nei confronti dell'organizzazione democratica anche degli altri paesi, nella propaganda e nella lotta su progetti socialisti di disarmo unilaterale. Questi, a nostro avviso, sono gli unici deterrenti che la sinistra può proporsi e proporre alle maggioranze.

Non certo meno grave — per concludere — è il costo che ci accingiamo a pagare con la rinuncia alle battaglie per la piena attuazione della Costituzione nelle caserme, per la piena affermazione dei diritti civili e politici del militare: sono queste le battaglie di civiltà e di conquista per tutti noi e per i militari di maggiore consapevolezza democratica, e non siffatti costosi ed inutili giocattoli di guerra, che possono darci garanzie d'intesa dagli attentati alla legalità costituzionale, alle istituzioni repubblicane.

Dire oggi no a questo progetto significa bloccare il meccanismo ricattatorio che, nella sua inevitabile progressione, non potrà che aggravare la minaccia di conflitto e di scontro militare; significa dare al Parlamento e al paese il tempo per riflettere, dibattere profondamente sul problema militare, senza escludere in maniera preconcetta e settaria altre ipotesi di difesa popolare, altre ipotesi di utilizzazione dei miliardi che oggi si vorrebbero spendere per strumenti di morte e che invece sono dovuti, oltre che richiesti da intere zone del nostro paese, da migliaia di cittadini, di disoccupati, di pensionati, di emarginati dal processo produttivo.

Io credo che dire no a questo progetto significa non prestarsi ad un'operazione di truffa ai danni del nostro paese, cui non può essere nascosta la reale portata finanziaria e politica del provvedimento.

Volevo concludere accennando — ma non ho capito bene — ad un emendamento di cui parlava il collega D'Alessio e che il

Governo intende presentare e che — se non ho capito male — consiste nell'eliminazione dell'indicazione dell'impegno di spesa.

D'ALESSIO. Quello ed altro.

BONINO EMMA. Se l'emendamento governativo — di cui non ho letto il testo — consiste fondamentalmente nell'eliminazione dell'indicazione dell'impegno di spesa, non credo che basti semplicemente togliere la cifra finale per riuscire a placare in qualche modo gli animi sulle spese reali, sui costi reali, che questa operazione determina. Perché, anche se non vi è d'accordo tra il sottosegretario Pastorino e il ministro e vari esperti nel campo, di fatto 100 *MRCA* costano; e non è ipotizzabile approvare un disegno di legge che non abbia chiaro invece il termine, il costo reale: bisogna dirlo all'opinione pubblica, perché questo è il nostro dovere. Si tratta di sapere quanto costano e quanto si stanziava per questo. Io credo che semplicemente togliere la cifra finale e lasciare indeterminata la spesa sia evidentemente uno strumento abbastanza di bassa leva. Questi 100 *MRCA* costano: siamo in grado di dire esattamente quanto costano?

D'ALESSIO. Onorevole Bonino, non è soltanto quanto ella dice...

PRESIDENTE. Onorevole D'Alessio, le interruzioni sono ammesse, ma a patto che siano brevi!

D'ALESSIO. Signor Presidente, volevo solo far osservare alla collega che l'emendamento riserva al Parlamento (Camera e Senato) di deliberare annualmente il pagamento o meno delle spese relative allo stato di avanzamento...

BONINO EMMA. Allora, se non è zuppa, è pan bagnato...

PRESIDENTE. Onorevole Emma Bonino, la prego di concludere.

BONINO EMMA. Ho concluso, signor Presidente, e concludo soprattutto su questa precisazione del collega D'Alessio. Effettivamente, allora, se non è zuppa è pan bagnato: non diamo la cifra finale, ma anno per anno voteremo, il che è la stessa cosa! Se già adesso gioca, nei confronti del Parlamento, il ricatto che sono stati spesi 170 miliardi di ricerche e che quindi questo programma lo dobbiamo varare, altrimenti sarebbero 170 miliardi inutili, pensiamo un

po' come potremo mai fermarlo l'anno prossimo, quando di miliardi ne saranno stati spesi 580 o più di mille! Ho concluso e spero anche di aver chiarito qual è a mio avviso il senso reale di questo preannunciato emendamento.

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

COSTA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole ministro, sarò molto breve, anche perché l'ora è tarda, e molto più monotono della valorosa collega che mi ha preceduto, della quale condividerò quasi tutto quello che ha detto quando mi avrà dimostrato che uno soltanto dei 120 Stati del mondo abbia adottato la scelta radicale di mettere fiori nei cannoni, una scelta che non mi risulta sia stata ancora adottata da nessuno Stato, a partire da quello di Carter, da quello di Breznev, da quello di Amin, da quello di Gheddafi.

Venendo al merito, vorrei osservare che il provvedimento legislativo in esame prevede un finanziamento straordinario a favore dell'aeronautica militare di 1.265 miliardi ripartiti nell'arco di un decennio (1977-1986), allo scopo di provvedere con urgenza al parziale rinnovo della linea operativa con un nuovo e moderno velivolo, all'adeguamento delle apparecchiature *radar*, all'acquisizione di indispensabili sistemi missilistici, allo studio e allo sviluppo di un veicolo di difesa aerea successore e successivo a quello attuale, alla sostituzione dei velivoli delle scuole di volo.

Tale provvedimento va considerato in relazione sia alla legge navale 22 marzo 1975, n. 57, con la quale fu concesso alla marina militare un finanziamento straordinario di mille miliardi, ripartito nell'arco di un decennio, per consentire un minimo di 50 mila tonnellate di naviglio in aggiunta a quelle permesse dalle prevedibili normali assegnazioni di bilancio, sia in relazione al disegno di legge governativo che prevede anche per l'esercito uno stanziamento di 1.100 miliardi, sempre nell'arco di un decennio. Questi tre provvedimenti sono stati studiati e predisposti per ridare una maggiore credibilità difensiva al nostro apparato militare ed il criterio dei finanziamenti straordinari si è reso oggettivamente indispensabile per l'assoluta impossibilità di provvedere con i normali stanziamenti del bilancio della difesa nella parte destinata all'ammodernamento e al potenziamento delle forze armate.

I liberali, nella passata legislatura, votarono a favore della legge navale, che per anni avevano reclamato, per ridare alla nostra marina il tonnellaggio indispensabile per l'assolvimento dei suoi compiti istituzionali e degli impegni derivanti dall'appartenenza del paese alla NATO. In quella occasione, venne sollecitata l'adozione di provvedimenti simili per l'esercito e per l'aeronautica militare, i cui strumenti bellici erano da ritenere ormai quasi completamente obsoleti.

Pertanto, il partito liberale italiano considera con favore i provvedimenti di finanziamento straordinario per l'esercito e per l'aeronautica, convinto non solo della loro necessità e importanza, ai fini degli obiettivi militari che essi si prefiggono di raggiungere, ma anche del loro valore qualificante sotto il profilo economico. Infatti le spese previste, a nostro avviso, si inquadrano perfettamente in quella politica di ripresa produttiva che da ogni parte viene auspicata e sollecitata per consentire al paese di uscire dalla grave crisi che lo soffoca.

Per quello che riguarda in particolare il disegno di legge in esame, si discute, in Parlamento e fuori, sul ruolo che il Parlamento stesso deve avere sulle scelte tecniche operate dal Governo e dall'amministrazione militare. Cioè, da talune parti si sostiene che il Parlamento, per quello che riguarda i previsti armamenti dell'aeronautica militare, è stato messo fuori gioco, nel senso che è stato avviato un costoso programma di potenziamento senza che esso potesse influire sulle scelte. Il Parlamento, spesso — si dice in sostanza — è chiamato ad occuparsi della cosa soltanto per approvare la spesa di centinaia di miliardi necessari per realizzare il programma già stabilito e non per partecipare alla preparazione del programma stesso. Per quanto ci riguarda, riteniamo che il Parlamento debba necessariamente essere messo al corrente e chiamato a svolgere il suo ruolo fondamentale sulla politica in generale riguardante la difesa nazionale e quella nell'ambito delle alleanze e sulle linee direttrici sulle quali il Governo — e dietro di esso l'amministrazione militare — intende formulare le ipotesi e i programmi dell'intero apparato militare, affinché sia messo in grado di svolgere i compiti previsti dalla Costituzione. A questo fine i rapporti tra l'esecutivo e le Camere dovrebbero essere continui, affinché le Camere stesse possano tempestivamente cono-

scere l'azione che il Governo intende svolgere. Detto questo, ci pare che sia del tutto fuori luogo pretendere, come molti fanno, che sia in sostanza il Parlamento a fare direttamente le scelte. Ciò non soltanto perché riteniamo che la cosa non rientri nei compiti del Parlamento, ma anche perché è impensabile che il Parlamento stesso possieda per suo conto i requisiti e le possibilità di diventare un organismo idoneo ad operare le scelte di natura tecnico-militare. Quello che invece il Parlamento può e deve fare è verificare se, a suo avviso, la realizzazione del programma tecnico-militare stabilito dal Governo e dai suoi organismi militari deve essere fatta e, in caso affermativo, in quali tempi e modi. Qui pertanto hanno ragione coloro che lamentano che il Parlamento stesso viene chiamato ad avallare la realizzazione di un programma di armamento praticamente già predisposto ed iniziato. In tale senso, quindi, non può essere considerato positivamente il fatto che la realizzazione di un determinato tipo di armamenti (nel caso specifico il velivolo in discussione) sia resa praticamente obbligatoria da precisi impegni internazionali presi dal Governo.

Comunque, a parte queste considerazioni che attengono a questioni di correttezza costituzionale, noi crediamo che oggi il Parlamento debba approvare il provvedimento di legge in esame per i due motivi fondamentali esposti all'inizio. A tale proposito, tuttavia, occorre domandarsi perché mai, per ridare la minima credibilità operativa alle nostre forze armate, sia stata necessaria l'adozione a loro favore di finanziamenti straordinari. La risposta non può essere che una: l'insufficienza, per troppi anni, dei fondi assegnati alla difesa con i bilanci ordinari, o la insufficiente adeguata risposta dei mezzi di bilancio alle esigenze della difesa.

Poiché i finanziamenti straordinari non potranno certamente risolvere completamente il processo di ristrutturazione delle forze armate e poiché inoltre i problemi oggi avviati a soluzione potrebbero riproporsi tra qualche anno con la stessa impellente necessità di oggi, ci pare che, per non vanificare gli sforzi che il paese è chiamato a fare per garantire la sua sicurezza, obbligatoria sia la via di una valida programmazione tecnico-finanziaria per le forze armate, allo scopo di dare ai bilanci della difesa la possibilità di soddisfare, nella misura minima indispensabile, le complesse e molteplici esigenze dell'intero apparato mili-

tare. Naturalmente dobbiamo essere sensibili, e qualche dubbio resta con particolare riferimento alle indicazioni che sono venute dal lungo approfondito e sofferto iter di questo provvedimento in seno alla Commissione difesa, che hanno permesso di scervere alcuni aspetti della normativa e soprattutto della spesa. Certamente la recente esperienza insegna che certe spese, in tema di difesa, ammontanti a somme rilevanti, possono costituire oggetto di particolari ed ingiusti interessi, ed è pertanto necessario che il Governo (cui compete la responsabilità dell'esecuzione) vigili attentamente sulle modalità della spesa, sull'impiego del denaro pubblico, affinché una erogazione destinata alla difesa, che siamo costretti con angoscia a compiere, non diventi — oltre che motivo di esame di coscienza per taluni — anche causa di ingordigia da soddisfare per altri.

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

Presentazione di un disegno di legge.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Chiedo di parlare per la presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LATTANZIO, *Ministro della difesa*. Mi onoro presentare, a nome del ministro per i beni culturali e ambientali, il seguente disegno di legge:

« Funzionamento del Centro Linceo interdisciplinare di scienze matematiche e loro applicazioni ».

PRESIDENTE. Do atto della presentazione di questo disegno di legge, che sarà stampato e distribuito.

Programma e calendario dei lavori per il periodo dal 13 al 28 gennaio 1977.

PRESIDENTE. Comunico che la Conferenza dei presidenti di gruppo, nella seduta dell'11 gennaio, ha approvato il seguente programma e calendario dei lavori per il periodo dal 13 al 28 gennaio:

Giovedì 13: discussione e votazione dei decreti-legge riguardanti: la proroga dei termini in materia di imposte indirette sugli affari (915); la proroga dell'attuale regime urbanistico (917); la proroga dei termini delle agevolazioni IVA (982); la maggiorazione delle aliquote delle im-

poste di registro, bollo e tasse sulle concessioni governative (989). Seguito della discussione e votazione finale del disegno di legge sull'ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare (471).

Venerdì 14: discussione delle mozioni sull'obiezione di coscienza e sulle tariffe postali.

Martedì 18: seguito dell'esame dei progetti di legge sulla disciplina dell'aborto (con illustrazione e votazione degli ordini del giorno di non passaggio agli articoli).

Mercoledì 19, giovedì 20 e venerdì 21: seguito e conclusione dell'esame dei progetti di legge sull'aborto.

Lunedì 24, martedì 25 e mercoledì 26: discussione sull'ordine pubblico.

Giovedì 27 e venerdì 28: esame dei decreti-legge attualmente assegnati alle Commissioni in sede referente. Esame del progetto per la elezione diretta del Parlamento europeo (839).

Convocazione del Parlamento in seduta comune.

PRESIDENTE. Informo la Camera che il Parlamento in seduta comune è convocato per giovedì 27 gennaio 1977, alle 11, per l'elezione di tre giudici della Corte costituzionale.

Modifica nella composizione di un gruppo parlamentare.

PRESIDENTE. Comunico che l'onorevole Olindo Del Donno ha dichiarato di aderire al gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale.

Annunzio di interrogazioni, di una interpellanza e di una mozione.

MORINI, *Segretario*, legge le interrogazioni, l'interpellanza e la mozione pervenute alla Presidenza.

MELLINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MELLINI. Signor Presidente, ho chiesto di parlare - vista anche la presenza in aula del ministro della difesa - per sollecitare il dibattito sulla mozione presentata dal gruppo radicale che impegna il Governo a non opporre, nel corso del pro-

cesso di Catanzaro per la strage di Piazza Fontana, il segreto politico-militare. L'inizio del dibattito è fissato per il 18 gennaio, ed è quindi evidente l'urgenza della discussione di una mozione che comporta questo impegno. Crediamo che il poter affrontare tempestivamente la discussione di questo problema varrà a creare una condizione di maggiore serenità e di maggior fiducia nell'accertamento della verità che tutto il paese attende da quel processo in ordine a fatti di enorme gravità, e rispetto ai quali la possibilità che possa essere opposto il segreto, così stranamente fatto valere su questioni tanto gravi e angosciose per tutto il paese, dovrebbe essere fugata.

Vorrei anche sollecitare la risposta del Governo ad una serie di interrogazioni su questioni anche gravi, come quella, per esempio, relativa ai giudizi di idoneità di ministri formulati dal SID. È una interrogazione che abbiamo presentato da ben tre mesi, e che riteniamo potrebbe essere svolta eventualmente insieme con altre che riguardano questioni attinenti la sfera del segreto che pesa sul nostro paese.

Ma - ripetiamo - c'è la mozione, cui ho accennato, la cui trattazione è collegata proprio con la data di inizio del processo di Catanzaro. Ci riserviamo di indicare una data precisa per la discussione di questa mozione, ma intanto riteniamo opportuno sollecitarne la discussione e sottolinearne l'urgenza, perché tutti gli organi che potranno essere coinvolti nella discussione stessa possano darci assicurazioni al riguardo.

PRESIDENTE. Onorevole Mellini, la mozione a cui ella si riferisce è stata presentata questa sera. La Presidenza, comunque, avrà cura di informare il Governo di questa sua sollecitazione.

PANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PANI. Signor Presidente, vorrei sollecitare la risposta del ministro dell'interno ad una interrogazione, presentata il 21 dicembre dell'anno scorso, concernente le tragiche circostanze in cui ha perso la vita, nel corso di una operazione di polizia, il giovane cagliaritano Wilson Spiga. L'esigenza di una risposta urgente è dovuta anche dal fatto che nella giornata di ieri si è verificato un altro fatto ugualmente tragico in cui ha perso la vita, nel corso di una ope-

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

razione di polizia, un altro giovane di 16 anni. Su tale episodio abbiamo presentato oggi un'interrogazione.

La vorrei pregare pertanto di sollecitare il Governo, e in particolare il ministro dell'interno, a dare una risposta urgente a queste due interrogazioni.

PRESIDENTE. La Presidenza interesserà il Governo in merito a questa sua richiesta, onorevole Pani.

Ordine del giorno della seduta di domani.

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

Giovedì 13 gennaio 1977, alle 10:

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

2. — *Discussione dei disegni di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 10 dicembre 1976, n. 798, concernente la proroga dei termini di prescrizione e di decadenza in materia di tasse ed imposte indirette sugli affari (915);

— *Relatore:* Citterio;

Conversione in legge del decreto-legge 26 novembre 1976, n. 781, concernente ulteriore proroga dell'efficacia della legge 19 novembre 1968, n. 1187, riguardante la materia urbanistica (917);

— *Relatore:* Giglia.

3. — *Discussione dei progetti di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 851, recante proroga dei termini di scadenza di alcune agevolazioni fiscali in materia di imposta sul valore aggiunto e norme nella stessa materia per le dichiarazioni e i versamenti (982);

CARLOTTO ed altri: Proroga dei termini per beneficiare delle agevolazioni fiscali previste dall'articolo 38 del decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601 (747);

— *Relatore:* Zarro.

4. — *Discussione del disegno di legge:*

Conversione in legge del decreto-legge 23 dicembre 1976, n. 854, recante maggiorazione di aliquota delle imposte di registro, di bollo e delle tasse sulle concessioni governative (989);

— *Relatore:* Usellini.

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

Ammodernamento dei mezzi dell'aeronautica militare (471);

— *Relatore:* Caiati.

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

FACCIO ADELE ed altri: Norme sull'aborto (25);

MAGNANI NOYA MARIA ed altri: Norme sull'interruzione della gravidanza (26);

Bozzi ed altri: Disposizioni per una procreazione responsabile, sull'interruzione della gravidanza e sull'abrogazione di alcune norme del codice penale (42);

RIGHETTI ed altri: Norme sulla interruzione volontaria della gravidanza (113);

BONINO EMMA ed altri: Provvedimenti per l'interruzione della gravidanza in casi di intossicazione dipendente dalla nube di gas fuoriuscita dalla ditta ICMESA nel comune di Seveso (Milano) (227);

FABBRI SERONI ADRIANA ed altri: Norme per la regolamentazione della interruzione volontaria di gravidanza (451);

AGNELLI SUSANNA ed altri: Norme sulla interruzione volontaria della gravidanza (457);

CORVISIERI e PINTO: Disposizioni sull'aborto (524);

PRATESI ed altri: Norme sulla tutela sociale della maternità e sulla interruzione della gravidanza (537);

PICCOLI ed altri: Tutela della vita umana e prevenzione dell'aborto (661);

— *Relatori:* Del Pennino e Berlinguer Giovanni, *per la maggioranza;* Gargani e Orsini Bruno; Mellini, *di minoranza.*

7. — *Seguito della discussione della mozione Bozzi (1-00006) sull'aumento delle tariffe postali per la spedizione della stampa periodica.*

La seduta termina alle 20,20.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO DEI RESOCONTI
Dott. MARIO BOMMEZZADRI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. MANLIO ROSSI

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

**INTERROGAZIONI, INTERPELLANZA
E MOZIONE ANNUNZiate**

**INTERROGAZIONI
A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

BONIFAZI. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere se è stata effettuata la ripartizione della somma di lire 100 miliardi prevista dalla legge n. 386 per il 1977 a favore degli enti di sviluppo agricolo, con quali criteri essa è stata eventualmente determinata e quando potrà avvenire l'effettiva erogazione.

(5-00297)

FRACANZANI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* — Per sapere —

premessi che la retata in corso in queste ore a Praga contro i firmatari della « Carta 77 » ha suscitato viva eco ed indignazione nella opinione pubblica italiana e soprattutto negli ambienti più aperti alla solidarietà democratica ed alle idee progressiste. Con le perquisizioni, i fermi di polizia, gli interrogatori che ancora continuano ed hanno colpito famosi scrittori come Vaculik, Havel, Kohout, un ex ministro degli esteri come Hajek, il filosofo Patocka, si cerca di costringere al silenzio voci colpevoli soltanto di chiedere l'applicazione dei principi solennemente firmati nel 1975 ad Helsinki sui diritti umani e civili. La repressione colpisce così uomini di ogni condizione sociale — intellettuali, operai, tecnici — e di diversa tendenza, dai « socialisti dal volto umano » di Dubcek, ai cattolici progressisti, uniti però da un comune impegno democratico —

quali passi il Governo italiano intenda svolgere per farsi interprete presso le autorità cecoslovacche della protesta della opinione pubblica italiana verso misure così apertamente in contrasto con lo spirito di Helsinki.

(5-00298)

TESI, TONI, CRAVEDI E BARACETTI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere l'atteggiamento del Governo in relazione alla denuncia esposta a carico di 34 militari del 35° gruppo artiglieria da campagna « Riolo » in Pistoia, accusati di atti

di insubordinazione e in riferimento all'orientamento del Governo manifestato con il disegno di legge dei principi democratici della disciplina militare nonché con le indicazioni espresse dalle diverse forze politiche di provvedere ad un profondo rinnovamento delle istituzioni. (5-00299)

FAENZI, FERRI, BELARDI MERLO ERIASE, BONIFAZI E NICCOLI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se è a conoscenza che gli 850 dipendenti del gruppo ZOMP che gestisce i calzaturifici di Casteldelpiano (Grosseto), Chiusi (Siena), Signa (Firenze) e di Castelluccio, Porretta e Iglesias sono stati costretti a mettersi in agitazione e ad occupare gli stabilimenti al fine di difendere il loro posto di lavoro. Questi lavoratori sono fermi dal 13 novembre 1976 e si trovano privi oltreché di salario anche di cassa integrazione.

Il gruppo industriale in questione che fra l'altro lavora quasi esclusivamente per le esportazioni e sembra abbia contratti e commesse di fornitura fino al settembre-ottobre 1977, con organizzazioni commerciali tedesche, inglesi e americane asserisce di essere stato costretto a sospendere l'attività per sopraggiunte difficoltà finanziarie e, invitato dalle regioni e dalle organizzazioni sindacali a chiarire le proprie intenzioni, le cause delle difficoltà, la consistenza degli squilibri denunciati e gli impegni per il futuro si è finora mantenuto su una posizione equivoca.

Per tali ragioni gli interroganti chiedono se il Ministro non ritenga procedere prontamente a convocare le parti ed a consultare le regioni interessate al fine di verificare le possibili soluzioni e garantire la ripresa della produzione e il mantenimento dei livelli di occupazione e riferire al Parlamento sull'insieme del problema. (5-00300)

ACCAME E D'ALESSIO. — *Al Ministro della difesa.* — Per sapere — premesso che: nel territorio di Montelibretti, esiste un terreno demaniale in uso al Ministero della difesa di 950 ha circa, attualmente diviso in sette lotti e dato in concessione per pascolo e sfalcio di erba;

le strutture militari esistenti sono scarse e interessano solo una parte del terreno in questione; difatti regolarmente su di esso vengono fatte colture agricole nonostante i

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONE — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

concessionari paghino il 30 per cento del canone trattandosi di concessioni per solo pascolo e sfalcio di erba —

1) se sussistono motivi per cui la parte non direttamente utilizzata dal Ministero della difesa non possa essere dismessa onde permettere una razionale utilizzazione agricola;

2) in caso che sussistano tali motivi, se non si ritenga opportuno rivedere le attuali concessioni in quanto gli attuali concessionari sono tutti proprietari e procedere a nuove concessioni che privilegino braccianti disoccupati e piccoli contadini senza terreno sufficiente per vivere, dando così una risposta alle esigenze economiche di tanti lavoratori. (5-00301)

BANDIERA. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le motivazioni che hanno determinato la circolare 4075/E del 30 dicembre, relativa all'ordinamento dei CRAL delle forze armate.

A parte le considerazioni che sul nuovo ordinamento sarebbe stato opportuno informare il Parlamento, e che esso non tiene conto della pluralità associativa delle organizzazioni del tempo libero, ed anzi, ripetendo un metodo che ha sollevato non poche polemiche, si fa esplicito riferimento al rapporto con l'ENAL, sui cui compiti, funzione e struttura è aperto un dibattito fra le forze politiche, partendo dalla unanime premessa che questo ente non risponde a democratiche impostazioni dei problemi della partecipazione sociale, della cultura, delle attività sportive, legati alla complessa tematica del « tempo libero »; a parte queste considerazioni l'interrogante fa rilevare che la circolare ministeriale: *a)* contiene un eccesso di potere perché lo scioglimento anticipato degli organi è previsto sia dal vecchio che dal nuovo statuto con motivazioni tassative (articolo 19); è inoltre illegittimo lo scioglimento di un organo eletto (le elezioni dei dopolavoro aeronautica ed esercito sono state effettuate nel novembre 1976); *b)* prevede uno statuto tipo che non risponde certo a criteri di democrazia dal momento che soltanto il presidente viene eletto dal consiglio mentre, ad esempio, il presidente del collegio sindacale, un membro e tutti gli altri consiglieri militari continuano ad essere nominati dall'autorità militare; *c)* comporta un provvedimento adottato con tale urgenza (emanato il 30 di-

cembre 1976 e con decorrenza 1° gennaio 1977) da far presumere gravi motivi e dando adito a possibili strumentalizzazioni che ledono il prestigio e la personalità dei presidenti e dei consigli in carica; *d)* stabilisce termini per il rinnovo delle cariche in tutta Italia talmente ristretti (28 febbraio 1977) da rendere problematico il regolare svolgimento delle elezioni, tenuto conto degli adempimenti previsti dalla normativa in vigore; e ciò lascerebbe presumere la possibilità di commissariamento di tutti i CRAL della difesa, contraddicendo così, le conclamate intenzioni di adottare un ordinamento più democratico. (5-00302)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA SCRITTA

LAMORTE. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere - con riferimento alla determinazione del Consiglio di Stato, VI Sezione, del 26 ottobre 1976, relativa al ricorso prodotto da alcuni applicati di segreteria di scuola media, i quali pur svolgendo le funzioni di segretario, avendo superato regolare concorso, non hanno ottenuto il riconoscimento del servizio prestato come applicati; considerato che il Consiglio di Stato, nella predetta seduta, ha aggiornato l'udienza chiedendo al Ministero di fornire la necessaria documentazione entro il termine di trenta giorni per il necessario approfondimento - se il Ministero ha fornito al Consiglio di Stato la richiesta documentazione per potersi esprimere in merito.

L'interrogante, infine, chiede di conoscere il parere ministeriale sulla questione affrontata dal Consiglio di Stato, sottolineando la palese ingiustizia determinatasi ai danni dei dipendenti segretari. (4-01515)

LAMORTE. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere - premesso che, con il decreto del Presidente della Repubblica 26 maggio 1976, n. 411, è stata approvata la normativa contenuta nell'ipotesi di accordo per i dipendenti dell'INAM di cui all'articolo 28 della legge 20 marzo 1975, n. 70;

considerato che ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 70 del 1975 il numero dei posti dirigenziali deve essere determinato

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

in misura corrispondente al numero delle unità organiche in cui l'ente deve essere ordinato, mentre l'accordo sindacale, recepito nel predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 411, ha riconosciuto la qualifica dirigenziale ai dipendenti che alla data di entrata in vigore dello stesso avevano la qualifica di direttori principali, superiori e centrali indipendentemente dalle mansioni svolte;

tenuto conto del fatto che, secondo il preesistente ordinamento economico e di carriera del personale di cui alla delibera consiliare 8 novembre 1963 approvata con decreto ministeriale 23 novembre 1963, i dipendenti con la qualifica di direttore erano considerati dirigenti a tutti gli effetti, tanto che erano preposti alla direzione di unità organiche (direzione di sedi, uffici e sezioni di 1^a classe) mentre con l'accordo sindacale gli stessi sono stati inquadrati nel ruolo dei collaboratori;

rilevato che il principio dello scivolamento orizzontale di carriera è stato accettato indiscriminatamente per il personale di tutte le carriere in cui è articolato l'ente, ad eccezione del personale del ruolo direttivo amministrativo per il quale il sistema di avanzamento si basa sul criterio di promozione per merito comparativo;

atteso che l'accordo sindacale immette nel ruolo direttivo il personale del ruolo transitorio cosiddetto « paradirettivo » ad estinzione, la cui carriera terminava con il raggiungimento della qualifica di dirigente principale equivalente a quella di direttore principale del ruolo direttivo ordinario (tale limitazione era giustificata dal fatto che i predetti dipendenti erano sprovvisti dei titoli necessari per accedere al ruolo direttivo ordinario e perché erano adibiti a funzioni direttive meno impegnative) —:

se non siano stati violati l'articolo 18 della legge n. 70 del 1975 ed il principio enunciato nel preambolo dell'ipotesi di accordo in ordine alla qualifica funzionale, in quanto si è proceduto alla nomina dei dirigenti « prima ancora » di determinare le unità organiche da dirigere;

se non si sia proceduto ad un declassamento morale, giuridico ed economico dei dipendenti che, con la qualifica di direttori e preposti alla direzione di unità organiche, erano già dirigenti a tutti gli effetti. Con tale decisione, del resto, si è apertamente violato il principio del mantenimento delle funzioni previsto dalle norme del

pubblico impiego, dallo statuto dei lavoratori (legge n. 300 del 1970 la quale nella fattispecie costituisce norma vincolante anche per la pubblica amministrazione) nonché dall'articolo 31 della legge n. 70 del 1975 concernente i diritti acquisiti;

se la discriminazione di carriera non sia una aperta violazione dell'articolo 3 della Costituzione. Infatti, secondo il preesistente ordinamento tutte le carriere (amministrativa, sanitaria e tecnica) prevedevano lo sbarramento tra un grado e l'altro al quale si accedeva a volte per esame ed a volte per scrutinio per merito comparativo. Con la nuova normativa tale principio è stato mantenuto ingiustificatamente solo per i dipendenti del ruolo amministrativo direttivo mentre per le rimanenti categorie la progressione di carriera è assicurata per anzianità;

se la immissione in ruolo direttivo ordinario del personale del ruolo transitorio ad estinzione non si risolva non solo in un ingiustificato vantaggio per detto personale, ma soprattutto in un evidente danno per il personale direttivo ordinario che, in sede di scrutinio per avanzamento di carriera e per posti già di per sé limitati, dovrà concorrere con il personale dell'ex ruolo provvisorio anzidetto.

L'interrogante, infine, essendo a conoscenza del grave stato di tensione, delusione ed amarezza dei lavoratori in questione (ex direttori) che, con notevole dispendio economico, hanno dovuto proporre ricorso giurisdizionale contro tale normativa, che peraltro si colloca allo stesso livello retributivo delle infermiere se non al di sotto del predetto livello, chiede di conoscere quali provvedimenti si intendano adottare. (4-01516)

SERVADEI. — *Al Ministro del commercio con l'estero.* — Per conoscere se è vero che le promozioni alla qualifica di dirigente superiore (ex ispettore generale) sarebbero state effettuate all'ICE senza alcuna garanzia di obiettività, non essendosi tenuti nel debito conto fondamentali elementi di valutazione quali l'anzianità di servizio e le mansioni prestate dagli aspiranti nel corso della carriera.

Poiché risulta che alcune promozioni sarebbero state già annullate dalle competenti giurisdizioni amministrative perché viziate d'eccesso di potere e violazione di legge,

l'interrogante chiede di conoscere quale seguito sia stato dato dall'Istituto alle sentenze di annullamento, in particolare a quella del tribunale amministrativo regionale del Lazio n. 416 del 29 settembre 1976, concernente tre promozioni effettuate nel dicembre 1974.

L'interrogante ritiene che le decisioni dei tribunali amministrativi, specie quando suonano censura all'operato della pubblica amministrazione, non possono essere disattese, come spesso accade purtroppo, da nuovi provvedimenti che confermano nella sostanza quelli annullati, ma devono al contrario costituire un vincolo inderogabile per l'Amministrazione, la quale ha il preciso dovere di uniformarvisi. (4-01517)

SERVADEI. — *Ai Ministri degli affari esteri e del commercio con l'estero.* — Per conoscere se risponde a verità la notizia fornita da alcune aziende esportatrici secondo cui l'Italia sarebbe stata costretta a sospendere la Mostra dell'Edilizia, che avrebbe dovuto avere luogo a Gedda (Arabia Saudita) dal 30 ottobre al 4 novembre 1976, perché fissata inavvertitamente in un periodo coincidente con le feste religiose locali e il pellegrinaggio alla Mecca.

Se la notizia fornita (in apparenza incredibile) dovesse risultare esatta, l'interrogante chiede che siano individuati gli autori della madornale svista, la quale costerà all'erario, a quanto si dice, una decina di milioni di lire per magazzinaggio del materiale già giunto sul posto, fitto dell'area espositiva non utilizzata, spese di viaggio aereo degli operatori, restituzione delle merci reclamate dagli espositori, ecc.

L'interrogante è del parere che episodi del genere non possono passare sotto silenzio (secondo la migliore tradizione della nostra burocrazia), in quanto non dev'essere sempre il proverbiale « Pantalone » a sopportare spese dovute ad errori o negligenza di singoli funzionari i quali, oltretutto, non dimostrano di saper servire in maniera lodevole gli interessi del proprio paese. (4-01518)

D'ALESSIO E BERNINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere se il consiglio tecnico scientifico della difesa redige una relazione annuale sulle attività svolte dagli organi e dagli enti preposti alla ricerca scientifica della difesa e in

caso affermativo se sarà distribuita ai parlamentari della Commissione difesa.

(4-01519)

D'ALESSIO E BERNINI. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere le cifre delle assegnazioni finanziarie dal 1968 ad oggi (esercizio finanziario 1976) alla ricerca scientifica della difesa e la loro ripartizione tra i diversi settori di attività secondo lo schema della tabella resa nota dal relatore al bilancio per l'anno 1968 (25 gennaio 1968) contenente quelle per gli anni 1965, 1966, 1967 distinte tra ricerca e sviluppo e enti interforze, chiedendo altresì se queste sono le uniche assegnazioni relative al suddetto scopo di ricerca e sviluppo. (4-01520)

GUADAGNO. — *Ai Ministri delle finanze, del tesoro e dell'interno.* — Per sapere se siano a conoscenza che, con esposto diretto al signor Presidente della Repubblica, al signor Presidente del Senato, al signor Presidente della Camera ed ai Capi gruppi della Camera e del Senato, il sindaco del comune di Ieppolo segnalava la particolare situazione verificatasi nella tesoreria di quel comune ed invocava provvedimenti atti ad evitare l'attuale stasi amministrativa, produttiva di seri danni alla popolazione amministrata.

I fatti risultano come appresso indicati.

Nel mese di luglio 1976 il prefetto della provincia di Catanzaro dichiarava la decadenza della esattoria « Sparta », operante nel consorzio di Mileto, che contemporaneamente decadeva dall'incarico di tesoriere del comune di Ieppolo. Le varie agenzie di credito della zona all'uopo interpellate per l'accettazione del servizio di tesoreria opponevano un netto rifiuto. Il prefetto della provincia allora con decreto motivato affidava l'incarico di esattore del consorzio di Mileto alla « Sace » di Catanzaro, provvedimento che restava sospeso per effetto di decisione del tribunale amministrativo regionale, cui aveva proposto ricorso la « Sace ». Successivamente l'amministrazione comunale di Ieppolo affidava l'incarico di tesoriere del comune al dottor Corrado Martinelli, esattore del comune di Tropea.

Tanto premesso, il sindaco di Ieppolo, richiamandosi al disposto dell'articolo 96, legge comunale e provinciale del 1934 ed

all'articolo 90 della legge bancaria del 1941, che chiariscono le condizioni giuridiche per l'incarico di tesoreria, segnalava la situazione paradossale venutasi a creare, in quanto il dottor Martinelli non essendo esattore del comune non ottiene il benessere della Banca d'Italia per le riscossioni. La paralisi amministrativa che ne consegue produce già i suoi danni per l'impossibilità di riscuotere il saldo del mutuo 1974, i due terzi del mutuo 1975, le quote attribuite al comune per le entrate sostitutive, i contributi delle regioni per il diritto allo studio, la mancata corresponsione degli stipendi relativi al mese di agosto, interrotto funzionamento delle scuole materne.

Nel segnalare i fatti succitati l'interrogante chiede che il problema venga risolto alla stregua della vigente legislazione.

(4-01521)

COSTA. — *Al Ministro dei trasporti.* — Per conoscere quali motivi ostino all'uso — da parte di passeggeri — del treno in partenza da Ceva, lungo la linea Savona-Torino, alle 6,40 con arrivo a Mondovì alle 7.

Poiché detto treno percorre ogni giorno il tratto in questione e poiché numerosi sono i pendolari cevani, e del cevano, che ne potrebbero beneficiare si desidera sapere perché lo stesso non sia utilizzabile e se sia possibile ovviare all'inconveniente.

(4-01522)

COSTA. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per sapere se il Governo sia informato che, a Sesto San Giovanni, al termine dei funerali del brigatista Alasia, i compagni del giovane abbiano intervallato i canti ed i cori, nonché « l'appello » al caduto, con l'elenco dei prossimi poliziotti da uccidere.

Desidera sapere quali iniziative sono state — o saranno — assunte in proposito.

(4-01523)

COSTA. — *Ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.* — Per conoscere il parere del Governo sulla proposta del professor Gian Filippo Delli Santi, presidente della Confedilizia, il quale ha invitato il Governo, onde dar luogo alla possibilità di reperire le somme necessarie per un organico piano-casa, ad introdurre una aliquota

dell'1 per cento, in favore dell'edilizia pubblica, sulla massa annua degli affari legati ad affitti, acquisti, cessioni, trasferimenti, donazioni, in campo immobiliare (l'utile dell'imposta aumenterebbe a 700 miliardi annui).

Desidera altresì conoscere se il Governo sia informato che recenti statistiche fanno ascendere l'indice dell'edilizia pubblica in Italia al 3,1 per cento del totale fabbricato contro il 30 per cento circa dell'Europa occidentale.

(4-01524)

COSTA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per conoscere se il Governo sia informato che il presidente dell'INFIR (Istituto nazionale per il finanziamento della ricostruzione) dottor Francesco Eugenio Roccella nel riferire circa l'attività dell'istituto abbia affermato che dei 132 dipendenti dell'ente oltre 90 non hanno lavorato (poiché per i compiti dell'istituto bastano 40 persone) e ciononostante vengono mantenuti in servizio e pagati con danaro pubblico.

Desidera l'interrogante conoscere le iniziative assunte in proposito dal Governo.

(4-01525)

COSTA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se il Governo sia informato dell'atteggiamento discriminatorio assunto dall'Associazione nazionale enti lirici e sinfonici nei confronti dei rappresentanti sindacali degli autonomi ed in particolare del Sindacato nazionale autonomo artisti lirici che raggruppa il 90 per cento degli artisti lirici.

In particolare desidera l'interrogante conoscere il parere del Governo circa il fatto che il presidente dell'AMELS (C.M. Badini) abbia reso noto la volontà dello stesso AMELS di intrattenere rapporti, e quindi di stipulare contratti, unicamente con le rappresentanze sindacali di CGIL, CISL, UIL che fra gli artisti lirici contano modestissima percentuale di aderenti.

(4-01526)

COSTA. — *Al Ministro del tesoro.* — Per conoscere per quali ragioni la Zecca di Stato anziché dedicarsi interamente a coniare i cosiddetti spiccioli, che continuano a scarseggiare, abbia iniziato ad emettere monete-ricordo di esclusivo valore numismatico.

(4-01527)

COSTA. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali iniziative intenda assumere il Governo per ovviare alla carenza di giudici e cancellieri nelle preture decentrate che operano all'interno del circondario del tribunale di Cuneo (Fossano, Borgo San Dalmazzo, Demonte e Dronero) e che impediscono alle stesse di funzionare ormai da molti mesi. (4-01528)

COSTA. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere se il Governo non ritenga di inserire, nella tabella degli sport riconosciuti, lo sport del pallone elastico.

L'interrogante si permette di sottolineare come un vasto pubblico sia interessato al tradizionale sport praticato, soprattutto in Piemonte ed in Lombardia, da molti sportivi fra cui si annovera una buona percentuale di giovani.

Rileva inoltre come il mancato inserimento della citata disciplina sportiva nello elenco degli sport riconosciuti dal Ministro comporti notevole pregiudizio in particolare per i sodalizi sportivi del settore.

(4-01529)

COSTA — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere se corrisponde a verità che l'assenteismo fra i 1.300 dipendenti del comune di Alessandria abbia assunto, negli anni 1975-76, punte rilevanti.

In particolare se risulta al Ministro quanto affermato, in una recente dichiarazione, da un amministratore locale, esserci « qualche » dipendente che in tutto l'anno non si presenta una sola volta a lavorare e viene ingiustamente mantenuto a spese della collettività.

(4-01530)

COSTA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere quali iniziative il Governo intenda assumere — di concerto con l'Ente nazionale energia elettrica — al fine di impedire che nel comune di Ormea (Cuneo), e zone limitrofe, la corrente elettrica subisca continue interruzioni con grave disagio per la popolazione e grave danno per le locali aziende.

Fa rilevare come nel corso del 1976 e nel solo mese di dicembre le interruzioni diurne (alcune delle quali piuttosto lunghe) siano state oltre 50.

(4-01531)

COSTA. — *Ai Ministri dei trasporti e dei lavori pubblici.* — Per conoscere quali iniziative si intendano assumere al fine di evitare il continuo ripetersi di incidenti — con morti e feriti — lungo l'autostrada Torino-Savona moltissimi dei quali determinati da fattori estranei alla condotta colpevole dei conducenti e addebitati alla pericolosità del percorso, alla insufficiente segnaletica, alla scarsa illuminazione nelle gallerie, al fondo perennemente bagnato — spesso in curve — all'uscita delle stesse gallerie, alla carenza di adeguate aree di sosta laterali.

Si desidera anche sapere per quali ragioni non venga aperto al traffico la seconda corsia dell'autostrada nel tratto Carmagnola-Marene, corsia già terminata da alcuni anni, e sulla quale — con grave pericolo di tutti — non è consentito il traffico essendo la stessa corsia riservata alla disponibilità della FIAT che la utilizza (fra il resto scarsamente) come percorso di prova.

(4-01532)

ADAMO — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se è a conoscenza che la strada di collegamento tra Avellino ed i comuni dell'Alta Irpinia — la nazionale Ofantina — da alcuni mesi è chiusa al traffico a seguito di grosse frane provocate dalle piogge abbattutesi nei mesi scorsi in provincia di Avellino.

In proposito va detto che la interruzione del traffico sulla più importante arteria provinciale irpina sta arrecando alle popolazioni fortissimi disagi mentre viva e comprensibile è la protesta degli amministratori dei comuni serviti dalla detta strada.

Quali interventi sono stati predisposti per assicurare la sollecita ripresa dell'agibilità dei tronchi stradali dissestati conciliandola con le proposte avanzate dall'ANAS — Compartimento di Napoli — di procedere ad indagini geologiche prima di dare avvio ai lavori di riparazione.

In che modo si intende far fronte alla spesa preventivata, di circa 900 milioni, dai tecnici dell'ANAS nella relazione trasmessa al Ministero dei lavori pubblici, per gli interventi sull'Ofantina e per interventi su altre strade della provincia di Avellino, pure dissestate dalle ultime piogge torrenziali.

Perché, infine, i progetti di completamento della Ofantina come, tra gli altri,

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

quello relativo al tratto Chiusano-Castelvetere, ancora servito dalla vecchia provinciale 39 con un tracciato insufficiente e particolarmente pericoloso, non sono stati finanziati, mentre il Ministero dei lavori pubblici, di concerto con l'ANAS, va predisponendo in provincia di Avellino progetti per nuove arterie. (4-01533)

CORDER. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per sapere, in relazione alla massiccia evasione verificatasi dalle Carceri di Santa Bona in Treviso, se è a conoscenza che lo stabilimento carcerario trevigiano da qualche tempo era ed è in condizioni di sovraffollamento e che il personale di vigilanza è numericamente inadeguato ed è sottoposto a turni di lavoro assai pesanti.

Tale grave fatto, singolare per il numero dei detenuti che sono riusciti a fuggire e che purtroppo si aggiunge a tante altre evasioni da altri stabilimenti di pena italiani, ha scosso l'opinione pubblica di Treviso e del paese; desta notevoli preoccupazioni anche per la pericolosità di alcuni evasi che hanno alle spalle imprese banditesche e comunque criminose da far ritenere che si tratta di gente disposta a qualunque altra azione delittuosa.

Per sapere se tale trasferimento alle carceri di Treviso di due detenuti, Gallinari e Prospero, appartenenti a formazioni armate estremiste, è stato preceduto da opportuni accertamenti sulla idoneità dello stabilimento ad « ospitare » pregiudicati di tale risma.

Per sapere se è a conoscenza che il direttore delle carceri, anche ultimamente, avvertì le superiori autorità sulle condizioni di rischio in cui versava e versa il carcere di Santa Bona e conseguentemente per sapere se e quali iniziative sono state assunte a tale proposito.

Per conoscere quali provvedimenti, nell'ambito di competenza, intende adottare per porre in atto tutte quelle misure che rendano più sicure le condizioni di detenzione nello stabilimento giudiziario e di pena di Santa Bona in Treviso, che abbisogna anche, come edificio, pur essendo di costruzione relativamente recente, di adeguamenti e ammodernamenti. (4-01534)

MALAGODI E ZANONE. — *Al Ministro degli affari esteri.* — Per conoscere le notizie di cui egli dispone circa la morte ad

Addis Abeba del cittadino italiano Nello Bernardi ucciso in un conflitto a fuoco con la polizia recatasi nella sua abitazione in seguito ad una questione coi suoi dipendenti.

Gli interroganti chiedono anche di conoscere il pensiero del Governo sul problema più generale delle presenti condizioni di lavoro e di vita degli italiani in Etiopia e sulle prospettive che si aprono loro per l'avvenire. (4-01535)

CAVALIERE. — *Ai Ministri del tesoro, dell'industria, commercio e artigianato e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se e come intendano intervenire perché gli istituti preposti alla concessione di crediti a tasso agevolato alle piccole e medie aziende non rifiutino le domande degli operatori che hanno avuto qualche protesto o atti esecutivi negli anni precedenti, e che possono, d'altra parte, fornire ugualmente idonee garanzie sugli edifici e sui macchinari.

Ciò soprattutto in considerazione che, con la crisi che si attraversa, dati i ritardi con cui, spesso, i clienti pagano i prodotti loro venduti dalle aziende artigiane o industriali, queste non possono entro le scadenze far fronte ai loro impegni, con la conseguenza inevitabile di qualche protesto cambiario.

La procedura seguita dagli istituti di credito mette in crisi molte aziende, con deleterie conseguenze per l'occupazione. (4-01536)

COSTAMAGNA, CAVIGLIASSO PAOLA E CARLOTTO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno, delle poste e telecomunicazioni e di grazia e giustizia.* — Per sapere — dopo aver richiamato l'attenzione sulla volgarità delle trasmissioni televisive, effettuate nelle settimane scorse, dalla rete 2, con il titolo: « Onda libera », trasmissioni nel corso delle quali, oltre a varie battute oscene, è stata cantata la « Marcia degli incazzati » — se non ritengano tale trasmissione e in particolare le canzoni succitate offensive non soltanto del buongusto, ma del comune sentimento morale del popolo italiano.

Per invocare un provvedimento urgente atto a impedire ulteriori oscenità nelle puntate successive, nella convinzione che

libertà di espressione non significa e non deve significare la negazione della « libertà di visione » per quanti ancora credono nei valori spirituali ed estetici. (4-01537)

COSTAMAGNA. — *Ai Ministri del tesoro e del lavoro e previdenza sociale.* — Per sapere se risponde al vero quanto pubblicato da vari organi di stampa (confrontare, in particolare, *O.P.*) che l'ENAOLI avrebbe concesso « sussidi assistenziali » a tre dirigenti sindacali, esattamente ai signori:

Roberto Pompignoli, funzionario direttivo, consigliere di amministrazione dell'ENAOLI, componente della commissione che ha erogato i « sussidi », membro (per la CGIL) del direttivo unitario della Federazione parastatali (FLEP);

Massimo Saraz, capo servizio, segretario nazionale UIL-ENAOLI, membro del direttivo unitario della FLEP;

Domenico De Simone, vicesegretario generale della CISL-ENAOLI.

L'interrogante desidera, in particolare, sapere quali circostanze abbiano giustificato l'erogazione assistenziale trattandosi di funzionari ben retribuiti con coniuge in attività lavorativa. (4-01538)

MACCIOTTA E PANI. — *Al Ministro dei lavori pubblici.* — Per sapere se non ritenga indispensabile che l'ANAS promuova e rapidamente concluda i lavori di ricostruzione del ponte situato tra il chilometro 44 e il chilometro 45 della strada statale 125 (Orientale sarda) anche in considerazione del fatto che la suindicata arteria costituisce l'unico collegamento tra il capoluogo dell'isola ed i numerosi centri del Sarrabus, della Baronia e dell'Ogliastra. (4-01539)

CANULLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere se è a conoscenza del comportamento discriminatorio dell'attuale dirigenza della Corte dei conti nei confronti dei rappresentanti della CGIL e di militanti comunisti e socialisti.

I dirigenti della Corte dei conti avvalendosi, tra gli altri strumenti, dei rapporti informativi colpiscono il personale più attivo sindacalmente e politicamente come nel caso del direttore di revisione

della Corte dei conti, ragioniere Umberto Santacroce, ex segretario generale della Federazione provinciale degli statali CGIL di Roma e provincia e candidato nelle liste del PCI per le elezioni regionali del 15 giugno 1975. Per il terzo anno consecutivo è stata attribuita al ragioniere Santacroce una valutazione numerica relativa al rendimento inferiore a quella normale, nonostante che fosse formalmente nota la piena attività sindacale svolta dal Santacroce e malgrado che ancora si deve esaminare il ricorso del Santacroce stesso pendente davanti alle Sezioni riunite della Corte dei conti contro il giudizio complessivo relativo al 1973.

Per sapere, inoltre, se sulla base della esperienza fatta in questi anni, si intende da parte del Governo riesaminare la discussa questione della « giurisdizione domestica » causa di ingiustizie e sperequazioni particolarmente avvertite dal personale della Corte dei conti, oltreché motivo di grave turbativa nel sistema della giustizia amministrativa italiana. (4-01540)

COSTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere per quali ragioni il progetto di legge sull'equo canone — approvato dal Governo da oltre 15 giorni — non risulti, a tutt'oggi, presentato al Parlamento.

Si permette far rilevare come la legge che disciplina le locazioni sia attesa da larghissimi settori del paese ed altresì come tali ritardi — che potrebbe significare divergenze nel Governo circa il progetto — rischia di provocare un'ulteriore negativa prologa dell'attuale regime vincolistico. (4-01541)

CAPPELLI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per conoscere — premesso che i decreti delegati e le circolari chiarificatrici che prevedono l'attuazione dei corsi di recupero e di sostegno non trovano, molte volte, pratica applicazione in quanto lasciano ai docenti la facoltà di parteciparvi o meno, vietando, nel contempo, l'assunzione di personale non in servizio nella scuola — quali provvedimenti intenda adottare per dare la possibilità di organizzare i suddetti corsi in caso di indisponibilità da parte dei docenti stessi.

L'interrogante chiede al Ministro se ritenga opportuno emanare, con urgenza, norme che prevedono l'assunzione di perso-

nale non in servizio nella scuola, nel numero e tempo strettamente necessari alla durata dei corsi di sostegno, è di estendere tali norme anche per l'organizzazione dei corsi di recupero estivi nel caso di assenza dei docenti perché impegnati nelle commissioni per gli esami di maturità o perché in congedo ordinario o per malattia. (4-01542)

CAZORA. — *Al Ministro dell'agricoltura e delle foreste.* — Per sapere -

premesso che il recente decreto del Presidente della Repubblica relativo all'ampliamento del Parco nazionale d'Abruzzo pone notevoli perplessità di ordine sostanziale; innanzitutto la completa assenza di ogni parvenza di consultazione con gli organi democratici rappresentativi delle istanze delle popolazioni interessate, offre l'immagine di un autoritarismo negatore di quelle che sono le conquiste e le attese della contemporanea società civile e la strumentalizzazione della campagna ecologica che assume forme dittatoriali con pericolose reazioni delle popolazioni.

L'eco delle legittime reazioni è risuonata oltre che nell'aula consiliare della regione abruzzese sui più qualificati organi d'informazione coinvolgendo ed impegnando l'intero ambito delle forze politiche democratiche.

Sul piano più tipicamente dei contenuti il provvedimento costituisce una scelta per lo meno opinabile ed, a sommosso avviso dell'interrogante, del tutto errata, espressione di una concezione della difesa del patrimonio naturale, improntato da una sorta di giacobinismo della natura, con scarsi approfondimenti di quello che emerge nella dottrina amministrativa di un patrimonio naturale inteso come « bene d'interesse collettivo nella sua più vasta accezione ».

Gli interessi ecologici impongono l'esigenza di porre armoniosamente il problema di una diversa qualità di vita delle popolazioni sintonizzate alla tutela delle caratteristiche ambientali e della originale vita animale.

Ecologia e qualità di vita possono e devono coesistere intendendo per qualità di vita lo sviluppo misurato e compatibile con le esigenze naturalistiche anche forme di attività turistiche che allarghino le possibilità di sviluppo della persona, di allargamento di spazi operativi e soprattutto di utilizzo non distruttivo da parte dei consociati -

se non ritiene di procedere alla revoca del decreto relativo all'allargamento del Parco nazionale d'Abruzzo, di sospendere ogni iniziativa in tal senso prima della definizione della ventilata regionalizzazione del Parco che coinvolge anche le regioni laziale e molisana in relazione agli interessi attuali dei comuni delle province di Frosinone e Isernia, e nel frattempo autorizzare i comuni che ne abbiano fatto richiesta a costruire impianti sciistici e piste sciistiche ed in modo particolare il comune di Pescasseroli per l'utilizzazione turistica e sportiva del Monte Marsicano.

La diffusione dello sport di massa non contrasta anzi concettualmente coincide con la tutela ecologica nella misura in cui come ad esempio nel caso del Monte Marsicano le attrezzature modeste nella dimensione non pongono alcun problema di conservazione sostanziale dell'*habitat* naturale e non escludono le concrete possibilità di ripopolamento di razze e caratteristiche.

Si rientra nello spunto e nella lettera dell'articolo 5 della legge n. 991 del 21 ottobre 1950 ove si identificano gli scopi dell'Ente Parco nazionale d'Abruzzo nello sviluppo della fauna e della flora locale nonché dell'incremento turistico delle zone.

Un equilibrato ragionevole incremento turistico che esclude lo sviluppo urbanistico, l'invasione del cemento, ma offre la possibilità di conoscenza di uso razionale e corretto di un patrimonio naturale di interesse non solo regionale ma certamente di dimensione nazionale. (4-01543)

COSTA. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere se corrisponde a verità che egli abbia sollecitato al dottor Feliciano Amitrano, intendente di finanza, tratto in arresto nella giornata di ieri, la chiusura della pratica di danni di guerra in favore della SIAI-Marchetti nei termini che successivamente hanno portato all'incriminazione dell'Amitrano.

L'interrogante desidera inoltre sapere se corrisponde a verità che lo stesso Ministero per la stessa definizione abbia premiato il dottor Amitrano con un encomio solenne. (4-01544)

CUFFARO. — *Al Ministro della marina mercantile.* — Per conoscere gli sviluppi dell'inchiesta a carico di alcuni dipendenti del Lloyd Triestino per irregolarità gravi da essi - sembra - commesse nella

assunzione degli equipaggi delle navi della compagnia armatoriale;

per conoscere i passi che ha compiuto per appurare la reale portata dei fatti e soprattutto per evitare che si ripropongano in futuro con grave pregiudizio per i marittimi interessati, per l'attività del Lloyd Triestino e per il buon nome della società. (4-01545)

CITTERIO E FORNI. — *Al Ministro delle finanze.* — Per sapere —

premessi che, in conseguenza dei recenti provvedimenti legislativi, adottati dopo l'abolizione del cumulo dei redditi dei coniugi, in materia di imposta sul reddito delle persone fisiche, è stato disposto il rimborso entro il termine del 31 gennaio 1977;

a conoscenza che le riliquidazioni delle imposte in questione sono state già predisposte dal consorzio nazionale degli esattori e sono state trasmesse agli uffici distrettuali delle imposte dirette e che tali riliquidazioni sono considerate non definitive e, pertanto dovranno essere riverificate con metodi tradizionali a cura degli uffici citati;

poiché ciò comporta tempi assai lunghi senza un reale vantaggio per l'erario, con il rischio di un'ulteriore elemento di paralisi dell'Amministrazione e venendo meno a un termine previsto dalle stesse norme di legge —

se non si ritenga di adottare, con urgenza, procedure più rapide e tali da eliminare i gravi inconvenienti ricordati.

(4-01546)

CASALINO E CONCHIGLIA CALASSO CRISTINA. — *Al Ministro delle finanze.* —

Per conoscere le ragioni per cui il Consiglio nazionale degli spedizionieri doganali ritarda anni a dare il parere per il rilascio delle patenti di spedizioniere.

Gli interroganti si riferiscono in specie alle domande inoltrate dai funzionari, oggi in quiescenza, dell'amministrazione finanziaria, dottor Mario Doria e dottor Cataldo Gallo.

Il primo inoltrò domanda in data 27 novembre 1972, il secondo in data 1° aprile 1974, così come riportato dal *Messaggero* del 26 settembre 1976.

Per conoscere inoltre quali iniziative il Ministro intenda prendere per evitare un tale disservizio. (4-01547)

INTERROGAZIONI A RISPOSTA ORALE

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Presidente del Consiglio dei ministri, per sapere la sua valutazione in merito all'ordinanza con la quale il pretore di Roma, dottor Marco Pivetti, sulla base di premesse che risultano non veritiere dai verbali di udienza, ha reintegrato nel suo incarico il direttore di *Ordine pubblico* Franco Fedeli. Il pretore, come risulta dal testo dell'ordinanza, anziché giudicare circa il diritto dell'editore Camilleri di licenziare il direttore che gli stava procurando il fallimento dell'azienda editoriale, sulla base di un discorso parlamentare pronunciato nella aula di Montecitorio dall'onorevole Bellusco, giudica lo stesso inidoneo a dirigere politicamente il periodico.

« Gli interroganti inoltre chiedono se si ritenga di affermare in sede politica la inidoneità a dirigere un periodico, che si propone come voce della Polizia democratica, il signor Franco Fedeli, che nel 1952 è stato considerato l'inventore in Italia dei sequestri di persona, avendo egli, come risulta dalla condanna a 10 mesi inflittagli con sentenza del 13 febbraio 1953 dal tribunale di Livorno, simulato il rapimento dell'ex calciatore Luigi Scarabello e non ha potuto poi usufruire della sospensione condizionale della pena a causa di una precedente condanna.

(3-00586) « PRETI, REGGIANI, VIZZINI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Governo, per conoscere — premesso che le valutazioni positive espresse per l'accordo tra la FIAT e lo Stato libico, e l'intensa ripresa di contatti tra l'Italia e la Libia che vi ha fatto seguito, non devono far dimenticare il problema tuttora aperto dei profughi dalla Libia: al contrario, si presenta oggi l'occasione concreta per rendere loro giustizia.

« È singolare caratteristica italiana la rapidità con la quale le ondate di commo- zione e di sdegno che suscitano gli avvenimenti tristi o drammatici si spengono

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

senza esito alcuno. Da sei anni gli italiani di Libia, che sono stati costretti ad abbandonare da un giorno all'altro tutti i loro beni, attendono inutilmente di essere aiutati a reinserirsi nella comunità nazionale.

« La conclusione di accordi commerciali con la Libia perdurando la mancata soluzione del problema dei profughi rischia d'altronde di far apparire che il Governo italiano ritenga legittima o comunque ormai trascurabile la spoliazione degli italiani ad opera dello Stato libico —:

1) se sono attualmente allo studio provvedimenti in favore dei profughi italiani dalla Libia;

2) se nel corso dei recenti colloqui a Tripoli tra il ministro Ossola e le autorità libiche sia stato esaminato il problema dei profughi, e in caso affermativo con quale risultato;

3) se non si ritiene di proporre formalmente alla Libia, in occasione dell'imminente incontro tra il Presidente del Consiglio e il colonnello Gheddafi, l'indennizzo delle espropriazioni compiute ai danni degli italiani.

(3-00587)

« DE CAROLIS ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro degli affari esteri, per sapere se, come fece nei riguardi del governo spagnolo in occasione della vicenda Carrillo, abbia fatto uguali passi nei confronti dei governi dell'URSS e della Cecoslovacchia, per esprimere la protesta e le preoccupazioni dell'Italia, di fronte ai numerosi arresti e alle persecuzioni che avvengono in quei paesi e che si sono intensificate negli ultimi tempi contro i protagonisti del dissenso.

(3-00588)

« CAVALIERE ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il Ministro dell'interno per sapere, in relazione al nuovo grave episodio nel quale l'11 gennaio 1977 ha perso la vita a Cagliari il giovane Giuliano Marras di 16 anni, se non ritenga urgente intervenire sugli organi centrali e periferici della polizia per accertare:

1) quali istruzioni siano state fornite agli agenti ed in particolare se si è realizzata la necessaria distinzione tra criteri per la repressione della criminalità comune (scippi, furti, eccetera) e metodi an-

che straordinari per l'accrescimento della efficacia nella necessaria lotta contro il terrorismo e l'eversione;

2) quali iniziative siano state assunte per garantire che le forze di polizia non perdano mai di vista i principi della Costituzione repubblicana e l'esigenza di mantenere in tutte le circostanze un alto senso di responsabilità, di prudenza, di misura per evitare tragiche conseguenze che ostacolino la creazione di un fronte di mobilitazione unitaria nella lotta contro la criminalità e la violenza.

(3-00589) « MACCIOTTA, CARDIA, COCCO MARIA, MANNUZZU, PANI ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il Ministro degli affari esteri, per conoscere quale è il giudizio del Ministero in merito alla notizia pubblicata oggi da diversi quotidiani nazionali e ripresa da un *reportage*-inchiesta, pubblicato dalla *Frankfurter Allgemeine*, nel quale si afferma che il Corghi Benito non fu ucciso per errore dagli uomini della *Volkspolizei*, ma che sarebbe stato invece ucciso determinatamente, essendo l'autostrada illuminata a giorno ed essendogli stata tesa una vera e propria trappola con la scusa che avrebbe dimenticato documenti doganali, quando il Corghi invece non avrebbe dimenticato alcunché.

« L'interrogante rileva infine che se la vicenda stesse in effetti come risulta dai giornali, il Ministero degli affari esteri dovrebbe adottare nei confronti del governo della Repubblica democratica tedesca ben altri provvedimenti in luogo della semplice protesta a suo tempo avanzata e comunicata anche alla Camera nella seduta del 29 ottobre 1976.

(3-00590)

« MORINI ».

INTERPELLANZA

« I sottoscritti chiedono di interpellare i Ministri del lavoro e previdenza sociale e del tesoro per conoscere la loro valutazione sull'operato del commissario dell'ENPAS, dottor Cruciani, in relazione:

a) alle proposte di ristrutturazione dei servizi che il commissario intende attuare disattendendo lo spirito della legge 20 marzo 1975, n. 70, e in noncuranza di quanto previsto dalle leggi n. 386 del 1974 e

VII LEGISLATURA — DISCUSSIONI — SEDUTA DEL 12 GENNAIO 1977

n. 382 del 1975, che come è noto, prevedono lo scioglimento dell'ENPAS, al pari di altri enti mutualistici, entro il 1° luglio 1977. Il commissario dell'ENPAS, con delibera n. 2062 del 13 dicembre 1976, intende consolidare detto istituto arrivando a formulare la proposta della costituzione di un apposito ente, gestito dall'ENPAS stesso, che assommi tutte le competenze previdenziali del pubblico impiego e dei dipendenti degli enti locali, per lasciare all'INPS i soli settori dei lavoratori dipendenti da privati ed i lavoratori autonomi. A concreto sostegno di tale disegno, il commissario dell'ENPAS ha predisposto una delibera di ristrutturazione dei servizi che comporta:

aumento da 7 a 11 del numero dei direttori centrali;

aumento di circa 50 unità nell'ambito della dirigenza;

istituzione della qualifica professionale di giornalista con ben 5 posti;

istituzione di 4 direzioni centrali per la previdenza e il credito;

b) alle ingenti somme stanziare per il riammodernamento degli stabili in Roma di Corso Italia n. 108 (ex ufficio di assistenza ex Roma 3) e di Via Arno n. 40 in rapporto allo scorporo e riaggregazione di uffici e servizi funzionali al potenziamento dell'ente quando l'utilizzazione di detto patrimonio immobiliare dovrà essere valutata e deciso dalla regione Lazio che - nell'auspicata ipotesi di scioglimento dell'ENPAS - ne dovrebbe entrare in possesso nei prossimi mesi.

« Gli interpellanti sottolineano la gravità di tali impostazioni che, per di più, vengono avanzate da una gestione commissariale che per sua stessa natura dovrebbe attenersi più responsabilmente agli orientamenti generali di riforma del settore, e chiedono ai Ministri se non ritengano di dover respingere la delibera del commissario dell'ENPAS secondo quanto previsto dall'articolo 29 della legge 20 marzo 1975, n. 70. (2-00102) « CANULLO, CARUSO, POCETTI ».

MOZIONE

« La Camera,

rilevato che il 18 gennaio 1977 ha iniziato innanzi alla Corte d'assise di Catanzaro il processo per la strage di piazza Fontana, a Milano;

constatato che le numerose e discordanti istruttorie sui fatti di cui è causa hanno tutte denunciato la impossibilità dei giudici di far luce sull'episodio a causa del rifiuto di collaborare all'accertamento della verità da parte degli organi dello Stato ed anche del Governo che hanno sistematicamente opposto ad ogni iniziativa giudiziaria, eccependo il segreto politico-militare;

preso atto che perfino sull'ordinanza di rinvio a giudizio il giudice istruttore ha posto in evidenza in modo drammatico la situazione sopra esposta scrivendo testualmente: " data l'estrema importanza e rilevanza delle circostanze che non si sono potute chiarire per le eccezioni di segreto, sarebbe stato certamente opportuno sottoporre al vaglio della Corte costituzionale alcuni aspetti di questa normativa i cui connotati di illegittimità sembrano a questo giudice evidenti, ma è prevalsa la esigenza di non prorogare ulteriormente e per un lungo lasso di tempo il corso di una istruttoria alla cui definizione è subordinata la celebrazione del dibattimento a carico di tutti gli imputati della strage di Milano e degli altri attentati del 1969. E solo da auspicare che la Corte costituzionale dia alle questioni sollevate nella stessa materia da altri magistrati soluzioni che consentano finalmente al giudice del dibattimento di affrontare e approfondire i temi di maggiore momento del processo, libero dalle pastoie in cui finora si è fin troppe volte arenata l'indagine istruttoria »;

rilevato che tra gli imputati nel processo figurano alti esponenti del SID, imputati di aver ostacolato dolosamente il corso della giustizia;

ritenuto che in tale situazione il processo non risponderà in alcun modo alla domanda di verità che sorge dalla opinione pubblica, avallando le interpretazioni più squalificanti sui comportamenti delle istituzioni e su alcuni corpi separati;

impegna il Governo

ad autorizzare tutte le deroghe al segreto politico militare che la legge consente e che saranno richieste nel corso del procedimento, dandone formale ed inequivoca assicurazione prima dell'inizio del dibattimento.

(1-00020) « PANNELLA, MELLINI, BONINO EMMA, FACCIO ADELE ».