

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

4^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Difesa)

2° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 26 SETTEMBRE 1979

Presidenza del Presidente SCHIETROMA

INDICE

Interrogazioni

PRESIDENTE	Pag. 9, 11, 12
BOLDRINI (PCI)	12
DEL RIO, sottosegretario di Stato per la difesa10, 11
TOLOMELLI (PCI)10, 11

I lavori hanno inizio alle ore 10,15.

INTERROGAZIONI

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni.

La prima interrogazione è dei senatori Tolomelli ed altri. Ne do lettura:

TOLOMELLI, BOLDRINI, MARGOTTO. — *Al Ministro della difesa.* — Per conoscere i motivi che hanno indotto a bandire un concorso per titoli a 28 posti nel ruolo della carriera direttiva dei commissari di leva della Difesa, tenuto conto che il bando pubblicato

il 25 maggio 1979 sulla *Gazzetta Ufficiale* stabilisce:

a) che il limite di età per partecipare al concorso è fissato a 58 anni, il che non contribuisce a risolvere i problemi di funzionalità dei Consigli di leva, che hanno bisogno di valorizzare il personale che già svolge qualificate mansioni in quelle sedi, funzionalità che comunque non potrà certo essere avvantaggiata dall'apporto di ufficiali prossimi al collocamento a riposo e quindi impossibilitati o non motivati ad acquisire la necessaria specifica professionalità;

b) che il predetto limite di età potrebbe consentire la partecipazione al concorso a candidati che hanno deciso di avvantaggiarsi dei benefici della legge n. 336 del 1970;

c) che i titoli considerati ai fini del concorso ed i punteggi previsti non favoriscono — per la loro giovane età — la maggior parte degli ufficiali già impegnati nei Consigli di leva e che possono vantare una effettiva professionalità specifica nello svolgimento delle mansioni di commissario di leva.

D'altra parte, in applicazione della legge 19 febbraio 1979, n. 52 che ha approvato, con

modifiche, il decreto-legge 23 dicembre 1978, n. 814, e tuttavia contraddicendo le motivazioni illustrate dal Ministro al Parlamento a sostegno del predetto decreto-legge, si rischia di veder collocato in aspettativa proprio il personale più qualificato che già svolge il compito di commissario di leva di cui si è detto.

Per quanto sopra esposto, si chiede di sapere se il Ministro non ritenga che sussistano validi motivi di opportunità e di buona amministrazione che consiglino di non dar corso al predetto concorso nei modi previsti dal richiamato bando pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 143 del 25 maggio 1979, al fine di provvedere alla sua modifica in due punti: riduzione dell'età massima dei concorrenti a 53 anni; valorizzazione in modo esplicito e preferenziale del servizio prestato come Commissari di leva facenti funzione.

(3 - 00015)

D E L R I O, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Il concorso per titoli a 28 posti di commissario di leva pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 143 del 26 maggio 1979 è stato indetto con decreto ministeriale 10 marzo 1979 in ottemperanza alla normativa vigente, nel limite dei posti disponibili per vacanze ordinarie determinatesi nel ruolo al 31 dicembre 1977 per collocamenti a riposo per limiti di età.

Il limite massimo di età per la partecipazione all'anzidetto concorso (anni 58) è fissato dall'articolo 1 della legge 18 gennaio 1952, n. 43, attualmente vigente, concernente norme per il reclutamento dei commissari di leva.

Il citato limite di età non favorisce gli ufficiali che hanno chiesto il collocamento a riposo ai sensi della legge 24 marzo 1970, n. 336, e successive integrazioni e modificazioni, poichè i medesimi, ai sensi dell'articolo 1 della legge 14 agosto 1974, n. 355, non possono partecipare a pubblici concorsi, nè ricoprire incarichi con onere a carico dello Stato.

Si aggiunge che il titolo attinente al servizio prestato presso uffici di leva può essere fatto valere da qualsiasi candidato, indipendentemente dall'età del medesimo.

T O L O M E L L I. Mi devo dichiarare assolutamente insoddisfatto perchè, in sostanza, si rifiuta di apportare la modifica da noi richiesta nell'interrogazione.

Una risposta del genere lascia molte perplessità; non può non meravigliare il rifiuto di apportare questa modifica quando, anche per il passato, è stata riconosciuta la pressante necessità di meglio qualificare i Consigli di leva. Difatti, anche in relazione alle leggi che sono state varate, come la legge sui principi della disciplina, e in relazione ai provvedimenti che abbiamo in discussione, come quello della leva, è stata più volte sottolineata la necessità di disporre di personale già sperimentato, di personale altamente qualificato.

Il concorso, invece, così come è stato bandito, se da un lato tiene conto di tutto questo, dall'altro lato, però, trattandosi di un concorso per titoli, tende a privilegiare e a favorire ufficiali che non hanno alcuna esperienza in questo campo, e ciò in contrasto — ripeto — con le esigenze più immediate e più pressanti. Chiedo, per esempio, come possono svolgere un compito di questa dimensione ufficiali che hanno fatto la scuola di guerra; a che vale mandare a svolgere questo compito ufficiali di 58 anni, i quali non fanno in tempo ad acquisire esperienza in quanto subito dopo vengono mandati a riposo. Tutto ciò non ha senso e la cosa, onorevole Sottosegretario, ci preoccupa anche sotto un altro punto di vista. Noi siamo stati sensibili, nella scorsa legislatura, alle insistenze del ministro della difesa del tempo, Ruffini, perchè accettassimo la proroga della modifica della legge n. 814 — se non erro — perchè si disse che se avessimo dato attuazione a questa legge ciò avrebbe significato mandare a riposo ufficiali validi e, soprattutto, mettere in crisi i Consigli di leva. Come si spiega, allora, che nel momento in cui diciamo che bisogna tendere a mantenere in servizio ufficiali validi, soprattutto per quanto concerne questo ruolo, si rischia, così come è concepito il concorso, di favorire ufficiali senza esperienza e di mandare, invece, a riposo ufficiali estremamente validi? Tutto ciò, evidentemente, getta un'ombra sulla stessa attuazione della legge n. 814. Ed è per questo motivo che

insistiamo perchè il concorso venga modificato in ordine all'età.

D E L R I O, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Bisognerebbe modificare, allora, la legge!

T O L O M E L L I. Modifichiamo la legge. Ad ogni modo, mi riservo di trasformare l'interrogazione in interpellanza perchè desidero approfondire il modo come sono stati utilizzati i mesi di proroga relativi alla legge n. 814, in relazione anche a tale questione specifica.

P R E S I D E N T E. Segue un'interrogazione dei senatori Boldrini ad altri. Ne do lettura:

B O L D R I N I, M A R G O T T O, T O L O M E L L I, P E C C H I O L I. — *Al Ministro della difesa*. — Per sapere se risponde a verità quanto è stato ripetutamente affermato, e cioè che, per l'acquisto degli aerei « C-130 Hercules » della « Lockheed », non si è provveduto a suo tempo nei vari contratti ad includere la fornitura di pezzi di ricambio necessari per la normale manutenzione degli aerei stessi, per cui attualmente per far volare i « C-130 » si è ricorsi sistematicamente allo smantellamento di alcuni apparecchi per recuperare da questi le parti di ricambio necessarie alla normale manutenzione, sicchè la linea operativa dei « C-130 » in funzione è stata ridotta complessivamente a 5 o 6 unità al massimo.

(3 - 00099)

D E L R I O, *sottosegretario di Stato per la difesa*. Con il contratto di acquisizione dei velivoli C-130, a suo tempo stipulato con la ditta Lockheed, furono acquistati, a carico dei velivoli stessi, parti di ricambio cellula, equipaggiamenti elettronici e non elettronici e relative parti di ricambio, eliche di scorta e relativi ricambi.

Con contratti separati con la ditta Allison USA, produttrice dei motori, e con ditte nazionali, produttrici di apparati avionici, furono altresì acquistati motori di scorta e relative parti di ricambio, nonchè apparati elettronici e relativi ricambi.

Il fabbisogno degli equipaggiamenti completi e delle parti di ricambio fu determinato sulla scorta delle linee elaborate dalle

ditte produttrici, le quali vantavano una notevole esperienza nel settore specifico attraverso il diffuso impiego dei velivoli C-130 presso le aeronautiche di molti paesi.

Il fabbisogno fu però calcolato con criterio di forzato contenimento, cercando di contenere ragionevolmente le esigenze da soddisfare con la limitata disponibilità di fondi utilizzabili.

In sostanza, furono seguiti i criteri di massima di evitare l'acquisto di materiali di elevato costo o di bassa probabilità di impiego (ad esempio: semiali, piani di coda, eccetera); di limitare l'acquisto di materiale selezionato per coprire le esigenze teoriche dei primi due anni di attività (14.000 ore di volo sulla base di 500 ore anno velivolo); di rinviare ad approvvigionamenti successivi il reintegro delle scorte in base agli elementi pratici di consumo che sarebbero emersi dopo un certo periodo di impiego dei velivoli.

I problemi che l'avviamento di esercizio di un nuovo tipo di aereo sempre produce hanno peraltro fatto sorgere qualche difficoltà nel garantire la contemporanea efficienza di tutti i 14 velivoli acquistati.

Si deve, in particolare, considerare come il limitato numero degli aerei ha reso poco remunerative per le ditte interessate le operazioni di revisione dei materiali recuperabili (reimpiegabili cioè dopo opportuna rilavorazione) scoraggiandole dal sostenere forti spese di impianto, stante l'impossibilità di ammortizzare le stesse con un congruo numero di commesse.

Il conseguente forte ritardo nei lavori di revisione degli accessori divenuti inefficienti ha determinato accantonamenti di materiali che altrimenti, dopo gli opportuni lavori di riparazione, avrebbero potuto essere subito reimpiegati. In alcuni casi si è così giunti in tempi brevi ad un esaurimento delle scorte approvvigionate.

Mentre da un lato si è provveduto a dar corso a nuovi approvvigionamenti per integrare adeguatamente le scorte, dall'altro si è dovuto, per assicurare la continuità dell'attività operativa, ricorrere anche al prelievo di particolari da velivoli in « temporaneo arresto » allo scopo di ripristinare l'efficienza degli altri.

Tale operazione, tecnicamente accettabile, è stata effettuata secondo precise norme manutentive applicate anche in campo internazionale, intese a preservare i velivoli in « temporaneo arresto » e ad accertarne, una volta rimontati i particolari mancanti, il completo stato di efficienza prima dell'impiego in volo.

A seguito dell'arrivo di materiali nuovi, il fenomeno ha subito una drastica attenuazione. La situazione attuale vede soltanto 1, 2 velivoli in arresto per indisponibilità di parti di ricambio.

È prevedibile, comunque, a non lunga scadenza, una completa normalizzazione dello stato di efficienza della linea di volo degli aerei C-130, sempre che, ovviamente, non abbiano a verificarsi turbamenti produttivi nell'area industriale del settore.

B O L D R I N I. Onorevole Presidente, mi pare che nella risposta del sottosegretario Del Rio si riconosca, sia pure con tutte le cautele ed anche le precisazioni, la validità della nostra interrogazione.

Vorrei far presente che questa interrogazione fu presentata nella passata legislatura (12 gennaio 1979), ma il Governo, forse nel clima dello scioglimento anticipato del Parlamento, non ritenne opportuno rispondere sebbene fosse già in corso una campagna di stampa abbastanza seria (e mi riferisco non a quotidiani ma a giornali specializzati che si interessano dei problemi militari).

Del resto, ricordetere che già in una seduta del 21 dicembre 1978, quando discutemmo della tragedia del marzo 1977 — quella relativa all'incidente clamoroso in cui persero la vita 38 allievi dell'Accademia di Livorno — facemmo presente che occorreva da parte del Governo una particolare attenzione per quanto riguardava la manutenzione dei C-130 ed anche le regole di volo.

Prendiamo atto di questa deficienza, che è davvero singolare, perchè se è vero che voi avete acquistato i C-130 prospettando una possibilità di vita, quindi di utilizzazione, per 15 anni, è davvero assurdo che nel momento in cui si faceva questo acquisto non abbiate previsto l'acquisto anche dei pezzi di ricambio.

Inoltre debbo dire, per amore di precisione, che siamo anche convinti che la Lockheed non dà l'autorizzazione per tutti i pezzi di ricambio perchè lei sa meglio di me, onorevole sottosegretario Del Rio, che in genere, quando si arriva agli acquisti di quella natura, alcuni pezzi specializzati vengono riservati dalla stessa ditta rifornitrice per ragioni tecniche, politiche e militari. Del resto dai lavori della Commissione di indagine sulle commesse militari così è risultato. È singolare, pertanto, che da allora si sia arrivati al punto per cui è vero che il 50 per cento dei C-130 Hercules non hanno più volato, quali che siano state le ragioni di carattere tecnico, di carattere prudenziale o per la mancanza di pezzi di ricambio. Non voglio, comunque, andare a rifarmi ai testi dell'inchiesta che è stata svolta in proposito. Ora si dice che si sono trovati i pezzi di ricambio, ma la questione di fondo è che siamo di fronte ad un modo di gestire le commesse militari che è sbagliato e lo è, ripeto, prima di tutto perchè si comprano apparecchi che ci si trova nell'impossibilità di utilizzare, poi perchè non si considera che un domani i prezzi saranno superiori a quelli previsti e infine perchè non è improbabile che i pezzi di ricambio da utilizzare non vengano più fatti.

Non mi posso dichiarare soddisfatto, ma non è questo il punto da evidenziare, bensì l'altro, se esista una carenza seria per tutto quanto riguarda la gestione delle commesse militari; quindi, riconfermo il giudizio negativo già espresso nell'interrogazione e suffragato dalla risposta del Sottosegretario e dalle dichiarazioni che abbiamo ascoltato.

Unica raccomandazione che vorrei rivolgere al Presidente della nostra Commissione è quella per cui in un eventuale dibattito sui provvedimenti per l'ammodernamento delle Forze armate la questione sia tenuta presente come indice di una irregolarità davvero singolare.

P R E S I D E N T E. Lo svolgimento delle interrogazioni è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 10,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Direttore: DOTT. GIOVANNI BERTOLINI