

SENATO DELLA REPUBBLICA

VII LEGISLATURA

106^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

GIOVEDÌ 31 MARZO 1977

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente CATELLANI,
indi del vice presidente VALORI
e del vice presidente ROMAGNOLI CARETTONI Tullia

INDICE

AUTORIZZAZIONI A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deferimento di domande all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari Pag. 4552

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (dal 19 al 29 aprile 1977) 4572

Modifica (per il periodo dal 29 marzo al 6 aprile 1977) 4570

CORTE DEI CONTI

Trasmissione di relazione sulla gestione finanziaria di ente 4552

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione 4551
Approvazione da parte di Commissione permanente 4551

Deferimento a Commissioni permanenti in sede referente Pag. 4551
Trasmissione dalla Camera dei deputati . 4551

Discussione e approvazione:

« Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torino-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere » (611) (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):

ACCILI (DC) 4592
LAFORGIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici 4587
MINGOZZI (PCI) 4580

PITRONE (PRI)	Pag. 4590
* SEGRETO (PSI)	4591
TONUTTI (DC), <i>relatore</i>	4574, 4587
VENANZETTI (PRI)	4584

Seguito della discussione e approvazione:

« Ammodernamento degli armamenti, dei materiali, delle apparecchiature e dei mezzi dell'Esercito » (189):

DELLA PORTA (DC), <i>relatore</i>	4552
LATTANZIO, <i>ministro della difesa</i>	4555
MARGOTTO (PCI)	4556
TODINI (DC)	4569
VINAY (Sin. Ind.)	4565

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio	Pag. 4595
--------------------	-----------

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA

DI LUNEDI' 4 APRILE 1977	4600
------------------------------------	------

PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA (dal 19 aprile al 3 giugno 1977) . .

BLEA (dal 19 aprile al 3 giugno 1977)	. . 4571
Integrazione (per il periodo dall'8 febbraio all'8 aprile 1977) 4570

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

Presidenza del vice presidente CATELLANI

P R E S I D E N T E . La seduta è aperta (ore 16).

Si dà lettura del processo verbale.

P A C I N I , segretario, dà lettura del processo verbale della seduta pomeridiana del giorno precedente.

P R E S I D E N T E . Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

**Annunzio di disegno di legge
trasmissso dalla Camera dei deputati**

P R E S I D E N T E . Il Presidente della Camera dei deputati ha trasmesso il seguente disegno di legge:

« Funzionamento del Centro Linceo interdisciplinare di scienze matematiche e loro applicazioni » (617).

**Annunzio di presentazione
di disegni di legge**

P R E S I D E N T E . Sono stati presentati i seguenti disegni di legge di iniziativa dei senatori:

COPPO, ROMEI, DELLA PORTA, de' COCCI, CENGARLE, TOROS, DEL PONTE, CARRARO, SCHIANO, VETTORI e ANDÒ. — « Estensione della facoltà prevista dall'articolo 1 del decreto-legge 27 dicembre 1975, n. 687, convertito nella legge 7 febbraio 1976, n. 25, concernente la riapertura dei termini per la revoca delle domande di collocamento a riposo agevolato, ai sensi dell'articolo 3 della legge 24 maggio 1970, n. 336, e successive modificazioni » (616);

MARAVALLE, ANDERLINI, OTTAVIANI, ROSSI Raffaele, CARNESELLA, VALORI e DE CAROLIS. — « Provvedimenti per la salvaguardia del patrimonio artistico della città di Orvieto » (618).

TANGA. — « Adeguamento della misura dei contributi per la ricostruzione delle zone danneggiate dal terremoto dell'agosto 1962 » (619);

ROSI, VITALE Antonio, DELLA PORTA, BARBI e GIACOMETTI. — « Ordinamento delle Camere di commercio e dell'economia » (621).

È stato inoltre presentato il seguente disegno di legge:

dal Ministro della difesa:

« Avanzamento dei sottufficiali in congedo dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica » (620).

**Annunzio di approvazione di disegni di legge
da parte di Commissione permanente**

P R E S I D E N T E . Nella seduta di ieri, la 8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) ha approvato i seguenti disegni di legge:

« Trattamento economico del personale preposto agli Uffici marittimi minori » (559);

« Autorizzazione di un'ulteriore spesa di lire 10 miliardi per il primo gruppo di opere della ferrovia metropolitana di Roma da Osteria del Curato a Termini e a Prati » (568).

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

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

alla 3ª Commissione permanente (Affari esteri):

« Adesione all'Accordo istitutivo della Banca interamericana di sviluppo (BID), adot-

tato a Washington l'8 aprile 1959, nonchè ai relativi emendamenti e loro esecuzione » (591), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione;

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

« Modifiche di alcune norme della legge 31 dicembre 1962, n. 1859, sulla istituzione e l'ordinamento della scuola media statale » (610).

Annunzio di deferimento all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari di domande di autorizzazione a procedere in giudizio

PRESIDENTE. Le domande di autorizzazione a procedere in giudizio annunciate nella seduta del 22 marzo 1977, *Doc. IV*, nn. 30 e 31, sono state deferite all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

Annunzio di relazione della Corte dei conti sulla gestione finanziaria di ente

PRESIDENTE. Il Presidente della Corte dei conti, in adempimento al disposto dell'articolo 7 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ha trasmesso la relazione concernente la gestione finanziaria dell'Ufficio Italiano dei Cambi, per gli esercizi 1974 e 1975 (*Doc. XV*, n. 30).

Tale documento sarà inviato alla Commissione competente.

Seguito della discussione e approvazione del disegno di legge:

« Ammodernamento degli armamenti, dei materiali, delle apparecchiature e dei mezzi dell'Esercito » (189)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Ammodernamento degli ar-

mamenti, dei materiali, delle apparecchiature e dei mezzi dell'Esercito ».

Ha facoltà di parlare il relatore.

DELLA PORTA, relatore. Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevole Ministro, prima che ella, signor Ministro, concluda la discussione generale, consentitemi una breve replica, certo non adeguata all'elevatezza degli interventi che ci sono stati nell'ampio dibattito e che per un verso o per l'altro hanno portato un loro contributo, a volte critico, a volte di sostegno, ma sempre meritevole della massima considerazione.

Ringrazio gli onorevoli colleghi che sono intervenuti per questo sforzo che ha mirato a far emergere i punti centrali del disegno di legge, rilevandone le connessioni che a questo argomento fanno corollario, in politica militare, in politica estera, nella politica di alleanze e di schieramento.

Credo che questa circostanza abbia offerto la possibilità di approfondire un discorso che va assumendo più vaste proporzioni per quanto riguarda le forze armate e che coinvolge anche la pubblica opinione del nostro paese.

A me pare importante rilevare che tre sono i principali punti sui quali si è incentrato il dibattito e che da esso sono emersi: l'opportunità o meno di un tale provvedimento, la situazione economica del paese e la sua compatibilità con esso, la sicurezza delle nostre frontiere. Ed entro subito nel merito delle osservazioni.

È stato detto che non è opportuno e non è necessario provvedere all'armamento dei mezzi dell'esercito perchè i mezzi attualmente in dotazione soddisfano adeguatamente le necessità della forza armata. A tal proposito va ribadito che le attrezzature e l'armamento dell'esercito italiano per la maggior parte sono ancora quelli avuti in dotazione dai paesi alleati alla fine del secondo conflitto mondiale, vecchi nella concezione, superati nella funzionalità ed inadeguati al nuovo modo di essere delle forze armate italiane.

È necessario, quindi, per superare questa sorta di punto depressionario, approntare

lo strumento legislativo che, al di là dei normali stanziamenti di bilancio, consenta di realizzare un armonico programma di ammodernamento e di sviluppo. Non si tratta qui di armare — come si dice — l'esercito italiano, cioè farne un potente mezzo di offesa rispondente ad una politica bellicosa, di potenza, di aggressione non si sa bene nei confronti di chi; si tratta di sostituire materiali non più validi, non più in grado di funzionare per la vetustà, non più rispondenti alla direttiva di compensare con incrementi di qualità la riduzione delle forze in corso di attuazione ed in parte già attuata, allo scopo di arrivare ad avere uno strumento che, pur ridotto nelle dimensioni, abbia un tono di efficienza e di qualificazione con armamenti moderni. Non si può avere uno strumento ridotto, efficiente, equilibrato, operativamente adeguato, se non si accetta nel contempo che esso sia modernamente equipaggiato. Siamo di fronte ad una alternativa: o l'esercito con le strutture dei primi anni del '70 ed armamenti superati, o esercito ridotto nelle sue dimensioni, ma efficiente, tecnicamente qualificato e con armamenti moderni.

Onorevoli colleghi, nella passata legislatura in quest'Aula abbiamo tutti voluto la riduzione della ferma, la soluzione del problema degli obiettori di coscienza e la soluzione di tanti altri problemi; ma abbiamo voluto soprattutto la ristrutturazione delle forze armate ed è oggi questa legge, che non rappresenta assunzione di nuove, importanti decisioni di politica militare, come da qualche parte si tenta di accreditare, che dà efficacia e sostanza ai progetti di ristrutturazione in via di realizzazione che noi abbiamo voluto.

È in fondo questa legge la piattaforma per dare il via ad un processo organico di pianificazione e programmazione, sotto il controllo del Parlamento, in termini e situazioni diverse rispetto al passato.

Si è parlato, e fatto più volte cenno, ai normali stanziamenti di bilancio, peraltro sempre insufficienti, non in grado di assicurare alla forza armata di colmare vuoti in settori chiave. La legge promozionale darà maggior respiro ai bilanci annuali in mo-

do da non sacrificare come nel passato la funzionalità a vantaggio di un mero ed effimero rinnovamento e da poter destinare maggiori risorse al miglioramento della vita e del benessere del personale. Mi riferisco soprattutto alla ristrutturazione delle caserme più vetuste e a quanto attiene ai servizi generali, all'estensione a tutte le caserme degli impianti di riscaldamento e all'adozione di moderni impianti per la distribuzione del vitto.

Certo, a fianco di questi impegni ed esigenze di natura sociale e comunitaria, esistono le acquisizioni di nuove armi, di nuovi mezzi, di nuove attrezzature; ma il problema va visto e valutato nel suo complesso perchè nell'insieme si tratta di una serie di aree vitali che rientrano in un quadro e in un piano organico di azione, con dotazione di mezzi sufficienti per far fronte alle citate esigenze, che fa maturare il vertiginoso processo sociale per quanto attiene agli uomini e il progresso tecnologico per quanto riguarda i mezzi di dotazione e di impiego.

Abbiamo inteso in quest'Aula — e sono grato ai colleghi che lo hanno fatto — rilevare con approfondimento e competenza una valutazione in termini di armamenti che veramente fa onore all'Assemblea del Senato nel suo complesso. Ma, anche se l'argomento tocca da vicino la nostra politica militare, connessa alla politica estera dell'Italia, credo che esso vada valutato nel momento stesso in cui l'onorevole Ministro della difesa sottoporrà al Parlamento, fra sei mesi, i programmi di investimento e di ammodernamento.

Si tratta, in fondo, pur con le connessioni citate e che ribadisco essere preminenti, di scelte di ordine tecnico-militare che noi nel caso dobbiamo operare, conosciute le caratteristiche precise di ogni arma, riportandole alle linee direttrici della nostra politica estera e della nostra collocazione internazionale.

Abbiamo inteso raffronti fra eserciti, fra potenziali bellici di arsenali, fra potenziali di schieramenti, dalla NATO al Patto di Varsavia; abbiamo inteso inserire in questi raffronti il nostro esercito come se fosse uno

strumento poderoso per incutere timore agli eserciti europei; abbiamo sentito fare raffronti tra centinaia di divisioni, tra eserciti di milioni di uomini sia di una parte che dell'altra; ma che cosa è il nostro esercito, pur valoroso, di fronte a quelli citati, bene addestrati, equipaggiati e armati?

Questo è il punto centrale sollevato da un intervento particolarmente interessante del senatore Pasti; ed il discorso qui ci porterebbe lontano, ma non voglio abusare del tempo disponibile perchè, come ho detto, si tratta di una breve replica.

Fatto è che il nostro esercito risponde alla politica di pace che il paese persegue, che non minaccia alcuna frontiera, che tiene conto della politica estera del paese, dei rapporti di amicizia effettiva con tutti i popoli confinanti, che è presidio delle garanzie costituzionali; ma tutto ciò non ci esime dal dovere di dare all'esercito, al pari di tutti gli eserciti dei paesi amici e confinanti, tutto ciò di cui l'esercito stesso ha bisogno. Il significato di questa legge è tutto qui ed ecco perchè ritengo opportuna la sua sollecita approvazione.

Ma il dibattito è andato oltre questo punto, come dicevo all'inizio, ed ha investito il secondo elemento emerso, e cioè se l'impegno di spesa è compatibile con l'attuale situazione economica del paese.

Non vorrei ripetere quanto ho già rilevato nella relazione introduttiva al dibattito, ma credo sia opportuno richiamare ancora all'attenzione degli onorevoli colleghi il fatto che il contrasto tra la ricerca dei fondi occorrenti per avviare l'urgente riconversione industriale e il temporaneo stanziamento dei fondi per la legge promozionale è più apparente che reale perchè, in primo luogo, la spesa riguarda un periodo di dieci anni e, in secondo luogo, l'acquisizione dei materiali è rivolta all'industria nazionale ed assicura ad essa l'attività produttiva per un lungo periodo.

Ricordo che l'industria interessata è dislocata su tutto il territorio nazionale e investe tutti i settori, dall'automobilistico all'elettronico, dal meccanico-metallurgico al chimico, e torno a sottolineare ancora che circa 500 miliardi sono destinati alla mano-

dopera garantendo l'occupazione per 10-12 anni a migliaia di operai: e questo oggi conta moltissimo.

Quindi possiamo anche serenamente dire che tale provvedimento si ricollega al piano di riconversione industriale in atto e consentirà all'industria nazionale del settore, con un suo specifico contributo, di superare con una visione programmata a lungo termine l'attuale fase congiunturale.

Ecco perchè mi permetto di dissentire da chi ha affermato, con riferimento alla legge, che in questa situazione ogni via che si sottrae alla ripresa per dedicarla ad aumentare il passivo è un tradimento verso la nazione. Questo proprio no perchè forse, in questo caso, è vero il contrario, stante lo stato dell'esercito che induce a considerare la spesa prevista non più facoltativa ma obbligatoria.

Va rilevato inoltre che non ci furono eventi negativi legati a specifiche volontà nel passato che hanno condizionato lo sviluppo delle forze armate.

C'è stata semmai una cronica inadeguatezza delle risorse finanziarie ed un rapido progresso tecnologico: elementi questi che hanno determinato il superamento del materiale accelerandone i tempi di invecchiamento.

Si è fatto cenno ad una domanda che sorge dall'opinione pubblica: perchè pensiamo a nuove armi se c'è il trattato di Osimo ed è in atto la ripresa del discorso internazionale sul disarmo? Non si ravvisa nessun collegamento tra la politica di buon vicinato e l'indilazionabile esigenza di ammodernare una aliquota dei mezzi delle forze armate in armonia col precetto costituzionale di politica di difesa volta solamente ad assicurare un credibile potenziale difensivo. E ciò avviene in un quadro di coordinamento interforze dei tre provvedimenti cui si è fatto cenno, a livello di comitato di capi di stato maggiore e del Consiglio superiore delle forze armate.

Dobbiamo auspicare, questo sì e sono d'accordo, un maggiore controllo annuale del Parlamento sullo sviluppo dei singoli programmi, ma non credo che si potesse pensare ad uno stanziamento anno per anno,

come è stato da più parti richiesto, perchè l'impegno finanziario deve poter offrire con assegnazioni pluriennali la garanzia minima indispensabile per un razionale ed armonico sviluppo della programmazione a medio e lungo termine. Nè vedo prendere corpo la preoccupazione circa le dimensioni che potrebbe assumere l'industria degli armamenti a seguito dell'approvazione di questo disegno di legge. Le industrie nazionali che operano nel settore degli armamenti vanno oggi valutate più in termini di qualificazione industriale e di stabilizzazione occupazionale che in termini di incrementi dimensionali.

È da rilevare inoltre che i programmi previsti sono scaglionati nell'arco di dieci anni di validità della legge durante i quali sarà sempre possibile, in base ad aggiornate valutazioni di ordine tecnico-finanziario, apportare modifiche alla configurazione iniziale dei programmi. C'è poi il libro bianco della difesa ed è certo che ad esso dobbiamo fare riferimento, ma il signor Ministro ci ha dato le più ampie assicurazioni.

Onorevoli colleghi, concludendo questa breve replica nella quale ho cercato di toccare, certo in maniera insufficiente, i punti principali emersi nel dibattito, credo che al termine di questo nostro sforzo possiamo in piena coscienza dare la nostra approvazione a quanto ci viene richiesto, certi di mettere le nostre forze armate sempre più validamente al servizio del paese e della Costituzione. Siamo tutti coscienti dell'esistenza di una serie di problemi che si agitano e sono aperti per le forze armate, dalla Commissione d'inchiesta per le forniture militari alle norme di principi per il regolamento di disciplina, dalla riforma della giustizia militare alle norme per l'avanzamento di carriera, dalla riforma dei servizi segreti alle carceri militari, dalla sanità militare al soldo dei militari di leva. Sono tutti problemi che qui sono stati richiamati ed ai quali è stato fatto ampiamente cenno nel dibattito e vi posso assicurare che per quanto mi riguarda essi non sfuggono alla mia responsabile attenzione.

Ma se nel quadro di questa problematica opereremo tutti con senso di responsabili-

tà, arriveremo agevolmente, nei tempi necessari, al rinnovamento delle istituzioni militari in modo da creare un rapporto nuovo tra forze armate e società che le esprime, dando così una risposta valida ai problemi citati nel supremo interesse del paese. Per questi motivi invito l'Assemblea ad esprimere il suo voto favorevole. (*Applausi dal centro e dal centro-sinistra. Congratulazioni*).

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro della difesa.

L A T T A N Z I O , ministro della difesa. Signor Presidente, onorevoli senatori, al termine di questo breve ma sempre interessante dibattito mi sia consentito riepilogare in un sintetico quadro gli scopi ed i lineamenti del disegno di legge in esame e fornire i chiarimenti, le notizie e i dati che nel corso del dibattito stesso mi sono stati richiesti. Prima di farlo, consentite però che assolvano al sempre gradito dovere di ringraziare innanzitutto il presidente Schietroma che è riuscito a condurre in porto anche questo fondamentale disegno di legge; con lui ringrazio il relatore Della Porta, per l'opera appassionata ed intelligente volta ad approfondire con metodo e perspicacia i vari aspetti del provvedimento nonchè per la puntuale ed esauriente risposta data ai vari interventi. Mi sia consentito anche un uguale ringraziamento al sottosegretario Caroli per l'efficace, competente preziosa collaborazione fornitami nel dibattito. A tutti gli oratori intervenuti sono grato perchè, pur nella dialettica delle rispettive posizioni, essi hanno recato utile contributo all'approfondimento del disegno di legge. Ma soprattutto sono loro grato perchè mi è parso di cogliere in tutti il sincero desiderio di migliorare il nostro strumento militare.

Gioverà a questo proposito ribadire con estrema chiarezza, non tanto per quest'Aula che indubbiamente conosce, ha approfondito, ha avuto modo di sviscerare tutti i vari problemi, ma soprattutto per un'opinione pubblica che va orientata, che, col provvedimento in esame, si tratta in definitiva di

assicurare anche per l'esercito, così come è stato fatto per le altre due forze armate e come fu chiesto proprio dal Parlamento con appositi ordini del giorno quando si approvò la prima legge promozionale, quella della marina, un organico programma di interventi inteso: 1) ad eliminare pericolosi squilibri determinatisi nei livelli di efficienza in vari settori di questa come delle altre due forze armate; 2) a compensare, come è stato or ora ricordato, con incrementi di qualità la drastica contrazione delle forze conseguente alla ristrutturazione.

Sono questi i due obiettivi fondamentali che noi ci siamo posti anche con questa legge, ma non soltanto con essa. E mi sia consentito pertanto di dire subito che ogni altra illazione, anche se interessante, resta solo ed esclusivamente un'illazione. Guardi, senatore Pasti, io comprendo che in sede di discussione sul bilancio, comprendo che nella prossima discussione sul libro bianco i temi che questa mattina ha sollevato torneranno certamente di attualità per tutti; ma mi sia consentito di dire che in questa occasione il suo intervento, ancorchè interessante, ancorchè oggetto sempre per il Ministro della difesa di un approfondimento, di un chiarimento, non foss'altro per comprendere il reale significato di molte cifre, mi è sembrato — lei me lo consentirà — assolutamente fuori posto. E devo dire che ancora di più mi è sembrato fuori posto per il fatto che, non solo in sede di discussione del bilancio, ma anche recentemente, quando lei mi ha chiesto specificatamente dati e notizie con un'apposita interpellanza, ho fornito ampi chiarimenti. E vorrei aggiungere, siccome questa mattina lei ha fatto una polemica in lontananza col capo di stato maggiore dell'esercito, che, così come altre volte, non ho voluto mai far riferimento nè ai dati degli stati maggiori, nè ai dati del Sottosegretario, ma ho sempre cercato di far riferimento a dati che potevano essere ritenuti abbastanza obiettivi per tutti. Lei sa che tra i documenti dei vari paesi che fanno parte dell'Alleanza atlantica ho sempre fatto riferimento in modo particolare a quelli dell'Istituto di studi strategici di Londra, molto vicino, come ella sa, al governo laburista inglese,

un governo che gode in un certo senso delle sue simpatie, oltre che naturalmente delle simpatie della maggioranza della popolazione inglese che lo ha eletto.

Come sempre capita, si possono fare anche accostamenti di cifre diverse. Già in precedenza lei ha fatto riferimento ad una possibilità di vedere sommate insieme le forze dell'Alleanza atlantica con quelle della Cina comunista, quasi che Alleanza atlantica e Cina comunista potessero marciare concentricamente contro l'Unione Sovietica.

P A S T I . Onorevole Ministro, non ho affatto detto che queste due forze marciassero parallelamente, ho detto che si tratta dei due nemici principali dell'Unione Sovietica, il che è incontrovertibile.

L A T T A N Z I O , *ministro della difesa.* A parte il fatto che ci auguriamo sinceramente che non ci siano nemici a questo mondo, mi consentirà che non posso immaginare che il comunismo delle due confessioni, quella russa e quella cinese, non possa trovare un momento di intesa. Una cosa è certa: che qui dobbiamo cercare di valutare oggettivamente, serenamente, qual è la situazione esistente anche all'Est, non certo per porci in una posizione di contrasto, ma per conoscere, per valutare. Posso anche accettare il suo discorso per quanto riguarda la piena funzionalità o meno delle divisioni sovietiche; però credo che sia un dato incontrovertibile che di fronte alle sedici divisioni degli Stati Uniti ci sono le 168 divisioni dell'Unione Sovietica. Saranno divisioni — come ella ha detto stamattina — non complete al cento per cento...

P A S T I . Sono al 54 per cento.

L A T T A N Z I O , *ministro della difesa.* Allora aggiungerò un altro dato, se mi consente: di fronte ai 782.000 uomini degli Stati Uniti ci sono i 3 milioni di unità dell'Unione Sovietica, di cui un milione 825.000 uomini appartenenti alle forze operative e un milione 100.000 che fanno parte, come ella ben sa, della organizzazione centrale territoriale ed addestrativa. Anche togliendo un

milione 100.000 uomini, di fronte alle 782.000 unità degli Stati Uniti ci sono un milione 825.000 unità dell'Unione Sovietica. E le ripeto, per sua informazione, che questi sono sempre dati che non fornisce — come ella ha fatto intendere questa mattina — nè il capo di stato maggiore dell'esercito, nè il sottosegretario o il ministro.

P A S T I . Onorevole Ministro, lei dimentica i 3 milioni di soldati dell'esercito europeo dell'alleanza della NATO, che si sommano ai 700.000 e rotti e che danno comunque una rilevante maggioranza dei soldati della NATO di fronte al Patto di Varsavia.

L A T T A N Z I O , *ministro della difesa*. La ringrazio per la sua interruzione che è molto interessante, perchè è sempre utile approfondire questi temi. Qui stiamo facendo un discorso tra unità sovietiche e unità statunitensi; se lei vuole che io sommi le forze di tutti i paesi NATO, con tutte le differenze — che ella conosce da lungo tempo meglio di me — allora naturalmente deve assommare dall'altra parte anche tutte le forze del Patto di Varsavia. Solo così il discorso potrebbe avere un significato e potrebbero i paragoni essere appropriati in un senso o nell'altro. Non voglio poi riprendere il discorso dei mezzi corazzati. È un discorso che ormai va avanti da troppo tempo, ma non vi è dubbio che di fronte ad 11.000 carri dell'Alleanza atlantica ci sono 26.000 carri del blocco sovietico. (*Interruzione del senatore Pasti*). Queste cose dobbiamo tenerle presenti ed io gliele dico, non perchè questa sia la sede più opportuna, ma perchè ella da molto tempo, senatore Pasti, continua in questa battaglia di dati e di cifre quasi a testimoniare che con le piccole, modeste cifre (lei può capire quanto sono modeste queste cifre) dello stanziamento per leggi promozionali noi intendessimo niente di meno armare le forze armate d'Italia per marciare, non dico contro l'Unione Sovietica, ma contro chicchessia. Mi sembra un discorso talmente fuori posto che se lei stamattina, con la sua autorità ben nota e che tutti ovviamente le riconosciamo, ci avesse

detto che nel merito delle indicazioni di programma che emergono dalla legge era più utile seguire un indirizzo piuttosto che un altro, credo che in questo senso ella ci avrebbe dato un contributo molto più pertinente all'auspicio comune, all'impegno comune di fare in modo di utilizzare nel migliore dei modi il denaro del contribuente.

Un'ultima cosa, senatore Pasti, e poi concludo questa che potrebbe sembrare una polemica; suppongo che lei mi darà atto del fatto che non sono mai stato io ad aprirla nè sono mai io a portarla avanti. Anche questa mattina non mi è piaciuto in maniera particolare un richiamo che lei ha fatto alla Jugoslavia. Condivido in pieno con lei e sottoscrivo in pieno (e vorrei che su questo piano non sorgesse nessun equivoco) il fatto che non ci sono minacce da parte dei paesi confinanti. Quindi da questo punto di vista non abbiamo nessuna preoccupazione. Dovrei aggiungere, proprio per la lealtà che contraddistingue sempre i miei discorsi, che se avessimo delle disponibilità diverse di bilancio probabilmente rivedremmo anche una certa dislocazione di unità. Lei sa perfettamente che non possiamo prevedere queste diverse dislocazioni di unità, pure utili sul piano strategico, per motivi di natura economica. Immagini, se venissi qui a portare un programma per un nuovo accasermamento delle unità, cosa giustamente mi direbbe il Parlamento. Quindi dobbiamo mantenere una certa posizione — diciamolo con chiarezza — storicamente ormai definita e che, proprio nel settore dell'esercito, porta a mantenere la situazione che due terzi dei nostri giovani vadano a prestare il servizio militare nel Nord d'Italia e soltanto un terzo nel Centro-Sud. Però, senatore Pasti, pur dandole atto (sempre per chiarezza) che noi non avvertiamo nessuna minaccia da parte dell'amico popolo jugoslavo, mi consenta di dire che il rapporto di forze terrestri è di circa due a uno a favore e non a sfavore della Jugoslavia. Come ella sa, sin dal tempo di pace la Jugoslavia può vantare una superiorità su di noi che si concretizza in nove divisioni e 21 brigate di pronto intervento contro le nostre 4 modeste divisio-

ni e le dodici brigate. Queste cose le diciamo non certo perchè vogliamo portare avanti una polemica, o peggio perchè riteniamo che giovi al discorso sulla legge promozionale dell'esercito, come delle altre due leggi promozionali. Ho detto con chiarezza prima e lo ripeto ancora, soprattutto per sottolineare una volontà politica, che la cosa più importante, sancita non certo da questo Governo e — se me lo consentono — neanche dal Parlamento, bensì dalla Costituzione, e quindi da qualcosa che supera persino la volontà di noi che siamo in quest'Aula e alla quale tutti indistintamente non solo ci ispiriamo ma dobbiamo ispirarci, è che i due elementi fondamentali che hanno presieduto e presiedono l'impostazione di questo disegno di legge sono: eliminare pericolosi squilibri determinatisi nei livelli di efficienza in vari settori delle forze armate e compensare con incrementi di qualità la drastica contrazione delle forze conseguente alla ristrutturazione.

Che senso ha, quindi, il disegno di legge che ho avuto l'onore di presentare al Parlamento? Esso, nella versione approvata dalla Commissione, che si rifà al precedente provvedimento per l'aeronautica e che io dichiaro naturalmente di condividere ed accettare pienamente, ha la fisionomia di un vero e proprio documento programmatico che consente la più corretta valutazione degli interventi da attuare per arrestare l'attuale processo di decadimento delle forze armate.

Sotto il profilo finanziario conoscete bene gli stanziamenti ed anche a questo proposito sottolineo con favore l'impostazione che è stata data al provvedimento, per cui attraverso la legge di bilancio e attraverso l'approvazione del programma cui più avanti accennerò si valuterà di anno in anno in che senso provvedere e in che modo venire incontro alle esigenze. Gli stanziamenti straordinari pertanto, rivolti a colmare i vuoti nei settori più carenti delle forze armate, daranno maggior respiro ai bilanci annuali e consentiranno, come da più parti è stato detto, di destinare maggiori risorse al miglioramento della vita e del benessere del soldato. Speriamo in questo senso di poter meglio

utilizzare, sgravati da alcuni pesi, alcuni fondi che oggi purtroppo dobbiamo destinare tutti ad assicurare quel minimo di ammodernamento, come è stato per gli anni scorsi.

Queste le linee generali del provvedimento sulle quali mi pare non si siano manifestate divergenze di fondo. Venendo ora ai quesiti che sono stati posti — chiedo scusa se per alcune cose dovrò ripetere argomenti che sono stati già adombrati sia in Commissione, sia nella replica del relatore — mi pare che molto opportunamente il senatore Tolomelli abbia chiesto ancora una volta questa mattina, come del resto già in Commissione, il come e il perchè si è arrivati a questo punto. Credo che il Parlamento abbia il diritto di sapere; una volta che il Governo e non solo il Ministro della difesa viene a chiedere maggiori stanziamenti per colmare questi squilibri, ha il diritto di sapere dal Governo e quindi da fonte responsabile il perchè si è arrivati alla necessità di dover provvedere con una legge promozionale speciale. Mi pare che il relatore si sia già soffermato sull'argomento. Dal canto mio desidero sottolineare ancora una volta che siamo andati avanti fino al 1960 con gli aiuti che abbiamo avuto dagli Stati Uniti d'America. Dal 1960 in poi non abbiamo più avuto la possibilità di migliorare, di potenziare, di ammodernare le nostre strutture militari utilizzando quei contributi.

In secondo luogo non dobbiamo dimenticare le difficoltà derivanti dalla carenza di risorse finanziarie che di anno in anno, diciamo la verità, è aumentata. Credo non possa sfuggire il fatto che in un certo periodo il bilancio della difesa è stato il primo bilancio dello Stato italiano. Successivamente, giustamente — lo dico come parlamentare e non come ministro della difesa (ogni ministro naturalmente è portato ad affrontare prioritariamente i problemi della sua amministrazione) — si è data priorità ad altri interventi, ad esempio a quelli relativi alla pubblica istruzione. Però, poichè come molti di voi sono stato parlamentare per molti anni, non posso dimenticare che fino a non molti anni fa il bilancio della difesa aveva maggiori possibilità. In seguito, per scelte

politiche compiute da governi di molti dei quali ho fatto parte, vi è stata una diminuzione delle spese del Ministero della difesa, naturalmente in senso relativo.

Il terzo elemento, che forse potrebbe essere il primo, è questo: non vi è dubbio che in questo come in tanti altri settori le innovazioni tecnologiche di questi anni sono state così rapide e così numerose da determinare un invecchiamento molto più rapido delle strutture preesistenti. Quando pensiamo che nel settore delle forze armate fino a poco tempo fa lo storico, antico, glorioso DC-3 era ancora un apparecchio di grido e poi di colpo è scaduto del tutto, tanto che ormai si mantiene qualche DC-3 solo per esercitazioni a terra, ci rendiamo conto di quanto rapido sia stato, soprattutto negli ultimi due quinquenni, il progresso di natura tecnologica anche nel settore delle strutture militari.

Vorrei ricordare che di ciò abbiamo altre volte discusso, soprattutto in occasione dell'approvazione dei bilanci della difesa. Sappiamo tutti quali sono le esigenze del personale. Tutti siamo stati, Governo e Parlamento, sensibili a queste esigenze. È chiaro allora che la destinazione di mezzi finanziari a delle esigenze ha portato a sacrificare altri settori, tra i quali quello, a monte, della ricerca scientifica.

Ricordo con quanta tristezza dovetti constatare che tutto il settore della ricerca in una amministrazione come quella della difesa si limitava a uno 0,9 per cento; cifra davvero irrisoria se è vero che il mondo cammina sul filo dello sviluppo tecnologico e della ricerca scientifica.

Detto questo, vorrei sottolineare i punti più salienti, dove responsabilmente il Ministero della difesa ha ritenuto in questi ultimi mesi di dover constatare alcune carenze più sensibili: innanzitutto nei settori della difesa controcarro e contraerei, della mobilità operativa e del comando e del controllo, senza sottacere le lacune esistenti nel campo delle artiglierie terrestri e della capacità di condotta del combattimento notturno. Per colmare i vuoti di questi settori chiave, che ovviamente si sono ripercossi sull'efficienza dell'esercito nel suo

complesso, è indispensabile ora provvedere e quindi poter contare su una sicura disponibilità di fondi per gli anni a venire, costituendo ciò il presupposto di un organico processo di pianificazione e programmazione.

Infatti lo sviluppo di programmi complessi, quale la sostituzione di mezzi fondamentali, come i carri armati, le artiglierie, i velivoli eccetera, comporta — e lo abbiamo visto per gli MRCA — dalla fase studio alla fase produzione industriale un arco di tempo non inferiore mai ai 10 anni.

È evidente come l'assunzione di impegni — impegni di questo tipo — sotto il profilo tecnico-finanziario, sia da parte dell'amministrazione militare, sia da parte dell'industria che deve essere chiamata a provvedere in questo settore, richiedono una garanzia di stabilità programmata nel tempo e non vincolata, per quanto possibile, ad una determinazione annuale degli stanziamenti.

Devo dire a questo proposito che per la verità immaginavo questa mattina che non mi venisse rivolta la domanda che il senatore Signori, a pieno diritto, ha avuto modo di pormi in rapporto non a questa legge, ma a un'altra legge; comunque il problema è di fondo perchè riguarda un costume, un metodo e credo che tutti in quest'Aula siamo sempre molto sensibili ai problemi di metodo e di costume oltre che di spesa pubblica. Ho detto che pensavo che non mi ponesse quella domanda perchè immaginavo che, dopo il comunicato del Ministero di ieri, la questione si fosse largamente chiarita, non foss'altro perchè nessun altro Gruppo politico si era unito alla richiesta di chiarimenti in materia.

In proposito desidero dire con molta chiarezza che non esiste un problema, come è stato scritto sulla stampa, di una portaerei da 200 miliardi; non esiste non perchè lo dico io e non perchè lo dice lo stato maggiore, ma perchè un fatto del genere deve essere deciso anche dal Parlamento. E credo che, prima di rivolgermi un quesito di questo tipo, qualcuno doveva presentarmi un documento dal quale emergeva che il Ministero della difesa stava prendendo in considerazione — prendendo in considerazione e non di-

co decidendo — una spesa di questo tipo. Evidentemente per affrontare una spesa di tal genere occorrono molte cose ed innanzitutto uno stanziamento di bilancio. D'altronde sapete perfettamente che il bilancio della difesa e della marina in particolare non consentirebbe una spesa tale; ma sapete soprattutto una cosa, perchè ne abbiamo discusso largamente, e cioè che questo non rientra nella politica militare italiana e sapete che il discorso, invece, dello stesso incrociatore antisom-portaelicotteri è completamente diverso: questo, sì, è previsto nella legge promozionale della marina; ma è un discorso completamente diverso. Infatti si tratta di poter utilizzare a mare quegli elicotteri antisom che già oggi operano a terra. Già oggi la marina dispone di elicotteri antisom che sono sulle coste, ma sappiamo tutti che è molto utile ed opportuno che questi elicotteri possano agire anche e soprattutto in alto mare. Questo è tutto il problema; il resto è soltanto un *depliant* propagandistico di una benemerita (sono tutte sempre benemerite, non fosse altro che sul piano sociale) industria.

Naturalmente ognuno fa la propaganda che vuole. Però, senatore Signori, siccome vedo che lei ha in mano proprio il riferimento preciso di cui si parla, si accorgerà perfettamente che, mentre sotto la *silhouette* delle altre navi è scritto anche quale Stato ha commissionato le navi stesse, sotto quella di cui si parla non soltanto non c'è nessuna commissione da parte del nostro paese, ma non c'è nessuna commissione da parte di nessun altro paese.

Che una industria possa programmare, propagandare, sperare di costruire e di vendere navi di questo tipo credo che sia nel pieno suo diritto ed è un problema del suo consiglio di amministrazione approvarlo o meno. Il Ministero della difesa, con gli stanziamenti che ben conoscete e soprattutto con la politica militare che bene abbiamo individuato, mi sembra faccia un discorso completamente diverso.

Il senatore Signori d'altronde ricorderà che, in occasione del dibattito sulla legge promozionale dell'aeronautica, sorse il pro-

blema del volo verticale; fu sollevato, autorevolmente direi, il problema di vedere se in un prosieguo di tempo si poteva utilizzare questa cosiddetta portaelicotteri anche come portaerei per il volo verticale, e fu risposto che probabilmente questa tecnicamente era un problema anche risolvibile, però sul piano militare, oltre che sul piano finanziario, era da affrontare quando innanzitutto il volo verticale fosse diventato una cosa praticabile a largo raggio e, in secondo luogo, quando possibilità finanziarie e utilità militare di usare di questi mezzi fossero state verificate ed accettate sia dal Governo, sia dal Parlamento, per le loro eguali responsabilità.

Non devo a questo punto sottolineare quello che è chiaramente detto nella legge — così come d'altronde era stato detto anche nella legge per l'aeronautica e così come era stato largamente previsto anche per la legge sulla marina — per quanto riguarda i controlli parlamentari. Sapete anche che abbiamo accettato senz'altro di trasmettere i relativi verbali, così come fu fatto per l'aeronautica, anche per l'esercito, di modo che il tutto possa essere conosciuto in tutti i sensi e in tutti i risvolti e non ci possano essere riserve mentali di nessun tipo.

Questo, credo, nell'interesse di tutti ed in primo luogo, come dirò fra poco, proprio delle forze armate, alle quali credo che dobbiamo rivolgere semmai uno sguardo di benevola ammirazione e non di preoccupazione o, peggio ancora, di ostilità.

Giustamente il senatore Tolomelli, ma anche il senatore Signori, questa mattina hanno raccomandato il coordinamento fra la legge promozionale dell'esercito e quelle della marina e dell'aeronautica. A questo proposito intendo ribadire quanto è detto — mi pare con sufficiente chiarezza — nelle relazioni di accompagnamento dei tre disegni di legge, e cioè che essi sono stati impostati in un contesto chiaramente coerente secondo una matrice comune rivolta a conferire maggiore equilibrio e affidabilità allo strumento militare nel suo insieme.

Ricorderò che sulla organicità del programma di ammodernamento delle tre for-

ze armate già il Governo ebbe ad assumere impegno quando, in occasione — come ho detto — dell'approvazione della legge promozionale per la marina, essendosi fatto alla Camera e al Senato riferimento alle altre due leggi promozionali, venne comunicato che la priorità data alla marina era soltanto temporale a causa dei tempi particolarmente lunghi delle costruzioni navali; e furono preannunciate con comune accordo già da allora le altre due leggi, che — come credo mi si darà atto — sono poi puntualmente state presentate.

D'altronde le fondamentali esigenze individuate per ristabilire l'equilibrio tra i settori vitali delle tre forze armate, e non solo quelle individuate nelle tre leggi promozionali, vengono esaminate e valutate, secondo una prassi istituzionalizzata da circa un decennio, in una prospettiva interforze da due organi collegiali già esistenti nell'ambito della difesa: il comitato dei capi di stato maggiore e il Consiglio superiore delle forze armate. In conclusione, pur non escludendo in un quadro di ottimizzazione della prassi attuale un perfezionamento sul piano del coordinamento della politica interforze, non si può non riconoscere, proprio nelle tre leggi promozionali, l'evidenza, in tale politica, di un comune contesto di esigenze e di possibilità.

Vorrei non fare menzione, poichè ho visto che molto opportunamente il relatore vi si è soffermato qualche minuto fa, dei rilievi di ordine occupazionale e di ordine tecnico a cui la legge promozionale fa esplicito riferimento. Credo però che una cosa possiamo e dobbiamo dire e cioè che anche il provvedimento che tocca, come è noto, settori diversi, da quello automobilistico a quello elettronico, a quello missilistico, a quello aeronautico, chimico, meccanico, si inserisce nel più ampio discorso della riconversione industriale. E a questo proposito faccio richiamo esplicito ad un discorso che il Presidente del Consiglio tenne in Parlamento nell'ottobre scorso.

Circa la dilatazione delle industrie degli armamenti cui ha fatto cenno in modo particolare il senatore Tolomelli, devo dire una

parola soprattutto per riaffermare in questa sede la precisa politica che l'Italia non farà, ma già fa, in questo settore. Ho avuto modo, in altre occasioni, di soffermarmi su questo tema, non solo per rivendicare al mio Ministero quelle che sono le specifiche competenze, ma soprattutto per dire qual è la volontà di tutto il Governo a questo proposito. Senatore Tolomelli, credo che lo possiamo dire come motivo di orgoglio del nostro paese, non voglio dire dei governi o di nessun altro: sul piano della esportazione e della vendita all'estero delle armi, noi siamo davvero un paese modello. Con questo non voglio dire che non ci sia stata o che ci sia qualche sfasatura, ma parlo dell'indirizzo.

T O L O M E L L I . Noi ci preoccupiamo delle spinte che ci sono nella direzione opposta.

L A T T A N Z I O , *ministro della difesa*. Proprio perchè ci sono queste spinte posso dire con una punta di orgoglio, che non riguarda me o il Governo ma il paese, che manteniamo un atteggiamento di assoluta fermezza. Credo di poterlo dire, a differenza non dirò di altre grosse potenze — e non mi fate far polemica — ma anche di paesi che amano definirsi neutrali o amano portare avanti una politica cosiddetta neutralistica. Credo che, se tutti si comportassero come si comporta l'Italia, certe carneficine, soprattutto per quanto riguarda i paesi terzi, forse non si verificherebbero, non foss'altro perchè mancherebbe lo strumento dell'offesa e quindi mancherebbe la possibilità di intervento.

So anche che in un momento delicato e difficile sul piano economico molte industrie possono essere spinte ad operare ed in un certo senso anche noi potremmo sentire queste sollecitazioni. Ma riteniamo che alcune questioni di natura morale prima ancora che di natura politica debbano avere sempre la prevalenza, anche di fronte ad interessi più o meno legittimi sul piano economico. E dico questo perchè tante volte ci siamo sentiti dire: tanto se non ce le

vendete voi, ce le vende un altro paese di questo o di quel blocco.

Abbiamo preferito far sorridere piuttosto che avere sulla coscienza uno scrupolo che forse a qualche ingenuo poteva sembrare di facile superamento ma non per la nostra coscienza di uomini sinceramente amanti della pace e della libertà di tutti (perchè qui sono in gioco anche e soprattutto i valori di libertà dei singoli popoli). Riteniamo e ritenevamo che si dovesse dare privilegio assoluto a questo modo di vedere e di portare avanti il discorso.

L'esame di questo provvedimento ha anche offerto motivo, come del resto era naturale, di rievocare l'argomento della distensione e della coesistenza pacifica. Senza voler invadere un terreno che appartiene ovviamente alla più specifica competenza del mio collega degli esteri, credo di poter ricordare il nostro costante impegno alla ricerca di una situazione di sempre maggiore stabilità e distensione.

Purtroppo, nel campo specifico del disarmo, a fronte delle attività svolte e delle energie spese, i risultati finora conseguiti appaiono piuttosto deludenti. Credo che proprio oggi abbiamo dovuto constatare qualcosa che ci ha deluso su questo piano. I progressi infatti si sono limitati essenzialmente ai settori delle armi nucleari e delle armi biologiche. Tuttavia, anche se la soluzione globale del problema appare lontana, ogni tentativo è da noi sempre incoraggiato e sostenuto.

L'Italia lavora fattivamente in questa prospettiva e, aggiungo, considera di fondamentale importanza la realizzazione di un civile consesso mondiale privo di strumenti di aggressione. In questo contesto ideale il nostro paese ha saputo realisticamente dimostrare la propria volontà di risolvere pacificamente i problemi internazionali e di voler cooperare su linee globali con tutte le nazioni vicine. Al riguardo appare significativo il trattato di Osimo, che il Parlamento può dire con orgoglio di aver recentemente approvato e che risolve definitivamente una situazione di provvisorietà non più accettabile. Egualmente voglio ri-

cordare gli accordi stipulati con la stessa Jugoslavia fin dal lontano 1972 in virtù dei quali, anticipando lo spirito del protocollo di Helsinki, si è convenuto di segnalare reciprocamente manovre e spostamenti militari nell'area di confine.

La tenacia che deve caratterizzare il raggiungimento dello scopo finale, che è quello del disarmo generale, non può peraltro far dimenticare i doveri imprescindibili fissati dalla Costituzione per la difesa dello sviluppo civile e pacifico del nostro popolo. Di conseguenza, pur se siamo pienamente disposti a perseguire l'obiettivo del disarmo, è doveroso assicurare la difesa del nostro territorio nazionale.

Inoltre occorre tener presente che la coesistenza pacifica trova la sua essenza nella distensione, la quale a sua volta mira a sostituire il confronto con il negoziato e si basa essenzialmente sul mantenimento di una situazione di equilibrio nella globalità dei settori della vita di un paese, primo fra tutti quello militare. Ne deriva che, se si vuole favorire la distensione, non si devono introdurre elementi perturbatori e destabilizzanti, pena la compromissione dell'equilibrio e quindi della distensione stessa. Ora, il nostro esercito, pur nelle sue ridotte dimensioni, può concorrere concretamente al mantenimento di tale equilibrio solo se facciamo di esso uno strumento, come noi cerchiamo di fare, pienamente efficiente.

I provvedimenti migliorativi, pertanto, lungi dal voler portare squilibrio alla politica di buon vicinato, sono volti unicamente a supplire a pericolose carenze che perdurano nonostante gli evidenti vantaggi conseguiti con il processo di ristrutturazione. Non si pone invece il problema sul quale in modo particolare il senatore Pasti si è soffermato, quello dei rapporti di forze tra le opposte alleanze, sul quale credo di aver dato una specifica anche se sommaria risposta. Sono in grado perciò di affermare che, come è stato detto nella relazione, come è stato più volte ripetuto in ogni sede e come desidero ribadire ancora una volta in questa occasione, le tre leggi promozionali non sottintendono alcun proposito di cambiamento nelle linee generali della no-

stra politica militare che, in aderenza al dettato costituzionale, è, rimane e per noi deve rimanere una politica di difesa volta ad assicurare la pace ma una pace nella sicurezza e non nel neutralismo disarmato.

Giustamente questa mattina è stato fatto riferimento al tema che, accanto alla legge promozionale, bisogna anche e soprattutto pensare ai problemi di natura morale delle nostre forze armate. Credo che il Governo su questo piano abbia fatto il suo dovere; ricordo che non a caso, prima di presentare leggi promozionali, fin dal settembre scorso ha presentato la legge di principio per il nuovo regolamento di disciplina; l'altro ramo del Parlamento sta esaminando questo complesso problema; ho motivo di ritenere che la commissione speciale abbia concluso proprio ieri i suoi lavori sciogliendo, nelle grandi linee, i nodi che ancora restavano per quanto riguarda gli articoli 3, 5 e 13; mi auguro che da questo punto di vista tale problema così importante e complesso possa trovare definitiva soluzione.

Giustamente anche il senatore Signori questa mattina ha fatto riferimento ai provvedimenti relativi alla riforma della giustizia militare. Non nascondo che, nonostante la complessità dell'argomento, avevo immaginato di poter attendere l'approvazione della legge di principio, prima di provvedere alla riforma della giustizia militare, per interconnessione fin troppo ovvia, ma, proprio perchè ho visto che passava qualche settimana, ho ritenuto utile fare il punto della situazione e posso dire che già da una settimana ho trasmesso i due disegni di legge al concerto dei vari ministeri e in modo particolare di quello della giustizia: mi auguro di ottenere risposta al più presto, in maniera tale non solo da sottoporre al Consiglio dei ministri ma anche al Parlamento il completamento di questi importanti fattori di rigore morale e non solo strumentale delle nostre forze armate, in questo pienamente condividendo la tesi che i senatori Pasti e Tolomelli più volte, anche questa mattina, hanno sottolineato nei loro interventi.

Vorrei ora trattare il problema della riforma dei servizi di sicurezza: l'aver pre-

sentato già dal 25 ottobre il disegno di legge richiede e sollecita una discussione ed una approvazione urgente di esso, non fosse altro perchè non c'è niente di peggio di una incertezza che si determina — ed è umano che si determini — in un organismo che sa di essere rivisto, che sa di essere ristrutturato, che sa di essere ammodernato.

Prendo atto della volontà espressa da vari settori politici questa mattina nei loro interventi e, per quello che può e deve fare l'Esecutivo, mi renderò partecipe presso l'altro ramo del Parlamento dell'istanza per una sollecita discussione del disegno di legge. Sono convinto che prima di me e meglio di me tutte le forze politiche possono svolgere un eguale ruolo presso l'altro ramo del Parlamento in questa direzione.

Onorevole Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge sul quale ho avuto l'onore di intrattenermi conclude la serie degli interventi che il Governo ha responsabilmente ritenuto di proporre, pur nell'attuale difficile situazione economica, per risolvere i problemi più urgenti delle forze armate. Sono certo che ad esso il Senato, come ha già fatto per la marina e per l'aeronautica, non vorrà far mancare la sua approvazione ed in tal senso esprimo sin da ora il ringraziamento mio, delle forze armate e, credo di poterlo dire, di tutto il paese. (*Vivi applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

P A C I N I , segretario:

Art. 1.

Per assicurare l'efficienza operativa dell'esercito, il Ministro della difesa è autorizzato a predisporre e realizzare il seguente programma:

approvvigionamento di artiglierie, relativo munizionamento e supporto, apparati per l'acquisizione obiettivi e l'automazione del tiro;

approvvigionamento di sistemi missilistici contraerei e relativo supporto e ammodernamento di taluni mezzi convenzionali già in servizio, per la difesa aerea a bassa e bassissima quota;

approvvigionamento di lanciarazzi, sistemi missilistici ed elicotteri armati e relativo supporto per la difesa controcarri a corta, media e lunga distanza;

approvvigionamento di mezzi ruotati, cingolati e corazzati da trasporto, da combattimento e ausiliari e relativi apparati per la visione e puntamento notturno; sviluppo di un veicolo da trasporto e da combattimento di nuova formula, destinato a sostituire analoghi mezzi corazzati da trasporto della « vecchia generazione »;

approvvigionamento di stazioni radio e di apparecchiature TLC per l'ammodernamento delle trasmissioni campali e territoriali;

approvvigionamento di apparati per l'automazione delle operazioni di gestione del materiale.

Il programma dovrà comprendere contratti di ricerca avanzata e innovativa relativa ai detti mezzi e sistemi.

Il programma stesso verrà comunicato ad entrambe le Camere dal Ministro della difesa entro sei mesi dall'approvazione della presente legge.

Il Ministro della difesa trasmette ogni anno, in allegato allo stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e del relativo programma di approvvigionamento degli armamenti, dei materiali, dei mezzi e delle apparecchiature, nonché l'elenco delle società e imprese con le quali sono stati stipulati i contratti di cui al successivo articolo 3.

La relazione dovrà anche dare conto dell'attività svolta dal Comitato di cui al successivo articolo 3, con particolare riferimento ai pareri e ai controlli sui progetti esaminati e sui contratti autorizzati.

(È approvato).

Art. 2.

Per l'attuazione dei programmi di cui all'articolo precedente, è autorizzato:

nell'esercizio finanziario 1977, uno stanziamento di lire 35 miliardi;

in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1978 al 1986, uno stanziamento di lire 120 miliardi, che potrà essere aumentato, con legge di approvazione del bilancio dello Stato, in relazione allo stato di attuazione dei singoli programmi o ad esigenze di indirizzi di programmazione militare interforze.

Nei limiti delle autorizzazioni di spesa di cui al secondo alinea del precedente comma, il Ministro della difesa è autorizzato ad assumere impegni a carico degli esercizi 1978 e successivi, ai sensi dell'articolo 49 delle norme sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, approvate con regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440 e successive modificazioni.

(È approvato).

Art. 3.

Per i progetti e i contratti necessari per l'attuazione del programma di cui all'articolo 1, si applicano le disposizioni dell'articolo 2, terzo comma, della legge 22 marzo 1975, n. 57, reso il parere del Comitato previsto dal predetto terzo comma obbligatorio ma non vincolante e restando il Comitato stesso costituito dal Ministro della difesa o da un Sottosegretario di Stato suo delegato che lo presiede, da un magistrato del Consiglio di Stato e da un magistrato della Corte dei conti non impegnati in altri incarichi, dal presidente e dal vicepresidente del Consiglio superiore delle Forze armate sezione Esercito, dai direttori generali della motorizzazione e dei combustibili, delle armi, delle munizioni e degli armamenti terrestri, delle armi e degli armamenti aeronautici e spaziali, degli impianti e dei mezzi per l'assistenza al volo, per la difesa aerea e per le telecomunicazioni, dal direttore dell'Ufficio centrale allestimenti militari, dal direttore generale della produzione industriale o da

un suo delegato, da un ufficiale generale designato dal Capo di Stato maggiore dell'Esercito, da un funzionario del Ministero del tesoro con la qualifica non inferiore a dirigente superiore.

Le funzioni di segretario del Comitato sono svolte da un ufficiale designato dal Ministero della difesa coadiuvato da due dipendenti dello stesso Ministero.

I membri del Comitato sono nominati con decreto del Ministro della difesa.

Per la produzione, fornitura o montaggio di apparecchiature di particolare natura, specificata nel contratto, la ditta aggiudicatrice può avvalersi di imprese specializzate mediante la stipulazione di appositi contratti da sottoporre al preventivo visto del Ministero della difesa.

Copia del verbale di ogni seduta del Comitato è trasmessa per conoscenza dal Ministro della difesa alle Commissioni competenti del Parlamento prima che i singoli progetti o contratti siano resi esecutivi o stipulati.

(È approvato).

Art. 4.

È in facoltà dell'Amministrazione militare di apportare, durante l'esecuzione delle commesse, aggiornamenti e varianti alle prescrizioni tecniche ed ai tempi di esecuzione indicati nei contratti di cui al primo comma del precedente articolo 3, secondo le procedure previste dallo stesso articolo.

Detti aggiornamenti e varianti sono fatti constare:

con verbale sottoscritto dalle parti, nelle forme previste dall'articolo 119 del regio decreto 23 maggio 1924, n. 827, qualora non comportino variazioni dell'importo contrattuale;

con atto addizionale, se comportino variazioni dell'importo contrattuale.

Gli eventuali oneri finanziari derivanti dagli aggiornamenti e dalle varianti di cui al primo comma del presente articolo fanno carico allo stanziamento del capitolo al quale sono imputate le spese del programma.

(È approvato).

Art. 5.

Alla copertura dell'onere di lire 35 miliardi derivante dall'attuazione della presente legge nell'esercizio finanziario 1977 si farà fronte con una corrispondente riduzione dello stanziamento del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio anzidetto.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le variazioni di bilancio occorrenti per l'attuazione della presente legge.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

V I N A Y . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

V I N A Y . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli senatori, quanto alla potenzialità delle nostre forze armate ed al rapporto reale esistente tra quelle della NATO e le altre del Patto di Varsavia, non ho alcuna ragione di dubitare delle precisazioni del senatore Pasti e — conoscendolo — della totale onestà delle sue informazioni. Tutto ciò postula l'interrogativo: a chi giova una nuova corsa agli armamenti? Non ho bisogno di rispondere per la stima che ho di voi tutti, cari colleghi. Il pericolo per la pace sta proprio nel progressivo aumento degli armamenti e qui non sto a ripetere quanto ho avuto modo di dire in occasione della legge sull'ammodernamento dell'aeronautica militare. Perciò posso essere breve, anzi brevissimo.

Non è solo per obiezione di coscienza personale che voterò contro questo disegno di legge ma anche — lo credo — per avvedutezza politica. Questo disegno di legge viene, ed è sintomatico, proprio dopo il lungo ed estenuante iter di una legge intesa a procurarci il prestito del fondo monetario internazionale che è, dopo tutto, meno della metà di quanto questa nuova legge richiede per un aumento assurdo di armamenti.

In queste circostanze storiche abbiamo ben più importanti spese da affrontare che quelle relative alla difesa dei nostri confini che sono — come ha detto bene il Ministro — non in pericolo. Il pericolo sta nella criminalità crescente, nella perdita del senso della vita, nel disprezzo di quella altrui e questo pericolo lo si affronta con un'opera gigantesca intesa a creare una cultura nuova: qui i miliardi sarebbero veramente ben spesi.

Il senatore Pasti però mi ha stuzzicato dicendo che i miracoli sono solo quelli della Bibbia. Bene; permettetemi, nel rispetto che vi chiedo per il pensiero di un vostro collega, di dire che manchiamo proprio della speranza di questi miracoli, naturalmente in senso ben diverso da quello citato dal senatore Pasti. Noi viviamo nel *kronos*, tempo in cui tutto si ripete: *routine* triste di vita e di avvenimenti nazionali ed internazionali, per cui non riusciamo mai ad uscire dal ciclo chiuso di quello che è sempre avvenuto, prigionieri come siamo del passato e dei ragionamenti e delle previsioni ad esso agganciati.

Proprio nella Bibbia si parla di un altro tempo, il *kairós*, tempo di Dio, gravido di eventi, dove solo succede il nuovo. E perchè allora non tendere l'orecchio a questo tempo che bussa alla nostra storia per capire che non si può continuare per vie che ci hanno portato sempre disastri, per finalmente una buona volta invertire la direzione di marcia e cercare nella distensione e nell'affratellamento una possibilità veramente nuova di pace e di libertà? Non vi pare che anche questo stesso *kronos* nel quale viviamo, che ci ha portato a constatare che siamo di fronte a vie chiuse e senza uscita, ripetendo all'infinito esperienze scontate, non ci chieda esso stesso il coraggio di una svolta di 180 gradi per cercare la pace per altre vie? Saremo proprio noi in Italia i primi in questa svolta radicale? Me lo auguro; per una volta almeno saremo i primi. Ci esponiamo a pericoli? Ebbene vi permetto di ridere su di me, ma ho bisogno di dire una verità politica profonda che emerge proprio dal miracolo della Bibbia: quella del *kairós* che appare nel grande conte-

statore, l'uomo che non racchiudete negli schemi del passato, Gesù Cristo: « l'amore caccia via ogni paura ».

Ecco perchè voterò contro questo disegno di legge: perchè vorrei che si leggesse il futuro in maniera diversa.

M A R G O T T O . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A R G O T T O . Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli senatori, la mia sarà necessariamente una dichiarazione di voto breve tenendo conto del dibattito e dell'intervento del collega senatore Tolomelli, che ha esposto con chiarezza la posizione del nostro Gruppo, nonchè della risposta del Ministro che considero impegnata anche se parziale in rapporto ai problemi che abbiamo posto.

Del resto si tratta di una discussione che non è iniziata con questo disegno di legge, ma che ha avuto, in riferimento ad altri disegni di legge che sono stati qui ricordati, momenti di confronto assai articolati e impegnativi da parte delle varie forze politiche.

Nell'annunciare il voto di astensione del Gruppo comunista sul disegno di legge in discussione, vorremmo che fossero presenti e chiare le ragioni di fondo di questa nostra scelta, per l'importanza che riveste il problema della ristrutturazione e dell'ammodernamento dei mezzi militari dell'esercito e delle forze armate nel suo insieme, ben consapevoli che adeguati livelli di efficienza non potranno essere raggiunti con il varo delle sole leggi promozionali, ma con un indirizzo, come è stato ricordato anche dal Ministro per quanto riguarda le intenzioni del Governo, di politica militare complessiva. Esiste certo anche un problema di gestione delle leggi. L'esperienza ci dice che non basta fare delle buone leggi: occorre poi avere la forza e la volontà politica per gestire queste leggi e occorre anche avere presente che il punto debole di tutto il nostro lavoro per il varo delle tre leggi promozionali va considerato in rap-

porto alla mancata unificazione, programmazione e coordinamento dei tre settori delle forze armate.

Del resto, al di là di ogni considerazione, questo è un problema che resta aperto. Si tratta di un impegno che deve corrispondere a esigenze reali di coordinamento, di programmazione e di unificazione e proprio qui sta il punto più debole della stessa nostra discussione, per essere partiti senza le basi necessarie ad affrontare questo problema nelle sue giuste proporzioni. Occorre mantenere l'impegno del Parlamento e delle varie forze politiche per la correzione e le integrazioni necessarie a questo provvedimento che si imporranno cammin facendo.

Dato che si tratta di programmi decennali, riteniamo che tutto ciò possa concretizzarsi in un'intesa unitaria, partendo proprio dall'ampio dibattito, serio e impegnato che si è svolto, con le disponibilità manifestate dallo stesso Governo, anche se queste disponibilità, come dicevo prima, sono ancora parziali.

Data la gravità e l'urgenza dei problemi, occorre che alle disponibilità verbali e alle risposte parziali subentri un impegno concreto, adeguato, senza incertezze e rinvii colpevoli, se si vuole superare i ritardi del passato e costruire una politica militare nuova, capace di ripristinare il ruolo democratico di difesa nazionale e di pace delle nostre forze armate.

Si tratta in sostanza di attuare e di far rispettare la Costituzione repubblicana. È giusto politicamente fare questo riferimento proprio per non dare spazio a strumentalizzazioni; i problemi che oggi poniamo, anche se in ritardo, non vanno considerati come una volontà di parte.

Quindi il nostro voto di astensione vuol significare l'accordo per un esercito efficiente, e proprio per questo le leggi promozionali vanno accompagnate da una serie di altri atti legislativi e politici per rinnovare gli indirizzi di politica militare. Prendiamo atto che anche in questa direzione vi sono stati degli impegni da parte del Governo.

D'altra parte vi è tutta una serie di giudizi critici già esposti per il modo in cui è stato affrontato il complesso problema

dell'ammodernamento, in una visione di fatto parziale e settoriale. Il dato che più ci preoccupa, onorevole Ministro, e di cui dobbiamo rendere conto al paese, è la spesa straordinaria di oltre tremila miliardi, sia pure in dieci anni. Abbiamo già espresso la nostra posizione in proposito. Questa spesa arriva in un momento tra i più difficili per la vita economica del paese. Sappiamo che non tutto è oggettivo e sarebbe come far torto alla nostra serietà, all'impegno di tutte le forze che hanno contribuito al dibattito, se non riconosciamo che ci sono stati comportamenti di colpevole carenza e di sottovalutazione dei problemi militari da parte dei vari governi.

Fare riferimento ai dati oggettivi è giusto, però i dati oggettivi non giustificano il fatto che potevamo affrontare prima un tipo di intervento adeguato alle esigenze del settore. Così oggi ci troviamo di fronte a problemi vecchi e nuovi, molti dei quali non sono rinviabili. Quale sarà il costo reale complessivo del piano di ristrutturazione e di ammodernamento, al di là della cifra oggi stanziata? Occorrerà rispondere con più precisione ma è certo che sarà di gran lunga superiore a quello preventivato. La risposta potrà venire quando si presenterà il piano organico, di ristrutturazione, di ammodernamento e di finanziamento, per dare le necessarie garanzie contro i pericoli dei fatti compiuti.

Credo che saremmo stati in condizione come Parlamento di affrontare, prima del varo delle leggi promozionali, un discorso generale della politica militare, sulla base di una informativa che poteva essere fornita dal libro bianco — ma non voglio fare arrabbiare l'onorevole Ministro su questo problema — se non avessimo avuto anche qui una serie di ritardi storici per quanto riguarda la presentazione del libro bianco. Lasciamo stare l'ultimo periodo, e prendiamo per valide le assicurazioni dell'onorevole Ministro, ma qui abbiamo un ritardo storico in rapporto a quanto stava maturando come esigenza di problemi vecchi e nuovi della condizione militare; ritardi che non sono da imputare a ragioni tecniche, ma a resistenze — io credo — e a difficoltà di ordine politico.

Se avessimo avuto questa possibilità di un dibattito generale prima dell'inizio del discorso sulle tre leggi promozionali, avremmo potuto valutare, in alternativa al sistema del finanziamento prescelto attraverso di esse, quello del normale aumento del bilancio della difesa, legato ad una prospettiva di programmazione. Questa scelta ci avrebbe permesso soprattutto di avere una maggiore certezza e un maggior controllo degli impegni e degli indirizzi in relazione ai prevedibili aumenti consistenti dei costi delle armi. È questo l'interrogativo che oggi si pone: quale sarà la spesa complessiva, sia pure in rapporto ad un programma che oggi decidiamo e che un domani possiamo anche aggiornare?

Ma non si può, certo, tornare indietro ed allora può assumere un grande significato ed una grande importanza compensativa un controllo adeguato per garantire che la produzione delle armi sia legata all'industria nazionale. Cioè facciamo in modo di poter trarre il massimo risultato dall'industria dei mezzi militari sotto il profilo economico, industriale e dell'occupazione.

Lasciamo da parte le teorie sbagliate; credo che dobbiamo insistere su questo perchè non ci aiuti l'idea di considerare l'industria militare come un'industria trainante e ritengo non giusta l'idea di considerare l'industria militare come punto organico del piano di riconversione. Le esigenze dalle quali siamo partiti sono altre — lo abbiamo detto — e però, partendo dalle esigenze di ristrutturazione e di ammodernamento dei mezzi militari dobbiamo trarre tutti i vantaggi possibili per quanto riguarda il problema della ripresa industriale, dell'occupazione e dello sviluppo economico.

Questo problema merita di essere sottolineato perchè non sarà facile attuare un tale indirizzo. Prendo atto delle assicurazioni che ha dato l'onorevole Ministro in merito agli interrogativi ed ai problemi che ha posto lo stesso senatore Tolomelli, per quanto riguarda l'esigenza del controllo politico e parlamentare molto rigoroso sulle esportazioni delle armi e la scelta di settore di produzione per le esportazioni, perchè — bisogna riconoscere — le spinte verranno e in una crisi economica come que-

sta molte cose possono andare al di là delle volontà o delle intenzioni.

D'altra parte quando poniamo in rapporto al problema degli armamenti e dunque dell'esportazione la preoccupazione politica nei confronti di una politica estera di distensione e di pace, intendiamo anche qui salvaguardarci da errori, da posizioni sbagliate. Occorre, cioè, difendere gelosamente questa politica estera e migliorarla nell'interesse del paese.

C'è molta attesa ed attenzione nel paese e tra i militari sugli atti che il Parlamento è chiamato a compiere in materia militare. Occorre avere presente questa realtà per evitare che i nostri dibattiti assumano spesso il connotato della sterilità. Questa attesa alla quale dobbiamo prestare molta attenzione ci chiede non solo mezzi ed armi moderni, non solo un esercito efficiente nel campo degli armamenti, ma anche risposte urgenti alle condizioni di lavoro, di ambiente, alle strutture e alla vita delle caserme. Questo è un fatto assai importante e non rinviabile e le leggi promozionali lasceranno degli spazi ai bilanci normali per affrontare questo aspetto; qui occorrerà una verifica e un controllo perchè non avvenga che questi problemi rimangano in second'ordine, mentre non sono cose secondarie per quanto riguarda la vita militare.

Ma l'attesa riguarda anche l'impegno generale del Governo per un nuovo ordinamento militare, per un nuovo regolamento di disciplina e per la riforma dei servizi segreti. Anche qui abbiamo avuto delle risposte, e credo che ci siano difficoltà obiettive, anche se non vanno tutte addebitate ai rappresentanti del Governo; però credo che da questo dibattito non possa non venire una spinta e una sollecitazione a fare presto in questa direzione perchè sta crescendo un certo malessere per lo stato di incertezza e di provvisorietà che deriva dal mancato varo della legge dei principi.

In alcune caserme continua il rapporto sulla base del vecchio regolamento di disciplina; in molti casi questo rapporto viene inasprito da chi non vuole che il nuovo regolamento vada avanti. Dovremo perciò prestare più attenzione a queste cose e ca-

pire che, al di là del perfezionismo, dobbiamo far sì che le leggi che attendono di essere varate siano esaminate con l'impegno e l'attenzione necessarie, sia pure con la preoccupazione di salvaguardarne i contenuti sostanziali.

A me pare — e ho concluso — che tutto questo può rappresentare l'inizio di un impegno concreto nell'opera di democratizzazione delle forze armate per superare separazioni e ritardi rispetto alla società civile. Vorrei che fosse presente e sottolineato il valore che può avere il rapporto tra forze armate e società civile; un contributo in questa direzione è venuto dalla approvazione della legge sulle servitù militari.

Dovremo considerare questo indirizzo importante e decisivo perchè può da una parte far assumere un significato e un ruolo diverso alle stesse leggi promozionali nella misura in cui va avanti questo processo di democratizzazione, questo rapporto con la società civile. D'altra parte in questo modo si risponde a esigenze più generali in rapporto alla gravità della situazione esistente nel paese, un paese che ha bisogno, sì, di risposte serie ai problemi sociali ed economici, ma anche di atti nuovi e concreti capaci di rafforzare le basi democratiche dello Stato e delle sue varie strutture.

Credo che sia giusto ricordare questo impegno per tutti noi: facciamo in modo che la vita militare per i giovani di leva e di carriera non si svolga in un luogo troppo lontano dalla realtà sociale e democratica del paese, ma diventi sempre più un luogo di formazione e di educazione democratica. Credo che possiamo essere tutti d'accordo che in questa direzione non c'è tempo da perdere se non vogliamo che il paese e la democrazia paghino altri prezzi dolorosi.

Per evitare il radicalismo irrazionale dentro e fuori le caserme, se vogliamo evitare il peggio, non c'è che una strada, ed è quella di isolare le posizioni reazionarie e conservatrici, in qualunque parte si trovino, con l'impegno a far progredire il processo di ripresa economica, sociale e democratica del paese con tutte le forze che su questa strada si ritrovano. E tra queste forze ci sarà sempre il Partito comunista italiano. (*Applausi dall'estrema sinistra*).

T O D I N I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

T O D I N I . Onorevole Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, la relazione del senatore Della Porta è stata così esauriente che, a nome del Gruppo della Democrazia cristiana, la dichiarazione di voto sarà brevissima: a favore, naturalmente, dell'approvazione del disegno di legge, in considerazione specialmente del fatto che la necessità di ristrutturazione dell'esercito, in base anche alle diminuzioni che sono contemplate, esige una rivalutazione della qualità.

L'impegno di spesa è contenuto in limiti modestissimi e ripartito in dieci anni. L'industria nazionale assorbirà oltre il 50 per cento della spesa e assicurerà lavoro a circa 6.000 operai durante i dieci anni.

Sono questi argomenti fondamentali per indurre al voto favorevole. Inoltre c'è da considerare la necessità di equiparare le provvidenze per l'esercito a quelle già decise per la marina e l'aeronautica.

Non vorrei far polemica con i colleghi che mi hanno preceduto, però è necessario ribadire che respingiamo l'accusa di favorire la corsa agli armamenti; 1.200 miliardi in dieci anni non costituiscono certo una corsa all'armamento. Del resto la relazione del collega Della Porta è così precisa, specifica e chiara che basta leggerla per constatare come questo provvedimento abbia solo la finalità di adeguare le possibilità dell'esercito ai suoi compiti esclusivamente difensivi. Pertanto annuncio il voto del Gruppo della Democrazia cristiana a favore del disegno di legge. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Avverto che, poichè la competente Commissione è ancora riunita per esaminare il disegno di legge n. 611, la cui discussione è prevista al secondo punto dell'ordine del giorno, sospendo la seduta.

Presidenza del vice presidente VALORI

(La seduta, sospesa alle ore 17,40, è ripresa alle ore 18,50).

Integrazione al programma dei lavori dell'Assemblea per il periodo dall'8 febbraio all'8 aprile 1977

P R E S I D E N T E . La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questo pomeriggio, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato all'unanimità, ai sensi dell'articolo 54 del Regolamento, la seguente integrazione al programma dei lavori del Senato per il periodo dall'8 febbraio all'8 aprile 1977:

— Disegno di legge n. 335-B. — Modificazioni alla disciplina dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (*approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*).

Non facendosi osservazioni, la suddetta integrazione al programma si considera definitiva ai sensi del succitato articolo 54 del Regolamento.

Modifica al calendario dei lavori in corso

P R E S I D E N T E . In base alla suddetta integrazione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento, ha stabilito all'unanimità di modificare il calendario dei lavori dell'Assemblea dal 4 a 6 aprile 1977, che risulta così determinato:

Lunedì	4 aprile	(pomeridiana)	(h. 16)	— Interrogazioni.
Martedì	5 »	(antimeridiana)	(h. 10)	— Disegno di legge n. 202. — Provvedimenti urgenti per la stipulazione delle convenzioni uniche per il personale sanitario.
Martedì	5 »	(pomeridiana)	(h. 16)	— Disegno di legge n. 335-B. — Modificazioni alla disciplina dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (<i>approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati</i>).
Mercoledì	6 »	(antimeridiana)	(h. 10)	— Autorizzazione a procedere in giudizio (Doc. IV, n. 22).

Essendo stata approvata all'unanimità, la suddetta modifica ha carattere definitivo.

Programma dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 19 aprile al 3 giugno 1977

P R E S I D E N T E . Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha adottato all'unanimità, ai sensi dell'articolo 54 del Regolamento, il seguente programma dei lavori del Senato per il periodo dal 19 aprile al 3 giugno 1977:

- Mozione n. 7 (con eventuali interrogazioni ed interpellanze connesse) concernente l'assetto idro-geologico e la difesa del suolo.
- Relazione e proposte della 5ª Commissione sulla situazione finanziaria degli Enti di gestione delle partecipazioni statali.
- Disegni di legge nn. 300 e 262. — Norme sulla sospensione e sulla decadenza degli amministratori degli Enti locali in dipendenza di procedimenti penali.
- Disegno di legge n. 580. — Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1977, n. 58, recante modificazioni delle aliquote IVA per alcuni prodotti alcolici (*presentato al Senato - scade il 13 maggio 1977*).
- Disegni di legge nn. 309, 203, 84 e 408. — Provvedimenti in favore dei giovani non occupati (*dalla sede redigente, per la sola votazione finale*).
- Disegno di legge n. 560. — Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di aziende autonome per l'anno finanziario 1977.
- Disegno di legge costituzionale n. 350. — Modifica dell'articolo 1 della legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, recante norme sui giudizi di legittimità costituzionale.
- Disegno di legge n. 76. — Abolizione del deposito per soccombenza nel processo civile.
- Disegno di legge n. 284. — Nuova disciplina dei regolamenti di giurisdizione e di competenza.
- Disegno di legge n. 32. — Sistemazione giuridico-economica dei vice-pretori onorari.
- Disegno di legge n. — Conversione in legge del decreto-legge 9 marzo 1977, n. 61, recante norme sul personale insegnante e non insegnante delle istituzioni scolastiche e culturali all'estero (*presentato alla Camera dei deputati - scade il 15 maggio 1977*).
- Disegno di legge n. — Conversione in legge del decreto-legge 18 marzo 1977, n. 66, recante proroga dei termini per la presentazione della dichiarazione dei redditi (*presentato alla Camera dei deputati - scade il 20 maggio 1977*).
- Disegno di legge n. 483 (con il connesso disegno di legge n. 515). — Norme sulla interruzione della gravidanza (*approvato dalla Camera dei deputati*).
- Disegno di legge n. 465. — Disciplina delle locazioni degli immobili urbani.
- Disegno di legge n. 610. — Modifiche all'ordinamento della scuola media statale (*approvato dalla Camera dei deputati*).
- Disegno di legge n. 577. — Assegnazione al Comitato nazionale per l'energia nucleare di un contributo straordinario di lire 20.180 milioni nel quadriennio 1974-1977 per la partecipazione all'aumento del capitale della società Eurodif e di

- lire 23.750 milioni nel triennio 1976-78 per anticipazioni alla stessa società (*approvato dalla Camera dei deputati*).
 - Disegno di legge n. 575. — Nuove norme in materia di occupazione.
 - Disegni di legge nn. 282, 317 e 339. — Riordinamento dell'Azienda di Stato per gli interventi nel mercato agricolo (AIMA).
 - Disegno di legge n. 460. — Nuove norme per l'esercizio delle assicurazioni private contro i danni.
 - Disegno di legge n. 470. — Delega al Governo per la modifica di norme concernenti la polizia delle miniere e delle cave.
 - Disegno di legge n. 77. — Disciplina delle società tra professionisti (*procedura abbreviata di cui all'art. 81 del Regolamento*).
 - Disegno di legge n. 306. — Delega al Governo per l'adeguamento della legislazione nazionale ai regolamenti CEE in materia di organizzazione del mercato vitivinicolo.
 - Disegno di legge n. 224. — Revisione delle circoscrizioni dei collegi senatoriali nel Trentino-Alto Adige.
 - Comunicazioni del Governo concernenti la revisione del Concordato.
 - Disegno di legge n. 391. — Normativa organica per i profughi (*dalla sede redigente, per la sola votazione finale*).
 - Disegno di legge n. 197. — Tutela del demanio marittimo.
 - Disegno di legge n. 296. — Norme integrative sull'esercizio del diritto di prelazione di cui all'articolo 7 della legge 14 agosto 1971, n. 817, sulla proprietà diretto-coltivatrice.
 - Disegno di legge n. 544. — Norme sull'associazionismo dei produttori agricoli.
 - Disegno di legge n. 347. — Nuova disciplina delle attività musicali.
 - Doc. VIII, nn. 1 e 2. — Bilancio interno del Senato per l'anno finanziario 1977 e rendiconto per l'anno finanziario 1975.
 - Ratifiche di accordi internazionali.
 - Autorizzazioni a procedere in giudizio.
 - Mozioni.
 - Interpellanze e interrogazioni.

Non facendosi osservazioni, il suddetto programma si considera definitivo ai sensi del secondo comma del succitato articolo 54 del Regolamento.

Calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 19 al 29 aprile 1977

P R E S I D E N T E . La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, sulla base del suddetto programma, ha, infine, adottato all'unanimità — a norma del successivo articolo 55 del Regolamento — il seguente calendario dei lavori del Senato per il periodo dal 19 al 29 aprile 1977:

Martedì 19 aprile (pomeridiana) — Interrogazioni.
(h. 17)

Mercoledì	20 »	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16)	(la mattina è riservata alle sedute delle Commissioni)	— Mozione n. 7 (con eventuali interrogazioni ed interpellanze connesse) concernente l'assetto idro-geologico e la difesa del suolo.
Giovedì	21 aprile	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16)	(la mattina è riservata alle riunioni dei Gruppi parlamentari)	— Relazione e proposte della 5ª Commissione sulla situazione finanziaria degli Enti di gestione delle partecipazioni statali.
Venerdì	22 aprile	(<i>antimeridiana</i>) (h. 10)		— Disegni di legge nn. 300 e 262. — Norme sulla sospensione e sulla decadenza degli amministratori degli Enti locali in dipendenza di procedimenti penali.
				— Ratifiche di accordi internazionali.
Martedì	26 aprile	(<i>pomeridiana</i>) (h. 17)		— Interrogazioni.
Mercoledì	27 »	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16)	(la mattina è riservata alle sedute delle Commissioni)	— Disegno di legge n. 580. — Conversione in legge del decreto-legge 4 marzo 1977, n. 58, recante modificazioni delle aliquote IVA per alcuni prodotti alcolici (<i>presentato al Senato - scade il 13 maggio 1977</i>).
				— Disegni di legge nn. 309, 203, 84 e 408. — Provvedimenti in favore dei giovani non occupati (<i>dalla sede redigente, per la sola votazione finale</i>).
Giovedì	28 aprile	(<i>pomeridiana</i>) (h. 16)		— Disegno di legge n. 560. — Variazioni al bilancio dello Stato ed a quelli di aziende autonome per l'anno finanziario 1977.
Venerdì	29 »	(<i>antimeridiana</i>) (h. 10)		— Disegno di legge costituzionale n. 350. — Modifica dell'articolo 1 della legge costituzionale 9 febbraio 1948, n. 1, recante norme sui giudizi di legittimità costituzionale.

Secondo quanto previsto dal succitato articolo 55 del Regolamento, detto calendario sarà distribuito.

In base alle determinazioni adottate all'unanimità dalla Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, dopo le festività pasquali le Commissioni dovranno riprendere l'attività a partire da mercoledì 13 aprile 1977, al fine di predisporre i provvedimenti per l'Assemblea che, come già annunciato, riprenderà a sua volta i propri lavori martedì 19 aprile.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« **Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere** » (611) (*Approvato dalla Camera dei deputati*) (*Relazione orale*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere », già approvato dalla Camera dei deputati e per il quale è stata autorizzata la relazione orale.

Pertanto ha facoltà di parlare il relatore.

T O N U T T I , *relatore*. Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il tempo limitato per la conversione in legge del decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, non ha dato alla Commissione la possibilità di affrontare tutti i problemi di carattere generale relativi alla situazione delle autostrade in Italia, nei quali devono essere inquadrati la situazione della SARA (Società autostrade romane ed abruzzesi) e le soluzioni che vengono proposte. L'urgenza dell'approvazione del decreto-legge n. 19, se da una parte può limitare, come ho ricordato, il campo delle nostre valutazioni, dall'altra non può farci dimenticare che quello che stiamo per decidere per la SARA può creare un precedente per le altre società in crisi (che sono in numero di nove, oltre i consorzi per la costruzione e gestione di alcune autostrade siciliane).

Il problema non riguarda tanto il completamento di lavori in corso quanto la struttura stessa del rapporto tra Stato e concessionarie di fronte alla situazione finanziaria delle stesse e alla presenza della garanzia dello Stato sui mutui contratti e sulle obbligazioni emesse. La straordinarietà delle soluzioni proposte per la SARA non può farci dimenticare, infatti, che l'intero sistema dovrà essere riesaminato per ricondurlo ad una razionale omogeneità nella quale le stesse autostrade abruzzesi dovranno trovare una coerente collocazione.

Non si può pensare, senza una profonda valutazione, di dichiarare la decadenza delle concessioni delle società in crisi, facendo subentrare lo Stato, o a soluzioni radicali, come la nazionalizzazione del sistema e quindi la liberalizzazione delle autostrade, senza una valutazione degli oneri e delle conseguenze sul piano finanziario, quando l'indebitamento a lungo termine che si trova oggi ad un punto di crisi (per alcuni motivi che cercherò brevemente di ricordare) può essere affrontato con alcune iniziative che per il momento blocchino la spirale dei debiti per pagare i debiti e degli interessi passivi sulle passività non pagate e con un piano di risanamento che attraverso sia la manovra tariffaria, sia un intervento dello Stato facciano prevedere, in tempi medi, un riequilibrio del sistema.

Quindi l'urgenza della soluzione del problema della SARA e le modalità di intervento proposte non possono far pensare in generale alle soluzioni più facili e di minore inventiva, come quella del subentro dello Stato per il completamento delle opere e per il pagamento di rapporti obbligatori, anche se nell'attuale sistema e nell'attuale struttura lo Stato è già presente come garante degli indebitamenti.

Quando nel 1955 si volle affrontare il problema delle costruzioni autostradali, si ricorse, come è noto, all'istituto della concessione sia per la costruzione che per l'esercizio. Lo Stato, scegliendo l'istituto della concessione, si assunse alcuni compiti tra i quali ne indico almeno quattro: primo, la determinazione di un piano poliennale di svi-

luppo della rete autostradale; secondo, l'erogazione di contributi per la costruzione e la garanzia per gli indebitamenti; terzo, provvedimenti fiscali agevolativi; quarto, la vigilanza tecnica ed amministrativa sulle società concessionarie. Alla base di tutta la legislazione autostradale dal 1955 al 1971 assumeva importanza un documento previsionale, il piano finanziario, su cui veniva basato il giudizio di economicità dell'iniziativa. Questo documento conteneva un dato fisso: l'ammontare (molte volte solamente simbolico) del contributo dello Stato o in conto capitale o in conto di contributo annuale trentennale. Ma si basava nel suo complesso su molti dati variabili e quindi incerti e questi erano: i costi ed i tempi di costruzione, il costo del denaro sia a breve per i prefinanziamenti sia a lungo per i mutui o per i prestiti, il costo di esercizio, le previsioni del volume di traffico, l'ammontare delle tariffe, il trattamento tributario, il costo dei mutui di esercizio, le quote di ammortamento finanziario e tecnico variabili con il variare dei costi delle costruzioni.

Questi piani finanziari, come è noto, non hanno retto per alcune società proprio perchè basati, per alcuni fattori, su previsioni astratte ed anche perchè sono sopravvenuti fattori esterni non prevedibili al momento della stipula delle convenzioni. Questi fattori esterni hanno contribuito ad accentuare le difficoltà esistenti e possono così essere riassunti: in primo luogo l'abolizione unilaterale delle agevolazioni fiscali, che è stata definita « una palese violazione dei patti originari »; in secondo luogo, l'aumento dei costi di costruzione (l'indice dei costi, essendo uguale a cento quello del 1966, è passato a 438 nel 1976, contro un deprezzamento monetario da 100 a 201); in terzo luogo, aumento del costo del denaro sia per portare a termine la costruzione sia per le operazioni di consolidamento e le difficoltà di reperimento dei mezzi; in quarto luogo, l'introduzione dell'IVA sui pedaggi, con l'aumento della quota al 14 per cento, fissata in questi ultimi tempi; in quinto luogo, la flessione del traffico negli ultimi due esercizi, 1974 e 1975, anche se le notizie per il 1976

sono più positive (fino al 1973 l'aumento del traffico rispettava le previsioni); in sesto luogo, l'aumento dei costi di esercizio.

Lo Stato è intervenuto nei rapporti con le concessionarie con l'erogazione di un contributo rapportato ai costi iniziali di costruzione con una percentuale variabile e teorica. Sul piano pratico infatti, con l'aumentare dei costi di costruzione, le percentuali iniziali, già di molto al disotto dell'ammontare massimo indicato dalla legge, sono progressivamente diminuite. In molti casi il contributo dello Stato è stato solamente simbolico.

Se si aggiunge poi che per molte società l'apporto di capitale proprio è stato praticamente irrilevante, si può dedurre che i mezzi propri di molte società hanno coinciso con il contributo dello Stato e quindi in misura limitata, irrilevante o quasi nulla. Il rapporto quindi tra mezzi propri e indebitamento ha assunto per alcune società dimensioni macroscopiche e assolutamente insostenibili; il che ha aggravato la loro situazione, indipendentemente dai fattori esterni sopravvenuti dopo per ragioni congiunturali.

Quando si parla di garanzia dello Stato, il problema deve essere inquadrato in questa struttura. Le uniche possibilità per finanziare le opere di costruzione erano riposte nell'indebitamento e questo non veniva concesso, data la struttura finanziaria delle società, se non con adeguate garanzie. L'oculato sistema bancario italiano (specie quello esercente in lungo termine, tutto in mano pubblica) non avrebbe mai affrontato un vasto programma di finanziamenti senza adeguate garanzie. La stessa costituzione del Fondo centrale di garanzia (di cui parleremo anche a proposito della SARA) dimostra in sostanza la richiesta di una puntuale operatività della garanzia dello Stato e in pratica fa emergere una sfiducia sulla validità operativa della garanzia attraverso il bilancio statale.

Il problema principale riguarda quindi la validità strutturale del rapporto tra Stato e concessionarie e la capacità dello Stato, nel momento in cui assentiva le concessioni autostradali o autorizzava l'indebitamento o

dava la garanzia, di valutare in tutta la loro portata gli oneri che sarebbero derivati allo Stato stesso o di valutare la funzione pubblica degli investimenti autostradali con conseguenti impegni diretti e proporzionati sul bilancio statale.

Ma la valutazione globale sulla politica autostradale, anche critica, riguarda principalmente il piano degli investimenti, la scelta dei tracciati nel quadro generale delle esigenze e in rapporto alle risorse. La scelta degli investimenti è uscita da quella visione programmatica che era prevista dalla legge 463 del 1955 e confermata successivamente dalla 729 del 1961, fino alla legge n. 1464 del 1963, quando si è introdotta una certa discrezionalità del Ministro dei lavori pubblici nell'approvazione di ulteriori tronchi non previsti dalle norme legislative precedenti. Questo per quanto riguarda le società a prevalente capitale pubblico, mentre per la società « Autostrade » dell'IRI la scelta degli investimenti è sempre stata fatta con legge o con decreto delegato del Ministro, sentito il CIPE ed una Commissione parlamentare.

Queste scelte hanno portato in qualche caso a investimenti aggiuntivi alle reali esigenze, molte volte concorrenziali, con soluzioni tecniche superiori alle possibilità finanziarie e non giustificabili. Sul totale della estesa autostradale italiana data in concessione, le società in crisi gestiscono il 31 per cento della rete; ma se esaminiamo le tratte autostradali in parola, molte di queste, comunque, avrebbero dovuto essere costruite per la loro funzione internazionale e per la loro funzione sociale ed economica, perchè sarebbe assurdo pensare che un investimento pubblico, come quello delle grandi infrastrutture viarie, dovesse essere fatto solamente dove c'era la certezza del reddito, il che avrebbe voluto dire, cioè, solo nelle zone ricche.

Pertanto il problema delle società in crisi deve essere inquadrato in una valutazione globale della validità delle scelte degli investimenti e del rapporto strutturale tra Stato e concessionarie, senza sottolineare solamente un aspetto, pur rilevante, della situa-

zione che si è venuta a creare, come quello finanziario.

In questo quadro generale che, come dicevo all'inizio, necessiterebbe di un approfondimento più ampio in tutti i suoi vari aspetti, ha assunto carattere d'urgenza la situazione della SARA. Questa società stipulò con l'ANAS diverse convenzioni per la costruzione di 305 chilometri di autostrade, con un costo iniziale di 305 miliardi. Successivamente, sulla base della legge n. 287 del 1971, la SARA stipulò una convenzione unificata con l'ANAS nel 1973 che prevedeva un costo aggiornato delle opere di lire 489 miliardi.

Il contributo dello Stato restava fissato nell'importo iniziale di un miliardo 112 milioni per trent'anni, pari allo 0,22 per cento annuale del costo complessivo aggiornato. L'ulteriore aumento dei costi di costruzione, la situazione debitoria a breve alla fine del 1976, rate scadute e non pagate per mutui, l'aumento dei costi di gestione, l'aumento del costo del denaro, la flessione dei traffici hanno reso la situazione non più sopportabile. Questa situazione ha portato a sospendere i lavori in corso e a richiedere la decadenza della concessione.

In data 9 dicembre il Governo presentava alle Camere il decreto-legge 789 che decretava la decadenza della SARA dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara ed autorizzava l'ANAS a completare le opere ma con un programma ridotto. Tutto il decreto 789, che comprendeva norme amministrative e finanziarie per il subentro dell'ANAS alla SARA, è stato oggetto di un ampio esame da parte della Commissione lavori pubblici della Camera che alla fine ha proposto in Aula, il 3 febbraio ultimo scorso, il non passaggio all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione del decreto ed ha invitato il Governo a modificarlo, secondo i criteri indicati dalla Commissione che così si possono riassumere: 1) doveva essere mantenuta la decadenza dalla concessione della SARA alla quale doveva subentrare la gestione ANAS anche nell'esercizio delle tratte autostradali in funzione; 2) doveva essere

sospeso il pagamento dei debiti previsti dall'articolo 2 del decreto-legge in parola relativi ad esposizioni a breve verso le banche e alle rate di mutui contratti fino all'approvazione di una nuova legge per la disciplina dei rapporti finanziari delle società concessionarie autostradali; 3) il direttore generale dell'ANAS doveva essere affiancato da una commissione tecnica e finanziaria; 4) dovevano essere sospesi i lavori su un fornace della galleria del Gran Sasso, su una corsia del tratto Casale S. Nicola-Caldarola e sull'allacciamento Portonaccio-tangenziale Est; per quanto riguardava il tratto Caldarola-Villa Vomano la commissione tecnica di cui al punto 3) avrebbe dovuto accertare se esistevano soluzioni alternative di raccordo alla viabilità ordinaria al fine di garantire un collegamento funzionale con l'autostrada Adriatica; 5) il Governo avrebbe dovuto tener conto della situazione sociale dell'Abruzzo, assicurando livelli occupazionali nelle zone interessate attraverso provvedimenti straordinari che ponessero in moto investimenti produttivi e garantendo la cassa integrazione nella misura massima possibile.

Come è noto, la Camera votò il non passaggio all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Il decreto decaduto prevedeva l'assegnazione all'ANAS di 35 miliardi per il 1976 per far fronte ai più urgenti pagamenti dovuti alle imprese per lavori effettuati, ai fornitori e ad altri creditori; autorizzava l'ANAS ad assumere mutui per 365 miliardi, ripartibili dal 1977 al 1980, per far fronte agli oneri conseguenti al subingresso nei rapporti obbligatori in corso, compresi i pagamenti per le rate di ammortamento dei mutui a tutto il 31 dicembre 1976 e per il completamento dei lavori. Prevedeva l'assunzione da parte dell'ANAS, a partire dal 1977, delle rate di ammortamento dei mutui contratti dalla SARA, stabilite in lire 57 miliardi per il 1977 e che sarebbero state annualmente rimborsate, per gli esercizi successivi, dal Ministero del tesoro all'ANAS.

Mi sono soffermato su questi aspetti del decreto decaduto e su quanto la Camera ha proposto al Governo per rendere più comprensibili i punti contenuti nel nuovo de-

creto-legge presentato dal Governo in data 11 febbraio 1977 e recante il numero 19, che è oggi al nostro esame dopo l'avvenuta approvazione, con modificazioni, da parte dell'altro ramo del Parlamento.

Sono tre i punti che caratterizzano il nuovo decreto e le modificazioni allo stesso apportate dalla Camera e questi concernono: 1) gli investimenti; 2) i problemi finanziari riguardanti la SARA; 3) il collegamento della situazione della SARA con il più ampio contesto della situazione generale delle società concessionarie autostradali in crisi.

Sul piano degli investimenti nel riconfermare l'autorizzazione all'ANAS per l'ultimazione dei lavori dell'autostrada Torano-Popoli-Pescara, compreso il completamento del tratto Celano-Torre dei Passeri, il nuovo decreto autorizzava l'ANAS a completare l'autostrada Roma-L'Aquila-Villa Vomano-Alba Adriatica, limitatamente al tracciato Roma-L'Aquila-Caldarola e arrestando i lavori su un fornace della galleria del Gran Sasso, (in questo recependo il voto della Camera), e su una carreggiata del tratto Casale-San Nicola-Caldarola.

La Camera, modificando l'articolo 4 della nuova versione del decreto, confermava l'autorizzazione per l'ultimazione della Torano-Popoli-Pescara e della Roma-L'Aquila-Villa Vomano-Alba Adriatica, limitatamente al tracciato Roma-L'Aquila-Caldarola, e precisando che per uno dei due fornici della galleria del Gran Sasso la sospensione dei lavori è subordinata all'accertamento di soluzioni che permettano sicurezza di traffico, adeguata areazione e utilizzazione delle opere eseguite.

Per quanto riguarda il tratto Caldarola-Villa Vomano, la Camera ha sostanzialmente approvato il testo del Governo, confermando che la sua costruzione su una carreggiata è subordinata all'accertamento della inesistenza di valide soluzioni alternative di raccordo all'attuale viabilità ordinaria, al fine di garantire un collegamento funzionale con l'autostrada Adriatica.

Sul piano finanziario il nuovo decreto del Governo, all'articolo 11, nel confermare l'assegnazione all'ANAS per l'anno finanziario

1976 di lire 35 miliardi per far fronte ai più urgenti pagamenti dovuti alle imprese per lavori effettuati, ai fornitori ed agli altri creditori, ha ridotto da 365 a 324 l'ammontare di mutui che l'ANAS è autorizzata ad assumere dal 1977 al 1979 per far fronte agli oneri conseguenti al subingresso alla SARA, ai sensi dell'articolo 2 del decreto-legge, nei rapporti obbligatori in corso, compresi i pagamenti per le rate di ammortamento di mutui scaduti al 31 dicembre 1976 e per il completamento dei lavori. Questo ammontare è stato ridotto ulteriormente dalla Camera a 293 miliardi.

Ma è con la modifica dell'articolo 15 del decreto-legge che la Camera ha inserito il problema finanziario della SARA in un quadro più generale dando una soluzione parziale per il 1977 e rinviando ad un secondo momento la soluzione globale che comunque dovrà essere affrontata dallo Stato, ma non in modo autonomo, bensì collegato alla situazione generale delle società concessionarie in crisi. L'articolo 2 del decreto-legge prevede che l'ANAS succeda in tutti i rapporti obbligatori in corso costituiti dalla concessionaria dichiarata decaduta, ivi compresi quelli relativi alle obbligazioni ed ai mutui di cui all'articolo 3 della legge 729 e successive integrazioni, mutui che, come è noto, godono della garanzia dello Stato. L'articolo 15 del decreto-legge, nella versione presentata dal Governo, prevedeva l'assunzione da parte dell'ANAS, a partire dal 1977, delle rate di ammortamento dei mutui contratti dalla SARA, stabiliti in 57 miliardi per il 1977, e il rimborso sia per il 1977 che per gli anni successivi da parte del Ministero del tesoro all'ANAS. Ora, con la modifica della Camera all'articolo 15 si stabilisce che la somma (non più di 57 ma di 55 miliardi) vada ad integrare il Fondo centrale di garanzia per le autostrade previsto e regolato dalla legge 28 marzo 1968, n. 382.

Come è noto, con l'istituzione di questo fondo si è voluta rendere operante la garanzia dello Stato in modo autonomo e più spedito. Non essendo infatti nel bilancio dello Stato previsto alcuno stanziamento a copertura delle garanzie prestate, il fondo doveva

assicurare l'operatività della garanzia una volta notificata l'inadempienza del debitore e dopo passati sessanta giorni dalla notifica stessa.

È chiaro che il fondo opera solo nei confronti dei debiti contratti con mutui e con obbligazioni e assistiti da garanzia statale. Il precipitare delle situazioni finanziarie di alcune società concessionarie ha reso di fatto inoperante il fondo per la sua modesta entità (venti miliardi iniziali, oggi venticinque circa per gli interessi attivi maturati in questi anni) e quindi per l'impossibilità pratica di affrontare le passività accumulate.

L'aver indicato nel fondo lo strumento per affrontare il pagamento delle rate dei mutui contratti dalla SARA e assunti, a norma dell'articolo 2 del decreto-legge, dall'ANAS, è stata una scelta che contiene in se stessa, anche se non espressamente precisata, un'indicazione di prospettiva di possibile soluzione del problema globale delle concessionarie in crisi, inserendo in questo modo il problema della SARA in un contesto più generale per il quale il Governo deve indicare una prospettiva di soluzione. E che la soluzione indicata per la SARA sia una soluzione parziale e provvisoria emerge dall'entità dello stanziamento (55 miliardi, pari ad una sola annualità dei mutui contratti dalla SARA, cioè solo per il 1977) e da quanto prevede il secondo comma dell'articolo 15, così come è stato approvato dalla Camera, cioè il rinvio dei pagamenti dei debiti previsti dall'articolo 2 fino all'emanazione di una legge generale di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà, la quale legge dovrà prevedere anche l'eventuale integrazione della dotazione del Fondo centrale di garanzia di cui abbiamo parlato. Questo rinvio di pagamenti comunque non può andare oltre il 30 giugno.

È bene chiarire, anche per precisare alcune interpretazioni fatte da qualche parte non sufficientemente documentata, che questa, se così possiamo chiamarla, « moratoria » riguarda solo i debiti della SARA verso le banche e per le rate di ammortamento di mutui contratti al 31 dicembre 1976 ed in scadenza nel 1977; che la « moratoria » termina il 30

giugno o prima se il Governo emana un provvedimento generale; che non comprende i pagamenti delle imprese esecutrici, come previsto dall'ultimo comma dell'articolo 15, dei fornitori di materiali nè i creditori relativi all'acquisizione delle aree nè le rate dei mutui contratti o il pagamento delle obbligazioni emesse all'estero, operazioni queste ultime regolate dall'articolo 13 del decreto-legge che stiamo discutendo.

Per meglio comprendere sia gli oneri sia gli interventi, così come risultano dagli articoli 3, 11 e 15 del decreto-legge emendati dalla Camera, si possono indicare questi dati riassuntivi: stanziamenti all'ANAS con finanziamento diretto 35 miliardi, a mezzo mutui 293 miliardi, per un totale di 328 miliardi. Con questa somma l'ANAS farà fronte: al completamento delle opere così come indicate dal decreto emendato dalla Camera per 197 miliardi, alla liquidazione di opere già eseguite dalla SARA per 109 miliardi, al pagamento per l'IVA per 38 miliardi: totale 344 miliardi. La differenza di 16 miliardi sarà coperta con il contributo della Cassa per il Mezzogiorno non ancora erogato.

Dopo gli interventi per il completamento delle opere, nel programma ridotto già indicato, ma comprendente il traforo del Gran Sasso a due fornice ed il tratto San Nicola-Villa Vomano a una carreggiata, il costo complessivo delle opere, sempre in termini tecnici, ammonta a 658 miliardi, compresi 3,6 miliardi e 600 milioni a carico della Cassa per il Mezzogiorno già erogati. Restano scoperti debiti della SARA al 31 dicembre 1976 per 59 miliardi e 415 milioni (per debiti a breve verso banche 30.000 milioni e per rate scadute 29 miliardi e 415 milioni).

Il rinvio dei pagamenti, come previsto dal secondo comma dell'articolo 15, pone il problema della copertura di queste esposizioni al 31 dicembre 1976 specialmente per quanto riguarda i debiti a breve verso le banche che, non essendo coperti da garanzia statale, non possono essere imputati al Fondo centrale di garanzia stante l'attuale normativa.

La provvisorietà della soluzione degli impegni della SARA per mutui, obbligazioni e

debiti a breve verso le banche, impegni ora assunti dall'ANAS, e la stessa moratoria impongono quindi con urgenza un provvedimento generale da parte del Governo per collegare gli sviluppi futuri della stessa situazione SARA nel più ampio contesto della situazione generale delle società concessionarie in crisi. Non possiamo infatti dimenticare che alla SARA è subentrata l'ANAS e che quindi lo Stato non potrà sottrarsi nel far fronte agli oneri futuri per l'ammortamento dei mutui contratti e dei debiti non ancora pagati. Ma il non aver imputato al Tesoro il relativo onere lascia aperta la possibilità di soluzioni di razionalizzazione del sistema, soluzioni che, pur prevedendo l'intervento dello Stato, devono ricercare la possibilità di equilibrare l'intero sistema tenendo presenti anche altri fattori, come il gettito tariffario, provvedimenti fiscali, finanziamenti agevolati, apporto compensativo delle società attive, razionalizzazione della gestione.

Questi sono i punti principali del decreto-legge n. 19 il quale in altri articoli prevede l'autorizzazione all'ANAS di affidare in concessione l'esercizio delle autostrade già gestite dalla SARA; prevede compiti e responsabilità del direttore generale dell'ANAS e del Consiglio di amministrazione per gli adempimenti necessari per la definizione dei rapporti conseguenti alla decadenza della concessione della SARA e per il completamento dei lavori e l'autorizzazione ad assumere, con contratto a termine, il personale della SARA in servizio nel settore delle costruzioni; istituisce una commissione, nominata dal Ministro dei lavori pubblici, che affiancherà il direttore generale dell'ANAS e dovrà esprimere il proprio parere per il pagamento dei crediti, per l'esecuzione delle opere, per la salvaguardia e l'utilizzazione delle opere già eseguite; detta norme e stabilisce compiti e responsabilità per il passaggio delle consegne tra la SARA e l'ANAS; precisa l'operatività della garanzia statale per i mutui contratti all'estero; riconferma la validità della garanzia statale per il rimborso dei capitali e il pagamento degli interessi dei mutui contratti e delle obbligazioni emesse dalle società autostradali fino al-

l'intero importo dell'investimento complessivo risultante dal piano finanziario.

Ora, per concludere, l'urgenza della conversione del decreto non ci permette di condurre un discorso generale sull'intera politica autostradale e sui suoi aspetti particolari. Le decisioni straordinarie prese per la SARA possono far sorgere delle perplessità proprio perchè avulse da una valutazione generale. La decadenza della concessione ed il subentro dell'ANAS è la soluzione che, come ho già ricordato, richiede meno inventiva ed è la più facile, ma è quella che addossa direttamente allo Stato tutti gli oneri senza la possibilità di inquadrare possibili recuperi del sistema. Se il discorso venisse esteso, con questo metodo, anche alle altre società in crisi, assisteremmo ad un puro e semplice trasferimento di oneri e di passività, mentre è necessario valutare esattamente la situazione sia sul piano del completamento degli investimenti, sia sugli interventi tariffari e compensativi tra autostrade attive e passive, sia sulla funzione finanziaria del Fondo di garanzia.

È bene tenere presente infatti che tutte le concessionarie sono al primo decennio di vita e che la durata delle concessioni è fissata in 30 anni. Anche il discorso sul completamento degli investimenti non può essere solamente collegato alla situazione occupazionale della zona (anche se nel caso dell'Abruzzo drammatica e pesante) ma deve essere visto in relazione alla sua utilità specialmente in rapporto alla redditività degli investimenti già fatti, e nel quadro generale del contenimento della spesa pubblica e di un piano di completamento delle infrastrutture di trasporto. Il problema occupazionale dell'Abruzzo si troverà nella stessa situazione tra due anni quando saranno terminati i lavori di completamento finanziati dalla presente legge, se non vengono attuati nel frattempo provvedimenti che mettano in moto investimenti produttivi.

La Commissione a maggioranza propone l'approvazione del disegno di legge numero 611 che converte in legge il decreto numero 19 dell'11 febbraio 1977, così come è stato emendato dalla Camera dei deputati. De-

sidero sottolineare nuovamente l'importanza che tutto il settore autostradale sia oggetto di un provvedimento legislativo urgente da parte del Governo; sarà in quella sede che avremo la possibilità di dare un giudizio complessivo sulla politica autostradale svolta in questi anni e di valutare con realismo le possibili soluzioni.

Devo riferire il voto della Commissione giustizia la quale, esaminato il progetto, esprime parere favorevole per quanto di sua competenza. La Commissione bilancio e programmazione economica ha trasmesso questo parere: « La Commissione bilancio e programmazione, esaminato il disegno di legge, esprime parere favorevole sui profili posti dalla copertura finanziaria in un ordine di valutazioni strettamente tecnico-formali. La Commissione non può però non riscontrare che il volume degli impegni di spesa pregressi, già perfezionati legislativamente, da fronteggiare mediante ricorso al mercato finanziario nonchè gli oneri latenti che certamente si scaricheranno nel bilancio 1977, aumentando correlativamente i fabbisogni finanziari, appaiono complessivamente superiori alle effettive disponibilità del mercato finanziario. Ciò evidentemente significa che i precedenti impegni legislativi dovranno essere disattesi ».

P R E S I D E N T E. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Mingozzi. Ne ha facoltà.

M I N G O Z Z I. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, sulla conversione in legge di questo decreto desideriamo svolgere alcune considerazioni sia per motivare il nostro voto di astensione, sia per sottolineare alcune questioni di carattere più generale che questo decreto solleva.

Innanzitutto desideriamo appunto considerare che questo decreto si muove in modo contraddittorio e disattende quello che gran parte delle forze politiche avevano espresso anche nell'altro ramo del Parlamento, nel momento in cui non avevano approvato la

conversione in legge del primo decreto del dicembre 1976.

Le preoccupazioni muovevano dalla considerazione che non fosse possibile nè pensabile, in una situazione drammatica come l'attuale, che vede la nostra economia dilaniata da una crisi profonda, continuare ad investire quantità di denaro pubblico notevoli in opere faraoniche che servono a mortificare non solo i reali problemi del paese ma anche — reputiamo — quelli di una regione povera come l'Abruzzo. Che si potesse prevedere negli anni '70 un'autostrada che attraversasse il centro dell'Italia, che rompesse dall'isolamento, come si suol dire, una regione sempre dimenticata, carica di problemi e di rabbia, una regione dove la prospettiva dei lavoratori è sempre stata quella di fuggire alla ricerca di una occupazione in regioni più progredite del nostro paese o all'estero, crediamo sia cosa comprensibile, anche se avrebbe creato illusioni in quanto non avrebbe risolto i reali problemi di sviluppo e di occupazione; come d'altra parte è successo in Abruzzo, in quella parte di regione già attraversata da un'autostrada; così come è successo in altre parti del paese, più a sud, con la Napoli-Bari. L'autostrada da sola non ha risolto la situazione dell'Irpinia o delle città che da essa vengono attraversate.

L'Abruzzo è certo in una situazione drammatica con i suoi 75.000 disoccupati, però

sarebbe bene dire che questi budelli chiusi servono scarsamente a riequilibrare il territorio. Infatti una infrastruttura viaria di per sé non è capace di incidere sul tessuto socio-economico se non è accompagnata da una politica di piano che intervenga in settori prioritari di sviluppo economico e sociale. Ci rendiamo benissimo conto della situazione precaria in materia di viabilità in cui versa l'Abruzzo e più in generale tutto il Mezzogiorno d'Italia. Anche in rapporto a ciò maggiore attenzione si sarebbe dovuta dare alla viabilità ordinaria con soluzioni tecniche adeguate, viste in un contesto più generale di viabilità e di trasporti. Riteniamo però che sia stato semplicemente pazzesco progettare ben due autostrade parallele con il traforo del Gran Sasso che sfociano a 60 km. circa l'una dall'altra. Si dice che ciò è avvenuto per volontà di due personaggi politici dello stesso partito tra di loro in concorrenza. A parte il dissesto ecologico che è già presente con la scelta di un certo tracciato, a parte gli inconvenienti geologici che si sono determinati particolarmente nel traforo del Gran Sasso, quanti quattrini si sono già sperperati? Si è detto in questi ultimi mesi, quando il problema è venuto all'ordine del giorno del paese, che ci troviamo di fronte ad un « monumento dello spreco », ad un « pozzo di San Patrizio ».

Presidenza del vice presidente ROMAGNOLI CARETONI Tullia

(Segue M I N G O Z Z I). La relazione del Governo dice che la SARA ha contratto debiti per 1.300 miliardi di cui 851 per interessi da pagarsi entro il 2005. Cosa si spenderà ancora? Forse altri 1.000 miliardi? Certamente si supereranno in conto capitale ed in conto interesse i 2.000 miliardi. Ecco quindi che ci possiamo porre la domanda: che cosa si poteva fare in alternativa in Abruzzo con 2.000 miliardi, evitando almeno il traforo, e cosa si poteva fare non solo in settori

sociali prioritari, come quelli della casa, della scuola, della sanità, ma anche in settori industriali ed agricoli? Penso che si sarebbe potuto lasciare un segno importante che permettesse veramente di elevare i livelli occupazionali ed anche il reddito di quella regione. Queste autostrade parallele a poche decine di chilometri l'una dall'altra sono una cosa inconcepibile. Esse richiamano la responsabilità non solo di chi le ha progettate e volute, non solo quindi della società auto-

strade romane e abruzzesi, ma di chi le ha avallate, approvando tra l'altro piani finanziari che fanno di mistificazione. Si pensi che la SARA aveva previsto un costo di costruzione originario di 253 miliardi, rivisto poi nel 1972 e nel 1975. Questo costo originario di 253 miliardi raggiungerà probabilmente i 2.000 miliardi. Questa lievitazione non si può imputare solo all'aumento dei costi di costruzione, ma va imputata anche ad un piano finanziario troppo lontano dal vero.

Tutto ciò fa sorgere il sospetto che si sia voluta limitare la previsione di spesa per non mettere in discussione l'opera faraonica. Tanto poi, strada facendo, si sarebbe provveduto con piani suppletivi di revisione, come d'altra parte si è fatto, tanto più che, qualunque fosse stata la spesa e quindi l'indebitamento, poichè la SARA non aveva e non ha capitali propri, avrebbe provveduto lo Stato a garantire e a pagare, e per esso quindi la collettività, come stabilisce quella famigerata legge n. 287 del 1971, che ha già citato il nostro relatore, che rappresenta un provvedimento assurdo, che pone le concessionarie al riparo da qualsiasi rischio, in una condizione di piena irresponsabilità sotto il profilo finanziario.

Si pensi che per la SARA lo Stato avrebbe dovuto versare un contributo annuo di un miliardo e 110 milioni per trent'anni, pari cioè complessivamente a 33,4 miliardi. Viceversa poi si è scoperto che prima che l'autostrada sia completata, quando debbono essere realizzati i lavori per circa un terzo del totale, lo Stato deve pagare, subentrando alla SARA, non un miliardo e 110 milioni all'anno, ma 57 miliardi all'anno per 23 anni, con una spesa complessiva di 1.306 miliardi. L'ANAS si sostituisce alla SARA per gravi difficoltà economiche e finanziarie, si stanziavano con questo decreto altri 300 miliardi, ma poi quanti altri ne occorreranno? Reputiamo, onorevole Presidente e onorevoli colleghi, che occorre fare luce su tutta questa faccenda e occorre far ciò con un'inchiesta parlamentare. La nostra parte politica nell'altro ramo del Parlamento ha già avanzato la proposta di un'inchiesta parlamentare, e non solo la nostra parte politica; una

inchiesta parlamentare affinché emergano le responsabilità politiche e morali che sono dietro queste scelte di megalomania e responsabilità di altro tipo se ve ne sono.

Si era detto che, non convertendo il primo decreto, occorreva un momento di riflessione per poter decidere con senso di responsabilità sul da farsi, tanto più che era emerso l'orientamento di andare ad una riduzione drastica della spesa, anche se per contro vi era chi difendeva gli originari programmi ed impegni. In un contesto nazionale tanto difficile come l'attuale, ci pare che sia di estrema gravità il voler portare avanti impegni finanziari di grande rilevanza come quelli originariamente previsti nel decreto, i quali non incidono in modo rilevante nei livelli occupazionali e quanto meno nei processi produttivi.

Queste osservazioni, d'altra parte, non sono solo nostre, ce le ha lette poc'anzi anche il relatore riferendosi alle osservazioni fatte dalla Commissione bilancio del Senato che critica fortemente la decisione di coprire debiti pregressi che non serve certo a dare lavoro ai mille e cinquecento lavoratori abruzzesi che sono attualmente occupati. Si era sottolineata, invece, l'opportunità di investimenti più utili i quali qualificassero la spesa pubblica, indirizzandola — come si è già detto — verso un contesto di interesse generale che per l'Abruzzo poteva significare un inizio di rinascita.

Si è detto, dopo un'indagine molto sbrigativa, che non è stato possibile individuare investimenti alternativi, disattendendo l'indicazione che il Parlamento aveva dato in tal senso con quell'ordine del giorno che è stato qui richiamato e che la Camera aveva approvato a motivazione della non conversione del primo decreto.

La mancanza di scelte alternative ha finito certo per strumentalizzare spinte irrazionali che hanno messo in difficoltà il Parlamento e probabilmente anche lo stesso Governo, spingendolo a ripresentare un decreto un po' riveduto, un po' corretto, il quale si muove pur sempre in quella logica.

Si arriverà — è vero — a momentanee soluzioni parziali in quanto sono già state

realizzate delle opere che debbono pur essere rese funzionali, per cui certi lavori che permettono la funzionalità di queste opere già eseguite sono evidentemente necessari. Ci preoccupa però — l'ho già detto in Commissione e desidero ripeterlo in Aula — quanto si legge all'articolo 4 in riferimento ai due fornici della galleria del Gran Sasso e cioè che: « la sospensione dei lavori è subordinata all'accertamento di soluzioni che permettano sicurezza di traffico, adeguata areazione ed utilizzazione delle opere già eseguite ». Tutto questo in rapporto alle indicazioni che darà una commissione tecnica, nominata dal Ministero dei lavori pubblici.

Non so se sbaglio, ma da ciò si trae l'impressione che probabilmente si andrà a trovare le giustificazioni per finire tutti e due i fornici forse contemporaneamente. L'esigenza di approfondimento e di studio era già stata rilevata da una commissione nominata dal Ministero dei lavori pubblici nel 1975, la quale diceva che bisognava andare ad una riflessione sui fornici del Gran Sasso e sulla opportunità di proseguire eventualmente con una sola galleria.

Questo era stato già detto due anni fa. Non so in quale considerazione sia stato tenuto questo parere; io non sono un tecnico, ma probabilmente oggi può venire fuori da una considerazione tecnica che bisogna arrivare al compimento di tutte e due le gallerie.

Anche in altri tratti temporaneamente sospesi, la prosecuzione dei lavori è subordinata all'accertamento della esistenza o meno di valide soluzioni alternative di raccordo all'attuale viabilità ordinaria. Non vorrei che ciò giustificasse la realizzazione delle intere autostrade vanificando l'orientamento di limitare la spesa allo stretto indispensabile. Lo dico anche perchè, se le cose andassero così, si cozzerebbe con gli orientamenti che il Presidente del Consiglio ieri sera in questa stessa Aula ha espresso in rapporto a un diverso indirizzo e qualificazione della spesa pubblica.

La situazione fallimentare della SARA non è la sola: lo ha già detto il relatore ed è stato già largamente sottolineato nel dibattito

svolto nell'altro ramo del Parlamento. Altre dieci società a prevalente capitale pubblico, concessionarie di autostrade, si trovano in situazioni pressochè analoghe. Anche per esse ci troviamo di fronte ad assurdi piani finanziari, a paurosi indebitamenti dell'ordine di parecchie migliaia di miliardi. I progetti e i relativi piani finanziari sono stati approvati dal Ministero dei lavori pubblici e dal consiglio di amministrazione dell'ANAS, evidentemente senza averli approfonditi, alimentando l'illusione che la costruzione di un reticolo impressionante di autostrade avrebbe cambiato il volto economico e sociale del nostro paese.

Con la crisi petrolifera e con la conseguente crisi economica i nodi sono venuti al pettine. Si è potuto constatare che un reticolo di autostrade particolarmente concentrate nel Nord del paese, che ha corso dietro all'incentivazione della motorizzazione privata, non ha risolto ma ha distorto lo sviluppo economico.

La crisi della SARA e delle altre società non è quindi un fatto a sè stante, ma è una conseguenza di scelte di politica economica sbagliate. Il Governo è impegnato con questo decreto a presentare entro tre mesi un provvedimento legislativo che affronti la situazione fallimentare di tutte le società autostradali e questa è cosa indispensabile se non ci si vuole trovare a brevissima scadenza di fronte ad altri decreti che scaricherebbero sul bilancio pubblico scelte sbagliate e gestioni fallimentari.

Ma ciò non basta: occorre mantenere il blocco assoluto di ogni ulteriore investimento nel settore autostradale, occorre con urgenza portare di fronte al Parlamento un piano generale ed organico dei trasporti, con una relativa strumentazione capace di gestire la programmazione del settore. Ci riferiamo ad un ministero unico dei trasporti, ad una diversa strutturazione dell'ANAS, ad un nuovo ruolo delle regioni nella politica di assetto del territorio, anche attraverso una giusta applicazione della legge 382.

Come si vede, questo decreto, mentre affronta in maniera discutibile i problemi abruzzesi, investe e sollecita problemi di por-

tata generale che riguardano un giusto indirizzo della spesa pubblica ed una ristrutturazione di tutto il settore della viabilità e dei trasporti. Vorremmo che anche il Governo avesse coscienza di tutto ciò ed assumesse qui un impegno politico adeguato. Tutto questo abbiamo ritenuto di dire nell'interesse dell'Abruzzo e del paese. Il Gruppo comunista esprimerà, come ho già detto, un voto di astensione perchè gli orientamenti, anche se migliorati, del decreto si muovono in una logica che reputiamo sbagliata e che continua a creare illusioni agli abruzzesi e pesanti conseguenze per l'intera collettività nazionale.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Venanzetti. Ne ha facoltà.

V E N A N Z E T T I . Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, non nascondo il mio imbarazzo nel prendere la parola in discussione generale su questo disegno di legge. Questa mattina ho parlato, a nome del Gruppo repubblicano, sul decreto-legge relativo alla fiscalizzazione degli oneri sociali ed abbiamo sviluppato una vivace polemica nei confronti del Governo per certe decisioni che aveva assunto modificando quel decreto. Nella stessa giornata prendo la parola — ed il collega Pitrone interverrà in dichiarazione di voto proprio per sottolineare il dissenso del Gruppo repubblicano da questa impostazione generale — con un po' di imbarazzo perchè siamo di fronte ad un decreto-legge tanto grave dal punto di vista economico e generale che il parere della Commissione bilancio del Senato, riferito poco fa dal relatore, dice chiaramente che per far fronte agli oneri in esso contenuti sicuramente dovremo disattendere le spese relative ad altre leggi già approvate. È quindi una decisione terribile quella che stiamo per prendere.

Oltretutto mi rendo conto di parlare più per gli atti parlamentari che non per i colleghi (logicamente non ho la presunzione di parlare per la storia, anche se questa vicenda resterà come una delle pagine più brutte della storia del nostro paese e dirò

perchè); e dico « non ai colleghi », non per rivolgere il solito rimprovero che ogni tanto ci rivolgiamo a vicenda per la scarsa presenza, poichè ritengo che in questo caso questa scarsa presenza non dipenda da un fatto riguardante il calendario dei lavori, ma dal fatto che la maggior parte dei colleghi non si sente di votare questo decreto-legge.

E perchè? È stato ricordato giustamente dal relatore il problema generale della politica autostradale nel nostro paese, le sue origini, le sue vicende, i suoi sviluppi e come tardi ci si è accorti dell'errore che si commetteva nello sviluppare un certo tipo di politica autostradale non per il fatto che alcune bretelle, alcuni collegamenti fondamentali non fossero necessari, ma per tutto il tipo di impostazione che poi era conseguente al tipo di sviluppo che avevamo scelto, basato fondamentalmente sul mezzo di locomozione privato, cioè sull'automobile e che portava conseguentemente alle autostrade. Infatti è chiaro che dare la disponibilità dell'automobile senza dare delle strade adeguate non sarebbe stata una politica che alla lunga avrebbe retto. Quindi tutto era conseguenza di un certo tipo di scelta.

Ma non andiamo così indietro. Il fatto è che fino a qualche anno fa questo errore di scelta ancora proseguiva. Poco fa il collega Mingozzi diceva che occorre bloccare questo tipo di impostazione. E mi è sembrato di cogliere in un'osservazione fatta quasi in silenzio dal Sottosegretario che questo blocco c'è già con la legge del 1971. Ma vorrei ricordare che in quest'Aula, quattro anni fa, noi repubblicani abbiamo dovuto combattere una grossa battaglia per impedire un'altra autostrada a modifica della legge del 1971. Quindi quella legge non è una garanzia. Il famoso articolo 16 della legge di salvaguardia per Venezia, con il quale si voleva surrettiziamente introdurre la possibilità di costruire l'autostrada Monaco-Venezia, abbiamo visto a che cosa ci avrebbe portato se avessimo fatto quella scelta.

G U S S O . La pagavano i bavaresi quell'autostrada!

V E N A N Z E T T I . Caro collega, sviluppiamo molto quella polemica sul fatto che la pagavano i bavaresi. Anche queste autostrade si sarebbero dovute autofinanziare. La concessione veniva data, ma voglio poi vedere che cosa sarebbe accaduto nel tempo! Anche questa autostrada, nel momento in cui l'abbiamo varata, come ricordava il collega Mingozzi, aveva un piano finanziario che prevedeva l'autofinanziamento. Il problema non è solo quello di trovare la disponibilità dei finanziamenti, il problema è quello della gestione economica di un'autostrada. Al momento in cui quella concessionaria alla quale avremmo affidato la gestione di quell'autostrada si sarebbe trovata in difficoltà su chi ricadeva l'onere? Comunque mi sento in coscienza di aver fatto una giusta battaglia impedendo un altro errore che si sarebbe commesso nel nostro paese.

In questo caso particolare è stata concretamente sbagliata la scelta? Io direi di no. Sono d'accordo con quanto diceva poco fa in Commissione il Sottosegretario (dico poco fa sempre perchè rimanga agli atti parlamentari: un minimo di osservazione, non dico di protesta, lo voglio fare perchè ad un decreto-legge così importante avremmo potuto dedicare un'attenzione maggiore di quella mezz'ora in cui abbiamo discusso in Commissione per poi correre in Aula) e cioè che occorre, starei per dire, storicizzare, ossia mettersi nella condizione storica del momento in cui fu decisa la costruzione di questa autostrada abruzzese. Posso in parte essere d'accordo. Il quadro generale della politica autostradale è chiaro: si poneva l'esigenza di un collegamento Tirreno-Adriatico e fu scelta, come indicazione di massima, la zona dell'Abruzzo anche per rompere l'isolamento di quella regione. È stato osservato anche nell'altro ramo del Parlamento, soprattutto dai parlamentari abruzzesi, che chiaramente non si poteva penalizzare una regione come l'Abruzzo che per tanti anni era stata una regione depressa, dimenticata dagli investimenti dello Stato e che quindi l'autostrada, nella logica di allora, poteva costituire un elemento di rottura rispetto a quell'isolamento. Ma, a parte il fatto di valutare oggi se

quella scelta fu più o meno giusta, rimane un problema: che quella indicazione di allora parlava di una autostrada. Si trattava tra l'altro poi di vedere se doveva essere tutta autostrada o un po' autostrada e un po' superstrada. Cioè non era detto che dovesse essere necessariamente tutta fatta in una certa maniera. Ma soprattutto non veniva data l'indicazione della famosa bretella. Credo che ormai non ci sia più nulla da aggiungere a quello che è stato detto sulla stampa e nell'altro ramo del Parlamento e a quello che è stato detto anche da altri colleghi. Non c'era nessuna necessità — di qui la condanna maggiore per questo provvedimento — perchè il traforo del Gran Sasso o, a scelta, l'altra bretella che congiunge Pescara non era prevista e non era necessaria. Perchè questo è avvenuto? Chi ha la responsabilità morale prima ancora che politica? Certo, non possiamo darne la colpa ai cittadini abruzzesi. Nel momento in cui si mostra loro l'autostrada come miraggio, come risoltrice di tutti i mali del passato è chiaro che poi le popolazioni spingono in quella direzione. Ma in quella spinta si sono innescati interessi elettorali e politici, quindi c'è una condanna morale che deve essere pronunciata in qualche modo dal Parlamento o dalla inchiesta parlamentare che noi repubblicani alla Camera abbiamo proposto.

Se non stabiliamo almeno qualche punto fermo, quale credibilità possiamo dare all'opinione pubblica? A proposito mi sono riferito all'intervento che ho fatto questa mattina sul decreto-legge per la fiscalizzazione degli oneri sociali: nel momento in cui siamo consapevoli di dover chiedere sacrifici ai lavoratori, e scopriamo certe responsabilità di ordine politico e morale, in un paese ben ordinato l'istituto delle dimissioni sarebbe imposto dall'opinione pubblica. Invece noi esportiamo i responsabili nei paesi CEE, come se volessimo così offrire loro qualche modello di politica; oppure qualche partito, anzi il maggior partito del nostro paese, li sceglie per studiare il rinnovamento del partito stesso. Queste sono cose che pesano, perchè l'opinione pubbli-

ca può anche comprendere che si possono commettere degli errori di un certo tipo, di certe dimensioni; ma quando si dimostra anche successivamente come certe scelte furono improntate da lotte politiche e locali, si ha il dovere in un paese civile di presentarsi all'opinione pubblica ammettendo certi errori e tornando al silenzio politico e pubblico.

Allora si riacquista un minimo di credibilità e si può parlare di rinnovamento, si può insegnare o chiedere qualche cosa alla Comunità economica europea. Non credo che ci sia bisogno di aggiungere altro perchè ho fatto anche nomi e cognomi: l'onorevole Natali e l'onorevole Gaspari. Non appartengo al partito della Democrazia cristiana, ma ho amici, colleghi in quel partito e negli anni passati si è saputo quali erano le sue vicende interne e che cosa questo comportava sul piano locale. Se questo fosse rimasto nell'ambito delle lotte interne di un partito, nessuno scandalo, nessun rilievo da fare; ma tutto ciò si ripercuoteva sulle scelte fondamentali e quindi sul denaro pubblico.

Onorevoli colleghi, mi pare che non ci sia altro da dire su questo punto. Da un punto di vista tecnico potrei fare una raccomandazione all'onorevole Sottosegretario (non presento neanche un ordine del giorno al riguardo): vorrei chiedergli (dal momento che l'autostrada c'è, vediamo di utilizzarla nel miglior modo possibile) se il primo tratto dell'autostrada fino a Mandela non potesse essere considerato come sostitutivo della Tiburtina per togliere la strozzatura di Tivoli che crea grosse difficoltà anche di espansione urbanistica. Vedremo se sarà vero quello che diceva qualche collega in Commissione: con il congiungimento con l'autostrada adriatica si avrà un notevole aumento del traffico sull'autostrada stessa. Un certo aumento di traffico si avrà ma dubito che sarà notevole. Comunque l'autostrada è capace di recepire un notevole volume di traffico. Bisogna vedere quindi se non sia il caso di utilizzare il tratto Roma-Mandela, dal momento che arriva dentro la città di Roma e riesce ad essere sostitutivo della Tiburtina come strada ordinaria,

senza pedaggio. Affido questa segnalazione all'onorevole Sottosegretario perchè gli organi tecnici la considerino anche nelle sue conseguenze di ordine finanziario. (*Interruzione dal centro*). Io sono stato eletto nel collegio di Roma I. Non chiedo una nuova strada; ho voluto segnalare soltanto questo fatto di utilizzazione. Se il Governo dice che non si può fare perchè costa troppo, nulla da eccepire. Ho parlato nell'interesse generale di una situazione di viabilità e quindi di collegamento tra strada normale e autostrada già creata.

In Commissione l'onorevole Sottosegretario ha già risposto alle mie domande circa le scelte alternative previste dal decreto-legge rispetto alle soluzioni del tratto successivo al traforo; non intendo ripetere quelle domande. È chiaro che anche per quanto riguarda la scelta del doppio traforo del Gran Sasso, questa è già stata effettuata nonostante che il decreto-legge stabilisca che una commissione entro trenta giorni dall'approvazione della legge di conversione dovrà pronunciarsi sulle valutazioni non solo di ordine tecnico, se fare un solo fornice o due fornici ...

LA FORGIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Può sospendere.

VENANZETTI. La sospensione dei lavori è subordinata all'accertamento di soluzioni che permettano sicurezza di traffico eccetera. L'accertamento verrà effettuato dalla commissione entro trenta giorni. Ora siccome penso che questa commissione sarà già in funzione, mi pare di aver capito che l'orientamento ...

LA FORGIA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Entro trenta giorni dalla data di approvazione.

VENANZETTI. Questo l'ho compreso benissimo, onorevole Sottosegretario. L'altro termine di 45 giorni è già scaduto e lei in Commissione mi ha risposto che di fatto si è già deciso nel senso che non ci sono soluzioni alternative e che quindi l'autostrada verrà proseguita anche se ad una sola

corsia. Per quanto riguarda il doppio fornice del traforo del Gran Sasso, la commissione dovrà pronunciarsi entro trenta giorni se **sospendere i lavori. Ritenevo che, dato il tempo** intercorso tra l'emanazione del decreto-legge e la conversione, ci fosse già un orientamento di massima per cui potessimo votare con maggiore consapevolezza la conversione del decreto-legge. Mi sembra di aver compreso, anche da alcuni interventi svolti in Commissione, che la scelta si orienta sul fatto di proseguire su tutti e due gli elementi del traforo stesso.

Concludo il mio intervento e mi scuso se è stato disordinato; d'altra parte si è trattato di un intervento improvvisato dato lo scarso tempo a disposizione. **Desideravo, su un problema come questo che seguivo da tanti anni, non mancare alla mia coscienza nel segnalare certe responsabilità e nel segnalare a noi tutti che, nel momento in cui prendiamo certe decisioni, dobbiamo avere quanto meno l'accortezza di ponderarle meglio** perchè questo decreto che noi non approveremo comporta dei grossi sacrifici per tutti i lavoratori. Anche se riuscirà ancora per qualche anno a dar lavoro a poche migliaia di lavoratori, con investimenti diversi avremmo dato stabilità di impiego. Tra due anni ci riproporremo il problema di questi lavoratori che oggi continueranno ad essere impiegati ma senza una stabilità di lavoro. Tutto ciò va a scapito dei lavoratori e tende ad aggravare, quindi, le condizioni del nostro paese.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

TONUTTI, relatore. Non ho nulla da aggiungere alla mia precedente relazione orale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

LA FORGIA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, l'ampia ed articolata relazione del relatore

che ringrazio vivamente mi esime da un intervento articolato. Mi sarà sufficiente fare alcune considerazioni per puntualizzare alcuni aspetti che ritengo peculiari per il decreto-legge al nostro esame.

Vorrei ringraziare al riguardo i vari senatori che sono intervenuti perchè anche i loro interventi sono serviti a puntualizzare i termini essenziali del problema. Mi pare di poter dire che il Governo, adottando questo decreto-legge, non ha certamente concluso **per una scelta di politica economica innovativa rispetto ad un indirizzo sancito dal Parlamento.** Ciò è fuori di dubbio. Infatti di fronte ad una situazione di dichiarata inadempienza ed insolvenza delle società concessionaria SARA ed alle conseguenze gravissime ed irreversibili sul piano delle opere già eseguite e dei livelli occupazionali, ha avvertito il dovere di intervenire con l'urgenza che il caso suggeriva. Non dunque una scelta innovativa, ma un intervento che corrisponde ad un preciso dovere verso l'interesse generale del paese e quello sociale di una regione come l'Abruzzo che, per quanto ottimistiche possano essere le indicazioni che da varie parti sono state fatte in questa ed in altra sede, non ha presentemente alternative reali sul piano dell'occupazione, sicchè **sospendere, come era stato ipotizzato da alcuni, i lavori sulle autostrade abruzzesi per destinare gli investimenti resisi così disponibili ad interventi alternativi era un'ipotesi del tutto velleitaria, giacchè dalla verifica della stessa ipotesi in sede locale con le forze sindacali, con gli enti locali, con la stessa regione è emerso in modo incontrovertibile che questa possibilità alternativa al presente non esiste.**

È questa una ragione per cui il Governo ha preferito ricorrere allo strumento della decretazione d'urgenza e non allo strumento amministrativo che pure poteva adottare, in quanto il secondo, cioè la procedura amministrativa di decadenza e di subentro in base all'articolo 15 della convenzione, avrebbe comportato la soluzione di continuità nella attività sulle autostrade e dunque una gravissima pausa sul piano della occupazione, calcolata in circa 5 mila unità tra l'occupazione diretta e quella indiretta del-

le altre attività collaterali a quella autostradale. Ha preferito la decretazione d'urgenza per garantire continuità sul piano occupazionale ed anche su quello della prosecuzione dei lavori, alcuni dei quali non è possibile sospendere senza gravi rischi, come ad esempio quelli che vengono eseguiti in galleria per il traforo del Gran Sasso, i quali sono compiuti per circa l'80 per cento su tutti e due i fornice e le cui caratteristiche sono tali che non è possibile sopporre sospensioni senza porsi gravissimi e complessi problemi di ordine tecnico che al presente non sembrano adeguatamente superabili.

Chiarita dunque la natura dell'intervento del Governo, con cui esso ha ritenuto di adempiere ad un suo preciso dovere verso il paese, che ha interesse a non registrare una perdita secca sul piano della situazione economica generale, come si sarebbe verificato abbandonando i due terzi di autostrada già eseguita, e sul piano sociale verso una regione come l'Abruzzo garantendo i livelli occupazionali, non credo sul merito di dover aggiungere molto. Il Governo, nel lungo dibattito già svolto all'altro ramo del Parlamento, in un confronto serrato ed aperto, ha recepito le indicazioni emerse in via diretta ed indiretta, accettando la decadenza del primo decreto e adottando un secondo decreto-legge che recepiva appunto quelle indicazioni che sono state adeguatamente illustrate dal relatore. Desidero aggiungere che in questo secondo decreto il Governo crede di aver mantenuto, nella parte sostanziale, fede alle indicazioni del Parlamento e non ha disatteso fra queste indicazioni quelle essenziali. Certo quelle concernenti le ipotesi alternative sul piano occupazionale, come ho detto prima, si erano dimostrate inesistenti.

Dunque, in termini realistici, il Governo ha confermato l'intenzione di garantire continuità all'occupazione. Il Governo deve ricordare altresì che esiste un blocco di nuove costruzioni autostradali. C'è da registrare che su questo piano il Governo non è mai venuto meno a queste indicazioni di fondo. Il fatto che poi vi siano state iniziative, durante l'esame di provvedimenti legislativi,

volte a formulare diverse ipotesi, è nella libera determinazione del Parlamento.

Per quanto attiene le indicazioni contenute nel decreto, in particolare per quanto riguarda il secondo fornice che è considerato soggetto ad ipotesi da valutare da parte della commissione tecnica, debbo chiarire che l'articolo 4 non stabilisce una sospensione dei lavori in corso, bensì ipotizza un accertamento da parte della commissione tecnica circa la possibilità, in base a valide soluzioni tecniche riguardanti la sicurezza e la percorribilità, di sospendere questi lavori e proseguirli su un solo fornice. Al presente dunque i lavori continuano su ambedue i fornici.

Infine devo aggiungere un'ultima precisazione. Sul piano storico non è esatto sostenere che allorquando, nel gennaio del 1970, il CIPE inquadrò nelle scelte prioritarie di nuove autostrade da costruire nel nostro paese quelle abruzzesi, ne ipotizzò una sola, giacchè erano considerate ambedue le autostrade, cioè l'A 24 e l'A 25. (*Interruzione del senatore Venanzetti*). Si possono avere perplessità al riguardo, ma mi sembra doveroso sottolineare questo punto. Mi sembra doveroso anche confermare in questa sede l'impegno politico del Governo, specificato nello stesso articolato del decreto-legge al nostro esame, di non considerare a sè stanti il problema della SARA e i problemi conseguenti alla dichiarata decadenza della società concessionaria delle autostrade abruzzesi, ma di cogliere in questa circostanza, che è il campanello di allarme di una situazione inquietante e grave che è stata opportunamente sottolineata ed evidenziata dal relatore, l'occasione per porre allo studio con la necessaria sollecitudine una proposta di soluzione organica di tutto il complesso problema autostradale. L'impegno è che entro tre mesi questa soluzione possa essere sottoposta all'esame approfondito del Parlamento.

Io sono qui a confermare questa sera al Senato che questo impegno il Governo intende mantenere avendo già insediata una apposita commissione tecnica, per poter formulare soluzioni valide che servano appunto a dare un assetto diverso, con meccani-

smi diversi rispetto a quelli attuali, ad un comparto che certamente è essenziale per la vita economica e sociale del paese.

Detto questo, compio il dovere anche in questo ramo del Parlamento di sollecitare la approvazione del decreto-legge sì che sia possibile proseguire nel completamento di queste opere, sia pure nella prospettiva ridotta e limitata che il Parlamento ha voluto indicare, consentendo nel frattempo di poter studiare e valutare tutte le possibilità alternative ed aggiuntive che diano occasioni ulteriori di occupazione ai lavoratori abruzzesi. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge. Se ne dia lettura.

B A L B O , segretario:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto-legge 10 febbraio 1977, n. 19, concernente decadenza della Società autostrade romane e abruzzesi (SARA) dalla concessione di costruzione ed esercizio delle autostrade Roma-Alba Adriatica e Torano-Pescara e autorizzazione all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) a completare le opere, con le seguenti modificazioni:

All'articolo 2, le parole: « attivi e passivi » sono sostituite dalla parola: « obbligatori »;

all'articolo 2 sono aggiunte, in fine, le parole: « o da responsabilità comunque accertate ».

L'articolo 4 è sostituito dal seguente:

« L'ANAS è autorizzata ad ultimare i lavori di costruzione dell'autostrada Torano-Popoli-Pescara, compreso il completamento del tratto Celano-Torre dei Passeri.

L'ANAS è autorizzata a completare l'autostrada Roma-L'Aquila-Villa Vomano-Alba Adriatica, limitatamente al tracciato Roma-L'Aquila-Caldarola e su una carreggiata del tratto Casale-San Nicola-Caldarola.

Per il tratto Caldarola-Villa Vomano, il proseguimento su una carreggiata, a cura dell'ANAS, dei lavori, che vengono temporaneamente sospesi, è subordinato all'accertamento dell'inesistenza di valide soluzioni alternative di raccordo all'attuale viabilità ordinaria, opportunamente sistemata, al fine di garantire un collegamento funzionale con l'autostrada Adriatica.

All'accertamento di cui sopra procederà la Commissione di cui all'articolo 7, entro il termine di 45 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, trascorsi i quali il Ministro dei lavori pubblici deciderà l'immediata ripresa dei lavori, scegliendo tra le soluzioni eventualmente proposte e la realizzazione delle opere già appaltate.

Per uno dei due forni della galleria del Gran Sasso, la sospensione dei lavori è subordinata all'accertamento di soluzioni che permettano sicurezza di traffico, adeguata areazione e utilizzazione delle opere già eseguite. Tale accertamento verrà effettuato dalla Commissione di cui all'articolo 7 entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto ».

All'articolo 6, quinto comma, sono soppresse le parole: « , nei limiti strettamente necessari »;

all'articolo 6, ultimo comma, sono soppresse le parole: « anche dell'opera di liberi professionisti, nonché ».

All'articolo 11, primo comma, le parole: « 324 miliardi », « 140 miliardi », « 94 miliardi » sono sostituite, rispettivamente, dalle parole: « 293 miliardi », « 130 miliardi », « 73 miliardi ».

All'articolo 12 sono soppresse le parole: « , compresi gli inerenti oneri finanziari, ».

L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

« La dotazione finanziaria del Fondo centrale di garanzia per le autostrade è integrata, per l'esercizio finanziario 1977, della somma di lire 55 miliardi, per assicurarne il funzionamento secondo le moda-

lità di cui all'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382.

Fino all'emanazione di una legge generale di riassetto delle società concessionarie a prevalente capitale pubblico in difficoltà, che dovrà provvedere anche all'eventuale integrazione della dotazione del Fondo centrale di garanzia di cui sopra, e comunque non oltre il 30 giugno 1977, è rinviato il pagamento dei debiti previsti dall'articolo 2 del presente decreto.

Il rinvio di cui al comma precedente non si applica ai crediti delle imprese esecutrici dei lavori, dei fornitori dei materiali impiegati nella costruzione delle autostrade, ai crediti relativi all'acquisizione delle aree, nonché a quelli di cui al precedente articolo 13 ».

All'articolo 16, secondo comma, le parole: « 57 miliardi » sono sostituite dalle parole: « 55 miliardi ».

P I T R O N E . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

P I T R O N E . Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, in verità saremmo tentati di dare voto contrario sulla conversione in legge di questo decreto-legge e se non lo facciamo — ed annuncio subito che noi ci asterremo — è perchè il provvedimento, se per un verso va visto in senso assolutamente negativo, per altro verso apre in prospettiva almeno una possibilità di riequilibrio del problema autostradale.

Non votiamo contro anche perchè teniamo conto del fatto che questo è il secondo decreto-legge, anche se un po' migliorato rispetto al primo, teniamo conto dell'urgenza, ed a proposito di questa desidero ribadire il concetto che non mi sembra molto logico che in presenza di problemi così gravi, così appesantiti dal punto di vista economico, si debba avere subito la fretta di bere o affogare.

Questo mio secondo intervento — sarebbe stato solo necessario ed opportuno quello

che ha fatto il senatore Venanzetti — serve a me per digerire questo voto di astensione. Credetemi: lo faccio con una serie interminabile di riflessioni negative, anche perchè questo momento ci evidenzia in maniera palese quelli che sono stati gli errori di impostazione del passato. Infatti nel passato c'è stata una ventata euforica autostradale per cui, senza guardare in prospettiva futura, ci siamo messi a costruire strade, anzi autostrade, preoccupandoci sostanzialmente di scegliere anche il nome più appropriato: autostrada del Sole, autostrada dei Fiori, autostrada delle Zagare, la Serenissima. Non pensavamo però a quali oneri finanziari andavamo incontro e su quale barca salivamo.

Il nostro voto di astensione vuole essere anche un voto autocritico perchè anche noi, come Partito repubblicano, abbiamo partecipato a questa fase evolutiva del paese, nel momento in cui forse le finanze dello Stato ipotizzavano certi modi di impostare la spesa pubblica. Naturalmente, siccome siamo un popolo latino che come tale incoraggia l'euforia di alcune cose, ci siamo imbarcati a costruire più autostrade di quelle che dovevano o potevano essere costruite, tant'è che la regione Abruzzo, che fra l'altro merita di avere le sua autostrada perchè è una regione che deve avere una certa espressione di attenzione dal punto di vista della sua struttura naturale, ha chiesto addirittura due autostrade, che sono state concesse, anche perchè — come diceva l'onorevole Sottosegretario — la richiesta iniziale programmatica è stata di due autostrade.

Tutto il problema autostradale investe le necessità di oggi che non possono essere soddisfatte perchè oggi ci troviamo a dover risolvere problemi di urgenza a costi enormemente superiori a quelli previsti; ci troviamo di fronte alla crisi economica, a una crisi occupazionale, a una crisi di investimenti.

Si è chiesto perchè la regione Abruzzo non ha cercato di trovare investimenti alternativi che potessero assicurare l'occupazione permanente della gente d'Abruzzo, perchè quando finiamo di costruire l'autostrada la disoccupazione sarà quella di oggi.

È vero che il collega abruzzese diceva in Commissione: sono due anni di tempo che ci possono dare respiro; e io condivido la sua volontà di ottenere l'autostrada per la sua regione perchè anch'io faccio parte di una regione sottosviluppata, ma che sicuramente non demerita come non demerita nessuna regione d'Italia. Però, se la regione Abruzzo non ha trovato alternative di investimento o quanto meno si dice che non ci sono possibilità alternative e quindi neanche l'eventuale recupero di somme che si possono avere da risparmio può consentire investimenti in altro modo, mi chiedo: perchè abbiamo costruito questa autostrada?

In altri termini, se non deve servire da via di trazione agli investimenti produttivi, se non può essere anche una via di interscambio oltretutto di comunicazione, mi domando perchè è stata costruita l'autostrada. Ma questo problema non è solo dell'Abruzzo perchè riguarda anche la Sicilia, investe il concetto di base che è quello di vedere quale tipo di investimenti ad occupazione permanente queste regioni sottosviluppate debbono avere. E per quanto riguarda le autostrade della mia isola, la Sicilia, ebbi a rivolgere delle critiche già da tempo perchè ho sempre sostenuto che non avevamo necessità di autostrade, ma avevamo bisogno di superare in autostrada solo i punti più disagiati del territorio, mentre per il resto potevano bastare delle superstrade che avrebbero snellito il traffico ed avrebbero comportato non solo una spesa minore iniziale ma anche una minore spesa di esercizio. Tant'è che i nostri consorzi autostradali sono deficitari e continueranno ad esserlo.

Questo decreto però, per il quale noi in un certo senso contribuiamo a che venga approvato perchè ci asteniamo, serve anche a stabilire un principio che è quello di completare le opere incompiute. Noi abbiamo autostrade — mi riferisco, ad esempio, alla Messina-Palermo — che, arrivate al punto più disagiato per le condizioni naturali, si interrompono e naturalmente non si pensa a completarle. Ecco perchè sono d'accordo con il relatore il quale opportunamente ha osservato che il problema della SARA va

messo in collegamento con tutto il problema autostradale. E se non ricordo male, quando in Commissione abbiamo ascoltato il Ministro in una fase informativa, egli ha promesso, come ha fatto testè il Sottosegretario, che avremmo riesaminato il problema in maniera definitiva. Pertanto ringrazio il Governo per questo impegno, che però vorrei non fosse disatteso.

Un'altra considerazione che desidero fare riguarda il procedimento legislativo. Abbiamo detto di voler fare delle leggi: ebbene, io sono alla prima legislatura, ma in otto mesi di attività parlamentare non ho avuto la ventura di votare o di contribuire alla approvazione di una legge. Ci sono stati sempre decreti-legge. In altre parole noi parlamentari siamo stati messi per otto mesi — e non so per quanti altri ciò si ripeterà — con le spalle al muro a votare i decreti-legge. Non credo che questo sia il modo migliore per far uscire dalla crisi il nostro paese. Abbiamo bisogno di leggi chiaramente indicative di quello che dobbiamo fare. E siccome ognuno di noi deve contribuire a conseguire questo risultato, ecco perchè il Partito repubblicano in questa occasione si astiene: proprio perchè vuole contribuire ad una ripresa generale, altrimenti avremmo votato decisamente contro.

S E G R E T O . Domando di parlare per dichiarazione di voto

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* **S E G R E T O .** Signor Presidente, a nome dei senatori del Partito socialista italiano esprimo voto contrario all'approvazione del disegno di legge n. 611. I motivi possono ricercarsi nel lungo, travagliato iter parlamentare che ha subito la legge, nel modo poco chiaro con cui si è svolto sia in Commissione che in Aula il dibattito, nel farraginoso sistema finanziario con cui è stata finanziata la legge stessa e per ultimo nel caos amministrativo che si è verificato al fermo dei lavori nella zona dell'Abruzzo, tanto da mettere in movimento forze economiche e politiche per il sollecito ripristi-

no di essi salvando e nascondendo situazioni non regolari e spesse volte paradossali.

Nel momento in cui chiediamo al paese sacrifici per combattere l'inflazione, nel momento in cui ai lavoratori chiediamo di fare sacrifici col contenimento del costo del lavoro e della scala mobile, nel momento in cui la politica del Governo è tutta protesa, orientata al taglio della spesa pubblica per combattere la recessione economica, mi pare oltremodo inopportuno varare questo provvedimento per la spesa che comporta e per il fatto che non risolve i problemi occupazionali poichè si pone come un episodio transitorio, sproporzionato alle risorse disponibili del paese, non utile ai fini economici e demagogico ai fini politici.

Siamo pertanto contrari e proponiamo — anche se il Sottosegretario lo ha già annunciato — una soluzione globale. L'abbiamo proposta in sede di Commissione e non abbiamo avuto alcuna risposta. Proponiamo non soltanto una soluzione globale delle strade non completate dall'ANAS, ma proponiamo qui in Aula, come abbiamo proposto in Commissione, una soluzione globale delle opere e delle strade secondarie non completate, che sono le arterie più importanti del paese poichè da queste strade secondarie partono i lavoratori dei campi e i lavoratori delle fabbriche. È lì che dobbiamo operare. Dobbiamo partire dalle strade non completate, dai cantieri fermi malgrado vi siano stati solleciti e ripetuti avvertimenti al Ministero dei lavori pubblici affinché si prendessero provvedimenti per giungere al completamento delle opere.

Ecco di che cosa dobbiamo parlare: di questi provvedimenti che sono i più importanti, i più utili per il paese.

Nell'annunziare il voto contrario mi auguro naturalmente, onorevole Sottosegretario, che al più presto possa essere sottoposto alla Commissione lavori pubblici un piano concreto, in modo che la Commissione stessa possa conoscere l'entità delle opere che bisogna completare e la spesa globale occorrente. Siamo spiacenti di dare questo voto contrario, ma questo, secondo noi, servirà a dare un contributo alla soluzione dei

problemi che il Sottosegretario stesso ha indicato.

A C C I L I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

A C C I L I . Signor Presidente, signor Sottosegretario, credo che per dare un giudizio il più possibile vicino alla realtà ci si debba necessariamente rifare ai tempi in cui questo progetto venne studiato e venne poi posto all'attenzione non soltanto delle forze politiche. Quei tempi coincidono con la prima legge, quella che va sotto il nome di legge Romita, e che è del 21 maggio 1955, la n. 463. Dice testualmente quella legge: « Provvedimenti per la costruzione di autostrade e strade ». È di lì che nasce tutta la problematica delle autostrade nazionali. Allegato a quella legge c'era un grafico che riproduceva esattamente tutta la rete autostradale italiana facendo esplicito riferimento al congiungimento Adriatico-Tirreno e ponendo come caposaldo la città dell'Aquila come elemento di congiungimento tra i due mari.

All'articolo 2 della stessa legge si diceva: « L'allegato grafico del piano poliennale di sviluppo e di miglioramento della rete autostradale costituisce, nelle sue direttrici di grande massima, parte integrante di questa legge ».

V E N A N Z E T T I . Di grande massima.

A C C I L I . Il discorso è stato sempre lo stesso, nel senso che si trattava sempre, anche negli altri casi, di punti di riferimento di massima. Quindi, se questo significato è stato tenuto presente per quanto aveva riferimento alle autostrade abruzzesi non deve meravigliare nessuno; quindi « di grande massima » vale per le autostrade abruzzesi e per tutte le altre autostrade che sono state bellamente realizzate. Dico « bellamente » perchè poi tutta la campagna che si è scatenata, specialmente da parte della stampa del Nord, ha avuto come riferimento lo scandalo delle opere faraoniche (cioè il Gran

Sasso d'Italia), mentre non si tiene presente che alle autostrade che erano state concepite per effetto di questa legge, nel Nord soprattutto, si sono affiancate altre autostrade, ma lì non si scandalizza nessuno: il problema dello scandalo nasce solo quando facciamo il discorso riferito al Gan Sasso d'Italia.

Senatore Venanzetti, nessuno si stupisce per tutto questo! Perchè facciamo riferimento alle autostrade abruzzesi? Perchè un giudizio sereno lo possiamo dare solo se facciamo riferimento all'epoca in cui questi fatti si determinarono. Nessuno di noi allora (almeno noi della Democrazia cristiana) era dotato di spirito profetico; questo attiene alla capacità di altre forze politiche e lo riconosciamo molto umilmente. Voi allora avevate previsto esattamente che dopo 10-15 anni sarebbe accaduta l'apocalisse; noi questa capacità proiettata nel futuro non la avevamo.

Vorrei dire, senza per questo fare una polemica da quattro soldi, che lo stesso problema si pone — e l'abbiamo sperimentato — anche per quanto concerne un altro aspetto che dilania la vita politica e comunitaria abruzzese: il problema, per esempio, della statalizzazione dell'università, di cui parliamo da decenni. Quando andiamo a mettere il dito nella piaga per vedere che cosa c'è da modificare in ordine alle cose esistenti per procurare di risolvere il problema, incappiamo in una presa di posizione, non più generica, da parte della Democrazia cristiana. Ma la vostra parte politica non ha detto con chiarezza: attenzione, il problema può essere risolto in questi termini. Anche se facevate parte dei governi di centro-sinistra che hanno macinato a lungo questo argomento...

V E N A N Z E T T I . La delibera del CIPE è del Governo monocoloro.

A C C I L I . Ma c'era stata la benedizione, non una volta sola, del Partito repubblicano su questi argomenti.

Non voglio parlare poi dei socialisti, con i quali la polemica è stata fortissima tanto che ci siamo ingiuriati sulle piazze, e vege-

tava il centro-sinistra: ogni forza politica, a quel tempo, non faceva che rivendicare una sorta di priorità e diceva: in fondo, se a soluzioni concrete in ordine a questo problema siamo arrivati, è merito nostro. Gli amici comunisti se lo ricordano...

F E R R U C C I . Noi eravamo contro.

A C C I L I . Anche voi avete qualche peccatuccio, perchè, se rileggiamo la stampa di quel tempo, qualche volta anche voi vi siete lasciati andare.

Noi non avevamo la capacità di vedere nel futuro e nemmeno voi, ma l'avevano solo i repubblicani, e quindi abbiamo pensato che in fondo sostenere la tesi di un'autostrada in Abruzzo poteva significare questo: una popolazione, un territorio che aveva solo un'antica economia agricola avrebbe potuto ribaltare questa condizione solo attraverso una operazione chirurgica che avesse strappato l'intero territorio dall'isolamento ma che soprattutto attraverso questo fatto avrebbe realizzato un tipo di politica di carattere industriale le cui premesse non potevano non trovarsi in strutture moderne. Era un discorso allora valido; non ci è stata contestata la validità di questo discorso. Quando noi l'abbiamo fatto lo abbiamo fatto corralmente. Le forze del centro-sinistra operanti non soltanto a livello governativo ma anche a livello locale su questo argomento non hanno mai dissentito ritenendo cioè che quello che per secoli era stato negato si sarebbe potuto realizzare attraverso un'azione che avesse smantellato certe antiche posizioni; e questo poteva avvenire attraverso l'impegno della Cassa per il Mezzogiorno, per quanto aveva riferimento alle strutture di carattere generale, ma soprattutto attraverso quella convenzione (che poi fu stipulata da Cassa, ANAS e SARA) che avesse impegnato il Governo in uno sforzo finanziario che era notevole anche allora e che, naturalmente, nessuno poteva prevedere avrebbe poi raggiunto le cifre intorno alle quali purtroppo stiamo discutendo oggi. Qual è la situazione allo statuto attuale, dinanzi alla quale ci troviamo e che non può

non richiamare l'attenzione di tutti in termini pacati? È quella relativa, tutto sommato, alla faccenda del traforo. È su quella che si discute: se portarlo avanti o lasciarlo stare; se questo decreto debba essere convertito o no. Questa è la sostanza delle cose. Anche perchè questo decreto è già un decreto riduttivo nel senso che la seconda parte dei lavori autostradali, quella che dal Gran Sasso d'Italia va verso l'Adriatico si riduce ad una corsia; su questo non ci sono dubbi. Quindi la riduzione c'è, il decreto è riduttivo, l'impegno non è così globale, così grosso, così massiccio come era nelle vecchie intenzioni. Si deve finire o no? Noi dobbiamo rispondere a questo quesito. La risposta è di carattere tecnico; non terminarlo, dinanzi ad un'opera imponente come quella, significa creare delle condizioni obiettive anche per il mantenimento delle opere così come si trovano in questo momento. E non sono questi problemi tecnici di ordine secondario; ove soprattutto si tenga presente che già nella fase iniziale del lavoro si sono incontrate notevoli difficoltà come le falde d'acqua che hanno talvolta fatto correre notevoli rischi. E non dimentichiamo che, su questo piano, noi abbiamo anche pagato un contributo di vite umane; sono morte nove persone.

Se oggi questa azione politica può essere considerata manchevole ed insufficiente ed abbiamo commesso degli errori, in fondo la prospettiva di allora aveva ben altro indirizzo, ben altro scopo da raggiungere perchè significava portare le industrie, che sono poi arrivate anche in forza della presenza delle autostrade laddove ci stavano le braccia dei disoccupati. Oggi, non dirò che possiamo contare sulla piena occupazione (giustamente si diceva che gli operai disoccupati della regione sono 75.000 cui bisogna aggiungere i 24.000 che stanno rientrando in Abruzzo dall'estero vedi Francia e Germania) ma abbiamo dato un contributo per la creazione di nuovi posti di lavoro. Ciononostante c'è questo fenomeno di rientro in patria; anche a questo fenomeno bisogna badare; a questo fenomeno negativo noi andremmo ad aggiungere l'altro altrettanto negativo per cui dovremmo dire ai nostri ope-

rai: attenzione, oggi non c'è più per voi prospettiva di lavoro. Sono 3.500 gli operai che lavorano nel traforo del Gran Sasso e nelle opere connesse con il traforo.

Quindi c'è un problema tecnico, c'è un problema di disoccupazione; problemi cioè che avrebbero potuto essere risolti attraverso un solo atteggiamento ove noi avessimo avuto la possibilità concreta. E qual era? Era quella dei progetti speciali attraverso la Cassa. Ma purtroppo questi progetti speciali, allo stato delle cose, non sono pronti. Quindi è inutile girare intorno al problema. Quando parliamo di reimpiego o di conversione o di ridare possibilità di lavoro a questa manodopera non si può giocare all'improvvisazione dicendo che si studierà questa prospettiva di lavoro. Questa è una terminologia che non attacca più: ci dobbiamo presentare, come abbiamo fatto seguendo da vicino la vicenda, dicendo cosa può fare in concreto la regione attraverso i progetti speciali, cosa può fare la Cassa attraverso i progetti speciali. Ove questi strumenti venissero a mancare, non so cosa obiettivamente potremo dire. Quindi di fronte ad un atteggiamento di ordine tecnico quale è quello che ha riferimento alle condizioni specifiche del traforo in questo momento e in ordine al fatto che bisogna lavorare ancora per 2 chilometri perchè gli altri 8 sono stati realizzati, a questo punto non condurre a termine l'opera, che costituisce l'aspetto essenziale per vedere cosa si può realizzare concretamente, mi pare assurdo. Adesso tutto il discorso in negativo si fa in considerazione di due monconi di autostrada, non sul congiungimento reale Adriatico-Tirreno. Come si muovano dal nord verso il sud i traffici e come possano deviare attraversando nella parte centrale dell'Italia la zona montuosa d'Abruzzo è una cosa a cui non possiamo rispondere. Sappiamo soltanto che anche per i tratti monchi l'esperimento vale fino a questo momento, tanto che la gestione è in attivo. Non sappiamo però cosa accadrà domani. Forse ce lo potranno dire i soliti amici che sanno tutto ma noi questa previsione non la sappiamo fare.

Concludo dicendo che è ingiusto tutto quello che fino a questo momento la stam-

pa ha dedicato a questa vicenda, e in special modo la stampa del nord: la popolazione abruzzese non merita questo. Credo che meriti invece che si guardi ad essa con maggior senso di responsabilità, con maggiore scrupolo, non attraverso dichiarazioni che lasciano il tempo che trovano, ma con impegni concreti di cui il Governo si deve fare garante.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo articolo unico. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Annunzio di interpellanze

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio della interpellanza pervenuta alla Presidenza.

B A L B O , segretario:

ANDERLINI, MARAVALLE, OTTAVIANI, ROSSI Raffaele. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dei lavori pubblici e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere:

se sono a conoscenza degli ultimi gravi episodi verificatisi a proposito della statica di alcune parti della rupe di Orvieto;

come valutano la notevole risonanza che tali fatti hanno avuto nella stampa e nella opinione pubblica nazionale, che hanno visto minacciata la bellezza naturale della rupe e, in alcuni casi, anche talune abitazioni.

Tenuto conto:

che la rupe di Orvieto è inclusa da una legge del 1937 tra le zone da consolidare a carico dello Stato;

che il problema non può essere risolto con la messa in opera di blocchetti di pietra e, tanto meno, con gettate di cemento, senza trasformare radicalmente lo splendido paesaggio della rupe;

che la Regione Umbria ha compiuto in merito tutti gli sforzi a lei consentiti nell'ambito di uno stanziamento regionale che,

per tutti i centri storici, non supera i 500 milioni di lire;

che è stato già affidato all'Istituto di geologia dell'Università di Perugia uno studio completo volto ad indicare la migliore soluzione per il problema che si è venuto a creare,

gli interpellanti chiedono di sapere con quali mezzi e quali termini e con quali scadenze il Governo intenda intervenire con adeguati finanziamenti (la cui utilizzazione potrebbe essere demandata ad apposita legge regionale) per un'adeguata soluzione del problema in cui è impegnato il futuro di uno dei più splendidi paesaggi e di una delle più belle città della Repubblica.

(2 - 00092)

Annunzio di interrogazioni

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

B A L B O , segretario:

GUI. — *Ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Per conoscere se intendano disporre il completamento dei lavori per la costruzione del canale Adige-Guà, già finanziato per due terzi.

La sollecita entrata in funzione del canale a fini di irrigazione e di antinquinamento avrebbe come effetto la riconversione dell'agricoltura dell'intera fascia meridionale veneta compresa nel territorio del consorzio di 2° grado « Lessinio-Euganeo-Berico » (LEB), per una superficie di circa 200.000 ettari, con benefici enormi per l'intera economia nazionale.

(3 - 00394)

MARAVALLE. — *Ai Ministri degli affari esteri e dei beni culturali e ambientali.* — Per sapere se sono a conoscenza:

1) che un cosiddetto Centro europeo di iniziative culturali, con sede a Roma in via del Tritone, ha promosso la partecipazione di artisti italiani, dietro pagamento

di una rilevante somma, ad una presunta « Rassegna internazionale primavera », che « in edizione straordinaria sarà allestita nella sede mondiale dell'UNESCO a Parigi »;

2) che tale Centro ha utilizzato ed utilizza il nome dell'UNESCO e il relativo simbolo, riprodotto abusivamente e vistosamente, per sollecitare la partecipazione alla « Rassegna », in modo da far credere che l'iniziativa sia una manifestazione dell'UNESCO stessa o da essa patrocinata, carpando la buona fede, non soltanto degli artisti, ma anche di personalità del Governo, della cultura e dell'arte, e dell'Amministrazione statale e degli Enti locali, sollecitate a dare la loro adesione al Comitato d'onore della « Rassegna ».

L'interrogante chiede, pertanto, di conoscere quali passi si intendono compiere, anche attraverso la rappresentanza diplomatica permanente d'Italia presso l'UNESCO, per impedire che una iniziativa chiaramente speculativa comprometta, insieme, il prestigio dell'arte italiana e quello dell'UNESCO.

(3 - 00395)

VENANZETTI. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere la valutazione del Governo sul nuovo grave atto di violenza subito dalla giovane Claudia Caputi e le iniziative che intende prendere per stroncare la crescente ondata di violenza nei confronti delle donne che pone problemi di ordine etico-sociale prima ancora che penale.

(3 - 00396)

PASTI, ANDERLINI, GIUDICE, LA VALLE, ROMANÒ, GOZZINI, BRANCA, GALANTE GARRONE, LAZZARI, MASULLO. — *Al Ministro della difesa.* — Premesso:

che una pubblicazione di importanza mondiale ha precisato che l'Italia starebbe costruendo una nave portaerei di 17.000 tonnellate, fornendone anche il modello;

che la relazione sul disegno di legge per la costruzione e l'ammodernamento dei mezzi navali della Marina militare del 1975 prevede soltanto « il reintegro e il rinnovo dei mezzi », escludendo, così, tipi di navi non

precedentemente in dotazione, quali la nave portaerei;

che il bilancio normale della Difesa non prevede nè giustifica un tale tipo di nave;

che al Parlamento non è mai stata presentata, nè giustificata, l'esigenza di una nave di tale tipo per la difesa dell'Italia;

che le due navi portaerei sovietiche di recente costruzione, analoghe — anche se di maggiore tonnellaggio — a quella prevista per l'Italia, sono state definite da tutto il mondo occidentale navi offensive dell'espansionismo sovietico;

che analoga definizione dovrebbe quindi essere attribuita anche alla nave prevista per l'Italia;

che detto tipo di nave indicherebbe il notevole cambiamento nella strategia militare italiana verso orientamenti offensivi;

che dovrebbero essere comprati all'estero i necessari aerei a decollo verticale, non essendo tale tipo di aerei prodotto in Italia, gli interroganti chiedono di conoscere:

se l'informazione di cui sopra risponde a verità;

in caso affermativo, quali compiti dovrebbe svolgere la nave portaerei nel quadro della difesa italiana definita dall'articolo 11 della Costituzione;

quanti e quali aerei sarebbero necessari;

dove dovrebbero essere comprati tali aerei e quale sarebbe il loro costo.

(3 - 00397)

VALENZA, FERMARIELLO. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — Per sapere:

1) se risponde a verità la voce secondo la quale la Banca d'Italia riterrebbe « adeguata » l'offerta di otto miliardi e mezzo fatta dall'EDIME, società di gestione del quotidiano « Il Mattino », ai fini dell'acquisto delle testate e degli impianti editoriali di proprietà del Banco di Napoli, il quale invece avrebbe stimato intorno ai venti miliardi il valore della suddetta proprietà;

2) quali garanzie di serietà e di consistenza finanziaria — a giudizio del Governo — può offrire l'EDIME, dal momento

che la suddetta società di gestione: a) nasce il 2 aprile 1976 con un capitale azionario di appena cinque milioni e con due soli soci (un dipendente di studio legale e uno studente universitario), i quali dopo pochi mesi vendono il pacchetto azionario dando così l'impressione di essere unicamente dei prestanome; b) non paga con puntualità al Banco di Napoli i ratei bimestrali di fitto delle testate, nè ha provveduto al pagamento delle scorte di tipografia, per il valore di circa 200 milioni, rinnovando richieste di dilazione; inoltre la finanziaria « Affidavit » della Democrazia cristiana — la quale concorre con il 49 per cento delle azioni all'assetto societario dell'EDIME in cui è presente l'editore Rizzoli — non ha ottemperato ancora al versamento dei quattro miliardi e 320 milioni che rappresentano la sua quota dell'ultimo aumento di capitale sociale, con la conseguenza del mancato pagamento del saldo delle liquidazioni del personale;

3) come il Governo giudica il fatto che l'EDIME — la quale ha ottenuto un evidente trattamento di favore da parte di un ente pubblico qual è il Banco di Napoli — non abbia realizzato il promesso rilancio politico-editoriale de « Il Mattino » (testata che pure raccoglie cinque miliardi di pubblicità all'anno), restringendone l'area di diffusione alla sola Campania;

4) le ragioni per le quali il Banco di Napoli: a) non è intervenuto — com'era suo diritto e suo dovere — nella designazione del direttore de « Il Mattino » rendendosi così corresponsabile della continuazione della squalificata direzione di Orazio Mazzoni, che andava subito rimosso per consentire al giornale di superare la sua crisi; b) non esige, nei confronti dell'EDIME, il rispetto rigoroso del contratto, pena la rescissione del medesimo e il previsto pagamento dei danni;

5) se il Governo, in siffatte condizioni, non ritenga: a) che sia improponibile il rinnovo all'EDIME del contratto provvisorio di gestione (scadenza 1978); b) che il Banco di Napoli debba essere impegnato, in vista della scadenza del contratto, a preparare le condizioni per nuove gestioni che siano

in grado — per la trasparenza dell'assetto proprietario, la chiarezza dei bilanci e la validità dell'impostazione editoriale — di rivalutare le testate attraverso un rinnovamento e una effettiva qualificazione delle stesse, facendone moderni strumenti di informazione democratica e pluralistica a sostegno del progresso di Napoli e del Mezzogiorno.

(3 - 00398)

GUARINO, BERNARDINI. — *Al Ministro della pubblica istruzione.* — Per sapere come intenda risolvere le contraddizioni a cui hanno dato luogo opinioni discordanti trasmesse da funzionari del Ministero all'Università di Camerino in materia di elezioni per il consiglio di amministrazione.

Risulta, infatti, agli interroganti che, mentre in un telegramma del 22 gennaio 1974 a firma Floridi, vice dirigente generale, in risposta a quesito inoltrato dalla predetta Università, si precisava che, in relazione all'aumento numerico dei rappresentanti dei docenti, l'ulteriore membro doveva essere eletto tra professori di ruolo ed incaricati stabilizzati, senza alcun riferimento alla circostanza momentanea dell'indisponibilità di professori di ruolo, in una successiva lettera della Direzione generale universitaria, in data 7 febbraio 1977, il Ministero si richiamava invece a questa indisponibilità solo per confermare la validità delle precedenti elezioni, impugnando, al tempo stesso, la validità delle elezioni successive in quanto svolte anch'esse a corpo elettorale allargato.

Gli interroganti chiedono, inoltre, di essere informati sul significato di dette indicazioni ministeriali discordanti, tenendo conto del fatto che è indispensabile mettere l'Università di Camerino in condizione di operare entro breve tempo con un consiglio di amministrazione pienamente legittimo.

(3 - 00399)

GHERBEZ Gabriella, DE SIMONE, PETRELLA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per sapere se si intende, ed entro quali termini, risolvere la situazione dei sottufficiali dei ruoli separati, già appartenenti alla disciolta polizia civile che operò nel

territorio di Trieste durante il periodo di amministrazione del Governo militare alleato, che sono rimasti esclusi dai benefici della legge n. 496 del 10 ottobre 1974.

La regolarizzazione di tale situazione dei sottufficiali dei ruoli separati è fortemente attesa da circa 500 appartenenti alla pubblica sicurezza ed al Corpo della guardia di finanza, i quali prestano servizio effettivo a Trieste, nel goriziano ed in altre città, essendo gli interessati discriminati nell'avanzamento di carriera rispetto ai loro colleghi di ruolo ordinario.

Per conoscere, altresì, quali provvedimenti il Governo intende assumere in merito.

(3 - 00400)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

TANGA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri dell'agricoltura e delle foreste e dei lavori pubblici.* — Premesso che, a causa delle eccezionali, persistenti ed abbondanti piogge registrate nel decorso anno 1976 e nei primi mesi del 1977, in alcuni comuni delle province di Benevento e di Avellino si sono verificati movimenti franosi di vaste dimensioni, con riflessi pregiudizievoli sullo stato delle reti stradali, divenute intransitabili, sulle aree coltivabili, sul regime delle acque, nonché sulle case, che hanno subito lesioni di entità tale da renderle inabitabili;

ritenute la necessità e l'urgenza di adottare provvedimenti atti a ripristinare le normali condizioni di vita in tali zone,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritenga di dover disporre con urgenza:

a) per la delimitazione di dette zone ai fini dell'applicazione della normativa vigente in materia di calamità;

b) per la predisposizione di interventi nel settore della viabilità, della sistemazione idraulico-forestale ed agraria e della riparazione o ricostruzione delle abitazioni.

(4 - 00907)

BARBARO. — *Ai Ministri della difesa e del tesoro.* — Per sapere se sono a conoscenza della discriminazione esistente circa i limiti di età per il collocamento in congedo fra il personale dell'Amministrazione dello Stato che, pur appartenendo a Dicasteri diversi, svolge identica funzione.

Si fa riferimento, in modo particolare, agli appuntati dell'Arma dei carabinieri, per i quali, con la legge 22 maggio 1976, n. 292, è stata disposta l'elevazione del limite di età da 55 a 56 anni ai fini dell'accennato collocamento, beneficio, questo, non esteso a tutti coloro che sono stati contingentati quali combattenti, al contrario di quanto è stato disposto in favore delle guardie di pubblica sicurezza. A queste ultime, infatti, collocate in congedo a 56 anni con tutti i benefici combattentistici, è stato, altresì, concesso di poter chiedere il trattenimento in servizio per altri due anni nei ruoli di ufficio.

Tenuto conto che, ancora oggi, nell'Arma dei carabinieri vi è un notevole numero di appuntati, i quali hanno necessità di permanere in servizio per motivi di famiglia, avendo potuto sposarsi in ritardo per l'allora vigente limite di età a 30 anni per contrarre matrimonio, l'interrogante chiede se non si ritenga opportuno, da parte dei competenti Ministeri, promuovere un provvedimento legislativo che estenda i nuovi limiti di età, 56 anni, anche alla categoria contingentata in base alla legge n. 336 (combattenti) e che conceda la facoltà, per coloro che più ne avvertono la necessità, di chiedere l'ulteriore trattenimento in servizio fino al 58° anno, analogamente alle disposizioni vigenti per le guardie di pubblica sicurezza.

(4 - 00908)

SALERNO. — *Al Ministro dei trasporti.* — I viaggiatori lucani, pugliesi e siciliani lamentano la carenza dei collegamenti ferroviari attualmente esistenti fra la fascia ionica dell'Italia meridionale e l'Isola.

In effetti le comunicazioni tra queste due importantissime zone dell'Italia durante l'ultimo ventennio non sono affatto migliorate

nè come numero di treni, nè come riduzione delle ore di viaggio e non esistono tuttora collegamenti diretti.

L'unica novità consiste nella immissione nel traffico di una carrozza cuccette mista di I e II classe fra Bari, Messina e ritorno.

Attualmente i collegamenti sono effettuati nelle ore diurne da due rapidi ed in servizio notturno dalla vettura cuccette, ma purtroppo tali mezzi di locomozione si interrompono a Reggio Calabria.

I viaggiatori non riescono a spiegarsi perchè i rapidi non proseguono per la Sicilia, nè perchè la vettura cuccette non viene allacciata al primo treno in partenza da Messina alternativamente per Palermo e Siracusa.

Ancora più faticoso è il viaggio di coloro che da Palermo e da Siracusa intendono raggiungere Metaponto e Bari con la vettura cuccette, la cui partenza da Messina avviene inspiegabilmente alle ore 20,30 obbligando così i viaggiatori arrivati con l'ultimo treno utile ad una sosta forzata di circa due ore e mezza.

Per eliminare le carenze riscontrate si chiede:

a) di intensificare il traffico nei due sensi con la istituzione di una coppia di treni direttissimi che colleghino direttamente il capoluogo siciliano al capoluogo pugliese;

b) di abbreviare i tempi di percorrenza dei treni rapidi che nella fascia ionica effettuano fermate in tutte le piccole stazioni e soste prolungate nelle stazioni di Messina, Villa S. Giovanni e Reggio Calabria;

c) di far proseguire i rapidi in questione per la Sicilia con vetture dirette rispettivamente per Palermo e Siracusa. Per il ritorno, i rapidi in partenza dalle suddette città possono formare a Messina un convoglio unico; la vettura cuccette in partenza da Bari può essere fatta proseguire a giorni alterni per Palermo e Siracusa e altrettanto si farà per il ritorno con la vettura cuccette che parte un giorno da Palermo ed il successivo da Siracusa.

Il relativo provvedimento sanerebbe una situazione di estremo disagio dei cittadini del litorale ionico ed insulari obbligati a

fastidiosi trasbordi da un treno all'altro, spesso resi ancora più faticosi dalle valigie al seguito.

(4 - 00909)

FOSCHI. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Premesso:

che le aziende di trasporto versano in gravissime difficoltà, come dimostrano i sempre più numerosi casi di fallimento delle stesse ed i conseguenti licenziamenti;

che gli impianti delle suddette aziende di trasporto, e in particolare di quelle che esercitano trasporti eccezionali e che necessitano di personale altamente specializzato, sono utilizzati soltanto per un terzo rispetto alla piena potenzialità,

l'interrogante chiede di conoscere se rispondono al vero le voci, sempre più insistenti, circa la determinazione dell'Enel di voler potenziare i propri autoparchi di Roma e Venezia senza tener conto:

dell'alto costo delle attrezzature;

del fatto che simili strutture resterebbero per lunghi periodi inutilizzate, dato che il trasporto non costituisce attività istituzionale dell'ente e, quindi, non è neppure possibile noleggiare a terzi;

delle nuove spese da affrontare per personale specializzato da assumere;

del danno gravissimo ed irreparabile che arrecherebbe alle numerose aziende di trasporto che attraversano un periodo di gravissima crisi.

L'interrogante chiede, inoltre, di conoscere quali misure il Ministro intende prendere per scoraggiare una iniziativa tanto inutile quanto dannosa.

(4 - 00910)

LUGNANO, TEDESCO TATÒ Giglia. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali iniziative, nell'ambito dei rispettivi compiti istituzionali, intendano prendere o abbiano già preso in relazione alla gravissima aggressione che Claudia Caputi è stata costretta a subire, dopo essere stata portata in una zona deserta e sevizata. I responsabili dovrebbero già essere stati

identificati ed è da sottolineare il profilo più allarmante di tutta la vicenda nel fatto che, benchè la Caputi avesse già in aula drammaticamente denunciato di essere stata minacciata, nessun provvedimento sia stato preso da chi di competenza per la tutela dell'integrità fisica e morale della giovane donna.

(4 - 00911)

ROMEI. — *Ai Ministri dei beni culturali e ambientali e dei lavori pubblici.* — Per sapere se sono a conoscenza della situazione in cui versa la chiesa di San Giovanni Battista in Orsomarso, monumento nazionale.

L'interrogante fa presente che la soprintendenza alle belle arti di Cosenza, in data 20 dicembre 1975, ha inoltrato al competente Ministero un progetto per opere di restauro con una previsione di spesa di lire 115 milioni, indispensabili per la salvaguardia dell'integrità dei valori artistici ivi esistenti e della stessa incolumità dei cittadini.

Poichè da quella data l'edificio è stato chiuso al pubblico per ragioni di sicurezza, l'interrogante sollecita l'approvazione del progetto ed il relativo stanziamento finanziario, onde restituire la chiesa al culto dei credenti ed evitare l'ulteriore deterioramento e, forse, la distruzione delle opere d'arte.

(4 - 00912)

MODICA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per sapere quali iniziative intendano assumere perchè sia evitato ogni turbamento alla normale gestione del CONI nell'attuale periodo, in vista dell'imminente rinnovo delle cariche direttive, e perchè sia garantito che tale rinnovo si svolga regolarmente alla scadenza prevista dalla legge.

(4 - 00913)

GIUDICE, OSSICINI, SPARANO, BRANCA, GALANTE GARRONE. — *Al Ministro della sanità.* — Atteso che buona parte della letteratura internazionale attribuisce proprietà cancerogene ai nitriti e nitrati ag-

giunti come conservanti alle carni, e che d'altro canto detti composti non hanno alcun effetto protettivo nei riguardi di questi alimenti, se non quello di impedirne il cambiamento di colore,

si chiede di conoscere quale sia l'opinione del Ministero su tale argomento e se il Ministro non reputi opportuni ed urgenti eventuali rimedi.

(4 - 00914)

Ordine del giorno per la seduta di lunedì 4 aprile 1977

P R E S I D E N T E. Essendo stati esauriti tutti gli argomenti previsti per la corrente settimana dal calendario dei lavori dell'Assemblea, la seduta notturna di oggi e quella di domani, 1º aprile, non avranno più luogo.

Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica lunedì 4 aprile, alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

I. Interpellanze.

II. Discussione del disegno di legge:

DEL NERO ed altri. — *Provvedimenti urgenti per la stipulazione delle convenzioni uniche per il personale sanitario e per l'avvio della riforma sanitaria (202).*

Interpellanze all'ordine del giorno:

SENESE Antonino, MURMURA. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere:

1) le ragioni reali e le motivazioni che hanno indotto il Ministro a rendere concreta ed amara realtà l'inverosimile e l'incredibile, e cioè l'indizione delle elezioni per il rinnovo del Consiglio comunale di Martirano, malgrado tale organo elettivo non fosse nè scaduto, nè inoperante, ma, al contrario, risultasse regolarmente e legittimamente costituito, con 10 consiglieri in carica su 15, come era stato anche affermato con sentenza del TAR della Calabria passata in giudicato e come, d'altra parte, comprovato dalle delibere adottate dal Consiglio stesso e rego-

larmente approvate dal Comitato regionale di controllo;

2) se, in particolare, il Ministro, che pure era stato tempestivamente interessato come responsabile politico dell'Amministrazione dell'interno, ha tenuto presente che la citata sentenza, esecutiva, del TAR — respingendo l'argomentazione addotta in giudizio da una delle parti e riferentesi anche ad un parere del Consiglio di Stato, del lontano 1962 e peraltro espresso in forma abbastanza problematica — aveva esplicitamente stabilito che le dimissioni di 3 consiglieri comunali (rese pochi giorni prima della pronunzia del TAR) erano state « inutilmente date » perchè, appunto, presentate da chi non aveva titolo nè a dimettersi nè a stare in Consiglio comunale;

3) se corrisponde a verità che le valutazioni in diritto e in fatto di cui ai punti precedenti erano state ovviamente fatte proprie dal Ministero dell'interno, tanto che lo stesso non ha incluso il comune di Martirano nel turno elettorale fissato per il 28 e 29 novembre 1976;

4) in base a quale motivo serio ed obiettivo le elezioni amministrative a Martirano non sono state previste in concomitanza con altre scadenze elettorali (come è sempre avvenuto, tanto da dar luogo alla prassi dei cosiddetti turni elettorali), ma sono state, invece, indette in modo inusitato per il solo comune di Martirano, fissando la data del 12 dicembre 1976, invero abbastanza strana per un piccolo centro montano;

5) se non è lecito concludere, insomma, che il rinnovo del Consiglio comunale di Martirano è stato voluto in dispregio di sentenza passata in giudicato, stravolgendo il diritto e violentando la volontà democratica di base, per corrispondere, forse, ad indebite pressioni ed inconcepibili prevaricazioni;

6) se non si ritiene che tale modo di procedere può arrecare grave pregiudizio al nostro ordinamento democratico, compromettendo la credibilità delle istituzioni, nel momento in cui inconfessate, perchè inconfessabili, pressioni prevaricano e prevalgono sulle ragioni del diritto;

7) cosa pensa il Ministro si possa rispondere a « liberi » cittadini italiani che hanno

dovuto, con notevoli sacrifici personali, fare ricorso alla giustizia repubblicana per vedere rispettata l'effettiva volontà espressa dal corpo elettorale e che, dopo che il loro buon diritto era stato accertato e conclamato con sentenza passata in giudicato, si vedono defraudati del frutto democratico della loro azione (la salvaguardia del Consiglio comunale liberamente prescelto) attraverso un atto che obiettivamente si configura prevaricatore, e perciò inaccettabile dal livello attuale della coscienza civica e della sensibilità democratica, e pone, inoltre, inquietanti precedenti e seri interrogativi per quanto concerne il corretto, armonico e giusto rapporto tra Pubblica amministrazione e giustizia amministrativa;

8) se il Ministro si rende conto dello stato di disagio, di frustrazione e, nel contempo, di netta e decisa ripulsa degli interpellanti di fronte a quanto lamentato.

(2 - 00041)

SPADOLINI, CIFARELLI, VENANZETTI.

— *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere quali provvedimenti di emergenza intendano adottare, e con la massima urgenza, per fronteggiare la evidente gravissima crisi di tutto il sistema carcerario e penitenziario del nostro Paese.

Gli interpellanti sottolineano che oltre 350 evasioni prodottesi nel corso del 1976, gravissimi delitti perpetrati nell'ambito delle carceri, il verificarsi di sommosse sempre più frequenti e, molto spesso, attuate secondo un piano, nonchè una impressionante serie di disfunzioni nell'attuazione sia dei tradizionali regolamenti, sia delle recenti norme riformatrici, dimostrano che si è in presenza di una vera e propria disgregazione di tale attività dello Stato. E, pertanto, giustificata la crescente angoscia dei cittadini che vedono sempre più compromessi l'ordine pubblico ed il rispetto delle leggi: il protrarsi di una situazione così aberrante ed esplosiva può diventare letale per la pace sociale e le istituzioni dello Stato democratico.

(2 - 00068)

VENANZETTI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Con provvedimento CIP n. 3 del 1977 sono stati modificati i prezzi di vendita di alcuni prodotti petroliferi; alla voce « gas di petrolio liquefatti - GPL per uso domestico » il prezzo di vendita viene riferito alla merce confezionata in « bombole in acciaio cauzionate a rendere », mentre in occasione di precedenti analoghi provvedimenti non appariva la parola « cauzionate ».

A giudizio dell'interpellante può sorgere il dubbio che il CIP abbia voluto surrettiziamente introdurre la possibilità per le società distributrici di GPL di richiedere agli utenti una cauzione per le bombole, possibilità chiaramente esclusa:

1) dalla legge 2 febbraio 1973, n. 7 (« Norme per l'esercizio delle stazioni di riempimento e per la distribuzione di gas di petrolio liquefatti in bombole »), che, al secondo comma dell'articolo 6, prevede, con la emissione di una polizza di utenza, un diverso sistema per garantire il recupero delle bombole;

2) dalla relazione che accompagnava la presentazione da parte del Governo di detto disegno di legge (« ... il progetto, per non ricorrere all'imposizione di cauzione allo utente... »);

3) da tutto il dibattito svoltosi nei due rami del Parlamento per l'approvazione del disegno di legge stesso, nel corso del quale, all'unanimità, fu respinta l'ipotesi dell'introduzione di una cauzione.

L'interpellante chiede, quindi, al Governo quale significato sia da attribuire alla sopracitata dizione del provvedimento CIP e lo invita a ribadire in modo esplicito, conformemente alla legge, che è esclusa ogni possibilità per le società distributrici di imporre cauzioni di qualsiasi tipo sulle bombole di GPL.

(2 - 00083)

La seduta è tolta (ore 20,50).

Dott. ALBERTO ALBERTI

Direttore generale del Servizio dei resoconti parlamentari